



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

11 JUIN 2012

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du programme**  
**d'accompagnement des voiries locales lié au futur aéroport du Grand Ouest**  
**(RD 15 – VC 1/VC 12 – RD 326)**  
**Département de la Loire-Atlantique**

**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 jointe au dossier de DUP du programme viaire accompagnant le projet d'aménagement du futur aéroport du Grand Ouest, sur le territoire des communes de Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Notre-Dame-des-Landes, Treillières et Vigneux-de-Bretagne et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

Il ne préjuge pas des conclusions sur la décision finale qui seront apportées ultérieurement.

**1 - Présentation du projet et de son contexte**

Le projet, porté par la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest (AGO), consiste en la réalisation du programme d'intervention sur les voiries locales accompagnant l'aménagement du futur aéroport du Grand Ouest. La concrétisation de ce dernier implique la coupure de plusieurs routes départementales ou communales desservant ce secteur, ce qui va induire la recherche de nouveaux itinéraires pour les usagers actuels de ces axes.

Afin d'améliorer la sécurité et la capacité des voiries existantes à proximité du projet de plateforme aéroportuaire, le programme prévoit le renforcement et le réaménagement des dessertes locales suivantes :

- la RD 15 entre le bourg de Fay-de-Bretagne et Le Temple-de-Bretagne (soit 9 km environ) : sécurisation et reprise des revêtements de la voie ;
- la VC1-VC 12 entre le bourg de Notre-Dame-des-Landes et Le Temple-de-Bretagne (soit 6 km environ) : recalibrage et sécurisation de la voie existante ;
- le carrefour de la RD 326, avec la voie communale entre Notre-Dame-des-Landes et Treillières : réalisation d'un tourne à gauche ;
- la RD 326 entre le rond-point de Curette et la RN 137 (soit 2,5 km environ) : sécurisation et reprise du tracé existant, réalisation d'une piste cyclable.

Le réaménagement de ces voiries consiste, pour l'essentiel, à réaliser des élargissements de chaussée, des modifications localisées de tracés, des reprises de signalisation, des limitations de vitesse, des créations de carrefours giratoires, des reprises de revêtement de chaussée, des aménagements paysagers, des créations de nouveaux ouvrages de franchissements de cours d'eau, des rétablissements de chemins agricoles et des aménagements pour les modes de déplacement doux (aménagement de pistes cyclables).

## **2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

L'aire d'étude présente un paysage rural bocager. Elle est concernée par la présence de deux zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) : la ZNIEFF de type 1 « bois et landes de Rohanne et des fosses noires » et la ZNIEFF de type 2 « zone bocagère relictuelle d'Héric et de Notre-Dame-des-Landes ». Elle est caractérisée par la présence de nombreux petits cours d'eau, de zones humides et d'un bocage bien préservé (présence d'espaces boisés classés). Ces zones impliquent la présence de plusieurs espèces patrimoniales, dont certaines sont protégées.

Le site Natura 2000 le plus proche, l'estuaire de la Loire, est situé à 7 km de l'aire d'étude.

La zone d'étude est également concernée par la présence d'un monument historique (la croix en fer forgé du Grand Mérimont à Fay-de-Bretagne), et se caractérise par le caractère préservé du cadre de vie des riverains, avec une ambiance sonore modérée, une bonne qualité de l'air et un territoire majoritairement agricole.

## **3 - Qualité de l'étude d'impact**

### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Un 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.

L'état initial est complet et de bonne qualité.

#### **Zones humides et cours d'eau**

Est notamment présenté un inventaire des zones humides réalisé sur la base de données bibliographiques et de données de terrain, qui s'appuie sur les critères « habitats » et « pédologie » tels que prévus par la législation en vigueur.

Les zones humides identifiées sont classées en trois catégories : zones de plateau, zones liées à un cours d'eau, zones liées à un point d'eau.

Les habitats caractéristiques de zones humides les plus représentés sur le site étudié sont les prairies méso-hygrophiles (prairies méso-hygrophiles peu différenciées et prairies méso-hygrophiles à jonc acutiflore).

Les habitats naturels et les espèces de milieux humides ont été étudiés et évalués pour caractériser les fonctionnalités des zones humides en matière de biodiversité.

Il convient donc de souligner que la démarche menée pour caractériser les zones humides est en lien étroit avec la problématique espèces protégées (il en est de même pour les démarches de compensation – évoquées plus loin - liées à la perte de zones humides et à l'atteinte aux espèces inféodées à ces milieux).

