



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ DE

L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAYS DE LA LOIRE

**Recalibrage de la RD 923 entre Segré et
la limite départementale avec la Mayenne**

**Communes déléguées de Segré, la Ferrière de Flée, Saint-Sauveur de Flée
Commune nouvelle de Segré-en-Anjou-Bleu**

Conseil départemental de Maine-et-Loire (49)

n° PDL-2020-4889

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie le 9 septembre 2020 du projet d'aménagement de recalibrage de la RD 923 entre Segré en Anjou Bleu et la limite départementale avec la Mayenne.

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 et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique pour laquelle le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis Vincent Degrotte, Paul Fattal et Daniel Fauvre.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique. Il 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, cet avis 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 concerne le recalibrage de la RD 923 entre la commune déléguée de Segré et la limite départementale avec le département de la Mayenne, sur une longueur de 6,41 km. Cette route départementale traverse plusieurs communes déléguées : Segré, la Ferrière-de-Flé et Saint-Sauveur-de-Flée. Ces trois communes font partie de la commune nouvelle de Segré-en-Anjou-Bleu, composée de quinze communes déléguées. Compte tenu des sorties de route régulières sur cette section (12 sorties de route signalées au conseil départemental entre 2013 et 2017) de la RD 923, la réalisation a été inscrite au plan départemental Anjou 2021.

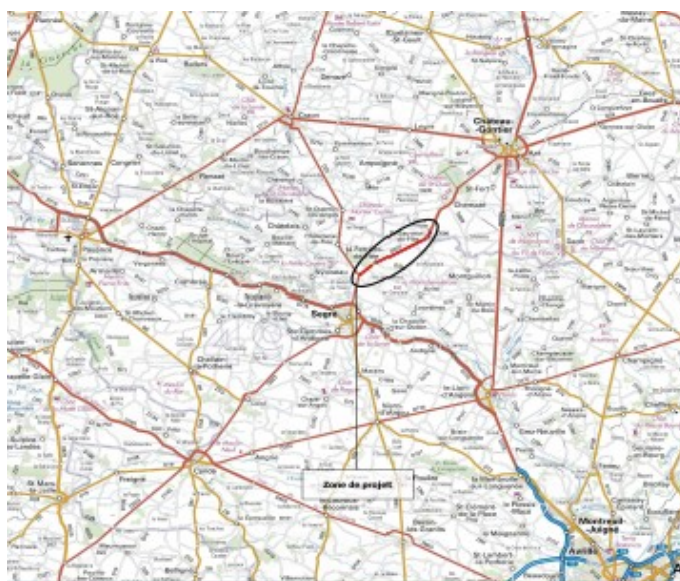
La RD 923 part d'Ancenis pour rejoindre Château-Gontier, en Mayenne. Le trafic sur cette section de la RD923 est de 4 400 véhicules par jour dont plus de 580 poids lourds (données 2018).

L'objectif poursuivi est décrit comme relevant essentiellement de la sécurité routière compte tenu de l'étroitesse de la chaussée actuelle comprise entre 6 m et 6,30 m, avec des accotements très réduits de 0,6 à 0,9 m. En cas de sortie de route, les véhicules vont directement dans le fossé avec une difficulté toute particulière constatée lors du croisement de poids-lourds.

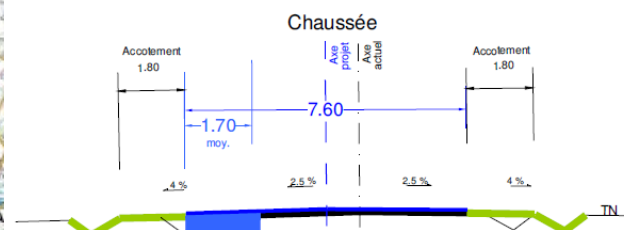
Aussi, le projet consiste à porter la chaussée à une largeur standard de 7,60 m (couloir de circulation entre bandes de 3,5 m) permettant le croisement de deux camions, avec deux accotements de 1,80 m, et l'aménagement du carrefour de la voie communale de Saint-Quentin-les-Anges pour améliorer la visibilité des usagers. Afin de réutiliser au maximum la voirie existante, la chaussée sera élargie d'un seul côté.

