



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité
environnementale des Pays de la Loire sur le projet
de contournement de Nuillé**

Communes de NUAILLE et de TREMENTINES

Conseil départemental de Maine-et-Loire (49)

n°MRAe PDL-2020-
4509

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. L'environnement II porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet de contournement de Nuillé 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.

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 à la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) des Pays de la 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.

Le présent avis s'inscrit, en outre, dans le cadre de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

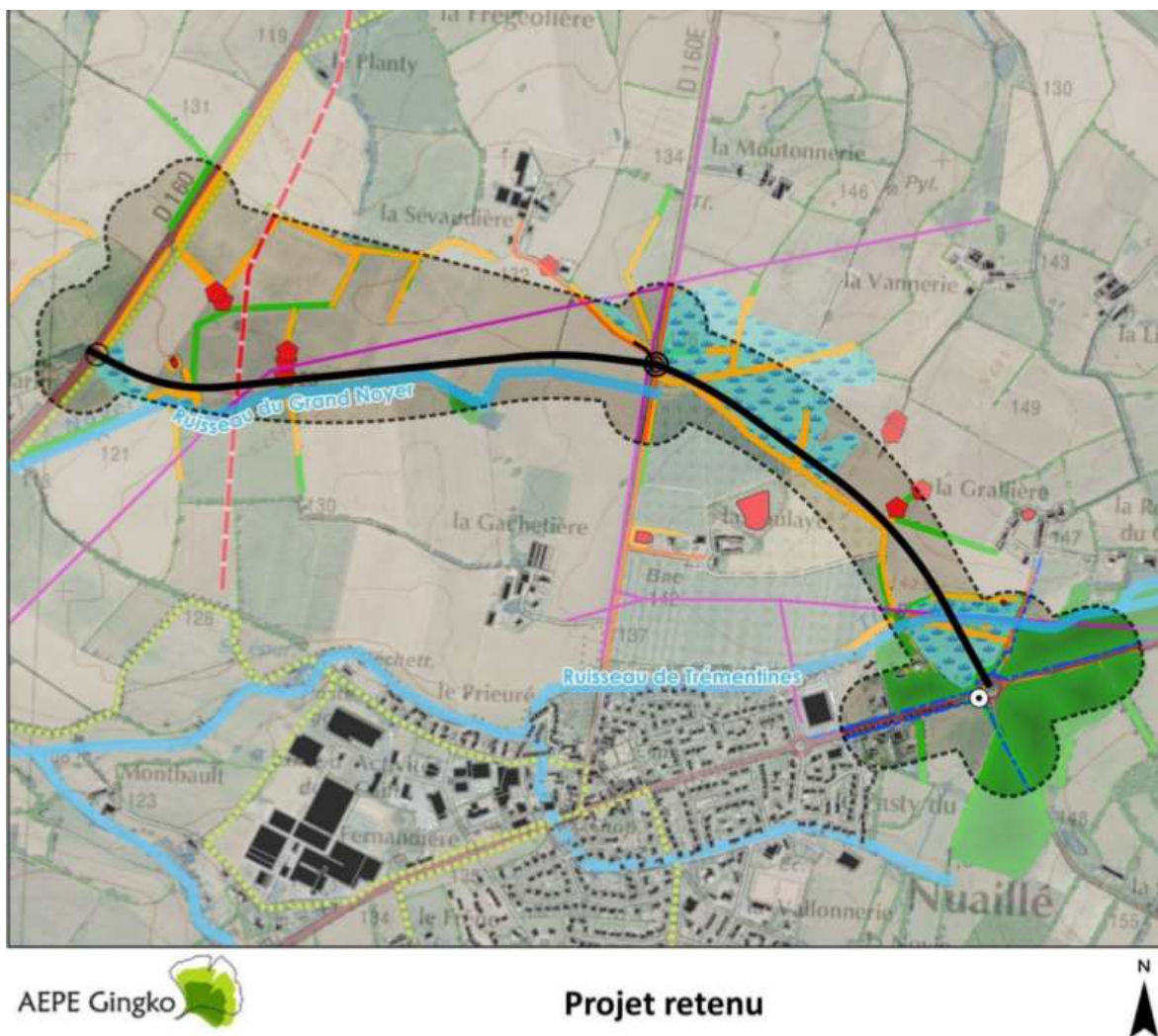
1 – Présentation du projet et de son contexte

