



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des
Pays-de-la-Loire**

**Aménagement de la RD 948 entre Aizenay et Challans
Mise à 2x2 voies section entre « les Montées » et « La
Cailletière » traversée de Saint Christophe-du-Ligneron**

Communes de Challans et de Saint Christophe-du-Ligneron

Conseil départemental de la Vendée (85)

n°MRAe 2018-3021

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement à 2x2 voies section entre « les Montées » et « La Cailletière » traversée de Saint Christophe-du-Ligneron de la RD 948 entre Aizenay et Challans et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique et de demande d'autorisation environnementale pour laquelle le dossier a été établi.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Conformément aux articles L122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

1 – Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à poursuivre l'aménagement de l'itinéraire de la RD 948 à 2x2 voies entre les contournements d'Aizenay et de Challans, par la réalisation d'une nouvelle section de 3,6 km entre « les Montées » et « La Cailletière » traversée de Saint Christophe-du-Ligneron. Le territoire communal de Challans n'est concerné que pour une petite partie du projet de 260 m en extrémité ouest.

Ce projet s'inscrit dans la suite de l'aménagement de la section de 4,7 km entre le contournement de Challans et le lieu dit « les Montées » réalisée en 2016, de la section de 3,5 km entre la Vie et le contournement d'Aizenay actuellement en travaux et de la section de 4,6 km entre le lieu dit Bel Air (commune de Maché) et la rivière La Vie (Commune d'Aizenay) dont l'enquête publique s'est achevée le 22 mars 2018.

Les objectifs principaux assignés par le conseil départemental à cette opération visent à :

- poursuivre l'amélioration des conditions de circulation du point de vue de la sécurité et de la fluidité du trafic de cet axe ;
- maintenir les échanges de part et d'autre de cet axe ainsi que la desserte économique locale ;
- rétablir les accès des riverains et des usagers des voies interceptées ;
- assurer une bonne insertion du projet dans son environnement (le bruit, le paysage, les milieux naturels et l'eau) ;
- préserver l'activité agricole.

Le projet comportera deux chaussées unidirectionnelles à deux voies avec accotements, séparées par un terre plein central.

La mise à 2x2 voies sera réalisée par création d'une nouvelle infrastructure parallèle et située au sud de l'actuelle chaussée de la RD 948, conservée pour assurer la desserte pour les riverains et l'accès au nouvel axe au niveau de trois points d'échange ouest, centre et est du projet.

2 – Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de cette section de la RD 948 s'inscrit dans un environnement périurbain, où l'actuelle route sépare le bourg de Saint Christophe au nord de secteurs d'activités et de quelques hameaux au sud.

Le tracé traverse des parcelles de cultures agricoles bordées de haies bocagères relictuelles et intersecte en plusieurs endroits le réseau hydrographique (cours d'eau et zones humides).

Ainsi, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la préservation de la qualité de la ressource en eau, la préservation des milieux naturels, la prise en compte de l'environnement humain (nuisances, bruit...) et du paysage.

3 – Qualité de l'étude d'impact

3.1 – État initial

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Le dossier aborde la description de l'ensemble des composantes de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit.

Les thématiques apparaissent avoir été traitées correctement et de façon proportionnée selon qu'elles sont plus ou moins prégnantes au regard de la nature du projet, de sa localisation et de ses incidences potentielles.

Le territoire traversé par le projet n'est pas concerné par un périmètre d'inventaire ou une protection réglementaire au titre du patrimoine naturel ou paysager, ni par des périmètres de protection de l'eau destinée à la consommation humaine.

A partir des ressources bibliographiques, de la mobilisation de données et des investigations de terrain, le dossier rend particulièrement bien compte des enjeux notamment au travers des photographies et cartographies qui illustrent utilement le propos. Ainsi, il permet d'appréhender le contexte des composantes physiques du territoire (géologie, relief, hydrographie), il aborde les risques naturels et technologiques.

Compte tenu du l'environnement périurbain dans lequel le projet d'inscrit, le dossier présente l'état de l'occupation des sol et les activités humaines présentes.

