



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 27 DEC. 2012

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**sur le projet d'aménagement et d'extension de la barrière de péage**  
**d'Ancenis sur l'autoroute A11 sur la commune d'Ancenis (44)**

**- SOCIÉTÉ COFIROUTE -**

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Cet avis 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. Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation. L'avis ci-après, transmis au pétitionnaire, est joint au dossier soumis à enquête publique.

La préfecture de Loire-Atlantique a été sollicitée sur la base d'un dossier déposé le 23 mai 2012 par la société Cofiroute sollicitant sa mise à l'enquête publique. Le contenu de la présente étude d'impact reste donc régi par les dispositions du code de l'environnement antérieures à l'entrée en application (01/06/2012) du décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

### **1. Présentation du projet et de son contexte**

La société Cofiroute souhaite développer la qualité de service de la barrière de péage pleine voie d'Ancenis sur l'autoroute A11 et la prise en compte du développement durable, par une amélioration des conditions de sécurité et de fluidité du trafic. Pour ce faire, elle envisage l'extension des installations et la mise en place de voies de télépéage sans arrêt (TSA) sur cette barrière de péage.

L'objectif principal affiché est de limiter l'émission des gaz à effet de serre en favorisant la fluidité du trafic lors du passage en gare de péage. C'est notamment pour cette raison que cette opération a été retenue au titre du "paquet vert autoroutier" et figure au contrat de plan 2010-2014.

Dans cette optique, un dossier de demande de principe a été déposé par le maître d'ouvrage auprès de la direction générale des infrastructures de transport ; son approbation en date du 19 octobre 2012 est assortie de réserves qui portent sur des considérations techniques qui seront à prendre en compte.

Le projet consiste en la mise en place pour chaque sens de circulation ANGERS ↔ NANTES de deux voies de télépéages sans arrêt (passage à vitesse réduite, limitée à 30 km/h) nécessitant par la même occasion l'extension des installations actuelles de la gare de péage et la création d'une voie supplémentaire dans chaque sens. L'intégralité des travaux projetés est envisagée au sein des emprises actuelles de l'infrastructure autoroutière.

Le projet comprend également la création d'une galerie piétonne souterraine (sécurité des déplacements des employés de péage), le réaménagement de l'aire de stationnement nord direction Nantes, l'allongement des voies d'insertion aux entrées et sorties des aires de stationnement nord et sud, ainsi que la réalisation d'un bassin d'écroulement des eaux pluviales supplémentaire en raison de l'augmentation de surfaces imperméabilisées.

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

Les enjeux environnementaux relatifs aux nouveaux aménagements nécessaires pour l'extension et la mise en place de nouvelles voies de télépéage sans arrêt dans l'emprise actuelle de la gare de péage d'Ancenis portent sur :

- l'évolution possible des milieux naturels par la mise en place de nouveaux aménagements (élargissement de la plate-forme) et la prise en compte des espèces qui ont pu coloniser certains espaces (bassins en eau, fossés, espaces verts) du site ou qui les fréquentent ;
- les évolutions possibles du cadre de vie (paysage, bruit) ;
- la diminution des émissions de gaz à effets de serre (objectif affiché du projet).

## **3 - Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement**

Comme indiqué en préambule du présent avis, les dispositions du code de l'environnement qui s'imposent au présent projet sont celles antérieures à l'entrée en vigueur au 1er juin 2012 du décret n°2011-2019. Aussi la référence au titre 3 "Textes relatifs à l'étude d'impact" du chapitre 3 de la pièce 1 du dossier d'enquête est inexacte. Le dossier aurait dû se contenter de viser les articles du code de l'environnement encore en vigueur à la date du dépôt de la première demande. Toutefois, même s'il n'était également pas tenu de traiter de la question des effets cumulés éventuels avec d'autres projets connus, il est appréciable que le porteur de projet ait choisi, par anticipation d'aborder cette problématique.

### 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. Par rapport aux enjeux présentés ci-avant, le dossier a analysé de manière proportionnée l'état initial et ses évolutions. Le maître d'ouvrage a notamment étudié :

- le milieu physique (climat / géologie / hydrogéologie, hydraulique),
- le cadre naturel (faune / flore / cours d'eau),
- le milieu humain (contexte socio-économique, urbanisme, activités),
- le cadre de vie (patrimoine culturel et historique, paysage, qualité de l'air, environnement sonore).