Nuillé se situe au sud du département du Maine-et-Loire, à environ 2 km au nord-est de Cholet. Le projet se situe sur les communes de Nuillé et de Trémentines, et consiste à contourner ce bourg par une route bidirectionnelle sur un linéaire d'environ 2,4 km et à réaliser deux nouveaux carrefours giratoires : l'un au niveau du lieu-dit La Sévaudière pour assurer le raccordement entre la nouvelle section entre la RD 960 et la RD 160 E au nord de Nuillé et l'autre avec la RD 160 à l'ouest, au niveau du lieu-dit Marin. La RD 960, qui traverse le bourg de Nuillé, s'inscrit dans la liaison La-Roche-sur-Yon (A 87) – Tours (A 85) et relie Cholet à Saumur, supportant un trafic variant de 7 000 à 11 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourds représente plus de 1 400 véhicules par jour.

Les objectifs d'aménagement de cette liaison tels que décrits dans le dossier portent sur la sécurité routière, le contournement d'agglomération et l'amélioration des conditions de dépassement, compte tenu de la densité de la circulation des poids lourds. Il s'agit également d'améliorer la qualité de vie des habitants du bourg, une soixantaine de maisons ayant leur façade directement exposée au bruit de la RD 960. L'attractivité de cet axe est également décrite comme essentielle pour le développement des pôles de proximité que sont Lys-Haut-Layon et Doué-en-Anjou et leur liaison avec les agglomérations de Cholet d'une part et Saumur d'autre part, situées à 72 km l'une de l'autre. Alors que ces différents objectifs auraient pu constituer une grille d'analyse intéressante pour l'étude des variantes en particulier, ils n'ont pas fait l'objet d'une hiérarchisation.

L'opération s'inscrit dans les orientations du plan routier départemental. Le présent dossier est présenté en vue de déclaration d'utilité publique du projet.

L'emprise du projet (tracé et autres aménagements annexes) est de 4,8 ha, quasiment exclusivement sur des terrains agricoles ; l'emprise des délaissés¹ est quant à elle de 3,11 ha.



2 – Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation des zones humides, des espèces protégées recensées et des continuités écologiques, par le choix du tracé le moins impactant ;
- la modération de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée ;

¹ Les délaissés agricoles sont des petites surfaces de terres qui ne seront a priori plus exploitables, dont le dossier indique qu'elles seront minimisées en se rapprochant de la haie et du ruisseau du Grand Noyer au sud. Il est principalement prévu qu'ils soient acquis par le conseil départemental pour la mise en œuvre des mesures compensatoires.

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la qualité de l'environnement urbain et la santé des riverains.

3 – Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

3.1 – État initial

Biodiversité

Le projet de voirie est situé hors périmètre environnemental réglementaire ou d'inventaire.

Pour autant, le périmètre d'étude du projet de déviation est situé à proximité immédiate (à 450 m) du massif forestier de Nuaille-Chanteloup, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et II, identifié comme réservoir de biodiversité à l'échelle locale et comme espace boisé classé au plan local d'urbanisme (PLU). Lors des prospections de terrain, une attention particulière a été portée à la recherche d'espèces d'oiseaux des cortèges forestiers et bocagers, ainsi qu'à celles de chauve-souris et d'insectes saproxylophages.

Le stationnement éventuel d'espèces d'oiseaux des milieux humides constitue également un enjeu. Une attention particulière est portée dans l'état initial au dérangement et à la dégradation d'habitat en période sensible, notamment pour le cortège des espèces sensibles des bocages (Bruant jaune, Pie-grièche écorcheur, Tarier pâtre, Tourterelle des bois, Linotte mélodieuse...) et les oiseaux patrimoniaux des milieux ouverts (Alouette des champs, Oedicnème criard). Concernant les chiroptères, des espèces sensibles aux ruptures de connectivité sont répertoriées dans l'aire d'étude rapprochée (oreillards, murins), ainsi que des gîtes de mise bas, hébergeant des espèces assez vulnérables aux collisions routières. La description de l'état initial souligne également que des zones attractives constituées du ruisseau de Trémentines et d'un réseau de haies plus ou moins connectées sont présentes. La fonction corridor des haies constitue un point important de vigilance. Concernant les mammifères, la présence d'espèces patrimoniales, sensibles à la dégradation des milieux rivulaires, montre l'importance de préserver les milieux humides avoisinants, ainsi que de préserver ou d'adapter le cas échéant, les connexions.