Considérant que le projet aura notamment à assurer la gestion des eaux pluviales du bassin versant routier et à assurer le rétablissement des écoulements naturels des bassins versants et cours d'eau interceptés, le dossier présente l'état de la ressource des eaux superficielles et souterraines du point de vue quantitatif et qualitatif.

Dans la mesure où l'aménagement d'une nouvelle infrastructure conduira inévitablement à l'artificialisation d'espaces naturels, le dossier permet de caractériser et de localiser les habitats naturels et espèces au sein de l'aire d'étude. Le dossier présente de façon claire et détaillée le résultat des investigations spécifiques permettant de mettre en évidence les enjeux au titre de la faune et de la flore conduites sur la zone d'étude sur une année complète en 2014 (complétée en 2017), à des périodes favorables, avec une pression de prospection adaptée aux enjeux pour la majorité des groupes taxonomiques. Toutefois, s'agissant des cours d'eau interceptés par le projet, le dossier présente une insuffisance en matière d'inventaire de la faune piscicole. Aucune espèce végétale protégée n'a été recensée, que ce soit au sein des zones humides ou des haies. En revanche parmi les divers espèces d'insectes, d'oiseaux, d'amphibiens, de reptiles ou de mammifères, plusieurs bénéficient d'un statut de protection au niveau national ou communautaire.

Sans qu'elle puisse prétendre être représentative de la qualité de l'air ambiant le long de la RD 948 sur une année, le dossier présente le résultat d'une campagne de mesures réalisée sur 3 sites de l'aire d'étude dans le bourg au nord, au droit de l'actuelle RD 948 et au sud au niveau du lieu dit « La Mansoire », ceci à deux périodes distinctes (en hiver et en été). Ces mesures, qui portent exclusivement sur le dioxyde d'azote et les BTEX¹, ont le mérite d'apporter un éclairage plus précis au droit et dans l'environnement proche de la RD 948 et de situer ces valeurs par rapport aux mesures des stations de surveillance de la qualité de l'air du département de la Vendée (à la Roche-sur-Yon et à La Châtaigneraie). Le dossier aurait mérité d'indiquer pour quelles raisons (difficultés techniques ou limites méthodologiques) il n'a pas été fait le choix de mesurer d'autres paramètres, comme le monoxyde de carbone et les particules fines, dont la circulation routière est classiquement une des sources d'émission et que le dossier mentionne. Toutefois, dans la suite du dossier, une modélisation des différentes émissions polluantes est présentée. Elle concerne l'ensemble des paramètres à partir du niveau de trafic de 2013 et constitue un état initial qui sera comparé avec les perspectives d'évolutions du trafic à 20 ans.

Dans la perspective d'une évaluation des niveaux de bruits futurs de la RD 948, après avoir recensé les secteurs habités susceptibles d'être concernés par les évolutions induites par le projet, une campagne de mesures a été réalisée, reposant sur 8 points répartis au sein de la zone d'étude. Le dossier localise précisément sur une carte ces points de mesures retenus par rapport à la RD 948 pour constituer l'état initial et qualifier les ambiances sonores de jour et de nuit. Pour les sites de mesures retenus, l'étude acoustique a permis de qualifier l'ambiance sonore de jour modérée. Toutefois, le dossier ne permet pas d'apprécier dans quelle mesure l'étude acoustique réalisée en mars 2014 est représentative du niveau de bruit, au regard du trafic que peut connaître cet axe à d'autres périodes de l'année.