#### Milieus naturels

D'une manière générale le projet se situant au sein de l'emprise autoroutière déjà majoritairement aménagée depuis sa création, les milieux naturels susceptibles d'être concernés présentent un intérêt écologique limité.

#### Natura 2000 :

Les sites les plus proches susceptibles d'être concernés par le projet sont le SIC FR 5200622 et la ZPS n° FR5212002 "Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et zones adjacentes" situés à environ 1,1 km. Ils font l'objet d'une présentation au travers du tableau page 32 et figure 14 page 35. La description de ces sites, habitats et espèces ayant conduit à leur désignation au titre de Natura 2000 et des enjeux ayant trait à leur préservation, est exposée de manière claire et détaillée au travers de la pièce 8.

#### Les inventaires ZNIEFF :

Tout comme pour les sites Natura 2000, les inventaires des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) à proximité de l'aire d'étude figurent au tableau de la page 32. La carte page 34 en localise les périmètres dont aucun n'interfère avec le projet. Les différentes zones répertoriées au titre de l'inventaire ZNIEFF de l'aire d'étude :

- ZNIEFF de type 2 n° 520013069 "Vallée de la Loire à l'amont de Nantes" à 1,1 km ;
- ZNIEFF de type 1 n° 520006607 "Marais de Grée et Marais de Méron et leurs abords " à 1,5 km ;
- ZNIEFF de type 1 n° 520616292 "Côteaux de la Censerie et vallons des ruisseaux de Grée et de Saugères" à 3,6 km ;
- ZNIEFF de type 1 n° 520015596 "Lit mineur, berges et îles de Loire entre Ponts-de-Cé et Mauves-sur-Loire" à 4 km.

#### Les investigations de terrain :

Une étude faune-flore a été menée selon une méthode et une pression de prospection proportionnées à cet environnement relativement artificialisé. La campagne de terrain s'est déroulée le 28 juin, le 12 août, le 4 octobre 2011 et le 22 février 2012. Ses résultats sont retranscrits à l'état initial et agrémentés de cartographies de localisation et de caractérisation des milieux et des espèces rencontrés (pour ces dernières, les tableaux annexés présentent l'exhaustivité des espèces végétales et animales observées).

L'analyse menée à une échelle plus large, au-delà de l'aire d'étude du projet, a mis en évidence l'absence d'interférence entre le site du projet et d'éventuels corridors et continuités écologiques.

Les prospections ont permis de mettre en évidence :

*Pour la flore :*

L'essentiel des espaces "verts" au sein de l'emprise de la gare de péage est constitué de plantations artificielles et de pelouses de parc rudéralisées et d'une prairie de fauche. Le cortège floristique peut être considéré comme riche du fait de sa diversité, mais en raison de la présence uniquement d'espèces végétales communes à très communes sans valeur patrimoniale et sans statut de protection particulier, le dossier qualifie justement ces milieux naturels de banals, sans sensibilité écologique particulière.

*Pour la faune :*

Là aussi les enjeux sont très limités. La prairie de fauche, en raison de sa diversité, présente un intérêt pour les insectes, sans relever pour autant d'espèces protégées. L'étude signale deux espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF en région des Pays de la Loire un papillon : le Soufré (*colias hyale*) et une libellule : l'orthetrum bleuissant (*Orthetrum c. caerulescens*). Ainsi, pour l'essentiel de l'entomofaune, les taxons rencontrés sont communs à très communs. Parmi les amphibiens et reptiles, il faut noter la présence de la grenouille verte (bénéficiant d'une protection partielle) dans les fossés à l'est de la gare de péage. Les prospections ont mis en évidence dans les talus et fossés la présence du lézard des murailles - espèce protégée très répandue en Pays de la Loire. L'étude tend à considérer que son habitat principal se situe plus aux alentours de l'emprise autoroutière. Ces deux espèces ne bénéficient d'aucun statut de vulnérabilité particulier et n'appartiennent pas à la liste des espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF en Pays de la Loire.

En ce qui concerne l'avifaune, quelques espèces de passereaux tels que la mésange bleue, mésange charbonnière ou encore la bergeronnette grise ont été observées. Bien que jouissant d'une protection sur le plan national, elles ne figurent pas parmi les espèces prioritaires, à surveiller ou à considérer comme étant l'objet d'une préoccupation particulière en région compte tenu de leur niveau de vulnérabilité considéré comme faible. Les prospections de terrain n'ont pas mis en évidence, au sein de l'emprise, des zones de reproduction et de nidification.

