



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 14 JAN. 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**Réalisation d'une voie de liaison sous le pont de Pritz
communes de Laval et de Changé**

Conseil départemental de la Mayenne

Département de la Mayenne

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de réalisation d'une voie de liaison sous le pont de Pritz, sur les communes de Laval et Changé, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement, et suite à la décision intervenue le 19 juin 2014 après examen au cas par cas.

L'avis qui suit porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet, et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement.

1 - Présentation du projet

Le projet de réalisation d'une voie de liaison sous le pont de Pritz (RD 900 - rocade nord de Laval) vise à proposer un itinéraire alternatif pour les flux circulatoires nord-sud entre Laval et Changé, en permettant aux usagers d'éviter le giratoire de Pritz à l'entrée du pont, sur la rive gauche de la Mayenne.

Ce projet prévoit :

- la création d'une voie de contournement en double sens, reliant Laval et Changé par la rive gauche de la rivière, entre la rue de la Filature à Laval et le boulevard des Landes à Changé ; d'une longueur d'environ 300 m sur une largeur de 6 m, et présentant une hauteur sous le pont de Pritz de 4,20 mètres, cette voie sera destinée aux véhicules légers et aux transports en commun, mais interdite aux poids lourds,

- la création de deux carrefours giratoires urbains assurant le raccordement de la voie de contournement aux rues existantes, le boulevard des Landes au nord à Changé, la rue de la Filature au sud à Laval,
- l'aménagement de cheminements piétons et cycles sur la voie de contournement,
- le rétablissement des liaisons douces et d'un espace de stationnement, en lien avec les parcours de promenade existants (chemin de halage, chemin de Vaufleury, "ballade du canard").

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet de réalisation d'une voie de contournement du giratoire de Pritz ne se situe pas dans une zone inventoriée ou protégée au titre du patrimoine naturel ou paysager.

Il traverse un secteur en partie anthropisé, sur lequel ont été aménagés une aire de stationnement au nord et une autre au sud du pont.

Cet espace est toutefois identifié aujourd'hui comme un espace naturel de promenade en rive du fleuve Mayenne, et il est bordé au sud par le hameau du Vivier sur la commune de Laval.

Ainsi, outre la problématique de déplacements dans lequel s'inscrit ce projet, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la préservation des milieux naturels identifiés sur le site, la prise en compte du risque inondation compte tenu de la proximité du projet à la cote de crue centennale de la Mayenne, et la prise en compte de l'environnement humain, dans la double dimension des habitants riverains et des usagers d'un secteur de promenade en modes de mobilité douce, en particulier sur les problématiques de bruit et de traitement paysager.

3 - Qualité du dossier

3.1- État initial

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Sur l'ensemble des thématiques, l'état initial présente sous forme cartographique illustrée de photographies, au sein de l'aire d'étude, le résultat de la collecte des informations et des investigations de terrains.

Le projet routier s'implante en proximité directe de la Mayenne et de sa confluence avec le ruisseau de Vaufleury, qui traverse la rue de la Filature en limite des territoires de Laval et Changé.

Il est situé à une distance d'environ 450 mètres en amont de la prise d'eau potable de Pritz sur la Mayenne, qui constitue la deuxième prise de secours pour l'alimentation en eau potable de Laval, mais ne fait l'objet d'aucune délimitation de périmètre pour sa protection.

L'état initial identifie et cartographie le site d'intérêt communautaire le plus proche (site Natura 2000 "Bocage de Montsurs à la forêt de Sillé-le-Guillaume", situé à plus de 12 km), ainsi que la zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I "Grotte de la Coudre", située à environ 800 m du projet, en rive droite de la Mayenne sur la commune de Changé. Cette ZNIEFF, correspondant à une ancienne carrière de calcaire, présente notamment un intérêt pour deux espèces de chiroptères en forte régression.

Une campagne de sondages pédologiques sur l'aire d'étude n'a relevé la présence d'aucune zone humide susceptible de concerner le projet.

Des investigations de terrain réalisées entre mars et septembre 2015 ont permis de décrire les habitats et espèces d'intérêt rencontrés sur le site.

Au plan floristique, au-delà des ripisylves bordant la Mayenne, des boisements de pente abritent deux espèces végétales remarquables : d'une part le Perce neige, sur une station d'environ 1 m², dont l'arrachage et le prélèvement des parties souterraines sont interdits en Mayenne, et d'autre part la Corydale solide, non protégée mais déterminante ZNIEFF en Pays de la Loire, présente sur deux stations d'environ 30 et 50 pieds.