Au regard du paysage, l'état initial indique que le secteur de projet se situe au cœur du bocage vendéen en s'appuyant sur une source Vendée expansion – CAUE85. Il précise les éléments marquants du paysage, que sont « le relief moutonnant de collines creusé par les vallées, un maillage de haies bocagères multi-strates et petits boisements, une

¹ Les BTEX, abréviation pour désigner le Benzène, le Toluène, l'Ethylbenzène et le Xylène, qui sont des composés organiques volatils dont les propriétés sont toxiques

mosaïque de parcelles agricoles et un bâti de hameaux et d'exploitations agricoles dispersés ». Le dossier aurait pu également compléter cette description en s'appuyant notamment sur les éléments de description de l'unité paysagère du bocage rétro-littoral de l'atlas régional des paysages². Le dossier présente de nombreuses photographies du paysage tel qu'il peut être perçu depuis la RD 948 ou depuis sa périphérie et qui illustrent et complètent utilement la description. Le dossier met en évidence que le paysage est peu marqué par la présence de l'actuelle RD 948. Toutefois, sa proximité avec le bourg constitue un enjeu particulier pour l'intégration d'une infrastructure appelée à être doublée en emprise.

3.2 – Analyse des effets du projet

L'étude présente une analyse des effets du projet sur les différentes composantes de l'environnement.

Le dossier argumente la solution retenue qui privilégie un aménagement à 2x2 voies à proximité immédiate par le fait qu'elle permet d'éviter un certain nombre d'impacts, en comparaison d'une solution d'aménagement neuf en site vierge s'affranchissant plus encore du tracé de la route existante.

Thématique eau

Le dossier a étudié les effets d'un accroissement de l'artificialisation des sols du fait du doublement de l'infrastructure. Ainsi, il a déterminé les surfaces de zones humides qui finalement sont impactées et propose des mesures de compensation conformément au règlement du SAGE Vie et Jaunay. Il intègre la mise à niveau des capacités hydrauliques des petits ouvrages existants de la RD948, prolongés dans le cadre de la réalisation de la 2x2 mitoyenne et destinés au rétablissement des écoulements naturels interceptés. Ces ouvrages seront dimensionnés pour un événement d'occurrence centennale dans le cadre des travaux. Le dossier gagnerait à bien préciser que la mise en place de banquettes pour le passage de la petite faune au sein de ceux-ci, n'affectera pas le fonctionnement hydraulique des ouvrages. Sur la base d'une pluie décennale, il dimensionne les ouvrages de collecte et de traitement des eaux de plate-forme routière avec un débit de rejet dans le milieu naturel régulé à 3 l/s par hectare aménagé au maximum. Compte tenu de l'appréciation du niveau de trafic attendu à 10 ans, il détermine la charge de pollution chronique qui en résulte et propose des aménagements des bassins de stockage permettant d'atteindre des taux d'abattement de pollution sur les différents paramètres compatibles avec le respect de la qualité physico-chimique des milieux récepteurs (le ruisseau du Marchay du Fief pour le bassin n°1 et Le Ligneront pour les bassins n°2 et n°3). Il intègre aussi les dispositifs visant à canaliser les pollutions accidentelles.

Thématique milieux naturels

Dans la présentation du contexte du projet, le maître d'ouvrage fait un rappel des tranches précédentes d'aménagements à 2x2 voies de l'itinéraire Aizenay-Challans. Un rappel des impacts, mesures et résultats des suivis opérés sur les sections déjà réalisées

²L'atlas des paysages des Pays-de-la-Loire a été élaboré de 2013 à 2016, il est entièrement accessible depuis juin 2016. Il n'a pas de portée réglementaire, c'est un outil au service de la connaissance partagée. Il a notamment pour objectif de mettre à la disposition des acteurs de l'aménagement un outil d'aide à la décision qui identifie des territoires de projet, présentant une cohérence paysagère, et qui permette d'argumenter les démarches de planification territoriale et les projets d'aménagement.

aurait utilement permis de resituer le projet dans le programme d'ensemble envisagé à son origine et de préciser les impacts cumulés. La MRAe prend note que dans son avis du 20 avril 2018, le conseil national de la protection de la nature (CNPN) critique l'absence d'appréciation d'ensemble des impacts et mesures proposées en ce qui concerne le volet espèces protégées, 5 dossiers de demande de dérogation successifs ayant été déposés au gré des différentes tranches.