Le projet se compose de trois grands tronçons. Le premier, le tronçon sud, s'étale du giratoire RD 863/RD 923 (lieu-dit « le rendez-vous des chasseurs ») jusqu'à l'entrée de l'agglomération de La Ferrière de Flée. Le deuxième, tronçon central, est le plus long des trois. Il s'étend de la sortie d'agglomération de la Ferrière de Flée jusqu'à l'entrée d'agglomération de Saint-Sauveur-de-Flée. Enfin, le troisième tronçon, le tronçon nord, se situe entre la sortie nord de l'agglomération de Saint Sauveur de Flée et la limite départementale, symbolisée par le ruisseau de la Besnerie. Le dossier ne le précisant pas, la MRAe s'est fait préciser par le maître d'ouvrage que l'aménagement ne se prolongeait pas en Mayenne. Ce descriptif complémentaire n'est donné qu'à un stade avancé de l'étude d'impact, dans le chapitre dédié aux raisons du choix du projet.

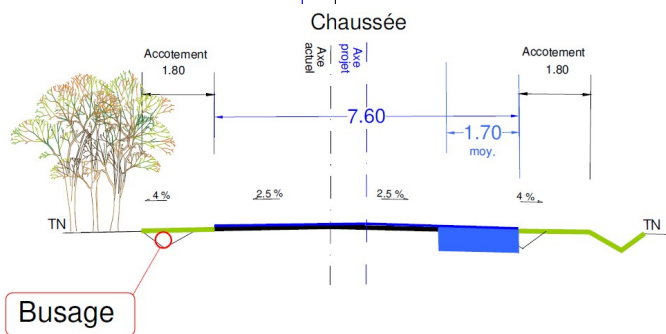
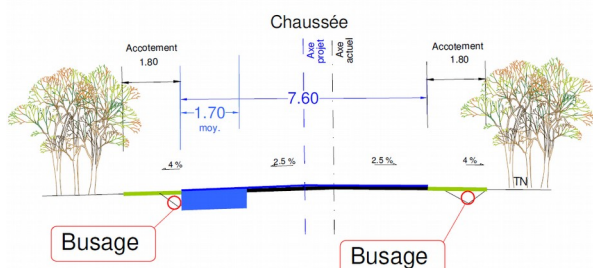
La MRAe recommande de compléter la partie introductive de l'étude d'impact dédiée au descriptif du projet par l'explicitation du découpage des travaux en trois tronçons, lequel précise les travaux prévus, en présentant une cartographie explicite à l'appui.



Elargissement Chaussée Nord



Point singulier 2
busages au droit des EBC



Plan de situation et profils en travers types

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la prise en compte de l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routières et la préservation des milieux naturels compte tenu de la présence de haies dont certaines abritent le Grand capricorne (espèce protégée), d'un réseau de mares, de ruisseaux et d'une zone humide en limite départementale avec la Mayenne, ainsi que de boisements.

3 Qualité de l'étude d'impact

3.1 État initial

Très complet, documenté et pensé selon une démarche pédagogique, l'état initial propose un rendu fidèle des enjeux en présence. Chaque thématique de l'état initial s'achève par un tableau récapitulatif qui hiérarchise les enjeux recensés. Clairs et suffisamment détaillés, ces tableaux de synthèse apportent une valeur ajoutée à la compréhension de l'état initial dans ses différentes composantes. Aussi, seules les thématiques soit présentant une sensibilité particulière, soit trop peu investiguées dans le cadre du projet, seront abordées ci-après.

Milieux naturels

Le projet n'intercepte pas directement de zones d'inventaires ou de protection réglementaire. Les deux zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et les deux ZNIEFF de type 2 identifiées sont éloignées de 4 km minimum du site du projet. Le site Natura 2000 le plus proche FR5200630 « Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette » est localisé à près de 10 km.

Les investigations relatives aux zones humides ont consisté à la fois en la caractérisation des habitats de zones humides sur le site et en la réalisation d'une série de sondages pédologiques. Quinze sondages ont été réalisés sur l'emprise du projet. En complément, de nombreux micro-sondages ont été réalisés moins en profondeur, pour préciser la limite des enveloppes de zones humides. La surface des zones humides sur le périmètre d'étude du projet s'élève à 0,5 ha.

Concernant la flore, l'inventaire a débuté en juin 2018 et a été complété au cours de l'été de manière à prendre en compte les périodes de floraison des espèces tardives. 76 espèces ont été identifiées, qui ne sont ni protégées ni d'intérêt communautaire. Il s'agit d'espèces communes des milieux ruraux ne présentant pas de sensibilité écologique particulière.