Au plan faunistique, d'une part trois chênes pédonculés révèlent des indices de présence du Grand capricorne, et dans les boisements de pente d'autres vieux chênes paraissent potentiellement favorables à son habitat, d'autre part des individus de Léopard des murailles ont été localisés dans deux pierriers artificiels situés l'un au nord et l'autre au sud du pont de Pritz. Enfin, l'étude a repéré le passage de la Pipistrelle commune, pour laquelle le site semble constituer essentiellement une zone de chasse.

Une carte des enjeux écologiques localise l'ensemble de ces éléments (page 59).

Au titre de la trame verte et bleue (TVB), l'état initial fait référence à la version projet (d'octobre 2014) du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays de la Loire. Sur l'aire d'étude du projet, considérée dans un contexte d'espaces sous influence urbaine, celui-ci identifie la trame bleue de la Mayenne, et la trame verte de la ripisylve de la Mayenne et des bosquets et milieux prairiaux intercalés sur ses abords.

L'aire d'étude est concernée par le périmètre de protection de la chapelle de Pritz, site inscrit et classé, situé en rive droite de la Mayenne.

L'état initial limite l'approche paysagère du site à un reportage photographique sur le contexte paysager d'insertion du futur contournement routier, constitué de 12 photographies accompagnées d'une carte de localisation des prises de vues. Le choix de ces prises de vues, essentiellement sur le site même, aurait mérité d'offrir également des vues plus larges et plus éloignées (notamment depuis la rive droite). Plus globalement, l'absence de commentaires et d'éléments d'analyse ne répond pas au besoin de mettre en perspective les enjeux d'intégration du projet routier sur ce site, de justifier de la manière dont ils ont été pris en compte, et dont ont été mesurés les impacts du projet et mis en œuvre les mesures correspondantes.

Une campagne de mesures acoustiques réalisée en avril 2015 sur le secteur d'étude conclut que les niveaux qui y ont été mesurés correspondent à une zone d'ambiance sonore modérée.

Enfin, l'état initial indique que le projet se situe à proximité immédiate de la zone inondable définie au sein du plan de prévention du risque d'inondation (PPRi) de la Mayenne. Les extraits cartographiques proposés à l'appui de ce chapitre, l'un du règlement du PPRi, l'autre des aléas, ne permettent pas d'appréhender cette dimension du projet, dans la mesure où leur échelle est inadaptée à la compréhension des enjeux sur l'aire d'étude, et leur légende est inexistante ou insuffisante.

Un tableau de synthèse des enjeux environnementaux liés au projet est proposé pages 82-83 de 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 présente une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris en phase travaux) et permanents du projet sur les différentes thématiques de l'environnement, et pour chaque item, lorsqu'aucune solution d'évitement n'a pu être trouvée, l'exposé des mesures de réduction, le cas échéant de compensation prévues.

L'estimation des mouvements de terres sur ce projet conduit à prévoir d'une part la nécessité d'importer environ 4 500 m³ sur le site, d'autre part à évacuer de l'ordre de 2 600 m³ de déblais non exploitables vers une filière adaptée.

Des mesures (évoquées en partie 4) sont présentées pour éviter les pollutions chroniques, accidentelles, saisonnières, en fonctionnement et en phase chantier, susceptibles de toucher la qualité des eaux et des milieux aquatiques par impact du rejet des eaux de la plate-forme routière.

S'agissant des risques liés au PPRi, un calcul théorique de ligne d'eau conduit à évaluer l'impact de la diminution de section mouillée liée au projet sur les écoulements et la ligne d'eau à une hausse du niveau d'eau inférieure à 7 mm, quelle que soit la cote retenue. L'impact du projet sur la ligne d'eau centennale et plus largement sur l'ensemble des écoulements de la Mayenne est ainsi considéré comme très négligeable.

L'analyse des interférences du projet avec le réseau hydrographique conclut d'une part à ce qu'il n'y aura pas d'impact sur le ruisseau de Vaufleury, et d'autre part à ce que le rejet du bassin de rétention aménagé dans le cadre du projet sera sans incidence hydraulique sur le milieu récepteur de la Mayenne.

Au titre des milieux naturels, l'étude indique que le tracé du projet routier permettra d'éviter toute incidence sur les arbres susceptibles d'abriter le Grand capricorne ainsi que sur les stations de Corydale solide en place.