Concernant les chiroptères, le dossier n'aborde pas particulièrement ce groupe alors qu'il reste toujours probable que des individus puissent fréquenter le site et ses abords (boisements et réseau de haies en périphérie). En effet, les gares de péage constituées d'installations éclairées la nuit se révèlent souvent des territoires de chasse pour les chauves souris présentes à proximité. Aussi, il aurait été pertinent de proposer une approche également pour ce groupe d'espèces, à tout le moins le dossier aurait dû justifier l'absence de prise en compte des chauves-souris.

D'une manière générale, s'agissant d'une autoroute en place depuis de nombreuses années, le dossier n'indique pas si des données relatives à la gestion, l'entretien et à l'exploitation de l'autoroute existent pour permettre de caractériser le degré mortifère de l'infrastructure pour la faune au sein de l'aire d'étude.

## Cadre de vie

### Paysage :

Le dossier notamment au travers des clichés présentés pages 58 et 59 permet d'appréhender le contexte paysager dans lequel s'inscrit l'actuelle barrière de péage d'Ancenis. D'autres photographies prises depuis les principaux lieux habités à proximité de l'autoroute auraient d'étayer l'affirmation du dossier qui indique clairement qu'en raison de la situation en léger déblai par rapport au terrain naturel et de la présence de haies qui masquent l'autoroute, les seuls points de vue de l'extérieur sur la barrière se font depuis les ouvrages d'art de franchissement de l'A11.

### Bruit :

Les zones d'habitat à proximité de l'autoroute se situent dans une ambiance sonore qualifiée de modérée.

En terme de méthode, l'évaluation de l'ambiance sonore provient de mesures réalisées par Cofiroute, réactualisées tous les ans en fonction des données de trafics et a minima reprises tous les dix ans. Dans le cas présent, le dossier indique page 55 que les derniers points de mesures ont été effectués en 2011. Par conséquent, les résultats obtenus peuvent être considérés comme acceptables quant à leur représentativité.

### Emissions atmosphériques polluantes – Gaz à effet de serre :

Le dossier s'appuie sur les données Air Pays de la Loire et de l'indice ATMO calculé le plus proche de l'aire d'étude, à savoir celui de l'agglomération de Nantes. En 2010, cet indice a fait apparaître une qualité de l'air qualifiée de bonne à très bonne 80% du temps.

Le dossier établi en mars 2012 n'a pu tenir compte des valeurs pour l'année 2011 qui ont été rendues publiques en juillet 2012 par Air Pays de la Loire dans son rapport annuel, qui indique : *"L'année 2011 a présenté des indices de qualité de l'air légèrement moins bons que les années précédentes. Les agglomérations de Nantes, Saint-Nazaire, Angers et Le Mans ont bénéficié de bons indices de qualité de l'air entre 75% et 76% des jours de l'année quand Cholet, La Roche-sur-Yon et Laval en ont bénéficié entre 79% et 81% du temps. Les dégradations de l'indice de qualité de l'air ont été liées aux niveaux de particules fines de janvier à mars puis aux niveaux d'ozone de mars à fin septembre. La fin de l'année a présenté une bonne qualité de l'air dans toute la région."*

Le maître d'ouvrage reconnaît malgré tout que la qualité de l'air au droit de l'autoroute est localement dégradée du fait du trafic sur cet axe. Cette affirmation aurait méritée d'être précisée, la gare de péage d'Ancenis étant associée à un diffuseur qui assure des échanges avec le réseau routier local qui dessert notamment, en proximité immédiate, plusieurs sites d'activité générateurs d'une circulation automobile et poids lourds importante et qui contribuent également à la dégradation de la qualité de l'air au sein de l'aire d'étude.

Le dossier ne propose pas d'évaluation de la quantité de GES imputable au trafic sur l'autoroute au sein de l'aire d'étude. Le dossier aurait pu présenter à partir des données de trafic 2011 et de la connaissance de la répartition poids lourds / véhicules légers, une approche de quantification des GES au travers de ratios g/km par jour pour le CO<sub>2</sub> et les NO<sub>x</sub> pour la section autoroutière de la barrière de péage. Ceci aurait ainsi permis de les confronter aux valeurs des émissions évitées résultant de la mise en place des aménagements de la solution retenue et qui sont présentées au chapitre analyse des effets.

