



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 26 JUIL. 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Création d'une nouvelle bretelle au niveau de l'échangeur
de Moulin Marcille sur l'A87
sur la commune des Ponts-de-Cé

Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Département du Maine-et-Loire

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 bretelle au niveau de l'échangeur de Moulin Marcille sur l'A87, sur la commune des Ponts-de-Cé, 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 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 consiste à créer une bretelle de sortie de l'autoroute A87 au niveau de l'échangeur existant de Moulin Marcille, dans le sens Cholet-Angers, entre Sorges et Mûrs-Erigné. La bretelle se raccordera directement sur le giratoire existant de la zone d'activités de Moulin Marcille et réutilisera le remblai existant d'une ancienne voie ferrée. Le projet implique la création d'un ouvrage d'art pour le franchissement de l'Authion.

L'autoroute A87 Angers/La Roche-sur-Yon est gérée par les autoroutes du Sud de la France (ASF). Au droit de l'échangeur de Moulin Marcille, l'A87 a été mise à 2 fois 3 voies. La desserte du secteur de Moulin Marcille est actuellement assurée par l'échangeur de Sorges (RD4) et par le quart d'échangeur de Moulin Marcille, avec une sortie dans le sens Angers/Cholet.

Le secteur sud-est de l'agglomération angevine connaît une mutation importante liée à la réalisation de projets d'habitat et de zones d'activités d'envergure. En conséquence, la Communauté Urbaine Angers Loire Métropole envisage de modifier fortement la morphologie des voies d'accès au quartier sud-est. Le projet de bretelle de sortie aurait ainsi pour objectif d'assurer la desserte routière du territoire et d'accompagner les perspectives de développement de l'urbanisation, qu'elle soit à vocation d'habitat ou d'activités. L'étude d'impact met en exergue que la situation de référence à l'horizon 2030 montre un problème de saturation important sur l'échangeur de Sorges et la RD4. Les remontées de files aux hyperpointes seraient accentuées en 2030 engendrant une dégradation des conditions de circulation sur l'A87.

Le projet d'une bretelle desservant la zone de Moulin Marcille depuis l'A87 a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 23 octobre 2013 approuvant avec réserves le dossier de demande de principe.

2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet de bretelle de sortie conjugue un certain nombre d'enjeux, potentiellement contradictoires entre eux pour certains. Le projet implique la traversée de l'Authion par un ouvrage d'art, avec la réalisation de piles en rivière. Le site se situe en zone de risque fort au plan de prévention du risque inondation (PPRi) du Val d'Authion. Les zones humides sont prégnantes sur l'aire d'étude et témoignent d'une sensibilité environnementale forte, compte tenu en particulier des espèces faunistiques présentes. Le projet se situe en outre dans le périmètre de protection du Val de Loire, site inscrit au patrimoine mondial Unesco, et en zone de sensibilité archéologique. En outre, la quasi-totalité de l'emprise du projet se situe dans le périmètre de protection rapprochée de la Fosse de Sorges, enjeu stratégique pour l'alimentation en eau potable de 300 000 personnes.

Aussi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent prioritairement la préservation des zones humides, des milieux naturels et des espèces présentes, la prise en compte du risque inondation, l'intégration du projet dans le paysage et, plus largement, dans le site inscrit au patrimoine mondial Unesco, ainsi que la préservation du captage d'alimentation en eau potable de la Fosse de Sorges.

3 - Qualité du dossier

Les cartographies sont fournies à bon escient et facilitent pleinement la compréhension et la localisation des enjeux. Leur qualité et leur pertinence sont à relever.

3.1- État initial

L'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.

L'aire d'étude est traversée par l'Authion et le fossé du Pré Drapeau. Si aucun site Natura 2000 n'est présent au sein du périmètre d'étude, deux sites Natura 2000 (ZSC et ZPS "Vallée de la Loire des Ponts-de-Cé à Montsoreau") sont toutefois localisés à environ 200 mètres de la bordure sud de l'aire d'étude. L'espace naturel sensible (ENS) de la Vallée de la Loire borde la limite ouest de l'aire d'étude au sud de l'Authion. La zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et la ZNIEFF de type 2 les plus proches sont situées respectivement à 600 et à 250 mètres au sud de la bordure de l'aire d'étude.