Elle précise que la Pipistrelle commune sera peu impactée dans la mesure où aucun gîte n'a été identifié et seuls des survols ont été repérés sur l'aire d'étude.

Par ailleurs, compte tenu du tracé du projet routier, l'un des deux pierriers constituant un habitat pour le Lézard des murailles sera détruit et devra être remplacé, et la station du Perce neige devra faire l'objet d'un programme de transplantation sur site.

Enfin, il est prévu de réaliser un boisement de «couture» entre les bosquets résiduels du site, afin de favoriser les continuités écologiques, l'expansion des espèces, et le cheminement des chiroptères.

Le projet se situe à l'écart des sites Natura 2000 les plus proches (plus de 12 km). L'étude justifie de manière pertinente l'absence d'incidence du projet sur le site Natura 2000 en identifiant les espèces et habitats d'intérêt communautaire qui y sont rencontrés et en relevant d'une part de la distance du projet au site, d'autre part de l'absence de connexion de la zone de projet à ce site protégé.

Une étude de simulation acoustique réalisée sur l'ensemble de la zone d'implantation du projet conclut à un impact modéré sur les habitations, ne nécessitant pas la réalisation d'une protection acoustique pour ces bâtiments.

Au plan paysager, l'étude justifie de la prise en compte des usagers du chemin de halage par l'insertion la plus distante possible du tracé routier sur la berge de la Mayenne, et propose de répondre aux incidences du projet vis-à-vis des riverains du hameau du Vivier par l'implantation d'un masque végétal au bout de la voie sans issue du Vivier.

Un tableau synthétique des mesures d'accompagnement est présenté pages 128-129 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact n'a pas identifié d'autre projet avec lequel le projet de réalisation d'une voie de liaison sous le pont de Pritz soit susceptible de présenter des effets cumulés.

Au titre de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, de planification et de cohérence écologique, l'étude d'impact analyse les plans locaux d'urbanisme de Laval et de Changé, ainsi que le projet de SRCE des Pays de la Loire. La compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Pays de Laval et de Loiron, approuvé le 14 février 2014, aurait mérité d'être abordée, en particulier au regard des thématiques relatives à l'offre en mobilité et à la valorisation du tourisme, recommandant notamment la mise en valeur des espaces associés à la rivière Mayenne (circulation douce le long des berges, préservation des vues, ...).

3.3- Justification du projet

La justification de réaliser ce projet repose sur l'exposé suivant des analyses et des objectifs affichés par le maître d'ouvrage dans le dossier.

Le maître d'ouvrage constate, aux heures de pointe, la saturation du trafic routier au niveau des giratoires donnant accès au pont de Pritz. Il y relève des perturbations causées par les flux nord-sud (dans l'axe de la rivière) sur les transits est-ouest qui empruntent la rocade de Laval et le pont de Pritz. De plus, il observe des effets parasites induits : afin d'éviter le secteur saturé du pont de Pritz, certains usagers empruntent des circuits de substitution entre Laval et Changé en traversant des quartiers limitrophes d'habitation (notamment le quartier de Vaufleury au sud, les lotissements autour de la rue de la Javelle et de la rue Fabre d'Eglantine au nord).

Par ailleurs, il indique que des travaux de modélisation de la circulation sur les voies de contournement de Laval (notamment la RD 900), réalisés en 2013 par l'agglomération lavalloise, ont confirmé la saturation des giratoires de la rocade, y compris ceux de Pritz, et ont mis en évidence, pour ces derniers, une aggravation de la saturation sur un scénario fil de l'eau à l'horizon 2025.

Sur ces fondements, le porteur de projet a réalisé des études visant à créer une voie qui permettrait de délester un giratoire de ses flux nord-sud, en passant directement sous l'ouvrage existant du pont de Pritz. L'analyse comparative de deux variantes, l'une en rive droite, l'autre en rive gauche de la Mayenne, a conduit à retenir la seconde solution, pour des raisons techniques, foncières, et d'impact sur la Chapelle de Pritz au titre du patrimoine historique.

Il convient toutefois d'observer que les éléments de diagnostic proposés font état d'une saturation d'ensemble des giratoires de la rocade de Laval, puis limitent la projection à horizon 2025 aux seuls giratoires de Pritz. Cette réduction du champ de l'analyse ne permet pas d'appréhender de quelle manière ce projet s'inscrit dans la résolution des problèmes soulevés sur l'ensemble du réseau considéré, ni de le justifier suffisamment au regard d'éventuelles alternatives au seul traitement du giratoire de Pritz en rive gauche.

