



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 15 OCT. 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Aménagement d'une liaison routière entre Saint-Lambert-la-Potherie
et le giratoire de Troussebouc
Conseil général du Maine-et-Loire
Département du Maine-et-Loire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement d'une liaison routière entre Saint-Lambert-la-Potherie et le giratoire de Troussebouc et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Ce projet entre dans la catégorie des projets ayant fait l'objet d'une décision de réalisation d'étude d'impact, à l'issue d'un examen au cas par cas.

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni 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 un aménagement de la RD 105 entre Saint-Lambert-la-Potherie et le giratoire de Troussebouc. Ce dernier est situé à proximité de l'A11.

Les objectifs principaux assignés par le conseil général à cette opération visent à :

- faciliter l'accès à Saint-Lambert-la-Potherie à partir de la RD 963 / RD 523 ;
- connecter la commune au secteur stratégique du projet de territoire situé en partie Sud de la commune ;
- améliorer la desserte sud de Saint-Lambert-la-Potherie à partir du giratoire de Troussebouc ;
- rabattre sur cette nouvelle voie le trafic poids lourds actuellement généré par la zone d'activités située au sud de l'agglomération ;
- permettre les projets d'extension de la zone d'activités, sans induire de trafic lourd dans le centre de l'agglomération ;
- d'assurer une liaison deux roues sécurisée entre le centre de Saint-Lambert-la-Potherie et le giratoire de Troussebouc (surlargeurs cyclables sur le projet).

Ainsi, le projet comprend :

- le calibrage et le renforcement de la voie communale avec une chaussée bi-directionnelle de 6 m et deux surlargeurs cyclables de 1,5 m chacune (soit 9 m) ;
- la voie neuve de raccordement au giratoire de Troussebouc, au-sein du boisement humide.

La zone d'étude s'inscrit aux franges de l'agglomération angevine, dans un contexte rural alternant bocage, boisements et zones de cultures, à proximité immédiate de l'échangeur de Troussebouc et de l'autoroute A11.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet de liaison routière se situe dans une zone inventoriée au-titre du patrimoine naturel : la ZNIEFF de type II "Bocage mixte à Chêne tauzin et Chêne pédonculé à l'ouest d'Angers". Par ailleurs, le SCoT du Pays Loire Angers a identifié sur la zone d'étude des liaisons écologiques à conforter entre les boisements et le maillage bocager situé à l'ouest d'Angers : à savoir entre les noyaux de biodiversité remarquables correspondant à la ZNIEFF de type 1 "Bocages naturels et mares à l'ouest de Saint-Lambert-la-Potherie" et les noyaux de biodiversité complémentaires (ZNIEFF de type 2 citée ci-dessus). Le secteur de la zone d'étude est constitué, dans sa grande majorité, par un boisement et des prairies humides. L'ensemble du boisement humide contribue à la présence et au maintien d'espèces d'intérêt patrimonial dont certaines sont protégées (Amphibiens, Peucedan de France, Orchis grenouille, Cirse anglais).

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement les problématiques de prise en compte des milieux naturels, des espèces protégées, des zones humides, des enjeux paysagers, de consommation d'espace, ainsi que l'environnement humain (nuisances, accessibilité, déplacements, bruit...).

3 - Qualité du dossier

3.1 - Etat 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.

Les aires d'étude retenues permettent de dresser un état initial de l'environnement cohérent et adapté à l'analyse des impacts attendus par la réalisation du projet.

L'état initial permet d'appréhender le positionnement du projet au-regard du réseau hydrographique. Un inventaire spécifique (critères pédologiques) permettant d'identifier les zones humides au sein de l'aire d'étude rapproché a été réalisé. Ainsi, une zone humide d'une superficie totale de 9 ha est présente sur la zone d'étude. Sa localisation, son mode d'alimentation, son rôle et son fonctionnement sont décrits précisément.

Le volet faune-flore et habitats de l'étude d'impact est de qualité et permet de bien mettre en évidence les enjeux faunistiques et floristiques de la zone d'étude. Les inventaires réalisés sont en nombre satisfaisant et conduits à des périodes favorables à la recherche et l'identification des différents espèces. Il aurait été utile de préciser la méthode retenue pour identifier les habitats favorables aux coléoptères xylophages, permettant de conclure (en p50) à leur absence sur la zone d'étude.

Les protocoles présentés et mis en œuvre sont pertinents. La synthèse produite (argumentaire et cartographie) permet d'identifier et de hiérarchiser les enjeux et les impacts.