L'état initial complet a permis de cerner l'essentiel des enjeux de préservation. Par rapport au projet retenu, le dossier apparaît avoir correctement étudié les impacts potentiels, aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation de l'infrastructure. Il décline la démarche « éviter réduire et compenser » et propose des mesures d'évitement qui portent sur la période d'intervention à retenir lorsqu'il s'agira de détruire des habitats naturels, de réduire l'impact sur les zones humides en privilégiant l'aménagement sur place, et de compenser les 4,26 hectares de zones humides touchées, par la création ou la restauration de milieux humides pour une surface de 4,5 hectares.

Le dossier localise et décrit les surfaces de zones d'habitat d'amphibiens (grenouille verte, grenouille rousse et triton palmé), de reptiles (lézard des murailles, lézard vert, vipère aspic), d'insectes (Grand capricorne et Lucane cerf volant) et plusieurs oiseaux nicheurs impactés par le projet. Il en est de même en ce qui concerne le Murin à Moustache (chauves souris) en cas de recolonisation par cette espèce du pont du Marchay du Fief. Pour l'ensemble de ces espèces protégées listées concernées par des incidences du fait du projet, l'étude d'impact justifie la nécessité de recourir ou non à une demande de dérogation. Le dossier spécifique dressé à cet effet (partie intégrante du dossier d'autorisation environnementale) est centré sur les conséquences pour les différentes populations d'espèces protégées patrimoniales et les mesures proposées.

Le maître d'ouvrage indique les raisons pour lesquelles il considère que son projet ne sera pas de nature à remettre en cause le maintien des populations de chacune des espèces concernées, compte tenu des mesures d'évitement de réduction et de compensation qu'il envisage de mettre en œuvre. A chaque fois, le raisonnement permet de faire le lien entre la biologie de l'espèce, les incidences potentielles du projet et les mesures prises en termes d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que le suivi de ces mesures. Enfin, l'ensemble de ces mesures codifiées est repris au sein de tableaux détaillés qui en rappellent les objectifs, la ou les espèces concernées, leur localisation, les modalités de réalisation et les estimations respectives lorsque celles-ci ne sont pas directement intégrées à la conception du projet.

La cartographie de localisation des mesures compensatoires vient utilement compléter ce tableau et permet de faire le lien avec les cartographies des enjeux et des impacts présentées au préalable.

Par rapport aux continuités écologiques, le dossier précise que la mise à niveau des petits ouvrages hydrauliques existants intégrera aussi des dispositifs favorables au déplacement de la petite faune.

Par rapport au site Natura 2000 « Marais Breton, Baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Monts »³, situé à 10 km, aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été relevé dans l'aire d'étude. Le dossier précise l'absence de relation directe du projet et argumente l'absence d'effet notable sur ces sites. Cette conclusion n'appelle pas de remarque de la part de la MRAe.

3 Zone de protection spéciale FR5212009 et site d'intérêt communautaire FR5200653

Thématique bruit

Le dossier expose clairement les exigences réglementaires à respecter vis-à-vis des habitations riveraines (de jour comme de nuit) concernées par l'aménagement d'une route existante. Le dossier rappelle les références normatives pour procéder aux modélisations acoustiques et présente le résultat de ces simulations pour les habitations exposées, ainsi que les caractéristiques des merlons et écrans anti-bruit qui seront mis en place en divers endroits du tracé et qui sont reportés sur les plans.

Thématique qualité de l'air

Les effets du projet sur la qualité de l'air sont appréciés conformément à la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B no 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Le dossier justifie ainsi le recours à une étude de niveau 2 au regard du trafic attendu et de la densité de population environnante. Il expose les hypothèses de calcul prises en compte pour mener l'analyse simplifiée recommandée. Pour l'état de référence (avec une évolution du trafic sans projet à l'horizon 2040) d'une part et pour l'état avec réalisation du projet en 2040 d'autre part, les résultats des calculs sont présentés pour chacun des polluants à prendre en considération et comparés aux valeurs de l'état initial.