Le projet traverse le secteur naturel protégé (Np)² du ruisseau de Trémentines et impacte très fortement le secteur naturel protégé du ruisseau du Grand Noyer.

Les haies du territoire communal (identifiées dans la trame verte au PLU) et le ruisseau de Trémentines (identifié dans la trame bleue) traversés par le sud du périmètre du projet, ainsi que les autres corridors écologiques potentiels constituent des enjeux à préserver.

Zones humides

Après expertise croisée des investigations botaniques et pédologiques, plusieurs zones humides ont été identifiées sur le site, selon les critères définis par l'arrêté du 1^{er} octobre 2009. Les prospections pédologiques du terrain se sont déroulées fin janvier 2018. L'inventaire floristique a fait l'objet de plusieurs passages. Le diagnostic floristique du site complet est reporté dans la partie VII 141 Flore et habitats. L'expertise pédologique a notamment permis d'identifier des sols caractéristiques de zones humides sur des secteurs plus importants que l'expertise floristique. La surface globale de

2 – Le zonage Np du PLU correspond à des espaces considérés comme sensibles au niveau environnemental et paysager

l'enveloppe des zones humides sur le périmètre d'étude initial s'élève à près de 153 400 m². Il est indiqué que la méthodologie nationale d'évaluation des fonctions des zones humides a été utilisée.

La loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 ayant modifié l'article L. 211-1 du code l'environnement et consolidé les termes de la caractérisation des zones humides³, il est attendu du maître d'ouvrage qu'il confirme que les résultats présentés ne sont pas remis en cause, ou le cas échéant qu'il actualise son état initial. La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau devra apporter la garantie du respect des textes en vigueur en matière d'identification des zones humides.

La MRAe recommande de compléter la description de l'état initial par le rendu des différentes investigations menées sur les zones humides et de garantir le respect des textes aujourd'hui en vigueur en matière d'identification de ces zones.

Paysages

L'aire d'étude éloignée ne recense ni monument historique, ni site classé et inscrit.

L'aire d'étude rapprochée est occupée par un parcellaire agricole cultivé et pâturé, encadré par un réseau bocager partiellement conservé. L'organisation du paysage implique un enjeu fort de conservation des haies, arbres et micro-boisements. L'étude d'impact propose une analyse paysagère détaillée par section de l'aire immédiate (découpage retenu en cinq sections).

Environnement humain

La description de l'état initial recense les lieux de vie et d'habitat proches dans l'aire immédiate du projet :

- l'est du bourg de Nuaille, qui sera principalement concerné par la modification potentielle de l'entrée de bourg par le projet et quelques habitations directement riveraines du projet (la Prée). L'enjeu identifié est de soigner particulièrement cette entrée de bourg et de proposer un traitement paysager adapté au contexte boisé et proche de l'axe du petit ruisseau de Trémentines ;
- les hameaux riverains de La Sévaudière, la Grallière, la Gachetière et Marin, qui présentent une sensibilité potentielle forte.
- les hameaux riverains de Planty, Moutonnerie, Vannerie, la Roche du Gué et la Boulaye, qui présentent une sensibilité potentielle moyenne.

Agriculture

Le projet s'inscrit au cœur d'une région de polyculture élevage, principalement orientée vers l'élevage bovin viande ou lait. Des élevages spécialisés (lapins, volailles) sont également implantés dans ce secteur. Mis à part un îlot de vergers de pommes, on retrouve principalement des cultures fourragères en assolement à base de maïs et des prairies temporaires qui alternent avec des céréales (blé). Le parcellaire agricole du secteur d'étude est très bien structuré. La préservation de cette situation est un enjeu stratégique renforcé par la présence de parcelles à forte valeur ajoutée en vergers irrigués et d'autres parcelles agricoles converties en agriculture biologique et soumises à des contrats et engagements pluri-annuels.

3 Il est ainsi mis fin à l'application de l'arrêt du Conseil d'État du 22 février 2017 exigeant la double condition d'un sol humide et d'une végétation hygrophile.