De plus, cette même réduction du champ de l'analyse n'est pas de nature à permettre de mesurer les impacts éventuellement induits par le projet à plus large échelle que celle de l'aire d'étude, par exemple ceux générés par la possible constitution de nouveaux circuits de substitution à partir du "désengorgement partiel" du giratoire de Pritz dans le cas où les secteurs alentours de la rocade resteraient saturés.

S'agissant des circuits de substitution actuellement observés aux alentours du giratoire de Pritz, l'étude aurait gagné à apporter davantage de précisions, notamment relatives aux trafics reportés, aux populations riveraines concernées, aux conséquences éventuelles en termes de sécurité, de nuisances. Ces éléments de caractérisation de la situation présente étaient attendus en ce qu'ils participent à la mesure de l'impact du projet.

De manière plus globale, les éléments rapportés des études des trafics proposent essentiellement des catégorisations de tronçons de voies (fluide, dense, saturée, congestion) qui ne se prêtent pas à des analyses suffisamment nuancées. L'étude d'impact aurait mérité de proposer des données de trafic chiffrées (nombre de véhicules, temps de parcours) comparables entre l'état actuel, la modélisation au fil de l'eau et la modélisation avec voie de contournement, qui auraient permis de mieux partager à la fois les éléments de justification proposés et la mesure des impacts du projet.

Enfin, si le dossier justifie d'une étude comparative conduisant à préférer une voie de contournement en rive gauche plutôt qu'en rive droite, la solution retenue aurait également pu faire l'objet de propositions alternatives, sur le choix de carrefours en T plutôt que giratoires, ou sur les aménagements ou réaménagements des circulations douces par exemple.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier d'étude d'impact comporte un résumé non technique complet et clair qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées. La recherche d'une présentation pédagogique richement illustrée est à souligner.

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Elle est exposée clairement pour chaque thème abordé.

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

L'analyse suivante est centrée sur les enjeux principaux du projet.

Au regard des risques de pollutions chroniques, accidentelles et saisonnières, les mesures envisagées par le maître d'ouvrage en matière de récupération des eaux de plate-forme, de traitement et de rejet, paraissent adaptées.

De même, la modélisation hydraulique proposée permet de s'assurer de l'absence d'impact du projet dans la gestion du risque inondation de la Mayenne.

Au titre des milieux naturels, les choix d'implantation de la voie routière et des bassins d'orage constituent des mesures d'évitement par rapport aux incidences sur les arbres susceptibles d'abriter le Grand capricorne d'une part et, d'autre part, sur les stations de Corydale solide en place. De plus, l'étude indique que pour toute la durée du chantier, ces arbres et ces stations seront balisés, sous contrôle d'un coordinateur environnement, afin d'y interdire les travaux, la circulation et les dépôts. Ces éléments de principe auraient toutefois demandé d'être précisés et mieux détaillés, y compris dans leur mode de contrôle, pour garantir la préservation des espèces protégées en phase travaux, et les schémas illustrant l'emprise du projet et la situation de ces espèces ne sont pas présentés à une échelle en rapport avec la nécessité de garantir leur évitement.

L'étude d'impact prévoit également le balisage de la station de Perce neige, de 1 m² de surface, pendant la phase de travaux et en particulier lors de sa floraison (en février-mars), puis son déplacement par transplantation des bulbes en fin de printemps. Elle aurait dû dès ce stade clairement identifier un site proche présentant des caractéristiques stationnelles identiques à celui impacté, et développer plus en détail les conditions de déplacement et de réimplantation de nature à garantir la prise en compte de cette espèce protégée.

S'agissant des pierriers favorables au Léopard des murailles, celui situé au nord du pont de Pritz sera conservé tandis que celui au sud sera détruit. L'étude d'impact propose de le remplacer, avant le lancement des travaux, par l'implantation, de part et d'autre du projet, d'un pierrier et de 4 à 5 hibernaculum. De plus, pendant les travaux, l'ensemble de ces installations sera balisé et habillé d'une barrière semi-perméable contribuant à maintenir les individus de Léopard des murailles hors des zones de travaux.