En l'état actuel, la caractérisation du parc automobile français est définie à un horizon le plus lointain qui s'arrête en 2025. Le dossier n'intègre pas une possible évolution de ce parc tenant compte des politiques publiques incitatives mises en œuvre (réduction de la part du diesel, augmentation des véhicules hybrides, électriques...), de ce fait le dossier se place dans une hypothèse défavorable. Malgré tout, le dossier conclut à une incidence négligeable du projet sur cette composante de l'environnement.

Thématique paysage

L'analyse des effets du projet au regard du paysage expose clairement la nature des impacts liés à la mise en place de l'infrastructure à 2x2 voies : évolution des déblais et remblais du tracé, positionnement par rapport à l'actuelle RD 948, destructions de haies existantes qui bordurent l'actuelle RD 948 et les parcelles agricoles traversées, création de merlons acoustiques, perceptions nouvelles depuis l'extérieur.

L'étude présente des esquisses des principes d'aménagements paysagers à partir de profils en travers types, à divers endroits du tracé. Le dossier présente quelques simulations à partir de photomontages pour illustrer cet aspect, en particulier pour quelques riverains exposés mais sans justifier le choix des sites retenus. Aussi, le dossier gagnerait à présenter davantage de photomontages compte tenu du contexte péri urbain.

Il est à regretter qu'à ce stade, le dossier ne propose pas d'esquisse des principes d'intégration paysagère des bassins de rétentions routiers dont on sait qu'ils peuvent par leurs caractéristiques et dimensions présenter une forte perception.

L'ensemble des dispositions envisagées en matière d'aménagements paysagers le long du tracé est repris sur des vues en plan. Ainsi, les alignements de haies de part et d'autre de la route seront complétés ou créés. La prise en compte de la dimension paysagère paraît globalement avoir été appréhendée correctement par le porteur de projet ; Toutefois, comme il le propose pour les points de vue depuis le domaine de La Chouannerie ou dans le secteur du Castel du Verger, le dossier gagnerait à présenter les dispositions envisagées pour les autres tiers les plus exposés.

3.3 – Justification du projet

En préambule au dossier, est rappelé clairement le contexte du programme d'aménagement de l'itinéraire plus global dans lequel s'inscrit cette section. Les objectifs généraux liés à l'aménagement de l'itinéraire reposent sur le niveau élevé et l'accroissement du trafic de la voie, au regard de ses caractéristiques actuelles et d'une fonction d'itinéraire de transit, intra départemental entre grands pôles Vendéens, et interdépartemental par sa connection avec la RD 32 vers la Loire-Atlantique. Les objectifs plus particuliers ayant trait à la section objet du dossier portent sur les conditions de desserte des zones d'activités à proximité, de sécurisation des accès et de rétablissement des communications pour les riverains et agriculteurs.

Les options d'aménagement de l'itinéraire de la RD 948 prises pour les tranches précédentes, et notamment celles qui encadrent la section concernée par le présent projet, limitent les choix possibles pour celui-ci, notamment du point de vue des caractéristiques géométriques qui nécessitent une cohérence sur l'itinéraire et des points de raccordements qui sont figés.

Le dossier propose dans un premier temps, une comparaison entre une variante plus longue de contournement sud qui s'écartera du bourg et un tracé direct, parallèle à la RD 948. Ces deux options sont elles-mêmes mises en perspective avec un scénario sans aménagement. Dans un second temps, sur la base du choix privilégié en faveur d'un aménagement à 2x2 voies proche de la route existante, il propose des variantes qui se différencient essentiellement par les modalités de rétablissement des communications et d'échanges en trois endroits du tracé : la RD 2 à l'est, au sud du bourg au centre et desserte côté Challans à l'ouest.

Les tableaux de synthèse de comparaison des variantes mettent clairement en évidence que la protection des habitats naturels et espèces associées, des continuités écologiques en lien avec le réseau hydrographique et les zones humides, du paysage, l'évitement et la réduction des impacts sur les milieux agricoles et les conditions d'accessibilité sont des critères qui ont pesé dans le choix de la solution retenue.

3.4 – Résumé non technique

Le dossier présenté comporte un résumé non technique disjoint du reste des autres pièces notamment de l'étude d'impact. Il est complet et clair et permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées.