Trafics, nuisances et qualité de l'air

Un tableau page 57 synthétise les données de trafic pour 2018, 2020 et 2040 (sources : conseil départemental de Maine-et-Loire), cartographiées sur la RD 960 et les voiries adjacentes. Il est considéré une hausse de trafic de 1 % par an entre 2020 et 2040. Le pourcentage de poids-lourds est précisé pour chaque hypothèse. C'est ainsi que le bourg de Nuaille connaît un trafic actuel de 8 700 véhicules par jour dont 16 % de poids lourds. Les prévisions pour la voie de contournement sont de 3 800 véhicules par jour à la mise en service, 4 600 véhicules par jour en 2040, sans poids-lourd dans le bourg. Le trafic aux heures de pointe n'est pas fourni.

La partie 2 de l'étude d'impact, dédiée à la description des méthodes utilisées, revient en quelques pages sur l'étude acoustique, non jointe au dossier. Les fiches de présentation des points de mesures acoustiques figurent en annexe 10 de l'étude d'impact. Une campagne de mesure a été réalisée du 20 au 21 mars 2018. un total de 12 points de mesures a été réalisé (7 points de mesures de 24h et cinq prélèvements d'une heure). Les résultats montrent que la zone d'étude peut être qualifiée d'ambiance sonore modérée.

Alors que ces informations relatives au trafic et aux nuisances qui en résultent auraient utilement renseigné l'état initial, ce dernier est très pauvre en information dans son chapitre relatif au cadre de vie et à la santé humaine.

En particulier, l'état initial ne fournit pas de données relatives à la qualité de l'air, aux abords de la voirie actuelle et du projet, ni à l'échelle de la commune de Nuaille. L'étude d'impact n'aborde cette thématique que sous un angle générique, sans donnée territorialisée, ni prospective sur l'évolution de la circulation à venir.

La MRAe recommande de joindre au dossier les études de trafics réalisées, d'en expliciter les hypothèses, notamment en matière de croissance du trafic, et d'en tirer les conséquences dans l'évaluation de tous les impacts dépendant de ces hypothèses (accidentologie, bruit, qualité de l'air, émission de gaz à effets de serre...)

Le chapitre sur l'état initial se conclut par un tableau de synthèse des enjeux et des recommandations d'aménagement ; il propose une hiérarchisation des enjeux par thématique.

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 des choix du projet

Avant même d'analyser des variantes de tracé, il est attendu de ce chapitre une démonstration étayée des raisons du choix effectué pour la satisfaction des objectifs poursuivis par le projet : étude de déplacements avec une dimension prospective argumentée, accidentologie, nature et évolution du trafic, principaux flux en lien avec les zones économiques mentionnées, etc. Cette démonstration est notamment nécessaire au regard de la consommation d'espaces naturels et agricoles engendrée par le projet et pointée comme un enjeu. Or, le dossier ne fournit pas d'analyse précise en la matière, nécessaire eu égard aux incidences du projet sur l'environnement.

L'analyse des variantes est composée de deux phases : l'examen de deux variantes (V1 et V2) puis la comparaison des variantes entre elles. La variante retenue est la variante V2 optimisée. Elle est

présentée comme le tracé le moins impactant pour les haies et permet d'éviter un arbre à grand capricorne. S'il est écrit qu'il n'existe pas d'alternative géographique, l'absence de tout fuseau alternatif ou de réponse adaptée à la situation décrite, autre qu'un contournement routier notamment ne permet pas de justifier les choix du projet. Seule l'impossibilité d'un contournement routier par le sud du bourg de Nuaille est exposée, compte tenu de la présence de la forêt de Nuaille. Aussi, la conclusion selon laquelle il n'y a pas de solution alternative présentant un meilleur bilan environnemental n'est pas démontrée. D'autant que d'après les chiffres présentés dans le tableau de l'analyse comparative des variantes, le tracé retenu est le plus impactant pour les zones humides, dont l'enjeu de préservation est pourtant pointée dans l'état initial.

L'analyse comparée des variantes est à établir pour la totalité des enjeux environnementaux et de santé : trafic, bruit, qualité de l'air, consommation d'espaces agricoles et naturels et artificialisation des sols, biodiversité et zones humides, bilan carbone...

La MRAe recommande de justifier et le cas échéant de reconsidérer le choix du projet au regard d'une analyse comparée des incidences de la situation actuelle (traversée du bourg) et des solutions de substitution raisonnables sur l'ensemble des enjeux environnementaux et de santé humaine.