Concernant les zones humides, 153 sondages ont été réalisés sur les deux rives de l'Authion, ainsi que sur toute la partie sud de l'Authion. L'ensemble des zones humides définies selon les critères pédologiques et végétation couvrent environ 16 ha, soit plus de 78 % de la surface prospectée (ou 62 % de la zone d'étude totale). Deux secteurs distincts ont été identifiés présentant des fonctions similaires : à l'ouest et à l'est du remblai de l'ancienne voie ferrée. Un tableau récapitulatif décrit les fonctions de ces zones humides et caractérise leur intérêt. Les investigations terrain ont permis d'identifier 27 mares au sein de l'aire d'étude. Les deux principales se situent en pied de remblai de l'ancienne voie ferrée. Les autres mares sont dispersées dans la partie sud de l'aire d'étude. Cet ensemble de zones humides du bord de l'Authion présente une fonctionnalité globale importante.

L'aire d'étude offre des habitats diversifiés pour la nidification des oiseaux, ce qui engendre une diversité des espèces présentes. Quatre espèces nicheuses sur le site sont particulièrement intéressantes, au-delà de leur protection au niveau national : le pouillot fitis, la fauvette grisette, le bruant jaune et le chardonneret élégant. Un grand nombre de mares accueille des amphibiens. Les grenouilles vertes et les grenouilles agiles sont principalement concentrées dans les mares situées dans la partie sud de l'aire d'étude. L'une d'entre elles accueille également les tritons palmés et crêtés.

Le projet se situe entre deux cours d'eau : la Loire au sud et l'Authion au nord. L'ensemble formé par ces derniers constitue une véritable rupture paysagère à l'échelle de l'agglomération. Il délimite en effet deux espaces : au nord la première couronne d'Angers, très urbanisée, et une zone très agricole au sud. Seul l'A87 et l'îlot urbain, qui forme la commune des Ponts-de-Cé, viennent franchir cette limite.

La zone d'étude est avant tout marquée par un bocage dense encadrant des parcelles agricoles bien délimitées. Le paysage est donc fermé avec peu de visibilité. Les ouvertures se trouvent au niveau des cours d'eau (à la fois depuis les ponts et les chemins de halage), et notamment de l'Authion. Au centre de la zone, on retrouve les traces d'une ancienne voie de chemin de fer marquée par un talus au pied duquel se trouvent de grands arbres (chênes, frênes).

La commune des Ponts-de-Cé est particulièrement exposée aux inondations par débordement direct. Elle est soumise à deux plans de prévention du risque inondation (PPRi) : le PPRi du Val de Louet approuvé le 9 décembre 2002 et le PPRi du Val d'Authion approuvé le 29 novembre 2000 et révisé partiellement le 22 mai 2006. L'aire d'étude est concernée uniquement par le PPRi du Val d'Authion pour lequel le projet se situe en zone d'aléa fort et très fort. Le site est également concerné par le risque de remontée de nappe et de gonflement d'argile.

L'aire d'étude, dans sa partie au sud de l'Authion, est concernée par le périmètre de protection rapproché complémentaire de la Fosse de Sorges. Les périmètres de la Fosse de Sorges ont été instaurés et déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral le 24 juillet 2006. Il s'agit d'un enjeu primordial de santé humaine dans la mesure où il préserve une ressource susceptible d'alimenter 300 000 personnes en eau potable. Cet enjeu ne ressort pas de l'état initial comme qualifié de fort, alors qu'il s'agit d'un enjeu prépondérant pour le projet, en particulier sous l'angle de la justification de son périmètre d'implantation. Le traitement de cet enjeu est essentiellement réalisé sous la forme d'un rappel de deux articles du règlement fixé dans le périmètre de protection

rapproché complémentaire de la Fosse de Sorges et de prescriptions particulières à respecter en conséquence. La règle élémentaire selon laquelle le projet de nouvelle bretelle de l'échangeur s'inscrit initialement en contradiction avec le périmètre de protection rapprochée complémentaire de la Fosse de Sorges - déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 24 juillet 2006 - n'est pas explicitement énoncée dans l'état initial.

