



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le **5 NOV. 2010**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur l'étude d'impact du projet de prolongement de la voie nouvelle dans la vallée maraîchère
Routes départementales n° 37- 53 - 31
Communes de Saint-Julien-de-Concelles et de la Chapelle-Basse-Mer (44)

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de prolongement de voie dans la vallée maraîchère entre les communes de Saint-Julien-de-Concelles et de la Chapelle-Basse-Mer est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à délester le trafic de la RD 751 (levée de la Divatte) en réalisant une voie nouvelle reliant la RN 249 (axe Nantes-Cholet) à la limite départementale du Maine-et-Loire. Cette voie améliorera la desserte des activités maraîchères de la vallée. Après une première section entre la RN 249 et la RD 37 ouverte en 2003, il s'agit désormais de relier cette dernière à la RD 31. Cette liaison de 3550 mètres comportera cinq points d'échanges avec la voirie locale. Une future troisième section rejoindra à terme la RD 751.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

La problématique « eau » sous ses différentes composantes est l'enjeu environnemental principal de ce projet : situé dans le champ d'expansion des crues de la Loire (zone d'aléa fort au PPRi Loire amont), il s'inscrit dans un environnement marqué à la fois par des zones humides naturelles et des ouvrages anthropiques (canal des Bardets, étiers d'irrigations, plans d'eau d'agrément).

3 - Qualité du dossier

3.1 – Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

L'état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

La description de l'état initial est globalement de bonne qualité, même si l'inventaire faunistique relativement succinct ne fait notamment pas mention des insectes.

L'inventaire des zones humides présenté page 27 mériterait d'être cartographié pour une meilleure appréhension et hiérarchisation des enjeux. Le dossier devrait également tenir compte de l'approbation du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2010-2015.

3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser.

Le maître d'ouvrage décrit les effets temporaires liés aux travaux, les impacts permanents directs et indirects liés aux aménagements, ainsi que les mesures réductrices et compensatoires sur le milieu physique, le milieu biologique, le paysage et le patrimoine, le milieu humain et l'environnement sonore.

Le projet est compatible au PPRi Loire Amont qui autorise sous condition les ouvrages d'infrastructures publiques. L'étude d'impact précise que la voie est conçue comme voie submersible et ne constituera pas un obstacle à l'étalement des eaux en cas de rupture de la levée de la Divatte.

L'étude indique que les impacts sur la végétation et notamment l'abattage de plusieurs chênes et frênes seront compensés par des plantations nouvelles d'essences du bocage, et que ces atteintes ponctuelles ne sont pas de nature à affecter les potentialités biologiques du site. Il conviendra de s'assurer que cette conclusion reste valable au regard de l'éventuelle population d'insectes saproxylophages que ces arbres sont susceptibles d'abriter et que l'analyse de l'état initial n'a pas identifiée.

3.3- Justification du projet

L'étude d'impact focalise son analyse sur l'évolution du trafic de la RD37 au droit de Saint-Julien-de-Concelles qui a connu une forte croissance lors de la dernière décennie mais est désormais stabilisé. En revanche, l'étude des trafics des RD 751 et 74, que la voie nouvelle est destinée à suppléer, est moins complète. Il serait notamment intéressant d'exposer l'analyse sur les reports de trafic depuis ces deux voies qui supporte les estimations de trafic prévisionnel figurant au dossier pour la voie nouvelle en 2015 et 2035.

Les raisons ayant conduit à écarter un aménagement de la RD 74, a priori moins impactant sur les milieux naturels, au profit de la création d'une nouvelle voie, mériteraient d'être plus développées même s'il est fait référence aux nombreuses zones bâties page 49.

Par ailleurs, la préservation des zones humides ne figure pas au titre des critères de comparaison des variantes étudiées (page 51). Même s'il est possible d'imaginer qu'en raison de l'amplitude très modeste de ces micro-variantes les zones humides ne constituaient pas à ce stade un facteur discriminant, le dossier aurait pu le mentionner.

3.4- Résumé non technique

Le résumé est clair et lisible. Néanmoins, l'intégration de cartographie aurait permis d'améliorer l'explicitation du projet pour le public qui doit, dans l'état actuel de ce résumé, se référer à l'ensemble du dossier pour accéder à des cartographies.

3.5- Analyse des méthodes

La méthodologie utilisée pour l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement sonore aurait mérité d'être précisée. En particulier, le tableau synthétique (page 74) qui présente la contribution sonore de la voie nouvelle à l'horizon 2015 et 2035 aurait nécessité des précisions (le bruit résiduel est-il inclus dans les valeurs ? comment arrive-t-on à des niveaux plus faibles en 2015 et 2035 qu'actuellement ? logiciel de modélisation utilisé ?...).

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

Le projet s'inscrit dans une démarche de compensation de ses impacts sur l'environnement et, dans une moindre mesure, d'évitement.

Cependant, si le dossier au titre des mesures compensatoires présente une analyse précise des possibilités de reconstitution des zones humides (page 61), il s'en tient à ces potentialités, sans gestionnaire désigné et en les conditionnant parfois à l'obtention de la maîtrise foncière. Il conviendra que le maître d'ouvrage s'engage sur les choix et les modalités concrètes de compensation des surfaces détruites. Le SDAGE dans sa disposition 8B-2 met en outre l'accent, au-delà du facteur 2 en matière de surfaces à recréer, sur la nécessaire garantie à long terme de la gestion et de l'entretien de ces zones. De plus, le dossier devra présenter une estimation des dépenses correspondantes.

Enfin, si la dérivation du canal des Bardets sera soumise à une procédure d'autorisation loi sur l'eau, il convient d'ores et déjà de souligner que le projet de tracé semble trop rectiligne (section d'environ 200 m) pour reconstituer un milieu favorable à la faune. Dans le même esprit, le profil devra éviter les formes trop géométriques et les matériaux apportés dans le nouveau lit devront être placés de manière à établir une diversité de faciès d'écoulement.

5 – Conclusion

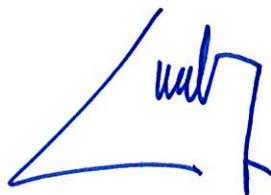
Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Néanmoins, elle pourrait être améliorée en ce qui concerne la justification du projet, à la fois en terme d'analyse des trafics et de parti d'aménager une voie nouvelle (et non de réutiliser la RD74).

Avis sur la prise en compte de l'environnement

S'agissant d'un tracé neuf qui induit inéluctablement un impact sur une zone à l'occupation des sols principalement constituée de terres de maraîchage et de boisements caractéristiques de zones humides, et au regard de l'orientation 8B du SDAGE du Bassin Loire-Bretagne 2010-2015, le maître d'ouvrage devra s'engager sur les modalités effectives de compensation des zones humides détruites.

Le préfet



Jean DAUBIGNY