



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 10 MAI 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Barreau de liaison
ZAE Route de Niort - ZAE Saint-Médart des Près
sur la commune de Fontenay-le-Comte

Communauté de communes du Pays de Fontenay-le-Comte

Département de la Vendée

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 barreau de liaison routière sur la commune de Fontenay-le-Comte entre les zone d'activité économique (ZAE) Route de Niort et de Saint-Médart des Près est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis qui suit porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet de liaison routière et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il fait suite à une décision de l'autorité environnementale rendue le 27 février 2015 soumettant ce projet à l'obligation de produire une étude d'impact après un examen au cas par cas.

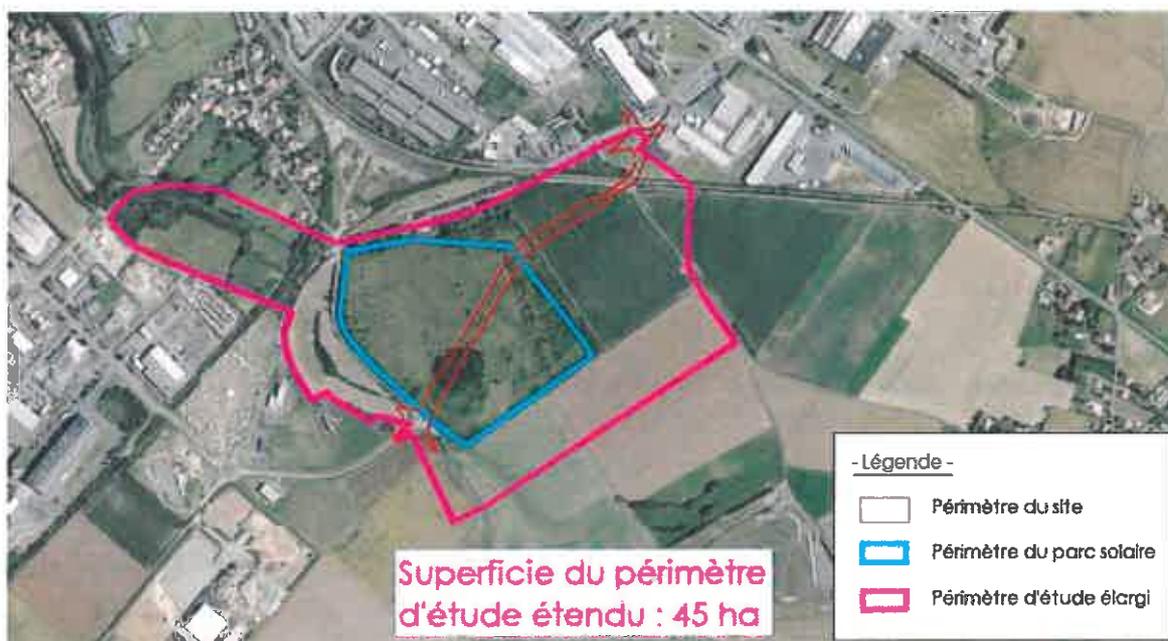
L'autorité environnementale a été rendue destinataire le 11 mars 2016 du dossier d'étude d'impact et de demande de déclaration au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau) établi par le cabinet SICAA études. Dans son courrier d'accompagnement le maître d'ouvrage indique que ce projet fera également l'objet d'une procédure de déclaration de projet en vertu de l'article L 126-1 du même code. L'autorité environnementale relève qu'à ce stade elle ne dispose pas des éléments de dossier relatifs à cette procédure.

L'avis émis par l'autorité environnementale 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 consiste à réaliser une liaison routière destinée notamment à relier deux zones d'activité économique : la ZAE de Saint-Médart des Près depuis le carrefour RD 23 / Bd des Champs Marot et la ZAE Route de Niort au niveau du croisement Allée du puits / Allée des justices.

Pour ce faire, le tracé traverse notamment un ancien terrain militaire sur lequel les travaux de construction d'un projet de parc solaire ont débuté. L'autorité environnementale a rendu un avis le 17 janvier 2013 sur le projet de centrale photovoltaïque dans une version qui ne faisait pas état d'une traversée par une future route. Elle a cependant constaté lors d'une visite de terrain que la traversée du parc par le présent projet routier était d'ores et déjà matérialisée (délimitation d'emprise) et ce alors même que ce dernier est en cours d'instruction. Il en résulte une situation de fait qui interpelle quant à la crédibilité des autres variantes étudiées, traversant l'aire de la centrale photovoltaïque, et qui par conséquent ne seraient plus envisageables, sauf à remettre en cause les travaux en cours. C'est notamment cette nécessité d'articulation et d'interactions entre ces deux projets qui avait conduit l'autorité environnementale à soumettre le présent projet à l'obligation de produire une étude d'impact.