La synthèse des enjeux fournie en fin d'état initial, à la fois sous forme de tableau et de représentation cartographique, est de qualité. Le récapitulatif opéré par thématiques aurait toutefois été plus qualitatif en intégrant une hiérarchisation des enjeux de sorte à retranscrire cette synthèse selon une approche problématisée. Le terme "contraintes" est mal approprié : les enjeux environnementaux ne sauraient être réduits à des contraintes. En ce qui concerne la retranscription des interrelations entre les thématiques, le seul tableau produit ne permet pas d'identifier les éventuels arbitrages opérés entre les enjeux.

3.2 - Justification du projet et esquisses des principales solutions de substitution examinées

Ce chapitre est traité en un rappel préliminaire, puis en quatre points successifs. L'accent est mis en premier lieu sur la justification du projet au regard des documents d'urbanisme en rappelant que le projet d'aménagement d'une nouvelle bretelle au niveau de l'échangeur de Moulin Marcille sur l'A87 s'inscrit dans le cadre des dispositions en vigueur et à venir au regard des documents d'urbanisme. Pour autant, il n'y est pas question de la justification du choix du tracé ou d'éventuelles autres solutions envisagées. L'analyse des trafics se décline selon quatre scénarios à l'horizon 2030 avec pour objectif de vérifier que le projet de nouvelle bretelle ne génère pas de contrainte supplémentaire sur l'A87 et qu'il peut s'intégrer dans un schéma d'échanges plus complet à terme. Après un rappel des principaux enjeux en présence sur le périmètre d'étude, trois variantes d'aménagement sont proposées de manière très succincte. La variante n°1, dont le tracé emprunte le remblai de l'ancienne voie ferrée puis s'en écarte pour rejoindre le giratoire existant au nord de l'Authion desservant la zone d'activités de le Moulin Marcille est définie comme le meilleur compromis entre les enjeux hydrauliques, écologiques et le coût de réalisation des variantes.

3.3 - Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact 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. Le rendu compte des 3 variantes gagnerait à être illustré par des schémas afférents pour une meilleure compréhension des tracés et des enjeux qu'ils impliquent.

3.4 - Compatibilité avec les documents de rang supérieur

Le projet est compatible avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays Loire Angers approuvé le 21 novembre 2011 qui prévoit dans ses orientations la reconfiguration de l'échangeur de l'A87 de Moulin Marcille avec pour objectif d'améliorer les échanges et les flux de transit auxquels le pôle métropolitain est confronté. Dans la notice du schéma de référence, la zone d'activités de Moulin Marcille est identifiée comme porteur de l'attractivité commerciale et l'échangeur de Moulin Marcille doit être complété ou restructuré pour améliorer le fonctionnement routier. S'agissant du plan local d'urbanisme (PLU) des Ponts-de-Cé approuvé le 10 juillet 2006, le zonage en vigueur au droit du projet, sous forme d'un demi-échangeur - pour un accès à Moulin Marcille et Belle Poule ouest depuis la RN 260 - et inscrit en tant qu'emplacement réservé, autorise en l'état l'aménagement projeté. Le tracé projeté sur le zonage est légèrement différent de celui présenté au dossier.

La compatibilité du projet avec le plan de prévention du risque inondation (PPRi) du Val d'Authion est abordée dans le point 4 du présent avis, dans le paragraphe dédié aux risques.

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact comporte la liste des auteurs par domaine de compétence et l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cette dernière est exposée clairement pour chaque thème abordé.

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

L'analyse des impacts est développée tant pour la phase travaux qu'en ce qui concerne l'implantation de l'infrastructure à terme. Toutes les thématiques attendues sont abordées.