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

L'étude d'impact analyse les différentes incidences du projet à ses différents phases de vie : chantier, période d'exploitation. Le maître d'ouvrage décrit par thématiques, les impacts ainsi que les mesures réductrices et compensatoires sur chacune de ces thématiques.

#### **Effets sur les milieux naturels**

##### Le réseau Natura 2000 :

L'évaluation des incidences du projet, produite en pièce 8 du dossier d'enquête, conclut de manière claire et justifiée à l'absence d'impact sur les sites les plus proches évoqués précédemment.

##### La faune et la flore :

En regard de l'état initial, le dossier expose clairement en fonction de la nature des travaux (essentiellement élargissement de la plate-forme et création d'un bassin de tamponnement) et de leur localisation, les effets potentiels temporaires et permanents de la solution retenue. Le dossier conclut de façon argumentée à l'absence d'incidence pour les habitats et espèces faunistiques et floristiques rencontrés et ne prévoit pas par conséquent de mesure particulière.

#### **Effets sur le cadre de vie**

##### Le paysage :

Le dossier ne présente pas de simulation des aménagements de la gare de péage à la mise en service notamment pour évaluer la perception des ouvrages construits en extension des installations en place. Toutefois, compte tenu de la configuration de la gare en déblai, entourée d'une végétation arbustive, l'extension sera peu perceptible et ne devrait pas présenter de nouveaux impacts pour les lieux de vie les plus proches de l'autoroute.

##### L'ambiance sonore :

Pour ce qui est de l'environnement sonore, le dossier n'indique pas les prévisions de trafic à la mise en service qui doivent être prises en compte dans les études de bruit. Les résultats des modélisations à partir du logiciel MITHRA - pourtant évoqué dans l'exposé des méthodes employées - avaient toute leur place au dossier pour venir étayer des propos qui se limitent dans le cas présent à une affirmation, sans apporter les éléments de démonstration à l'appui. Les représentations des courbes isophoniques de l'état actuel et futur auraient permis d'illustrer l'absence d'évolution significative. Le dossier, pour cet item, n'aborde pas les questions liées aux éventuelles nuisances occasionnées en phase travaux.

##### En matière d'émissions atmosphériques polluantes et de gaz à effet de serre :

L'évaluation du gain en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> apporté par la solution retenue (mise en place des deux voies TSA à gauche de la barrière de péage) a été menée en considérant que ces nouveaux aménagements qui permettraient de fluidifier le passage, seraient empruntés par 80% des poids lourds utilisant actuellement le télépéage.

Il est à relever que l'instruction technique TSA, signée conjointement par le directeur des infrastructures de transport et la déléguée interministérielle à la sécurité routière du 3 décembre 2010, indique que : *"S'agissant des poids lourds, les expérimentations ont montré que les PL munis de badges sont très largement captés par les voies de TSA lorsqu'elles sont à droite alors que le pourcentage tombe à 60% en cas de voie TSA à gauche."*

Par conséquent, cette sur-estimation du pourcentage de 20 points tend à relativiser le bilan final annoncé de 463 Teq de CO<sub>2</sub>. À relever à cette page 92 une erreur sur les chiffres figurant entre parenthèses sur les quantités annuelles évitées de Teq CO<sub>2</sub> pour les poids lourds et véhicules légers. Les valeurs exactes à prendre en compte sont celles figurant au tableau page 107.

Comme évoqué précédemment concernant l'état initial, le dossier ne propose pas d'approche état zéro, bilan global des GES sur la section d'autoroute concernée par la barrière de péage. Par conséquent, le lecteur ne dispose pas d'éléments de grandeur de comparaison par rapport au chiffre annuel des émissions évitées grâce au projet.

Pour être complète, la démarche de bilan en matière de GES aurait dû intégrer les émissions potentiellement générées dans le cadre des travaux d'aménagement.

### **3.3- Justification et raison du choix du projet**

Des éléments de justification du projet probablement produits dans le cadre du dossier de demande de principe, et notamment ceux de l'évolution de trafic permettant de justifier les deux voies neuves "péage classique" en plus, avaient toute leur place au sein du dossier afin de permettre au public de comprendre comment les choix ont été faits du point de vue du dimensionnement.