3.4 – Résumé non technique

Le résumé non technique est formalisé en grande partie sous la forme de tableaux (enjeux identifiés et qualifiés dans le cadre de l'état initial ; analyse des variantes ; analyse des impacts et mesures proposées). Aussi précis soient ces tableaux, dans la limite des lacunes relevées pour le corps de l'étude d'impact, ils ne permettent pas de bien appréhender le projet et de démontrer clairement le bon déroulé de la séquence éviter, réduire, compenser au regard des enjeux en présence. Typiquement, les étapes d'évitement et de réduction d'impact sur les zones humides, pourtant bien identifiées comme un enjeu fort du projet, ne sont pas retranscrites. Seules apparaissent dans le tableau de synthèse des impacts et des mesures, les compensations prévues pour la destruction de 15 050 m² de zones humides. La comparaison des variantes est particulièrement ardue à la seule lecture des tableaux, à l'image de ce qui est proposé dans l'étude d'impact. Le tableau de synthèse page 18 propose une lecture bien trop simplifiée qui ne saurait se substituer à un argumentaire permettant de justifier le choix du tracé le moins impactant pour l'environnement et la santé humaine.

En revanche, il convient de souligner la qualité des cartographies qui illustrent le propos de façon tout à fait pertinente.

La MRAe recommande :

- ***de compléter les tableaux du résumé non technique d'un argumentaire plus étayé qui facilite la compréhension du projet par le public, notamment sur la justification du tracé le moins impactant sur l'environnement et la santé humaine ;***
- ***plus généralement, de tenir compte dans le résumé non technique des recommandations du présent avis.***

3.5 – Analyse des méthodes

L'étude d'impact est introduite par un chapitre consacré à la description des méthodes utilisées. Au-delà d'une première approche introductive explicitant la démarche générale, sont présentés la définition des différents périmètres d'étude, le recueil des informations bibliographiques, ainsi que les méthodes propres aux études spécifiques : faune et flore, zones humides, paysage et patrimoine, contraintes techniques et servitudes. Ce chapitre se clôt logiquement par une présentation des limites de l'évaluation et des difficultés rencontrées.

De fait, la démarche est complète et, ainsi placée en introduction de l'étude d'impact, elle renseigne d'emblée sur le niveau de précision des études menées.

3.6 – Compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur

L'analyse de la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes est traitée dans la partie 5 de l'étude d'impact.

Compte tenu de la prégnance de l'enjeu relatif à la préservation des zones humides, l'analyse fournie est bien trop succincte et s'en tient au seul niveau des objectifs du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Evre Thau Saint Denis et des orientations fondamentales du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire Bretagne. En outre, le SAGE Evre Thau Saint-Denis n'est pas en cours d'élaboration, comme indiqué dans l'étude d'impact ; il a été approuvé le 8 février 2018. Il ne peut donc être conclu, en l'absence de démonstration et en l'état des informations fournies, que le projet de contournement est compatible avec les orientations du SDAGE et le SAGE Evre Thau Saint-Denis.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de compatibilité du projet avec le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Evre Thau Saint-Denis, en particulier en abordant concrètement la disposition 8 du SDAGE « Préserver les zones humides et la biodiversité ».

3.7 – Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Aucune opération n'est recensée sur les communes concernées par le projet ; l'étude d'impact conclut donc à l'absence d'effet cumulé.

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

4.1 Consommation d'espaces agricoles et artificialisation des sols

Huit exploitations sont traversées par le projet entraînant essentiellement un effet de coupure et d'emprise des parcelles agricoles, augmentant ainsi le nombre d'îlots par exploitations. La présente étude d'impact n'indique pas si cette nouvelle infrastructure est susceptible de donner lieu à un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF). Compte tenu des enjeux pré-cités, cette information et le cas échéant une première appréciation de ses conséquences sont attendus.

La question des incidences sur les sols n'est pas abordée en tant que telle. Elle renvoie notamment à la perte de biodiversité et à la gestion des eaux pluviales, abordées par l'étude d'impact, mais

également à la perte de capacité de stockage du carbone et en conséquence à l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre (GES), sujet non traité par le dossier.

La MRAe rappelle que l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à tout projet de consommation nouvelle d'espace.

La MRAe recommande de proposer des mesures de désartificialisation en cohérence avec la politique nationale de « zéro artificialisation nette ».

4.2 Émissions atmosphériques

Si des effets positifs sont attendus pour les habitants du bourg de Nuillé, en l'absence d'état initial précis, l'impact n'est pas quantifié. La MRAe renvoie à la méthodologie posée par le Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières édité en 2019 par le Cerema.