Concernant le projet routier, ses caractéristiques géométriques sont les suivantes :

- largeur de chaussée de 6,50m entre bordures
- accotements 2,50 m en rive ouest et 1,50 m en rive est
- emprises totales de 2,5 ha,
- principes de raccordements aux extrémités par deux carrefours plans giratoires sont présentés.

Le principe de rétablissement de circulations douces sur le CR33 délesté de son trafic automobile mérite d'être précisé. Le profil en long page 137 fait figurer un passage inférieur sans qu'il soit explicitement précisé s'il s'agit bien d'un ouvrage d'art permettant effectivement d'éviter tout risque de conflits entre ces divers usagers, dans la mesure le projet routier donne la priorité aux véhicules.

Par ailleurs, aucune information précise ne figure au dossier concernant la caractéristique principale du projet routier à savoir son linéaire. Seule la mesure du tracé sur les plans à l'échelle

du 1/500^{ème} et 1/1000^{ème} permet au lecteur d'en déduire que celui-ci sera d'environ 750 m entre les deux axes de giratoires d'extrémités du projet. Il est recommandé que cette mention relative à la longueur de l'infrastructure à créer soit précisée de façon explicite.

L'objectif principal poursuivi par le projet est de créer une voie de liaison directe entre les deux zones d'activités. Ce projet doit contribuer à l'amélioration des conditions de desserte du secteur, notamment par le report d'une partie du trafic de transit et résoudre les problèmes de croisement à l'intersection RD23/CR33.

La vitesse autorisée de 70 km annoncée aurait méritée d'être justifiée au regard de celles autorisées sur les voies auxquelles elle se raccorde. De la même façon il n'est pas précisé quel sera le statut de cette voirie réalisée par la communauté de commune et qui en aura la gestion et la surveillance des ouvrages.

2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Ce projet de barreau de liaison routière intersecte des espaces qui, sans être remarquables, présentent une certaine sensibilité écologique. Il va nécessairement engendrer une artificialisation et imperméabilisation des sols nécessitant de gérer les eaux de ruissellement. Enfin, il est susceptible d'apporter des modifications de circulations routières dans le secteur dont il convient d'appréhender les effets.

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent prioritairement la préservation des milieux naturels et espèces présentes, la gestion des eaux, ainsi que la prise en compte des risques et nuisances pour l'environnement humain.

3 - Qualité du dossier et prise en compte de l'environnement par le projet

Page 29, le dossier rappelle le contenu de l'étude d'impact. Ce faisant il omet de mentionner complètement les éléments exigibles au titre du III de l'article R122-5 du code de l'environnement à savoir :

« 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.*

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. »

De ce fait l'étude l'impact s'avère incomplète sur certains des aspects mentionnés ci-dessus et qui font l'objet de développement au sein de la partie 3.2 analyse des effets du projet.

- État initial

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

L'ensemble des thématiques classiquement analysées pour mener une étude d'impact relative à un projet d'infrastructure routière est abordé. Le dossier présente un état initial basé sur des informations collectées, parfois complétées, selon les items, par des investigations de terrain réalisées à l'échelle de l'aire d'étude préalablement définie.

L'état initial décrit l'environnement humain, le contexte géologique, topographique et le réseau hydrographique du secteur. Notamment la frange urbaine, avec les premiers quartiers d'habitations ou zones d'activités et commerciales, est voisine de cette aire d'étude.

Milieux naturels – Faune flore

L'état initial aborde la présentation des zones de protection ou d'inventaire à une échelle élargie au-delà de celle d'aire d'étude. Ce choix permet, notamment au travers de cartographies, de se rendre compte de l'éloignement des sites d'intérêt communautaire les plus proches (Natura 2000) et qu'aucune zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) n'est directement concernée par la zone d'étude.

Les investigations de terrains menées entre mars et novembre 2015 recourent les informations déjà recueillies en grande partie dans le cadre de l'état initial du projet de parc solaire. Ainsi sept milieux différents seront intersectés par le projet du sud vers le nord :

- une pelouse calcicole ;
- une friche roncière ;
- un bosquet d'érable sycomore ;
- une fruticée ;
- une parcelle de grande culture ;
- une traversée de voie de chemin de fer qui n'est plus en service ,
- une friche herbacée à arbustive.