3.5 – Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Celui-ci est développé en ce qui concerne la méthodologie d'inventaires des milieux naturels (faune/flore). Pour l'ensemble des items, cette partie traite davantage des méthodes de prospection, de collecte de données nécessaires que des méthodes employées pour analyser les effets du projet. Le plus souvent, cette seconde partie est exposée au sein même des chapitres consacrés à l'analyse des effets du projet pour le thème à considérer.

4 – Prise en compte de l'environnement par le projet

Globalement, la mise en place des ouvrages de rétablissement hydrauliques et les dispositifs de gestion des eaux pluviales de plateforme routière, notamment les bassins de stockage et de traitement, constituent une amélioration des modalités de gestion des eaux de plateforme routière par rapport à la situation actuelle. Les dispositions annoncées par le maître d'ouvrage en matière de prévention et de maîtrise des risques de pollution pour la réalisation des travaux apparaissent dans l'ensemble adaptées, mais devront nécessairement être relayées auprès des entreprises en phase chantier. Toutefois le maître d'ouvrage gagnerait à préciser le dispositif de suivi et de contrôle du respect de ces préconisations qu'il envisage de mettre en place pour la phase travaux. En effet, le dossier n'aborde que les aspects entretien-suivi-interventions qui incombent au maître d'ouvrage en sa qualité de gestionnaire de cette route une fois celle-ci mise en service.

Concernant la prise en compte des milieux naturels, l'état initial et l'analyse des effets du projet apparaissent avoir été menés sérieusement. Le dossier expose l'ensemble des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces effets, que ce soit pour la phase travaux ou une fois l'ouvrage mis en service et qui concernent à la fois les habitats naturels (haies, réseau hydraulique, les zones humides) et les espèces qui en dépendent. Le maître d'ouvrage propose de compenser les zones humides impactées par la récréation ou restauration de zones humides pour une surface équivalente. Or, la disposition 8B1 du SDAGE Loire Bretagne prévoit « [...] *A défaut d'alternative avérée [,,,] la compensation vise prioritairement le rétablissement des fonctionnalités. A cette fin les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir la récréation ou la restauration de zones humides, cumulativement : équivalente sur le plan fonctionnel, équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité, dans le bassin versant de la masse d'eau. En dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les 3 critères listés précédemment, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité [...]* ». Dans ce contexte, le dossier devrait argumenter de l'équivalence sur le plan fonctionnel et sur le plan de la qualité de la biodiversité des mesures de compensation proposées dans le même bassin versant. A défaut, une compensation de 200 % serait requise.

Si par ailleurs les mesures apparaissent le plus souvent pertinentes, pour autant, le bilan entre pertes et gains pour la biodiversité n'apparaît pas clairement établi notamment lorsqu'il est question d'habitats et d'espèces animales protégées. C'est notamment l'une des raisons qui a conduit le CNPN à rendre un avis défavorable sur le dossier de demande de dérogation.

Le recours à un ingénieur écologue pendant la phase chantier pour le suivi des mesures d'évitement de réduction et de mise en œuvre des mesures compensatoires, ainsi que durant l'exploitation de la route et après sa mise en service, apparaissent des gages de réussite pour ces actions. Toutefois, la période de 10 ans retenue pour ce suivi, peut paraître faible notamment pour apprécier l'efficacité de certaines mesures comme les replantations qui demandent de nombreuses années pour être écologiquement fonctionnelles. Il serait utile de pouvoir apprécier le niveau de mortalité de la faune après la mise en service de l'infrastructure, afin de réinterroger le cas échéant la pertinence de certains choix comme la présence d'écrans anti-bruits translucides qui peuvent s'avérer mortifères pour certains oiseaux. De la même façon, se limiter à suivre la fréquentation des ouvrages hydrauliques sous la route par la petite faune a du sens si

on s'assure parallèlement qu'il n'y a pas par ailleurs une recrudescence de la mortalité sur la chaussée.