Les inventaires faunistiques ont été réalisés entre décembre 2017 et septembre 2018. Un complément à l'étude est apporté par des données bibliographiques issues d'une pré-étude de la Ligue de la protection des oiseaux (LPO) d'Anjou publiée en mai 2018. Les méthodologies propres à chaque espèce sont décrites et bien détaillées avec indication des limites et difficultés rencontrées.

Le niveau d'enjeu pour l'avifaune est considéré comme assez fort. Cinquante-neuf espèces d'oiseaux ont été inventoriées. En ajoutant les données de l'étude de la LPO sur une aire de prospection plus large, le total d'espèces d'oiseaux recensées atteint le nombre de 114. 87 sont protégées et 12 sont d'intérêt communautaire car inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux.

Concernant les chiroptères, dans la zone d'étude, de nombreuses haies contiennent de vieux arbres taillés en têtard qui peuvent abriter occasionnellement des colonies à différentes périodes de l'année, notamment des espèces arboricoles comme la Barbastelle d'Europe, le Murin de Bechstein, et la Pipistrelle de Nathusius. A

l'échelle du site d'étude, l'ancienne voie ferrée réhabilitée en voie verte cyclable apparaît comme un élément structurant majeur pour les chiroptères. L'état initial met notamment en exergue l'enjeu consistant à conserver les corridors de transit.

In fine, le niveau d'enjeu global est assez fort pour le milieu naturel, ceci étant lié principalement à la diversité d'amphibiens, d'oiseaux et de chiroptères dans l'aire d'étude, caractérisée par la présence du bocage (haies, prairies, mares...).

Environnement humain et nuisances

L'état initial ne fournit aucune mesure acoustique ou de qualité de l'air extérieur. Le trafic est considéré comme stable sur la RD 923, il est fourni pour l'année 2018. Il serait toutefois éclairant de bénéficier de l'évolution du trafic sur cette portion de route depuis plusieurs années, et de sa projection à long terme, afin d'évaluer les dynamiques en œuvre.

La MRAe recommande de fournir un état initial en matière de bruit et de qualité de l'air et de ne pas s'en tenir à des considérations génériques, comme par exemple le rappel des principaux polluants émis par les véhicules automobiles.

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 Analyse des variantes et justification des choix

L'analyse des variantes a notamment vocation à démontrer dans quelle mesure la protection des habitats naturels et espèces associées, des continuités écologiques, des zones humides, la recherche d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux, boisés notamment, sont des critères qui ont pesé dans le choix de la solution retenue.

Dans la définition du projet, ont ici prévalu la réutilisation au maximum des emprises routières, l'élargissement effectué d'un seul côté, l'évitement total des espaces boisés classés identifiés aux plans locaux d'urbanisme des communes déléguées. Surtout, ce chapitre rend compte du choix d'un élargissement différencié : les aménagements prévus varient le long du projet afin de s'adapter au mieux aux enjeux recensés au droit du projet. La démonstration est également illustrée.

Le recours à des busages ponctuels de fossés permet également d'élargir les accotements en limitant les emprises tout en conservant des zones de rattrapage.

La définition d'un aménagement sur mesure participe pleinement d'une démarche d'évitement approfondie au regard des enjeux en présence.

3.4 Résumé non technique, analyse des méthodes et suivi

Le résumé non technique est un chapitre constitutif à part entière d'une étude d'impact qui doit permettre à tout un chacun de comprendre le projet, les enjeux qu'il soulève et la manière dont il en a été tenu compte dans le parti d'aménagement retenu, en évitant et en réduisant les impacts pressentis et, le cas échéant, en proposant des mesures de compensation.

En l'espèce, le résumé non technique est bien trop succinct et généraliste pour proposer une vision complète du projet et des enjeux en présence. Il ne propose pas un niveau de précision suffisant pour la bonne compréhension du projet.

La MRAe recommande d'étayer le résumé non technique, notamment en le complétant de l'ensemble des chapitres qui structurent l'étude d'impact, dans une juste proportion avec cette dernière. Il convient en particulier de préciser les mesures d'évitement et de réduction proposées en les hiérarchisant et en différenciant ce qui relève de la phase travaux de la phase pérenne de fonctionnement du projet.

