



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité
environnementale des Pays-de-la-Loire sur le projet
d'aménagement d'un créneau à deux fois deux voies entre
Saint-Pierre-Montlimart et Beaupréau**

**Communes de MONTREVAULT-SUR-EVRE
et BEAUPREAU-EN-MAUGES**

Conseil départemental de Maine-et-Loire (49)

n°MRAe 2019-3919

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 entre Saint-Pierre-Montlimart et Beaupréau et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques pour laquelle le dossier a été établi.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen préalable au cas par cas et par décision de l'Autorité environnementale en date du 7 juin 2017.

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 aux missions régionales de l'autorité environnementale (MRAe) des Pays-de-la-Loire et Centre-Val de Loire.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique.

Cet avis ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 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.

1 – Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à aménager un créneau à 2x2 voies sur le tronçon de la RD 752 entre le lieu-dit « la Gerfaudière » sur la commune déléguée de Saint-Pierre-Montlimart et le rond-point existant (croisement des RD80, RD201 et RD 752) à la sortie de Beaupréau. Dans le but d'assurer la sécurité des usagers et de fluidifier le trafic de la RD 752, le projet prévoit un créneau de dépassement en 2x2 voies sur environ 3 500 m et la création de voies latérales. Le tracé de la 2x2 voies suit celui de la RD 752 actuel avec un léger décalage à l'ouest. Le projet comprend :

- le doublement de la chaussée existante ;
- la création d'un giratoire, au lieu-dit la Gerfaudière, au nord du tronçon réaménagé de la RD 752 ;
- la création de routes communales parallèles pour la desserte locale et agricole ;
- la reprise de la partie est de la route communale « la petite maison » pour son raccordement à la RD 80.

La RD 752 est un axe nord-sud entre l'agglomération de Cholet et la Loire, et constitue une desserte économique importante du territoire des Mauges. Le trafic sur cet axe entre Beaupréau et Saint-

Pierre-Montlimart est supérieur à 8 000 véhicules par jour, dont 10 % de poids lourds.

Parallèlement, les aménagements suivants sont également prévus :

- un système d'assainissement pluvial récupérant les eaux ruisselées sur la 2x2 voies et le nouveau giratoire, composé de deux bassins et douze noues de rétention ;
- des ouvrages de franchissement afin de restituer les écoulements des bassins versants amont interceptés ;
- des merlons de covisibilité de part et d'autre de la 2x2 voies ;
- un passage à petite faune sous la 2x2 voies au niveau du bois de Bellière ;
- des traitements paysagers.

Cet aménagement poursuit l'objectif d'améliorer les conditions de circulation sur ce tronçon en :

- améliorant la desserte du pôle économique de Montrevault et Saint-Pierre-Montlimart par le sud en offrant aux usagers une possibilité de dépassement sécurisé (fort taux de poids-lourds) au nord de Beaupréau sur la section la plus fréquentée de la RD752 ;
- sécurisant les échanges transversaux (accès et déplacements agricoles).

L'opération de mise à 2x2 voies de la RD 752 fait partie des actions prioritaires du programme d'investissement routier du Conseil départemental du Maine-et-Loire.

2 – Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de cette section de la RD 752 s'inscrit dans un environnement rural. Le site d'étude est peu densément peuplé mais intègre quelques habitations. Il recoupe de nombreuses parcelles agricoles exploitées pour la polyculture et pour l'élevage.

Ainsi, les principaux enjeux identifiés par la MRAe concernent essentiellement la préservation de la qualité de la ressource en eau, la préservation des milieux naturels (zone boisée au nord, impact d'une zone humide de 3 000 m²), 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 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.

La RD 752 est identifiée en tant qu'artère principale de communication du département de Maine-et-Loire, assurant la liaison entre Cholet et Loireauxence. En 2016, il a été recensé une moyenne de 8 145 véhicules par jour comprenant 9,58 % de poids lourds. Le trafic est en augmentation régulière sur ce tronçon avec une augmentation de + 4 % entre 2011 et 2016.

Le dossier n'apporte pas suffisamment d'éléments sur l'accidentologie de ce tronçon pour justifier « l'impératif de sécurité routière » qui motive ce projet.

Situé en milieu rural, le site d'étude est peu densément peuplé mais intègre quelques habitations. Il recoupe de nombreuses parcelles agricoles exploitées pour la polyculture et pour l'élevage.

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.