Le dossier est peu précis quant aux riverains directement concernés par une circulation moindre dans le bourg du fait du contournement. L'étude d'impact évoque alternativement une quarantaine et une soixantaine d'habitations directement concernés, sans davantage d'information sur le nombre d'habitants, le niveau d'exposition et les nuisances qu'il en résulte. L'évacuation des polluants atmosphériques liés à la circulation automobile s'effectuera dans de meilleures conditions en espace ouvert. Pour autant, la qualité de l'air pour les plus proches riverains de la déviation se dégradera sensiblement : les polluants pouvant en outre au gré du vent impacter plus fortement ces populations riveraines. Ce point n'est pas suffisamment investigué dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'étayer l'analyse relative à la qualité de l'air, tant du point de vue de l'impact positif pour les habitants du bourg de Nuillé que pour les nuisances subies par les futurs riverains du projet de contournement routier.

Le dossier ne présente aucune quantification des émissions de gaz à effet de serre pendant la phase de travaux. Il renvoie leur réduction au respect de la réglementation en vigueur et aux bonnes pratiques à mettre en œuvre par les entreprises. Les émissions ne sont pas monétarisées au titre du coût collectif des pollutions et des nuisances.

La MRAe recommande de procéder à une évaluation quantifiée des émissions de gaz à effets de serre pendant la phase de travaux.

4.3 Nuisances sonores

Le postulat de base est que la non circulation de poids-lourds dans le bourg de Nuillé aura un effet positif sur l'ambiance sonore du bourg. Il est écrit que le niveau sonore chutera de 6 dB(A), mais sans démonstration ni calculs à l'appui de cette affirmation.

La MRAe recommande d'argumenter par des données chiffrées la diminution des nuisances sonores dans le bourg de Nuillé attendue à l'issue du projet.

La modélisation traduit un accroissement important du Laeq (9,8 dB(A)) de jour, portant l'ambiance sonore à 53,4 dB(A) aux abords du lieu-dit « La Sévaudière », la déviation se situant à moins de 200 m de ce secteur pour l'instant peu impacté par la circulation automobile. Ce lieu-dit abrite les habitations qui seront les plus proches de la future rocade. Bien que l'objectif réglementaire de

60 dB(A) ne soit pas dépassé, la mise en œuvre d'une protection acoustique y est prévue (merlon phonique d'une hauteur de 2 m et d'une longueur de 300 m), afin d'atténuer la dégradation de l'ambiance sonore pressentie à l'horizon 2040. De manière similaire, un second merlon anti-bruit est prévu à hauteur de « La Prée », là où s'amorce la déviation du bourg par le nord-ouest et où, avec 59,4 dB(A), le seuil réglementaire est presque atteint. Le merlon prévu est de 3 m de hauteur et 180 m de longueur. Ces protections permettront une réduction des nuisances sonores respectivement de 1,6 et 1,5 dB(A) et joueront également le rôle de brise-vue,

Une démarche similaire pour les nuisances sonores de nuit n'est pas présentée.

Le contournement du bourg de Nuillé nécessite la jonction de la future RD 960 d'orientation est/sud-ouest avec la RD 160 d'axe nord/sud-ouest. De ce fait, compte tenu du déport de trafic sur la RD 160, on assistera quasiment à un doublement de la circulation sur cet axe au sud du rond-point reliant les deux routes entre elles. La carte de la page 58 reprenant les hypothèses de trafic à l'horizon 2040 chiffre en effet cette augmentation à 8 000 véhicules/jour dont 14 % de poids-lourds (taux de 9 % actuellement). Dans ce contexte, il n'est guère cohérent de constater dans la modélisation pour 2040, qu'une baisse du Laeq est attendue sur la RD 160 au sud du rond-point, au lieu-dit « Marin », où a été positionné le récepteur R14. Cette diminution estimée jusqu'à - 8,9 dB(A) est en contradiction avec d'une part le report de trafic lié à la déviation de Nuillé, et d'autre part l'accroissement naturel de la circulation sur la RD 160 à l'amont du rond-point, soit 10 000 véhicules par jour pour le total des deux phénomènes.

La MRAe recommande d'explicitier la partie de l'étude d'impact relative aux effets du projet sur l'ambiance sonore au lieu-dit « Marin », dans un souci de cohérence entre les projections de trafic (report sur le RD 160) et les modélisations sonores.