L'ensemble de ces milieux est correctement décrit, en particulier du point de vue des cortèges floristiques, et présentés avec des cartes et photos à l'appui. De la même façon les différentes espèces faunistiques appartenant aux divers groupes mammifères insectes oiseaux reptiles amphibiens présentes sur le site sont passées en revue.

L'ancien terrain militaire qui va accueillir le parc solaire, et qui jusque-là était inaccessible, était une zone refuge qui avait gardé un faciès de prairie sèche (pelouse calcicole), dégradée par l'absence de fauche ou de pâturage sur les deux tiers du site. Cette zone, dominée par le brome et les fétuques, avait néanmoins permis à un cortège d'orchidées de se développer, ce qui conférait un certain intérêt au site. Le dossier relève, comme pour le parc solaire, que le tracé du barreau de liaison passe sur des stations de deux espèces végétales non protégées mais qui se révèlent des espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF en Pays de la Loire à savoir le liondent hispide et la potentille printanière.

Le dossier indique que ce genre de milieux incluant des espèces végétales est à considérer à enjeux forts. Toutefois, il n'en fait pas mention sur la carte des enjeux floristiques de la zone

d'étude p 74, alors qu'une grande partie de l'emprise routière est concernée par ce type de milieu. Cette pelouse calcicole constitue un habitat potentiel de nidification du Pipit Farlouse observé en halte migratoire. Toutefois ce dernier ne devrait plus fréquenter la zone avec la réalisation du parc, raison pour laquelle cet enjeu n'a pas été intégré à l'état initial. Les autres enjeux floristiques considérés comme moyens et figurant en jaune sur cette même carte correspondent, pour la partie directement concernée par le projet, à la fructifiée. Cette zone recoupe par ailleurs des enjeux forts du point de vue avifaunistique du fait de la présence de la fauvette grisette, de la linotte mélodieuse et du pipit farlouse qui y nichent, ainsi que pour la tourterelle des bois qui y trouve un milieu favorable à sa reproduction. La fructifiée présente également des enjeux forts pour certaines espèces de reptiles, de papillons et de mammifères.

Eau et milieux aquatiques

Le dossier indique que la zone d'étude du projet est située sur le bassin versant de la rivière Vendée et rappelle les caractéristiques de la masse d'eau concernée et les paramètres qui présentent des risques pour l'atteinte du bon état à l'horizon 2021.

Dans la partie nord de l'aire d'étude, est repérée la présence d'un puits recensé par le BRGM, vraisemblablement à l'origine du nom de la voie dans ce secteur « l'allée du puits ».

L'état initial présente la délimitation du bassin versant naturel de 10 hectares dont les écoulements seront interceptés par le projet. Le site n'est traversé par aucun cours d'eau ou fossé. Le dossier indique qu'il n'existe pas de réseau de collecte des eaux pluviales et que les écoulements s'infiltrent. Toutefois, compte tenu de la topographie et de la nature des sols des voiries qui entourent l'aire d'étude (RD 23 et CR 33), le dossier devrait indiquer clairement le sens des écoulements et déterminer quelle part de ceux-ci est susceptible d'être interceptée par le projet. Quand bien même le coefficient de perméabilité des sols est favorable à l'infiltration, il existe toujours un ruissellement possible en cas d'événement de forte intensité ou de période pluvieuse prolongée. Une meilleure description des écoulements hydrographiques naturels du secteur étudié était attendue pour comprendre comment est alimentée la vallée du Seillot, à l'est de l'aire d'étude, et qui rejoint la rivière Vendée.

Comme l'indique le dossier, le secteur étudié n'est pas concerné par les risques de crues ou d'inondation de la rivière Vendée qui fait l'objet d'un plan de prévention du risque inondation, ni par l'onde de submersion en cas de rupture du barrage de Mervent.

Le dossier présente une cartographie du zonage humide communal correspondant à la vallée sèche du Seillot. L'expertise pédologique et floristique permet de confirmer l'absence de zone humide dans l'emprise du projet.

Nuisances - cadre de vie

L'état initial présente l'environnement humain aux abords du projet : le quartier d'habitations à l'ouest Rue du Colonel Dumont Saint Priest, le hameau de la Grange, plus éloigné, à l'est et l'aire d'accueil des gens du voyage au sud en bordure de la RD 23, ainsi que les zones d'activités à relier à chaque extrémité sud et nord du projet. Pour le reste, cette partie du territoire communal est constitué de terres de culture avec de nombreuses infrastructure routières structurantes qui les sillonnent. À noter également la présence du karting la Michetière et de l'aérodrome plus au sud.