La RD752 chemine sur une ligne de crête entre, à l'ouest, le bassin versant de l'Evre et, à l'est, le bassin versant du ruisseau de la Bellière, affluent du ruisseau du Pont-Laurent, lui-même affluent de l'Evre. Du fait de sa localisation en position topographique haute, la RD752 n'intercepte aucun cours d'eau. Plusieurs plans d'eau artificiels sont présents sur le secteur.

Le site d'étude intercepte la ZNIEFF de type II « Parc et forêt de la Bellière » n°520015090. Les zones Natura 2000 les plus proches se situent à plus de 12 km du site d'étude.

Dans la mesure où le réaménagement d'une 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. Les investigations écologiques ont été menées sur un cycle biologique complet, de juillet 2014 à août 2015, à des périodes favorables, avec une pression de prospection adaptée aux enjeux pour la majorité des groupes taxonomiques. Il en ressort que le cortège floristique est commun et ne présente pas d'espèce protégée. Le cortège faunistique est constitué d'espèces communes. Si aucune colonie de chiroptère n'a été recensée sur le site d'étude, le secteur nord se révèle être un territoire de chasse et un habitat, présentant un enjeu fort pour le taxon. La présence d'une colonie sur le tracé est écartée, cependant un gîte arboricole (pour la Noctule commune) est présumé à proximité du projet, dans le boisement au nord.

Une étude de terrain a permis de préciser le périmètre d'une zone humide de 3 000 m² au sein du site d'étude, répondant au critère pédologique et concernant une prairie naturelle pâturée.

Le projet s'inscrit au sein de l'unité paysagère des Mauges. Le site d'étude concerne des espaces essentiellement agricoles et naturels. Il intersecte des zones de présomption archéologique.

Aucun captage d'eau destinée à l'alimentation publique en eau potable n'est recensé dans la zone d'étude ou à proximité. Elle n'interfère avec aucun périmètre de protection de captage.

La RD752 est identifiée en tant qu'élément fragmentant la trame verte et bleue de niveau 2 attribué aux voies routières dont le trafic est compris entre 2 500 et 10 000 véhicules par jour et dont le potentiel de perturbation écologique est une bande de 500 mètres de part et d'autre de la voie. Le massif boisé situé au nord du fuseau est reconnu dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays des Mauges comme cœur de biodiversité annexe. Dans le cadre de son programme d'aménagement routier à grande échelle, le conseil départemental a réalisé une étude pour la prise en compte de la trame verte et bleue. Celle-ci reprend les éléments identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays de la Loire et le SCoT et précise les enjeux de continuité écologiques locaux. Sur les sous-secteurs concernés par le projet d'aménagement de la RD752, aucun enjeu local supplémentaire n'a été discerné par rapport à l'analyse ci-dessus mentionnée.

Dans la perspective d'une évaluation des niveaux de bruits futurs de la RD 752, une campagne de mesures a été réalisée du 23 septembre au 30 septembre 2014. Le dossier localise précisément sur une carte les points de mesures retenus 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 septembre 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 sein de l'unité paysagère dite « Les Mauges ». Il précise les éléments marquants du paysage. Le secteur d'étude s'inscrit en sommet de plateau, sur une ligne de crête d'orientation nord-sud, entre les vallées de l'Evre et d'un de ses affluents. La perception haute génère des perceptions lointaines, d'autant que la majeure partie du tracé de la RD 752 s'inscrit dans un secteur de grandes cultures, où la faible densité de végétation contribue à l'ouverture visuelle. Le dossier présente des photographies du paysage qui illustrent et complètent utilement la description.

L'état initial présente une synthèse des enjeux environnementaux. Est notamment recensée comme enjeu fort l'extrémité nord du site d'étude qui recoupe un réservoir de biodiversité identifié par le SRCE, relié au corridor de la vallée du ruisseau de la Bellière.

Un tableau sur les inter-relations entre les différentes composantes environnementales complète et clôt l'état initial.

3.2 – Analyse des impacts et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les aspects qualitatifs de ce chapitre de l'étude d'impact sont traités en même temps que l'analyse de fond de la prise en compte de l'environnement par le projet en partie 4 ci-après.

3.3 – Justification du projet

Si l'étude d'impact comprend un chapitre dédié au choix du site d'implantation, elle ne propose pas d'analyse de variantes.

L'analyse des variantes a notamment pour vocation de démontrer 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.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des variantes qui permette de corroborer la pertinence des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, en particulier vis-à-vis de la zone humide et des gîtes de chiroptères.