Un autre lieu-dit « Mauny » à environ 600 m au sud de « Marin » apparaît également impacté par cet accroissement du trafic routier. Les occupants de l'habitation la plus proche, située à moins de 100 m de l'axe de la RD 160, subiront une nette détérioration de leurs conditions de vie (nuisances sonores et émissions de polluants atmosphériques) en raison de la hausse du trafic routier, les vents dominants pouvant également contribuer à l'accroissement des nuisances sonores au lieu-dit « Mauny ». Il y aurait donc un enjeu à prévoir des mesures réduction des nuisances sonores aux abords de ce lieu-dit.

La MRAe recommande de mieux apprécier l'impact en termes de nuisances sonores sur les lieux-dits « Marin » et « Mauny » et de prévoir des mesures de réduction proportionnées.

Assainissement

Le projet de déviation prévoit, pour la gestion des eaux pluviales, trois bassins de régulation/traitement avant infiltration.

4.4 Paysage

Le traitement paysager de l'entrée de ville de Nuillé est identifié comme un enjeu dans l'état initial. Positionné en entrée de ville, le merlon acoustique isole visuellement la voie des hameaux au nord du projet (La Sévaudière). Est également prévue une plantation de haies arborées en façade sud du merlon à l'entrée de Nuillé et un adoucissement du modelé du merlon. En revanche, la perception du merlon par les riverains n'est pas abordée dans l'étude d'impact.

4.5 Zones humides

En ce qui concerne les zones humides, la mise en œuvre d'une recherche aboutie d'évitement d'impact n'est pas pleinement démontrée en l'état du dossier. Au regard des chiffres fournis dans le tableau d'analyse des variantes, le tracé retenu est celui qui impacte le plus de zones humides. Toutefois, la MRAE relève une disparité des chiffres fournis relatifs aux zones humides dans les différents tableaux qui doit être corrigée.

La MRAE recommande :

- *de mettre en cohérence les chiffres relatifs aux zones humides impactées tels que présentés dans les différents tableaux tout au long de l'étude d'impact ;*
- *de démontrer la mise en œuvre d'une démarche de recherche d'évitement puis de réduction d'impact aboutie en la matière.*

Pour ce qui est des mesures compensatoires proposées, les 9 200 m² de surfaces compensées semblent insuffisants en comparaison des 15 050 m² détruits. Il est cependant également prévu des travaux de restauration de la morphologie des ruisseaux de Grand Noyer et de Tréméntines dont les linéaires demeurent à préciser. Les mesures de compensation devront obtenir l'aval de l'Office Français de la Biodiversité et être finalisées préalablement à la procédure d'autorisation environnementale.

4.6 Biodiversité :

Afin qu'en phase travaux le projet ne porte pas atteinte à certaines espèces protégées de flore et d'insectes présentes sur le site ou à proximité, ces dernières devront être effectivement repérées et faire l'objet de mesures de préservation à ce stade.

Par ailleurs, le projet va engendrer des ruptures de connectivités avec des impacts sur des espèces sensibles de chiroptères. Des mesures de réduction et de compensations sont prévues avec notamment la mise en œuvre de « tremplins verts »⁴. Cette mesure ne bénéficie néanmoins pas d'un retour d'expériences convaincant.

Les mesures prévues permettent de conclure à l'absence d'impacts significatifs sur la conservation des populations de reptiles (le Lézard des murailles, le Lézard vert, la Couleuvre helvétique et la Vipère aspic) identifiées lors de l'état initial. Lors de la phase chantier, il n'est pas exclu que quelques individus soient toutefois détruits.

Des oiseaux nicheurs protégés par la directive oiseaux de l'annexe I ont été observés sur le site. En dépit des mesures d'évitement et de réduction, il subsistera des effets résiduels. Ils sont liés à la destruction de 50 492,5 m² de milieux ouverts (prairies et cultures), habitats de nidification de l'Oedicnème criard, l'Alouette des Champs et l'Alouette lulu, zones d'alimentation du Verdier d'Europe, de l'Aigrette garzette en période de migration et du Vanneau huppé en période d'hivernage, ainsi que de 427 ml fourrés et haies, habitats de nidification du Verdier.

Afin de compenser la destruction d'une partie du maillage bocager, la plantation de 1 690 ml de haies est prévue, soit plus de quatre fois le linéaire détruit.