Le dossier d'étude d'impact ne comporte pas de chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Pour autant, les références méthodologiques sont rappelées de manière précise tout au long des chapitres thématiques et renseignent sur la manière dont les différentes investigations ont été menées et l'étude d'impact documentée et réalisée.

La MRAe relève l'absence totale de dispositif de suivi. Or, les améliorations escomptées en matière de sécurité, ainsi que l'efficacité des mesures de réduction d'impacts prévues ont vocation à être évaluées a posteriori.

La MRAe recommande de définir un dispositif de suivi des bénéfices escomptés par le projet ainsi que des mesures « Eviter-Réduire-Compenser » prévues au regard des enjeux identifiés.

4 Prise en compte de l'environnement par le projet

La phase chantier est traitée à part entière et n'appelle pas d'observation particulière. La MRAe relève toutefois qu'une partie du tracé est située en limite du périmètre de protection éloigné des captages de l'Oudon. A l'intérieur de ce périmètre, aucun sondage ni travail souterrain ne peut être pratiqué sans autorisation préalable, ce que l'étude d'impact rappelle en effet. Les conséquences de la période de travaux et la perturbation induite sur la circulation et les déplacements sont peu abordées. En particulier, si le trafic de poids lourds en provenance ou à destination de Laval est mis en exergue dans le descriptif du projet et la justification du besoin, le sujet de la circulation des poids lourds en phase travaux n'est pas abordé.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts en phase travaux par une première appréciation des effets sur la circulation, notamment des poids lourds, et de préciser les nuisances qui résulteraient d'un potentiel report de circulation transitoire.

4.1 Sécurité routière

Incontestablement, le projet représente une amélioration des conditions de circulation et de déplacements. Le recalibrage aura pour effet d'améliorer la visibilité au niveau des carrefours et les croisements seront sécurisés, tout comme les arrêts d'urgence, compte tenu de l'élargissement de la chaussée. La MRAe rappelle le risque que peut représenter une tête de busage de fossé mal aménagée en cas de sortie de route d'un véhicule.

4.2 Eaux pluviales et zones humides

Le coefficient d'imperméabilisation ne sera que peu modifié. La gestion des eaux pluviales sera conservée à l'identique dans son principe. La chaussée sera bordée d'accotements et de fossés enherbés qui véhiculeront les eaux de ruissellement vers les points bas. Les écoulements aux entrées de parcelles et carrefours seront évacués par buse sous chaussée.

Le projet a été réfléchi pour éviter tout impact sur les mares et la zone humide identifiée.

4.3 Biodiversité

La définition du projet a privilégié un évitement complet des boisements, des espaces boisés classés, des haies bocagères protégées et des éléments remarquables du paysage. Le projet engendrera la destruction d'environ 460 ml de haies basses, n'offrant aucun arbre favorable au grand capricorne, ni arbre à cavité pour les chiroptères. L'étude d'impact prévoit en réponse la replantation de 1 270 m de haies (essences locales) afin de créer des corridors écologiques fonctionnels et/ou venir les renforcer. Ces mesures sont cartographiées dans l'étude d'impact et décrites quant à leurs conditions de mise en œuvre.

Plus spécifiquement pour les insectes saproxylophages, tels que le Grand capricorne, plusieurs arbres à proximité du projet accueillant ou favorables à l'accueil de Grand Capricorne ont été identifiés. Ce repérage a conduit à éviter strictement les arbres concernés, notamment en modifiant les emprises du projet en réalisant l'élargissement vers le nord.

Pour l'avifaune et les chiroptères, les travaux créeront un dérangement de la population, sans pour autant représenter un impact notable sur l'état de conservation des espèces qui hivernent ou qui effectuent une halte migratoire. En revanche, les oiseaux nicheurs sont très sensibles au dérangement en période de reproduction. Il est donc prévu d'éviter les travaux durant les périodes les plus sensibles du cycle biologique des espèces patrimoniales. L'arrachage des haies sera réalisé entre les mois de juillet et de février, en évitant scrupuleusement la période qui s'étend de mars à juillet. L'arrachage des souches sera quant à lui réalisé de manière privilégiée entre les mois d'août et de novembre.