La comparaison solution de base et variante au regard de l'objectif principal de réduction des GES n'est pas exposée. Seul le bilan de la solution retenue est affiché. Or il s'agit d'un critère majeur sur la thématique environnement au regard des autres enjeux, plus secondaires, sur les habitats naturels et les espèces considérés à juste titre comme sans grande valeur patrimoniale et qui, de ce fait, avait vocation à influencer fortement sur le choix de la solution à retenir.

### **3.4 - Analyse des méthodes**

Cette partie peut être considérée comme traitée de manière satisfaisante pour l'ensemble des composantes de l'étude.

Toutefois, il est à relever que pour l'étude de bruit, la modélisation à partir du logiciel Mithra a été réalisée sur la base des trafics de 2011 alors qu'en ce qui concerne la méthodologie retenue pour évaluer les gains attendus en terme d'émissions de gaz à effet de serre, celle-ci repose sur les trafics de 2010, ceci sans qu'aucune explication ne soit apportée sur cette différence.

Le projet aurait dû présenter cette même évaluation à la mise en service des nouvelles installations en 2014 en présentant une hypothèse d'évolution de la fréquentation de l'infrastructure (cf. observation émise concernant l'aspect justification du projet et des éléments produits dans le cadre du dossier de demande de principe). Aussi marginales qu'elles puissent être en raison du faible écart temporel entre l'étude de 2011 et la mise en service du projet en 2014 et pour peu que cela soit démontré, les évolutions de trafic entre l'état zéro et l'état projeté doivent être exposées.

### 3.5- Résumé non technique

Le résumé non technique doit pouvoir être lu de façon autonome et représenter une synthèse de l'ensemble des parties constitutives de l'étude d'impact. Ce résumé est clair et facilement compréhensible par un non initié.

## 4 – Conclusion

### Avis sur les informations fournies

Le dossier a traité l'ensemble des aspects qui doivent être abordés par une étude d'impact, les informations fournies sont en rapport avec le niveau d'exigence requis. Toutefois, plusieurs éléments d'informations complémentaires, produits par ailleurs dans le cadre de l'étude du projet, auraient dû être repris dans la présente étude d'impact.

Ainsi un rappel des principaux éléments de justification en terme de niveau de trafic estimé à terme pour motiver l'augmentation de capacité de la barrière de péage était attendu, dans la mesure où en plus des deux voies de TSA dans chaque sens il y aura également création d'une voie "classique" supplémentaire.

Une information sur la nécessité ou non de prendre en considération l'enjeu chiroptères aurait dû figurer à l'état initial.

En matière d'ambiance sonore les courbes isophones - état initial et état projeté - auraient utilement accompagné l'argumentaire du volet bruit de l'étude d'impact.

Les éléments détaillés de comparaison (pondération adoptée au sein du critère environnemental) entre le poids accordé à l'élément milieu naturel par rapport à l'élément bilan GES entre la variante et la solution de base, aurait permis d'éclairer le lecteur sur la pertinence du choix au regard de l'environnement.

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


Le projet d'aménagement et d'extension de la gare de péage d'Ancenis sur l'autoroute A11, à partir de l'état initial sur les différentes composantes de l'environnement du site retenu, a procédé à une analyse, puis à l'établissement d'un projet qui peut être considéré comme adapté aux enjeux en présence.

La fluidification du trafic par la mise en place dans chaque sens de voies TSA profite majoritairement au flot de véhicules légers qui constitue la part prépondérante du trafic routier, mais qui n'est pas le plus gros contributeur en matière de GES.

L'option retenue consiste à implanter, dans chaque sens, les deux voies de TSA le plus à gauche de la gare de péage. Si cette solution peut prévaloir au regard de considérations techniques d'approche en gare, de limitation des interférences entre voies de TSA et accès des aires de service en aval de la barrière, en revanche, la démonstration au regard de l'objectif principal annoncé de réduction des GES n'est pas aboutie. En effet le dossier ne présente pas les résultats de l'évaluation des gains supplémentaires éventuels par rapport à la variante écartée d'une solution avec une voie de TSA plus à droite, permettant de capter un flux de PL plus important.



Il en résulte que le pourcentage de captation de 80% des PL empruntant le télépéage par ces voies de TSA, pris en compte par Cofiroute, apparaît optimiste au regard des premiers retours d'expérimentation pour lesquels un taux de 60% est plus communément attendu pour l'option technique finalement retenue.



Christian de LAVERNÉE