La nouvelle route va également couper des couloirs de déplacement potentiels d'amphibiens, notamment au niveau des milieux d'observation du Triton crêté. Une mise en défens des sites de

⁴ Cette mesure consiste à planter de grands arbres au bout d'un linéaire de végétation inférieure dense, pour inciter l'animal à prendre de la hauteur

reproduction est prévue dans le projet et la période de travaux prendra en considération les mœurs des espèces d'amphibiens.

Les mesures compensatoires proposées devront aussi permettre d'aider certaines espèces à recoloniser le site ou ses abords.

Les suivis pour l'ensemble des mesures devront être réalisés, pour constater l'efficacité des mesures mises en place dans la durée. S'il fournit une estimation financière, le tableau de synthèse des mesures page 358 et suivantes ne propose pas de récapitulatif des mesures de suivi. Ces dernières ne sont d'ailleurs pas systématiquement présentées dans les parties dédiées.

La MRAe recommande de préciser, pour chaque enjeu environnemental présenté, le dispositif de suivi prévu.

Ainsi, le maître d'ouvrage a prévu, dans le cadre de la prise en compte des enjeux biologiques et en particulier ce qui concerne les espèces protégées et leurs habitats, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Un niveau d'impact résiduel, certes faible, de destruction ou de dérangement d'individus reste toutefois identifié. L'objectif de zéro perte nette de biodiversité n'est pas atteint complètement.

4.7 Analyse coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Alors même que l'article R 122-5 III du code de l'environnement dispose que :

III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;*
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;*
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;*
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;*
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. »*

L'étude d'impact n'aborde aucune de ces questions.

La MRAe rappelle les obligations réglementaires s'imposant aux infrastructures de transport et en particulier la nécessité de compléter la présente étude d'impact pour répondre pleinement aux attendus de l'article R 122-5 III du code de l'environnement.

Conclusion

Au regard des impacts que le projet aura sur l'environnement et la santé humaine des futurs riverains, la justification du choix du projet appelle une analyse des variantes plus aboutie, reposant sur des données d'état initial précises et sur une analyse comparée des incidences de la situation actuelle (traversée du bourg) et des solutions de substitution raisonnables sur l'ensemble des enjeux environnementaux et de santé humaine. Or, les objectifs poursuivis sont présentés de manière générique (sécurité routière, amélioration des conditions de dépassement, améliorer la qualité de vie des habitants du bourg), sans proposer de hiérarchisation ni d'argumentaire chiffré, pas plus qu'une qualification et une objectivation des nuisances subies par les riverains.

La démarche itérative ayant présidé à la définition du projet n'est pas présentée dans l'étude d'impact. L'analyse des variantes n'est pas démonstrative : les « plus » et les « moins » présentés dans les tableaux d'analyse comparative ne suffisent pas à rendre compte de la démarche quant au choix du tracé le moins impactant pour l'environnement et de la priorité consacrée à l'évitement des impacts. Le tracé retenu présente la destruction de zones humides la plus conséquente et les chiffres doivent être mis en cohérence les uns avec les autres, dans les différents chapitres de l'étude d'impact.

Les gains espérés sur la santé humaine (nuisances sonores, qualité de l'air) des habitants du bourg de Nuaillé doivent en outre être étudiés au regard des nuisances nouvelles potentiellement induites sur les futurs riverains du projet de contournement routier. Or, il semble que l'étude d'impact n'ait pas pris toute la mesure des conséquences du report de trafic sur la RD 160 et de sa traduction en termes de nuisances sur l'environnement humain des lieux-dits tels que « Marin » et « Mauny ». La MRAe recommande à ce titre d'approfondir l'analyse et de prévoir des mesures de protection acoustique aux abords de ces lieux-dits.

La MRAe considère par ailleurs que des mesures d'évitement et de réduction plus poussées sont à concevoir afin de garantir la préservation de l'état de conservation favorable des espèces protégées et des populations notamment des oiseaux nicheurs et des chiroptères.

Sur ce point comme sur les autres, l'étude d'impact devra être complétée et approfondie en vue de l'instruction à venir au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Enfin, la qualité de l'air est très vite traitée dans l'étude d'impact, sans véritable analyse territorialisée. Les émissions de gaz à effet de serre et l'artificialisation des sols ne sont pas ou sont insuffisamment abordées. Ces enjeux appellent un traitement à part entière, à l'aune de la stratégie nationale bas carbone en cours de révision.

Nantes, le 8 avril 2020

Pour la MRAe des Pays-de-la-Loire, par délégation



Thérèse Perrin