### Identification des autres habitats naturels et des espèces protégées potentiellement concernées

L'aire d'étude est caractérisée par un bocage bien préservé. Un inventaire des arbres et haies remarquables ainsi que des arbres à cavités (susceptibles d'accueillir des insectes saproxylophages) a été réalisé le long de la VC1-VC12 et de la RD 326.

L'inventaire des habitats naturels, de la faune et de la flore recoupe l'état des lieux réalisé dans le cadre des études effectuées pour le projet de plateforme aéroportuaire et sa desserte routière, en ce qui concerne les enjeux globaux. Il précise, pour chaque entité du programme viaire complémentaire, les habitats et espèces concernés.

Il s'agit principalement d'habitats prairiaux et bocagers mésophiles à méso-hygrophiles et de la faune et la flore associées, mais aussi de zones cultivées. Les principaux groupes faunistiques concernés sont les amphibiens (triton crêté, triton marbré, salamandre, pélodyte ponctué, grenouille de Lessona, au niveau des mares et leurs complexes associés), les chiroptères (barbastelle..), les insectes xylophages ou sapro-xylophages (grand capricorne, lucane cerf-volant), les oiseaux cavernicoles au niveau des arbres sénescents, les odonates - et en particulier l'agrion de mercure, la cordulie à corps fin - ainsi que certains lépidoptères (damier de la Sucisse) pour les ruisseaux et les prairies humides.

Les oiseaux (principalement des passereaux) et les reptiles sont aussi potentiellement concernés au niveau des zones de friches, des talus et haies bocagères, des boisements plus ou moins humides.

Les plantes protégées identifiées dans l'aire d'étude (flûteau nageant, piment royal) ne sont pas touchées par les travaux.

Les espèces ou groupes d'espèces sont localisés dans l'aire d'étude du programme viaire et les enjeux patrimoniaux sont identifiés par ordre d'importance. L'intérêt patrimonial, le statut de protection et les niveaux de menace et de rareté sont précisés espèce par espèce, en annexe, de manière à mettre en évidence les espèces à plus fort enjeu.

Le bilan des enjeux par entité de travaux et le bilan global de l'intérêt des populations d'espèces faunistiques protégées avec les niveaux d'enjeux associés sont synthétisés dans l'étude d'impact.

### **3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser**

L'étude d'impact présente, par thématiques, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures de suppression, de réduction ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Les surfaces de zones humides impactées restent limitées, de même que l'impact sur leurs fonctionnalités. En effet, les routes existent déjà et les pistes agricoles et/ou cyclables sont créées à moins de 3 m de la route, limitant ainsi une nouvelle fragmentation des parcelles humides. Dans ce domaine, le type d'effet à considérer pour ce programme viaire est donc principalement la destruction directe et permanente de 3,13 ha de zones humides et de deux mares.

Le programme prévoit par ailleurs de transformer les ouvrages de franchissement existants sur les cours d'eau (actuellement des buses et des dalots), en dalots équipés permettant notamment le rétablissement de la continuité piscicole, le passage de la petite faune, une certaine transparence hydraulique (dimensionnement pour une crue centennale).

Ce rétablissement des connexions biologiques constitue une mesure de réduction des effets prévisibles sur les zones humides de cours d'eau concernées. Une mesure complémentaire d'accompagnement en faveur des espèces inféodées aux zones humides est le transfert d'amphibiens qui vise à réduire les destructions directes d'individus d'espèces protégées en les déplaçant en dehors des zones de travaux.

Dans la configuration actuelle, les eaux ruisselées sur les surfaces imperméabilisées des voiries sont collectées par des fossés et rejoignent le milieu naturel aux points bas de ces voiries. Dans le cadre du présent projet, les aménagements prévus pour le programme viaire génèrent une modification et une augmentation des surfaces imperméabilisées (élargissement des voiries, création de nouvelles portions de route). Les bassins de rétention mis en œuvre sont dimensionnés pour répondre à ces contraintes hydrauliques.

L'étude d'impact comporte une évaluation des incidences du programme sur les sites Natura 2000 et conclut de manière justifiée à des incidences non notables sur ceux-ci.

Au niveau des milieux naturels et des espèces animales et végétales, des mesures d'évitement consistent à limiter les impacts directs en s'efforçant de conserver au mieux les haies et fossés tout au long des tracés faisant l'objet d'élargissement. Des mesures de réduction sont prévues en phase travaux, comme l'adaptation des ouvrages de franchissement des cours d'eaux, des plantations de haies, des localisations in situ de zones sensibles balisées, l'absence de travail nocturne pour limiter l'impact sur les populations de chiroptères, des périodes d'interventions minimisant les impacts sur les espèces.