Risques

Le secteur concerné par le projet se situe dans le périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRi) du Val d'Authion, en zone rouge d'aléa fort à très fort (R3-R4). Tout remblaiement est interdit en zone inondable à l'exception de la réalisation de travaux d'infrastructures d'utilité publique, leurs équipements et les remblaiements strictement indispensables qui peuvent être admis sous condition du respect de plusieurs dispositions cumulatives. La variante retenue est celle qui utilise le remblai de l'ancienne voie ferrée et qui s'en éloigne pour rejoindre le giratoire existant au nord de l'Authion. Le projet se situe au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues (21,70 mNGF). La traversée de l'Authion sera réalisée par l'intermédiaire d'un ouvrage d'art dont les deux piles sont implantées dans le canal, en prolongement des piles de l'ouvrage de l'A87. Les impacts hydrauliques de cet ouvrage sur l'Authion ont été étudiés sur la base d'une modélisation mathématique des écoulements, dont la méthodologie est explicitée dans le chapitre dédié à l'analyse des méthodes utilisées. Il ressort des trois scénarios hydrologiques de référence étudiés que le principe de réaliser des piles en rivière n'aura pas d'incidence sur le plan hydraulique.

Le volume de matériaux nouveaux remblayés dans la zone inondable en dessous de la cote des plus hautes eaux connues sera compensé par le décaissement d'un volume équivalent des terrains naturels inondables situés au sud-est et à l'est de la bretelle. Le projet respecte les dispositions réglementaires du PPRi.

Eaux souterraines et usages de l'eau

Les principaux enjeux au droit du projet concernent les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable avec la présence du captage de l'île au Bourg et la réserve d'eau brute de la fosse de Sorges. L'aire d'étude, dans sa partie au sud de l'Authion, est en effet concernée par le périmètre de protection rapproché complémentaire de la Fosse de Sorges. Dans la mesure où le projet vient s'inscrire initialement en contradiction avec le règlement dudit périmètre de protection, un hydrogéologue agréé a été nommé par l'Agence régionale de santé (ARS) des Pays-de-la-Loire pour donner un avis sur les risques liés à la mise en place des mesures compensatoires prévues vis-à-vis de la réserve d'eau brute. La formalisation retenue dans l'étude d'impact, à savoir la seule retranscription - non exhaustive, qui plus est - des préconisations du rapport de l'hydrogéologue tend à amoindrir la portée de l'enjeu relatif à l'incompatibilité initiale du projet avec la DUP, prise en faveur de la réserve d'eau brute de la Fosse de Sorges. Or, ce n'est bien qu'au vu de l'avis officiel émis par l'hydrogéologue agréé que les incertitudes pesant sur cette incompatibilité ont pu être levées sous conditions. En conséquence, un engagement clair sur les mesures que le maître d'ouvrage s'engage effectivement à mettre en place était attendu, et ce au regard de chacun des facteurs limitants concernant ces travaux, qu'ils soient visés par l'arrêté de DUP ou relevés par l'hydrogéologue agréé. L'acuité de l'enjeu et l'importance des mesures à prendre pour éviter

l'impact sur cette réserve d'eau brute méritent d'être pleinement mises en exergue dans l'étude d'impact, en particulier quant aux moyens mis en œuvre pour circonscrire tout risque d'impact.

Précisément, la création de mares et les décaissements prévus pour la reconstitution des zones humides et des zones de compensation des zones inondables peuvent être considérés comme interdits selon une lecture stricte des termes de l'arrêté préfectoral instaurant et déclarant d'utilité publique les périmètres de protection de la fosse de Sorges. Lesdites mesures compensatoires ne doivent pas engendrer une dégradation de la qualité de l'eau de la fosse de Sorges.

La contradiction des enjeux à concilier est à considérer avec toute la précaution nécessaire. L'étude d'impact ne retranscrit pas suffisamment cet exercice d'articulation et d'arbitrage entre les enjeux en présence et les mesures envisagées.

Zones humides

1 ha de zones humides sera détruit par le projet sur les 16 ha recensés : deux mares de 0,43 ha et 0,61 ha d'habitats humides. Cet impact est dû à la réalisation de remblais complémentaires et au confortement par endroits du remblai existant de l'ancienne voie ferrée. Il est prévu en conséquence de compenser la destruction des deux mares d'une surface de 0,43 ha sur une surface équivalente, avec la création de quatre mares permanentes, dont le niveau d'eau fluctuera en fonction de la période de l'année :

- trois à l'ouest du remblai, de part et d'autre du fossé du Pré drapeau ;
- une au sud-est de la bretelle, entre l'A87 et le complexe de mares existantes.

Il est également prévu de restaurer des mares sur une superficie de 2,26 ha.