Le site d'implantation du parc solaire et du projet routier s'inscrit dans le prolongement de la Vallée du Seillot, qui présente un certain intérêt paysager. Elle fait l'objet d'un projet de valorisation par la ville de Fontenay-le-Comte. Ce dernier se traduit par la mise en place d'un plan de gestion, en partenariat avec la ligue de protection des oiseaux (LPO) et d'actions visant à restaurer les espaces et y aménager des sentiers de promenade.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une campagne de mesure de l'environnement sonore ambiant par le prestataire ALHYANGE acoustique du 3 au 4 novembre 2015. Trois points de mesure ont été retenus au droit de deux habitations et d'un bâtiment du site militaire susceptibles, par leur proximité, d'être concernés par les effets du projet. Elle conclut à une ambiance sonore modérée pour l'ensemble de la zone d'étude.

Du point de vue de la qualité de l'air, en l'absence de données spécifiques au secteur le dossier s'appuie sur des éléments récoltés à partir des deux points du réseau de mesures de la qualité de l'air en Pays de la Loire à La Roche-sur-Yon (urbain) et à La Tardière (rural). Pour la période 2012-2015, le tableau page 121 présente ainsi pour la Vendée et pour les paramètres particules fines et ozone, le nombre de jours où les seuils d'information ou d'alerte ont été atteints. Pour l'année 2015, aucune journée d'alerte pour ces paramètres n'est signalée et le seuil d'information pour la Vendée a été atteint à 8 reprises pour les particules fines et à une reprise pour l'ozone. Le dossier indique que, par nature, le projet routier est concerné par les émissions de polluants liés à la circulation automobile que sont les particules fines et le dioxyde d'azote.

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 l'environnement, et pour chaque item, quand aucune solution d'évitement n'a pu être trouvée, l'exposé des mesures de réduction, le cas échéant de compensation prévues.

Milieux naturels – Faune flore

Au regard des milieux naturels, le dossier met en évidence la façon dont le projet interfère et entre en contradiction avec certaines mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts prévues dans le cadre du projet de parc solaire. Il propose à son tour des mesures visant notamment à intégrer celles qui sont touchées par le projet routier au travers la mise en œuvre d'un secteur de compensation dans une zone agricole de 7 000 m². En prenant le parti de passer sur une des deux stations de cortège à orchidées initialement préservées, le projet routier témoigne d'une moindre prise en compte de l'intérêt de ces éléments de patrimoine caractéristiques du secteur pourtant préservés dans le projet initial proposé par le maître d'ouvrage de projet du parc solaire.

L'impact du projet routier le plus conséquent du point de vue des milieux sera la coupure de la fructifiée qui, comme relevé à l'état initial, regroupe l'essentiel des enjeux en termes de milieux et d'espèces. Le projet prévoit le rétablissement des continuités pour la petite faune par le biais d'un dalot sous la route. Toutefois, la mise en place d'un merlon en rive ouest d'une largeur de 8 m à la base accroît la longueur du franchissement souterrain qui devient, de fait, moins attrayant pour la petite faune susceptible de l'emprunter. Le maintien de l'efficacité de l'ouvrage de rétablissement des continuités biologiques, malgré sa longueur, aurait ainsi du être démontrée et la justification de

la nécessité de mettre en place un merlon - dont le dossier indique qu'il pourrait également constituer une zone repos pour la faune à son arrière - renforcée. Pour autant, les éléments de l'étude tendent à relativiser la sensibilité des espèces concernées vis-à-vis des perturbations liées à la circulation routière. Si une telle nécessité était avérée, un merlon aurait alors pu aussi bien voir le jour côté est.

Le dossier expose clairement l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées initialement dans le cadre du projet de parc photovoltaïque et leurs adaptations et intègrent également les nouvelles mesures propres au projet routier. Ainsi, bien que la question de l'évitement et de la réduction des impacts devrait prévaloir dans le cadre de la recherche des solutions de moindre impact, on notera que les compensations en surface s'avèrent représenter 7000 m² pour une perte de 1000 m² de la fructifiée.