Plus globalement, il aurait été souhaitable que le planning des travaux, proposé page 117 de l'étude d'impact, affiche en détail la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction en parallèle aux périodes d'intervention et aux périodes critiques pour chaque espèce (nidification pour l'avifaune, hibernation pour les reptiles, etc).

De même, l'ensemble des dispositions prévues pour le suivi des effets du projet sur les milieux naturels, à la fois en phase travaux et après leur terme, aurait mérité d'être développé.

Les mesures proposées, et en particulier celles qui visent l'évitement, sont insuffisamment détaillées pour pouvoir garantir qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir une dérogation pour destruction d'espèces protégées. Le dossier aurait gagné, au moins formellement, à mieux expliciter en quoi il n'y a pas besoin de cette demande.

Sur le plan paysager, le site du projet, situé en rive de la Mayenne, est aujourd'hui identifié comme un espace naturel de promenade et de détente, qui se développe autour du chemin de halage et de ses relations aux axes de mobilité douce vers les quartiers voisins. L'implantation du projet routier est de nature à changer cette perception, et l'étude d'impact n'explore pas sa dimension paysagère à la hauteur des enjeux qu'elle a soulignés.

Elle aurait gagné en particulier à mieux justifier, au regard de possibles alternatives, certains choix impliquant de fortes consommations d'espace, tels que celui de carrefours giratoires plutôt que de carrefours en T, celui de ne pas exploiter davantage les linéaires déjà minéralisés des délaissés de routes existants, ou de ne pas travailler à leur renaturation pour compenser le fort impact du projet. Dans le même registre, des éléments de mesure des besoins auraient été de nature à mieux justifier le redimensionnement du parking nord intégrant la zone de tri et le remplacement du parking sud.

De plus, il aurait été nécessaire de justifier qu'aucune solution alternative n'était possible pour positionner les bassins d'orage en contrebas à proximité de la rive, et de développer un traitement paysager permettant de faciliter leur intégration à la fois pour les usagers de la rive gauche et pour les points de vue sur le site.

Plus globalement, l'étude ne propose pas une analyse fine de la perception du projet et de mesures d'accompagnement possibles, en particulier depuis les circuits de promenade existants sur et autour du site, ni depuis les points de vue éloignés. Elle n'aborde pas la valorisation du site pour les usagers de la voie de liaison routière et limite l'analyse de la relation paysagère avec le hameau du Vivier à l'implantation d'un merlon végétal au bout de la voie sans issue du Vivier.

Sur le plan acoustique, outre les simulations déjà évoquées, l'étude justifie d'une limitation des nuisances portées au secteur habité du Vivier par l'interdiction de passage des poids lourds et par la suppression du parking sud.

Elle souligne également l'éloignement de la voie routière à son maximum du halage, sans préciser pour autant que l'impact sonore sera important, notamment sous le tablier du pont, par effet de réverbération et parce que c'est en ce point précis que la circulation sur la voie de liaison se rapprochera le plus du chemin de halage (hors zone urbaine de la ville de Laval).

L'étude prévoit toutefois un contrôle du respect des objectifs pour les ambiances sonores après mise en service de la voie.

5 – Conclusion

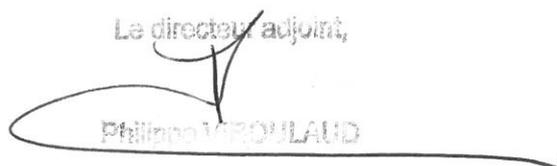
Le projet s'inscrit en dehors des zones protégées ou inventoriées au titre du patrimoine naturel et paysager.

Globalement, les principaux enjeux environnementaux ont été correctement appréhendés et analysés de manière proportionnée, et le maître d'ouvrage propose un ensemble de mesures contribuant à leur prise en compte.

Les réponses apportées au titre des milieux naturels auraient cependant mérité, pour certains, davantage de précisions, et la dimension paysagère de l'étude d'impact apparaît insuffisamment développée par rapport aux enjeux d'intégration du projet sur ce site.

Du fait d'une aire d'étude restreinte, d'une définition des besoins insuffisamment caractérisée et quantifiée, et d'une recherche d'alternatives limitée au seul traitement du giratoire de Pritz, la capacité du présent projet à répondre de la manière la plus pertinente aux objectifs affichés n'est pas pleinement démontrée.

Pour le Préfet de la région Pays de la Loire
et par délégation,
La Directrice régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,

Le directeur adjoint,

Philippe VEROLAUD