L'analyse des impacts résiduels est rapportée de façon détaillée.

Les mesures compensatoires reprennent les principales mesures préconisées dans le cadre du programme global aéroportuaire et de la desserte routière et sont décrites de façon générale en annexe du projet.

Le dossier apporte une analyse globale et des propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation pertinentes et adaptées aux problématiques posées en matière d'incidence sur les habitats naturels, la faune et la flore associée. Toutefois, cette description reste générale et insuffisamment quantifiée par type d'habitat et de groupe d'espèces, voire d'espèces pour celles à plus fort enjeu, ce qui rend difficile l'appréciation du caractère suffisant des mesures envisagées, en l'état d'avancement du dossier. Toutefois, ces éléments seront précisés dans la demande de dérogation relative aux espèces protégées.

Les mesures de récréation de mares et de milieux associés nécessitent de procéder à des travaux préalables avant les transferts d'espèces et une localisation adaptée aux exigences biologiques des espèces doit être recherchée. Ces mesures ne sont pas localisées précisément à ce stade.

De même, le dossier est peu explicite quant aux garanties prises pour une mise en œuvre effective des mesures de compensation et de gestion (acquisitions de terrains, baux amphithéotiques, contrats de gestion).

Les mesures d'accompagnement, permettant de mesurer l'effectivité de la mise en œuvre des mesures proposées et un suivi scientifique visant à évaluer l'efficacité de ces mesures, et le cas échéant, de procéder à des mesures d'ajustement permettant de parvenir, au minimum, à un équilibre entre la situation actuelle et celle post-projet, au niveau du bilan environnemental, ne sont pas précisées.

Le dossier de demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées (article L 411-1 du code de l'Environnement), en cours d'élaboration, a vocation à traiter l'ensemble de ces points.

### **3.3 - Justification du projet**

L'étude d'impact doit présenter les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu.

Ce programme viarie a été prévu dans le cadre du dossier des engagements de l'Etat faisant suite au décret en conseil d'Etat déclarant d'utilité publique le futur aéroport du Grand Ouest.

Le programme a pour objectif de rétablir les flux de circulation existants issus des voiries qui seront coupées, d'améliorer les conditions de sécurité et de prendre en compte le développement local du secteur.

Les enjeux environnementaux sont globalement pris en compte afin de concevoir les projets : évitement au mieux des zones humides et des haies lors des modifications d'emprises.

Les projets d'aménagement de la RD 15 et du carrefour « Les Chavagnes » de la RD 326 n'ont pas fait l'objet de variantes mais il est mentionné qu'il a été procédé à des ajustements suite aux concertations locales.

Plusieurs variantes de rayon de courbure ont été étudiées pour l'aménagement du carrefour du « Chêne des Perrières » de la VC1-VC12. La variante retenue tient compte des critères sécurité et protection du secteur bâti.

L'aménagement de la RD 326 a fait l'objet de plusieurs variantes de tracés. La variante retenue tient compte des critères sécurité et maintien du caractère boisé du site.

### **3.4 - Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et présente des éléments cartographiques permettant d'illustrer le contexte et le projet.

Cependant, les impacts sur le patrimoine naturel, bien que relativement limités du fait de la nature des aménagements, ne peuvent être pour autant qualifiés de « quasi-inexistants ». Le projet implique en effet la suppression de 6,1 km de haies et 3,13 ha de zones humides (avant mesures compensatoires).

### **3.5- Analyse des méthodes**

L'étude d'impact présente de façon détaillée les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

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

Au sein de la zone d'étude, des secteurs d'intérêt écologique ont été identifiés : des zones humides, des haies et des mares. Dès lors, ces éléments ont été pris en compte au mieux de manière à éviter ou réduire au maximum les impacts sur ces secteurs.

Le projet conduira cependant à la destruction de 0,76 ha d'habitats naturels remarquables, de 6,1 km de haies, de deux mares et de 3,13 ha de zones humides.

Le projet prévoit en terme de mesures compensatoires :

- la restauration et la mise en gestion conservatoire de 4,46 ha d'habitats naturels ;
- la reconstitution des haies pour un linéaire identique à celles qui seront détruites avec des haies bocagères (20 % d'arbres de hauts jets et 80 % d'arbustes) et de haies arbustives constituées d'essences locales ;
- la récréation de 4 mares de compensation ;
- la récréation ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité selon la disposition 8B -2 du SDAGE Loire-Bretagne.