Eau et milieux aquatiques

L'analyse des interférences du projet avec le réseau hydrographique a conduit le maître d'ouvrage à proposer la mise en place d'un réseau de tuyaux pour collecter les eaux de ruissellement du projet à partir d'avaloir répartis régulièrement le long de la chaussée bordurée (cf plans d'assainissement et illustration n°66 P 136) et les acheminer vers deux bassins à chaque extrémité du projet. Le dossier n'indique pas pourquoi le choix ne s'est pas porté vers une gestion hydraulique plus douce, telle que prônée par le SDAGE Loire Bretagne . Ainsi, aurait pu être envisagée la mise en place de fossés ou de noues en accotements. Le dossier mériterait également d'être plus précis en ce qui concerne les modalités de gestions des eaux pluviales de ruissellement en provenance du bassin versant naturel intercepté à l'est. En effet, il ne semble pas qu'il y ait de dispositif de collecte envisagés alors que dans cette partie le tracé en léger remblai fait obstacle aux écoulements naturels. Le dossier aurait également pu utilement rappeler la manière dont seront gérées les eaux pluviales sur le projet de parc solaire.

Pour les deux bassins d'assainissement nord et sud, le dossier présente des tableaux de surfaces de bassin versant et de longueur hydraulique et des coefficients de ruissellement qui méritent d'être explicités pour mieux comprendre à quoi ces données correspondent pour les deux parties du projet respectivement desservies. Aussi il apparaît nécessaire de présenter de manière plus détaillée et plus claire l'ensemble des hypothèses formulées et calculs afin de valider le raisonnement retenu pour le dimensionnement des ouvrages.

Le bassin d'assainissement routier nord est équipé d'un dispositif de trop plein raccordé au réseau unitaire du secteur de la zone d'activité. Pour autant le dossier ne procède pas à l'analyse des effets d'un tel rejet en circonstances exceptionnelles dans ce réseau.

L'illustration 71 page 153 précise l'emplacement du bassin tampon existant au sud dont le dossier indique qu'il a en son temps été dimensionné pour recevoir les eaux du futur giratoire de la RD 23. Compte tenu de ce premier aménagement routier pour l'extension de la ZAE Saint Médart, qui intégrait dans sa conception à son extrémité un giratoire à 4 branches sur la RD 23, l'autorité environnementale relève que le prolongement de cet axe vers la ZAE de la Route de Niort constitue une seconde partie (déjà intégrée à l'époque) d'un programme de travaux dont l'étude d'impact aurait gagné à redonner une appréciation des impacts de la partie déjà réalisée .

Concernant la gestion des eaux pluviales, et en particulier le traitement des pollutions chroniques et accidentelles, le dossier n'apporte aucun élément de comparaison par rapport à la situation actuelle. Un scénario d'évolution au fil de l'eau, sans nouvel aménagement, aurait mérité d'être présenté

pour appréhender dans quelle mesure le projet constituera une amélioration de la situation pour l'environnement, sur ce projet. Ceci aurait sans doute également constitué un élément d'argumentation en faveur du projet.

Les modalités d'entretien (Par qui ? Quelles modalités ? Quand ? A quelle fréquence ? Pour quels ouvrages ?) méritent d'être davantage développées. En l'état, le dossier reste sommaire sur ces aspects.

Concernant le puits identifié dans la partie nord de l'aire d'étude, comme l'indique le dossier, celui-ci devra nécessairement être condamné dans les règles de l'art afin d'éviter tout risque de contamination ou de pollution directe de la nappe.

Nuisances - cadre de vie

Les effets du projet en termes de nuisances sonores sont appréhendés. A partir des mesures in situ et des simulations opérées, le dossier met en évidence qu'au regard de la réglementation aucune mesure de protection particulière n'est requise, dans la mesure où les valeurs obtenues de jours comme de nuit sont bien inférieures aux seuils réglementaires. Cependant, une des simulations intègre la mise en place du merlon de 2,5 m de haut. Il en résulte une atténuation du bruit pour le secteur d'habitation de la rue du Colonel Dumont Saint Priest par rapport à une situation sans mesure spécifique. Le gain reste toutefois relatif et probablement faiblement perceptible compte tenu du niveau actuel d'exposition au bruit, et futur par comparaison d'un tracé éloigné sans mesures de protection particulière mises en œuvre. La réalisation de ce merlon pourrait sembler répondre davantage à une préoccupation de gestion des déblais excédentaires du site. Par ailleurs, l'étude acoustique n'indique pas dans quelle mesure les tables photovoltaïques implantées parallèlement à l'infrastructure pourraient constituer un facteur d'atténuation de propagation du bruit et qui limiteraient de fait dans cette partie du tracé l'intérêt d'un merlon qui nécessite un accroissement d'emprise routière de 8 mètres au détriment du projet de parc initial.