Concernant les nuisances sonores, des moyens de protection des riverains situés le long du projet sont prévus sous forme de merlons de terre à paysager sur 4 secteurs concernant un linéaire total de 1 160 m et d'écrans anti-bruits translucides sur 4 secteurs concernant un linéaire total de 1 105 m. Ces moyens de protection ont été définis suite à la réalisation d'une simulation des impacts acoustiques prévisibles aux abords de l'infrastructure. La mise en place de la nouvelle 2x2 voies entraînera une évolution positive dans la mesure où les résultats attestent aussi bien pour la période diurne que nocturne une diminution du niveau sonore attendu à l'horizon 2040 par rapport à une situation sans aménagement de l'actuelle RD 948 avec une évolution du trafic à cette même échéance.

Enfin, en ce qui concerne la pollution de l'air du fait de l'accroissement du trafic et des vitesses pratiquées, le dossier gagnerait à préciser qu'il se place dans une hypothèse majorante (défavorable) dans la mesure où, en l'état actuel des connaissances, il n'est pas permis d'apprécier les évolutions de la composition du parc automobile à terme du fait des effets des politiques publiques incitatives dans ce domaine (réduction de la part du diesel, augmentation des véhicules hybrides, électriques...). Ceci aurait pu être clairement identifié comme une limite de la méthode pour évaluer les effets sur la santé. Toutefois, l'évaluation des risques sanitaires conclut à une incidence négligeable pour la population notamment du fait d'une diminution de la population résidente à proximité compte tenu des acquisitions opérées par le maître d'ouvrage, et du fait des phénomènes de dispersion atmosphérique de la pollution nouvelle qui serait générée.

Sur le plan paysager, les options de tracé le plus souvent en déblai accompagné de plantations latérales, de part et d'autre de la voie, à reconnecter au réseau de haies existantes, et des merlons ou écrans anti-bruits viendront effectivement limiter les perceptions nouvelles offertes sur la future route. Il peut être regretté l'absence de simulation ou d'esquisse paysagère pour le point d'accroche visuelle que constitue l'échangeur côté Challans, laquelle aurait permis de mieux apprécier les intentions du maître d'ouvrage dans ce domaine intégrant à la fois les questions de compensations écologiques, de bassin d'assainissement et de plantations.

5 – Conclusion

L'aménagement de cette dernière section d'aménagement de la RD 948 permettra de faire progresser la sécurité pour les usagers. Les objectifs poursuivis par l'aménagement en termes de conditions de desserte et d'écoulement du trafic routier ont pu rejoindre les préoccupations en matière de préservation des milieux naturels et la qualité de l'eau grâce aux ouvrages visant à rétablir les écoulements et à collecter et traiter les eaux de plateforme routière.

Du point de vue de la protection des espèces et de leurs habitats, un rappel des impacts, mesures et résultats des suivis opérés sur les tronçons déjà réalisés aurait utilement permis de resituer l'aménagement de la présente section dans le programme d'ensemble prévu. Les dispositions envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts de cette section de route mériteraient d'être consolidées au travers d'un bilan pertes et gains argumenté.

Au regard de l'avis défavorable rendu par le CNPN au titre de la demande de dérogations pour perturbation et atteinte à certaines espèces protégées il appartiendra au maître d'ouvrage d'apporter les réponses adaptées.

Par ailleurs, la réussite des mesures annoncées passe par une mobilisation de moyens et de compétences annoncés par le maître d'ouvrage dans son dossier, mais qui nécessitent d'être finalisées, et leur effectivité garantie..

Un développement plus conséquent et davantage illustré permettrait de mieux appréhender les principes d'aménagement et d'intégration paysagère du projet au regard de son contexte péri-urbain.

Moyennant ces observations, le tracé retenu présente le meilleur compromis entre les contraintes techniques imposées par l'ouvrage routier et la prise en compte des diverses composantes environnementales.

Nantes, le 11 mai 2018

pour la MRAe des Pays-de-la-Loire,
et par délégation
la présidente



Fabienne ALLAG-DHUISME