La définition plus précise des mesures compensatoires relatives aux zones humides, ainsi que la méthodologie appliquée pour les définir, sont renvoyées au dossier loi sur l'eau de la plateforme aéroportuaire et du programme viaire (objet du présent dossier), dossier loi sur l'eau qui fait l'objet d'une enquête publique simultanée. Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du programme des voiries locales pourrait utilement être complété avec les éléments (évaluation du besoin de compensation, type de mesures compensatoires) définis dans le dossier loi sur l'eau.

Les mesures compensatoires relatives aux zones humides vont concerner des secteurs de tête de bassin situés sur les bassins versants directement impactés. Elles sont associées au réseau de petits cours d'eau et aux secteurs sources. Le projet a ainsi identifié des enveloppes pour la mise en œuvre de ces mesures compensatoires. Le dossier indique que la localisation précise de ces surfaces, ainsi que des nouvelles mares qui seront créées, est en cours de définition.

Le projet prévoit ainsi le transfert d'amphibiens présents dans les 2 mares qui seront détruites. Un suivi de l'efficacité de ce transfert sera effectué sur 15 ans.

En ce qui concerne les ouvrages de franchissement hydraulique liés au programme viaire, les six ouvrages concernés sont redimensionnés dans le cadre du présent projet pour une crue centennale. Le projet prévoit la reconstitution d'un fond naturel dans l'ouvrage (notamment pour assurer la continuité écologique et pour la remontée des poissons) et éviter tout ressaut hydraulique. Les ouvrages seront aussi équipés d'une banquettes petite faune (sauf celui sur le ruisseau des Ardinières pour des raisons de proximité de la source et de contraintes liées à la hauteur de la route).

S'agissant des nuisances sonores, il apparaît que les niveaux sonores limites prescrits par la réglementation seront dépassés pour 10 habitations situées en bordure de la VC1-VC 12 aux lieux-dits « le Chêne des Perrières », «Kervan », « les Ardinières » et « la Noue ». Le projet prévoit l'isolement acoustique des façades de ces habitations.

Par ailleurs, du fait de l'hypothèse retenue pour comparer la situation avant projet à celle après projet, l'évaluation des impacts sonores sur la RD 326 présentée dans le dossier sous-estime les impacts indirects de la réalisation de l'aéroport.

En effet, à horizon 2035, suite à la réalisation de l'échangeur sur la RN 137, les calculs montrent une augmentation importante du trafic sur la RD 326 et donc du bruit induit, avec ou sans l'aéroport.

Or, cet échangeur est bien lui-même une conséquence du projet d'aéroport. La comparaison des situations « 2035 avec aéroport » et « 2035 sans aéroport mais avec le nouvel échangeur » conclut alors logiquement à l'absence de « transformation significative » au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Il est nécessaire de comparer ces situations à un scénario « 2035 sans aéroport et sans échangeur » pour mieux approcher l'augmentation générée par l'ensemble des évolutions à venir, aéroport et travaux induits. Cette comparaison permettrait de mieux évaluer les impacts sonores et de déterminer, le cas échéant, les mesures compensatoires associées.

Le projet ne prévoit pas d'aménagement dans le périmètre du monument historique à Fay-de-Bretagne.

## **5 – Conclusion**

### **Avis sur les informations fournies**

L'étude d'impact, complète et de qualité, livre globalement au public les informations nécessaires à l'appréciation du projet.

La définition des mesures compensatoires pour les zones humides (quantification, type de mesures) pourrait être complétée avec les éléments du dossier loi sur l'eau faisant l'objet d'une enquête publique simultanée. En ce qui concerne les mesures compensatoires pour les espèces protégées, elles seront précisées dans le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, élaboré en parallèle.

### **Avis sur la prise en compte de l'environnement**

Le projet, qui concerne l'aménagement de voiries locales existantes, a globalement pris en compte les enjeux environnementaux relatifs au réseau bocager et aux zones humides. Il implique des impacts résiduels sur ces éléments naturels qui feront l'objet de mesures compensatoires.

Les principes affichés pour définir ces mesures sont pertinents au regard des enjeux relativement limités du projet (cf nature des aménagements). La démonstration produite dans le dossier pourrait être renforcée par des précisions sur la nature, les modalités de mise en œuvre et sur le suivi des mesures.

Par ailleurs, des compléments d'information seraient nécessaires afin de mieux évaluer les impacts sonores sur la RD 326 et de déterminer, le cas échéant, les mesures compensatoires associées.

**Pour le préfet de la région Pays de la Loire,  
et par délégation,**

**La secrétaire générale  
pour les affaires régionales**

**Sandra GODFROID**