L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air est traitée sommairement page 181. Bien qu'il n'ait pas été réalisée d'étude spécifique dans ce domaine pour le site, le dossier aurait dû proposer une comparaison des émissions polluantes avant et après projet. Ainsi, cette évaluation aurait dû proposer une quantification des rejets atmosphériques d'une part pour la circulation telle qu'elle s'effectue actuellement et d'autre part, pour celle du nouvel itinéraire proposé afin d'apprécier l'évolution des émissions de particules fines et de dioxyde d'azote. Une telle analyse est basée sur le niveau de trafic, la composition de celui-ci (répartition voitures / poids lourds), les caractéristiques de l'itinéraire emprunté et des vitesses pratiquées, ceci pour établir une comparaison des effets de l'évolution du trafic à un même horizon avec et sans aménagement. Ces éléments auraient ainsi contribué notamment à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, sujet commenté dans la partie suivante de l'avis.

Volet spécifique de l'étude concernant les infrastructures de transport

Par rapport aux éléments exigibles au titre du III de l'article R122-5 du code de l'environnement, les remarques suivantes peuvent être formulées.

Bien que non traitée dans le dossier, l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ne constitue pas en tant que tel un manque majeur

d'analyse des effets du projet, dans la mesure où celui-ci a pour vocation de relier deux espaces d'activité déjà urbanisés. Il n'en aurait pas été de même s'il s'était agi de zones vierges à desservir.

L'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 a bien été abordée et traitée, nonobstant les remarques formulées spécifiquement quant au traitement de ces items traité dans une autre partie de l'étude.

Par contre, il n'en est pas de même en ce qui concerne l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, complètement absente au dossier. Celle-ci aurait permis d'apporter des éléments d'argumentation en faveur du projet quant aux gains attendus par la réalisation du projet routier, par comparaison au fonctionnement actuel des circulations et de leurs évolutions.

L'évaluation des effets bénéfiques pour la santé des riverains, et plus largement pour la population, du fait des réductions éventuelles d'émissions polluantes et de gaz à effets de serres issues de la circulation routière, compte tenu des déplacements que le projet permet de réduire et/ou d'éviter en comparaison des investissements qu'il requiert n'est pas apportée, ce qui est fort dommageable.

De la même façon, l'autorité environnementale relève que le bilan des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter n'est pas produit.

Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

Parmi ceux-ci, le dossier évoque fort justement le projet de parc solaire mais désormais entré dans sa phase de réalisation. Il argumente par l'évolution du rendement des matériaux de cellules photovoltaïques employés que le prélèvement de surface opéré pour permettre le passage de la route au milieu de ce parc n'aura pas d'incidence sur sa capacité de production. Ce faisant, indépendamment de la réalisation du projet routier, il est à relever que le porteur de projet du parc solaire avait intérêt à intégrer les technologies les plus efficaces pour rentabiliser son investissement. Aussi en l'absence de projet routier, on peut penser que le parc aurait vraisemblablement connu la même évolution technologique entre sa conception d'origine et sa phase de réalisation, et que par conséquent le prélèvement foncier opéré obère bien malgré tout une partie des capacités de production du parc. Par ailleurs, n'est pas évalué pas le déficit de production lié à un éventuel retard de mise en service du parc solaire compte tenu de la nécessité de reprendre son projet pour permettre un tel tracé routier.

Le tableau d'analyse multicritère n'évalue pas précisément comment chacune des variantes impacte les capacités de production du parc solaire.

3.3- Justification du projet

La justification principale du projet de liaison routière nouvelle à créer entre les deux zones d'activité est clairement exposée. Elle repose essentiellement sur des considérations liées aux caractéristiques peu adaptées du CR33 pour un trafic poids lourds ainsi que de la volonté de la

collectivité d'accroître l'attractivité de ces zones dont l'une nécessite une requalification et une réaffectation de certaines de ses occupations.