Aussi, les mesures proposées se présentent comme proportionnées aux enjeux de préservation des zones humides recensées.

Milieux naturels

Les résultats des inventaires de terrain sur les habitats naturels, la flore et la faune ont révélé que les mares détruites par le projet présentaient un enjeu fort de biodiversité. Cet enjeu réside en la présence d'amphibiens : grenouille agile, grenouille verte et pélodyte ponctué qui se reproduisent au sein de ces mares.

Certaines espèces faunistiques protégées et habitats d'intérêt communautaire sont identifiés sur le site d'étude et seront affectés par le projet. En dépit des mesures d'évitement et de réduction proposées, l'atteinte du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégées a nécessité une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de porter atteinte à leurs milieux particuliers en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Le CNPN a rendu un avis favorable le 22 juin 2016 sous réserve de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation décrites dans l'étude d'impact. Cette demande concerne les oiseaux, les amphibiens, les chiroptères et les reptiles protégés recensés sur le site.

Les mares 10, 11 et 12 conservées dans le secteur sud-est feront l'objet d'une restauration afin d'en augmenter l'attrait pour les amphibiens. La mare 10 accueille la grenouille agile. Aucun amphibien n'a été recensé dans les deux autres mares. La restauration consistera principalement en une réouverture de ces milieux et/ou un curage des points d'eau. Les mares à créer et à restaurer se situent sur des parcelles sous maîtrise foncière publique, propriété de la commune des Ponts-de-Cé. Un projet de conventionnement est en cours, sans davantage de précision dans l'étude d'impact.

Le projet prévoit l'aménagement d'un écran végétal de type haie bocagère de part et d'autre de la nouvelle bretelle. Cette haie d'une largeur de 3 m sera composée d'une dominance de frênes ainsi que d'essences présentes sur le talus du remblai initial : érable champêtre, chêne pédonculé, noisetier, aubépine... Une bande boisée sera également plantée en bordure est de la bretelle. Elle

sera composée d'espèces recensées sur le talus du remblai initial et sur les boisements longeant le fossé du Pré Drapeau. Ces aménagements contribueront à recréer l'axe de déplacement entre l'Authion et le secteur à fort enjeu écologique au sud-est. Concernant la bande boisée à l'est de la bretelle, l'objectif est de créer une zone tampon entre le talus de la voirie et les parcelles de cultures, et ainsi de reconstituer des habitats favorables et de nouveaux habitats potentiels (abri, zone d'alimentation...) pour les espèces.

Afin d'assurer le suivi et le contrôle des mesures mis en place par les entreprises sous l'autorité du maître d'ouvrage, la présence d'un écologue de chantier sera assurée. Un suivi de la recolonisation de la mare et de ses milieux attenants après les travaux sera réalisé dès la mise en service de la bretelle.

Le descriptif des mesures et la synthèse proposée à travers le tableau page 203 retranscrivent la cohérence de la gradation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, ainsi que des mesures d'accompagnement.

Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 fournie dans l'étude d'impact conclut à l'absence d'incidence vis-à-vis des habitats et espèces ayant conduit à la désignation des sites les plus proches. Cette conclusion paraît pertinente.

Paysages

Le projet se situe dans la plaine alluviale de la Loire et de l'Authion. Il va modifier le paysage du secteur puisque, par définition, l'infrastructure routière sera plus présente dans le paysage naturel. On soulignera notamment que le projet est localisé par endroits à plus de 10 m au-dessus de la topographie actuelle. Cette prise de hauteur engendre un impact visuel important, ouverte sur le paysage alentour, en particulier au niveau du franchissement de l'Authion. L'ouvrage représente potentiellement une coupure visuelle dans la perspective du canal. Aussi, la question de l'intégration du projet aux abords de l'Authion est prépondérante.

Afin de respecter au mieux cette fermeture visuelle du paysage, il est prévu le maintien - quand cela est possible - et la reconstitution des principaux écrans végétaux existants. La typologie végétale a été choisie de sorte à intégrer les différents ouvrages du projet sur le même principe de lisibilité globale. Il est notamment prévu la réalisation d'un écran végétal de part et d'autre de la bretelle d'autoroute. L'intégration du projet aux abords de l'Authion passera aussi par la création d'aménagements paysagers spécifiques au niveau des connexions de l'ouvrage d'art avec les rives. Les taillis seront replantés, notamment en bordure du chemin de halage.