3.4 – Résumé non technique

Le dossier présenté comporte un résumé non technique qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées, mais ne comporte pas de cartographie.

La MRAe recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de mieux visualiser le projet.

3.5 – Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact comporte un chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Celui-ci est relativement succinct et générique ; sont notamment décrits deux points de difficultés rencontrés, à savoir la difficulté à apprécier de façon quantitative les impacts et la pondération de l'importance relative des différents thèmes environnementaux les uns par rapport aux autres.

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

Le tracé de la deux fois deux voies suit celui de la RD 752 actuel avec un léger décalage à l'ouest. Le linéaire de voirie épousera le relief global du secteur avec la réutilisation de la chaussée existante et un léger remblai du secteur ouest.

L'état initial complet a permis de cerner l'essentiel des enjeux de préservation. Par rapport au projet retenu, le dossier a étudié les impacts potentiels de manière proportionnée, 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, et de compenser la zone humide impactée.

Eau, zones humides

Les eaux ruisselées sur la plateforme 2x2 voies, ainsi que sur le giratoire nord, seront récupérées dans des noues enherbées subhorizontales qui permettront alors d'acheminer l'eau vers les différents ouvrages de rétention. Certains tronçons de voies latérales seront également raccordés au système d'assainissement pluvial de la plateforme.

Le projet impactera 3 000 m² de zone humide (prairie pâturée à sol hydromorphe). La partie impactée est l'extrémité est d'une vaste zone, actuellement bordée par la RD 752 à l'est et le fossé d'eaux pluviales au sud. Le fossé d'eaux pluviales et ses écoulements seront préservés par le projet avec la mise en place d'un ouvrage de franchissement sur la largeur totale de la voirie assurant la restitution des écoulements amont. Une partie des eaux pluviales de la RD 752 sera restituée dans ce fossé. Une noue de récupération des eaux pluviales de la voie latérale ouest bordera l'est et l'amont de la zone humide préservée. Les fonctionnalités de la zone humide seront maintenues sur la partie préservée. L'impact du projet sur la zone humide réside donc réellement dans le remblaiement de sa partie est (3 000 m²). En mesure de compensation est prévue la création de zone humide de surface et fonction équivalentes, entre la voirie et l'étang situé au sud de la future RD. Le foncier nécessaire à cette mesure de compensation est pris en compte dans la délimitation de la déclaration d'utilité publique du projet pour l'acquisition des parcelles.

Milieux naturels

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.

Le raisonnement est clairement exposé et 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.

Toutefois, les calendriers de travaux en fonction des groupes d'espèces (mammifères, avifaune, chiroptères et reptiles) mettent en évidence un chevauchement des périodes propices pour certaines espèces et à éviter pour d'autres.

La MRAe recommande de :

— donner une meilleure lisibilité du calendrier des travaux de sorte à mieux identifier les éventuelles contradictions entre les différentes mesures d'évitement selon les espèces ;

— de préciser parallèlement les mesures de réduction ou de compensation qui seront dès lors mises en œuvre afin de répondre aux impacts résiduels qui résulteront des arbitrages opérés entre les dates d'intervention concurrentes.

Le projet prévoit le déboisement d'une partie de la masse boisée située au nord-ouest du projet (environ 3 ha) et la destruction d'environ 490 m de linéaire de haie. Ce déboisement donne lieu à une mesure de compensation pour les chiroptères mais celle-ci ne porte que sur le seul paramètre de la collision via la mise en œuvre de haies tremples. Or, le défrichement aura un impact durable sur les habitats qui appelle en soi une compensation.

La MRAe recommande que l'étude d'impact soit complétée par la proposition d'une mesure de compensation pour l'habitat des chiroptères, de type reboisement sur un site à proximité et accessible aux différentes espèces impactées.

Bien que de courte durée, puisque les zones de lisière seront recrées par l'implantation d'un linéaire de haies, le projet aura pour impact une perte d'habitat brute pour les reptiles. Le rétablissement d'un mode de gestion classique de bord de route reconstituera rapidement un milieu favorable. Toutefois, la formulation retenue laisse à penser que la mesure compensatoire sera éventuellement envisagée : « *il peut être envisagé de compenser la perte d'habitat temporaire en positionnant des zones d'abri et de thermorégulation (murets, gabions, enrochements) en milieu de lisière bien exposée, à l'extrémité nord du projet dans une zone de délaissé proche du giratoire* ». Or, s'agissant d'une destruction effective d'habitat, aussi temporaire soit-elle, la compensation doit être présentée de manière opérationnelle dans l'étude d'impact, et effective dès la survenue de l'impact.