Parmi les raisons du choix du projet qui visent à justifier le parti d'aménagement retenu, le dossier indique que le projet a notamment pour objet d'améliorer la sécurité sur la RD 23 en supprimant l'intersection avec le CR 33. Si effectivement le projet présentera des caractéristiques davantage en rapport avec le niveau et la typologie du trafic supporté, en revanche, la problématique de sécurité n'apparaît pas confirmée par les relevés d'accidentologie qui ne font apparaître aucun accident sur les axes dans leurs sections destinées à être remplacées par le projet. La problématique de ce carrefour porte principalement sur une question de dimensionnement des voies à cette intersection pour permettre notamment d'améliorer la fluidité des manœuvres de poids lourds.

L'autorité environnementale avait été saisie d'une précédente demande d'examen au cas par cas pour le projet de barreau de liaison relatif à la variante A qui s'appuyait sur les voies existantes. Au regard des enjeux présentés par cette variante, par décision en date 20 mars 2014 elle avait décidé de ne pas soumettre le projet à étude d'impact. Aussi, les considérations techniques et/ou environnementales qui font obstacles à un tel tracé alternatif, a priori de moindre impact que le tracé finalement retenu mériteraient d'être davantage étayées. Il semblerait en effet qu'un aménagement du CR 33 par élargissement de sa voie vers le nord, évitant l'alignement d'arbres, paraît possible. La communication de l'avis des services du conseil départemental relatif à l'aménagement du carrefour sur la RD 23 aurait peut-être aussi permis de mieux comprendre le renoncement à cette variante.

Comme évoqué en préambule, l'analyse des variantes s'avère quelque peu vaine et dénuée de sens dans la mesure où le projet de parc en cours de réalisation a d'ores et déjà intégré l'emprise pour le passage de la variante 3. De la même manière, le choix du tracé 1 sur une zone de servitude pyrotechnique apparaît réducteur alors qu'un passage plus à l'est de cette servitude semblerait possible en empruntant une partie du CR 213 et en réutilisant le franchissement actuel de la voie ferrée. Ce tracé légèrement revu aurait sans doute bénéficié d'une meilleure cotation. De la même façon, on ne comprend pas vraiment la prise en compte des enjeux relatifs à la voie ferroviaire, défavorable à la variante A et la variante 2, dans la mesure où cette voie est désaffectée.

La mise en place d'une mesure compensatoire conséquente au titre des milieux naturels a aussi pour conséquence d'engendrer un prélèvement foncier supplémentaire de 7 000 m² sur les terres agricoles contrairement à une variante qui aurait évité la fructifiée. La hiérarchisation des enjeux aurait sans doute ainsi mérité qu'on s'attache davantage à ne pas créer de nouveaux impacts évités précédemment dans le cadre du projet de parc solaire, pour ne pas conduire à des prélèvements sur des terres agricoles plus conséquents, quand bien même une compensation a été trouvée pour les exploitants concernés. La lecture du tableau...n'est pas complètement éclairante sur la manière dont cet aspect a pesé sur la cotation des variantes au regard de la thématique agricole. Les négociations foncières semblent ainsi avoir pesé dans l'aboutissement du processus de choix du tracé au détriment d'un autre tracé plus à l'est moins impactant pour les milieux naturels.

Le choix de n'éclairer le projet qu'au droit des intersections (p169) pour des considérations visant à pas apporter de perturbation pour l'avifaune apparaît surprenant dans la mesure où l'état initial ne met pas particulièrement en évidence d'enjeux par rapport à l'avifaune nocturne et que pour les espèces d'oiseaux détectés, l'étude indique une sensibilité faible au dérangement. Sur cette question, il aurait été sans doute plus opportun de s'attarder sur les effets par rapport à l'activité chiroptérologique du secteur qui pourrait être concernée. Cette absence d'éclairage sur la section courante de la voie pose question en termes de cohérence d'aménagement d'ensemble pour les

usagers au regard du traitement déjà accordé aux voies en amont et en aval, dorés et déjà équipées (cf vue 2 p 85 et vue 7 p 66).

Le dossier indique que l'implantation d'un merlon de 2,5 m de haut sur toute la rive ouest du projet est guidée à la fois par la nécessité d'éviter les effets d'éblouissement des conducteurs par les panneaux photovoltaïques et de créer une barrière anti dérangement vis-à-vis des espèces. Sur le premier point le dossier aurait gagné à apporter des éléments de démonstration probant de cette nécessité au regard de la hauteur de ces panneaux de leur pouvoir réfléchissant compte tenu de leur aspect et de leur orientation par rapport à la route. Pour le second aspect, la mesure apparaît pour le moins disproportionnée au regard des enjeux faunistiques en présence d'un secteur voué à l'urbanisation. Aussi il en résulte, comme déjà indiqué précédemment, que ce merlon répond avant tout à un souci de gestion des déblais excédentaires du projet.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique de l'étude d'impact situé à son début. Celui-ci est complet et clair, il reprend l'ensemble des parties développées dans l'étude d'impact et permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence, des effets du projet et des mesures envisagées par le maître d'ouvrage.