Concernant les chiroptères, plusieurs contacts de Rhinolophes ont été établis le long de l'ancienne voie ferrée (double haie multi-strates) et de part et d'autre de la RD 923, actant de l'utilisation de ce corridor par l'espèce et de la traversée de la RD 923 par les chauves-souris à cet endroit. Aussi, le risque de collision au niveau de l'ancienne voie ferrée est élevé et nécessite la mise en place de mesures. Dans la mesure où le risque de collision est corrélé avec la vitesse de circulation des véhicules, le porteur de projet prévoit la réduction de la vitesse dans ce secteur, de 80 à 70 km/h. La démonstration de l'efficacité de cette mesure gagnerait à être confortée et à faire l'objet d'un suivi.

Le dossier précise que le projet sera l'occasion de remplacer la buse en métal permettant à la RD 923 de franchir le ruisseau du Tilleul. La buse sera remplacée par un ouvrage béton équipé de banquettes afin de faciliter le passage de la petite et moyenne faune (50 cm de large).

En raison de la distance entre les sites Natura 2000 et le projet, aucune incidence n'est attendue sur les habitats d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifiés la désignation du site et susceptibles d'être présents dans la zone d'étude (odonates, castors). De plus, le projet met en avant l'évitement de zones sensibles susceptibles d'accueillir des espèces d'intérêt communautaire (zones humides, boisements, arbres têtards), ainsi que les mesures de réduction en phase chantier pour les amphibiens, chiroptères et insectes saproxylophages. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la MRAe.

4.5 Environnement humain – santé humaine

Concernant les effets du projet sur la santé humaine, le projet insiste sur l'absence d'impact négatif supplémentaire (trafic et vitesse identiques à l'existant) et ne propose pas d'analyse proprement dite. Des projections à moyen-long terme auraient été bienvenues, ainsi que l'analyse de leurs conséquences, d'autant que le pourcentage de poids lourds n'est pas négligeable et qu'il pourrait avoir vocation à s'accroître.

Les modifications de voiries vont rapprocher le flux de véhicules des habitations du lieu-dit de l'Hommeaux, ce qui est susceptible d'altérer l'environnement sonore et atmosphérique des riverains. La réduction de la vitesse entre les lieux-dits l'Hommeaux et Maison Neuve, de 80 km/h à 70 km/h, est de nature à limiter les nuisances. Néanmoins, l'habitation de Haute Croix, située en bordure de RD à 300 m de Maison Neuve, pourrait également bénéficier de cet aménagement.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'évolution du trafic sur cette portion de route depuis plusieurs années, et de sa projection à long terme, afin d'évaluer les dynamiques en œuvre.

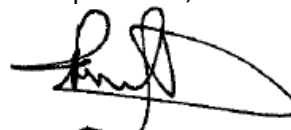
5 Conclusion

Le recalibrage de la RD 923 vise essentiellement la sécurité des usagers et des riverains empruntant tous les jours cet axe routier sur lequel circule quotidiennement un grand nombre de poids lourds. La visibilité des carrefours et la largeur de la chaussée adaptée faciliteront les croisements et permettront d'accueillir des arrêts d'urgence.

L'étude d'impact retrace avec pédagogie (méthodologie explicitée, illustrations pertinentes, qualité des tableaux de synthèse) une définition du projet qui a privilégié les mesures d'évitement des impacts. Sur la base d'un état initial renseigné de façon précise – à l'exception des thématiques qualité de l'air et nuisances sonores – l'étude d'impact a bien identifié les enjeux en présence. L'absence de mesure de compensation témoigne en l'espèce de mesures d'évitement et de réductions d'impact a priori satisfaisantes pour une bonne prise en compte de ces enjeux bien circonscrits. L'efficacité de la mesure prévue pour réduire les impacts sur les chauves-souris à la hauteur de l'ancienne voie ferrée gagnerait toutefois à être confortée et confirmée à posteriori. Plus globalement, la MRAe recommande de mettre en œuvre un dispositif de suivi proportionné des mesures envisagées et des améliorations attendues en matière de sécurité.

La MRAe recommande par ailleurs de compléter le résumé non technique afin d'en présenter une version qui soit proportionnée avec le contenu de l'étude d'impact, et de renforcer la thématique relative aux nuisances sur l'environnement humain, notamment en apportant un éclairage quant à l'évolution du trafic sur cette portion de route, et de sa projection à long terme, afin d'en évaluer la dynamique.

Nantes, le 6 novembre 2020,
Pour la MRAe Pays de la Loire, par délégation,
le président,



Daniël Fauvre