Il faudra toutefois attendre le terme de la maturité des haies bocagères prévues le long de la bretelle pour un plein effet de fermeture visuelle depuis l'autoroute et la bretelle de sortie sur le grand paysage.

La perspective depuis le chemin de halage sud sera particulièrement impactée.

Le projet étant situé dans le périmètre du Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, une étude d'impact patrimoniale a été réalisée.

Bruit, nuisances, qualité de vie

Les habitations les plus proches se situent à 350 m de l'infrastructure, au lieu-dit les Grollets. Les principales thématiques pouvant générer des effets sur la santé sont le bruit et l'air. La pollution atmosphérique induite par le projet est présentée comme limitée.

L'analyse des nuisances sonores s'effectue sur la base d'une étude acoustique de l'échangeur de Moulin Marcille réalisée par Egis Environnement en 2011, liée à l'aménagement de la zone d'activités de Moulin Marcille 2. L'analyse des effets du projet sur la santé confirme l'absence de risque pour les populations en termes de bruits. La contribution sonore de la future bretelle de sortie de l'A87 sera masquée par le bruit de l'A87. Aucune protection acoustique complémentaire

à celles préconisées dans l'étude effectuée dans le cadre du projet d'élargissement de l'A87 à 2 fois 3 voies n'est envisagée.

5 - Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

Ce chapitre de l'étude d'impact met clairement l'accent sur la multiplication des projets sur le secteur : ZAC des Hauts de Loire, parc commercial Arena, zone d'activités des Sorges, aménagement du site des pépinières Lepage, usine des eaux de l'île au bourg et centrale solaire photovoltaïque. La carte fournie page 278 est parfaitement explicite. L'analyse des impacts cumulés est réalisée pour 4 des 6 projets. Alors que le descriptif de chacun desdits projets est conséquent, l'analyse en elle-même est très succincte. C'est avant tout l'ambition d'un développement stratégique, urbain et économique des Ponts-de-Cé qui est mise en exergue. La forte sensibilité environnementale et paysagère, ainsi que l'inondabilité du site d'implantation ne sont pas abordées dans l'analyse des effets cumulés. Celle-ci se contente de rappeler que pour chaque projet considéré séparément, des mesures de réduction d'impact ont été définies, sans apporter d'appréciation sur l'impact considéré globalement, au vu de la multiplication des projets sur le secteur. La thématique des zones humides tout particulièrement aurait mérité une approche fonctionnelle. De fait, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus n'est pas réalisée.

Conclusion

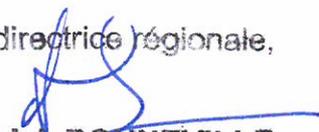
L'étude d'impact se présente globalement comme de bonne qualité, même si l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus nécessite d'être enrichie par une approche fonctionnelle, prenant la pleine ampleur des enjeux caractéristiques du secteur en question.

Pour autant, le projet vient s'implanter sur un territoire caractérisé par des enjeux environnementaux, paysagers et de santé humaine prégnants, dont l'état initial permet une bonne appréhension, sans toutefois aboutir dans l'exercice par une hiérarchisation des enjeux. L'analyse des impacts qui en découle est précise et détaillée. Lorsque l'évitement et la réduction des effets sur l'environnement n'ont pas été possibles, des mesures compensatoires pertinentes ont été définies. Toutefois, une analyse de l'interrelation des impacts entre eux aurait permis de mieux argumenter quant à la bonne articulation des différentes mesures de prise en compte des impacts. C'est le cas notamment de la contradiction potentielle entre l'enjeu prépondérant de protection de la ressource en eau potable et certaines des mesures compensatoires pour destruction de zones humides. Les arbitrages opérés appelaient une meilleure lisibilité dans l'étude d'impact.

Compte tenu de la sensibilité environnementale du site d'implantation du projet, le chapitre relatif à la justification des partis pris aurait gagné à être davantage étayé, à bon escient.

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

La directrice régionale,


Annick BONNEVILLE