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier indique le nom et les références en matières d'études d'impacts du chargé d'étude du bureau SICAA qui est intervenu sur ce projet. Les noms des auteurs de l'étude acoustique sont mentionnés au rapport spécifiquement établi par la société Alhyange mais sans indiquer leur formations ni compétence pour ce domaine.

En matière d'investigations naturalistes, hormis l'indication des dates, le dossier aurait gagné à développer la méthode et les conditions d'observations pour les divers groupes d'espèces aux dates mentionnées.

En ce qui concerne le volet plus spécifique relatif à l'assainissement, la méthodologie de dimensionnement des ouvrages mérite d'être davantage détaillée pour être aisément accessible à tout lecteur. En matière d'assainissement pluvial il existe une diversité de méthodes. La référence à certaines formules, méthodes de calculs et autres coefficients devraient être justifiées afin de s'assurer que leur utilisation est adaptée au cas d'espèce. Le 8^{ème} alinéa de l'article R122-5-II du code de l'environnement indique «...et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ».

Le choix de la pluie d'occurrence cinquantennale retenue pour le bassin nord mérite d'être étayé, d'autant que pour le bassin sud le dossier repose sur le postulat de la pluie trentennale prise en compte par la Mairie de Fontenay.

D'autre part le dossier ne fait pas de référence à la région pluviométrique prise en compte ni aux données locales et récentes pour procéder au dimensionnement des ouvrages, la seule indication de la prise en compte de la circulaire de 1977 ne peut suffire à elle seule. Il est nécessaire de disposer des données relatives aux conditions pluviométriques fréquentes à exceptionnelles.

Pour l'analyse des pollutions chroniques, le dossier fait référence à des études réalisées par l'agence de l'eau et le ministère de l'environnement en 1994 sans plus de précisions quant à leur objet et contenu et sans indiquer si des données plus récentes seraient toutefois disponibles. Des précisions sont nécessaires afin d'apprécier dans quelle mesure elles peuvent être transposables au présent projet de 2016, compte tenu des caractéristiques du trafic spécifique de zones d'activités et des évolutions du parc automobile et de l'évolution des normes intervenues depuis.

En ce qui concerne la description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences, une étude servant de base pour les projections de trafic à long terme a été réalisée par le bureau d'étude SCE. Toutefois elle est citée sans être produite et par conséquent il est impossible de porter une appréciation sur la méthode ayant permis d'aboutir aux chiffres finalement retenus pour le dimensionnement du projet. Par ailleurs, une campagne de comptages centrée autour du projet a été réalisée en novembre 2015 sans connaître comment ces données ont été recoupées avec celles de l'étude plus globale réalisée en 2008. Il en résulte une incertitude quant à la cohérence des hypothèses de trafic prises en compte notamment pour l'étude de bruit par le prestataire ALHYANGE acoustique mais également pour les autres items sur lesquels le trafic a une importance.

5 – Conclusion

Le dossier d'étude d'impact valant également dossier de demande de déclaration au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, s'avère insuffisamment abouti dans la mesure où certains aspects exigibles au regard du code de l'environnement ne sont pas produits, et notamment ceux relatifs au volet spécifique de l'étude concernant les infrastructures de transport.

Le dossier ne répond que partiellement aux questions soulevées dans les considérants qui ont conduit l'autorité environnementale à le soumettre à étude d'impact. Il avait en effet été souligné la nécessité d'une bonne articulation entre ce projet et le projet de parc solaire envisagé sur le même secteur. Les travaux du parc solaire ayant d'ores et déjà démarré, il en résulte une analyse des variantes de l'étude d'impact qui perd de sa pertinence.

En découlent une étude d'impact avec un état initial de l'environnement forcément en décalage avec la situation actuelle et une comparaison des variantes qui ne peut que conduire à entériner une situation de fait. Toutefois, l'analyse des effets du projet retenu expose clairement les conséquences des effets cumulés des deux projets et les compensations finalement concédées. Certains choix, partis d'aménagement de la conception du projet mériteraient d'être mieux décrits et argumentés notamment du point de vue des méthodes employées, des effets attendus, et des réponses apportées.

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,