La MRAe recommande de préciser les conditions de mise en œuvre effective de la mesure de compensation de la destruction d'habitat des reptiles et de cartographier les murets, gabions et enrochements annoncés.

Par rapport aux deux sites Natura 2000 les plus proches (distants de 12 km du site d'étude), 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 de façon justifiée l'absence d'effet notable sur ces sites

Paysage

La prise en compte de la dimension paysagère apparaît globalement avoir été appréhendée correctement par le porteur de projet, même si sur la forme le dossier aurait gagné à être plus pédagogique quant aux dispositions envisagées pour les tiers les plus exposés.

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, destructions de haies existantes, création de merlons acoustiques, perceptions nouvelles depuis l'extérieur. La RD 752 sera cadrée de part et d'autre de merlons de covisibilité enherbés de 1,5 m de haut. La perception éloignée de la nouvelle 2x2 voies et son trafic sera réduite par ces talus qui camoufleront partiellement le trafic. Certains merlons de covisibilité seront plantés de haies, en particulier à l'ouest où l'extension de la voirie est plus importante.

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, mais sans justifier le choix des sites retenus. Aussi, le dossier gagnerait à présenter davantage de photomontages, des bassins de rétentions routiers par exemple, dont on sait qu'ils peuvent par leurs caractéristiques et dimensions présenter une forte perception.

La MRAe recommande de compléter l'analyse paysagère par l'explication de la manière dont les sites faisant l'objet de photomontages ont été retenus, le cas échéant en les complétant par d'autres vues.

Nuisances sonores

Le dossier expose clairement les exigences réglementaires à respecter vis-à-vis des habitations riveraines 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. Les résultats montrent qu'au droit des habitations qui représentent un enjeu acoustique, la modification de la situation sonore n'est pas significative et qu'aucune protection acoustique ne serait nécessaire d'un point de vue réglementaire. Toutefois, une amélioration de la situation actuelle sera recherchée lors des études détaillées au droit des façades du « Petit Anjibou » et de la Clé des Champs (merlon de covisibilité, muret de clôture).

Pollution de l'air

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 qui conduit à la conclusion que le projet aura une incidence négligeable sur la santé.

5 – Conclusion

L'aménagement d'un créneau de dépassement à 2x2 voies sur la RD 752 répond, selon le dossier, à un « impératif de sécurité routière », au regard notamment de la desserte du pôle économique de Montervault et Saint-Pierre-Montlimart et du fort taux de circulation de poids lourds. Le dossier rend compte du fait que le maître d'ouvrage a cherché à concilier les objectifs poursuivis par l'aménagement en termes de conditions de desserte et d'écoulement du trafic routier avec les enjeux de préservation des milieux naturels, de qualité de l'eau et du paysage.

Concernant la protection des espèces et leurs habitats, les dispositions envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts de cette section de route apparaissent globalement adaptées.

Toutefois, les calendriers de travaux en fonction des groupes d'espèces (mammifères, avifaune, chiroptères et reptiles) mettent en évidence un chevauchement des périodes propices pour certaines espèces et à éviter pour d'autres. Le calendrier des travaux doit donc être plus lisible afin de mieux répondre aux éventuelles contradictions entre les différentes mesures d'évitement selon les espèces, et des mesures de réduction, voire de compensation d'impact devront le cas échéant être proposées.

Les mesures de compensation relatives à la destruction de l'habitat des chiroptères (défrichage de 3 ha de zones boisées au nord-ouest du projet), ainsi que celles relatives à la destruction temporaire de l'habitat des reptiles, sont à préciser dans leur définition et conditions respectives de mise en œuvre.

Sur la forme, une analyse des variantes en bonne et due forme aurait permis de confirmer que 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. Si le rendu compte de la démarche éviter, réduire, compenser témoigne d'un parti d'aménagement qui prend en compte les différentes thématiques environnementales et de santé humaine, ce chapitre dédié à la justification des choix a pour objet d'apporter la démonstration de la réflexion itérative ayant mené à retenir la variante la moins impactante.

Nantes, le 12 juillet 2019

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



Fabienne ALLAG-DHUISME