Les habitats naturels, les habitats et stations d'espèces protégées sont localisés et cartographiés de manière lisible. La superposition du tracé du projet aux différentes cartes de synthèse permet d'emblée d'avoir un aperçu des effets attendus sur les milieux. Chaque milieu en présence est précisément décrit, en y incluant les perspectives de leur évolution. Dès lors, l'état initial met en évidence la richesse floristique de la zone d'étude (présence d'espèces patrimoniales et protégées : Orchis grenouille, Peucedan de France), la richesse faunistique de par la diversité des amphibiens présents et se reproduisant sur l'aire d'étude (Grenouille agile, Triton palmé, Salamandre tachetée).

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 a fait l'objet d'un volet spécifique de l'étude d'impact, situé en annexe et permettant de conclure à l'absence justifiée d'incidences sur les espèces et habitats ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000 les plus proches.

L'étude d'impact comporte un volet paysager très succinct s'appuyant sur deux vues rapprochées du boisement prises depuis le giratoire de Trousebouc.

3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser

Au-delà du choix de la variante retenue (cf infra), l'étude expose les différents impacts temporaires et permanents attendus par la réalisation du projet, et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation envisagées.

Les impacts attendus sur la faune et la flore lors de la phase chantier sont bien appréhendés, les mesures envisagées de manière à réduire ces impacts (encadrement des travaux, périodes de réalisation) sont précisément décrites.

La variante retenue impacte des zones humides : des mesures compensatoires à leur destruction sont exposées.

L'étude d'impact démontre que le projet aura des impacts importants sur certains habitats et espèces protégés de faune et de flore. L'étude détaille les mesures d'évitement et de réduction qui pourront être mises en œuvre aux différents stades du projet. Par ailleurs, les mesures de gestion du site après travaux sont envisagées. L'étude précise que la maîtrise du foncier sera assurée par la commune (la pièce justificative, annoncée en p208, manque néanmoins au dossier).

Néanmoins, certaines espèces seront directement impactées parmi lesquelles le Peucedan de France, dont plus d'une centaine de pieds seront détruits le long de la voie communale n°6. Les mesures compensatoires proposées consistent à réaliser des semis et transplantation, sur la base d'un protocole détaillé. S'agissant de la prise en compte des amphibiens, les mares identifiées à l'ouest de la zone d'étude sont épargnées par le projet. Une évaluation du fonctionnement de la buse sous l'A11 pour la circulation des amphibiens aurait permis de vérifier si des travaux d'amélioration seraient nécessaires en compensation du fractionnement du bois. La réalisation du projet conduira par ailleurs à isoler une mare (lieu de reproduction de la salamandre tachetée) du reste du boisement. Trois passages à petite faune sont dès lors envisagés sur l'itinéraire. Il aurait été à ce stade nécessaire que l'étude d'impact précise si, compte tenu des mesures prises, le projet ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle.

Enfin, la gestion des déchets issus de la réalisation d'un projet routier, essentiellement caractérisée par la possible production d'une quantité importante de matériaux inertes, doit faire partie des sujets abordés au stade de l'étude d'impacts. Compte tenu de l'importance potentielle du gisement, il peut être judicieux de promouvoir la prévention au travers d'actions visant à valoriser les déchets issus de ces matériaux, de manière à éviter les effets indirects liés au traitement des déchets.

L'étude d'impact aurait dû comprendre un chapitre spécifique sur la gestion des déchets de chantiers incluant :

- une première estimation des volumes attendus,
- la liste des installations de traitement autorisées situées à proximité du projet,
- les pistes d'actions envisageables pour la gestion des surplus de terrassement.

Il est rappelé que la gestion des terres de déblais non réutilisées pour les aménagements du projet lui-même doit être prévue dans le cadre de cette étude. Les impacts des aménagements réalisés avec les déblais hors du site du projet ou ceux du/des stockages de ces terres en surplus constituent des impacts indirects du projet et, à ce titre, ils auraient dû être étudiés dans le cadre de la présente étude d'impact.

3.3 - Justification du projet – étendue des besoins

Le dossier d'étude d'impact situe la position stratégique de l'échangeur actuel de Troussebouc dans le projet de territoire, tel qu'affiché au SCoT d'Angers Loire Métropole, au-sein de la polarité constituée par les communes de Saint-Jean-de-Linières, Saint-Lambert-la-Potherie et Saint-Léger-des-Bois. Le projet est par ailleurs zoné en Nb au PLU Sud-Ouest de la communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole, qui autorise les affouillements et exhaussements du sols rendus nécessaires par les équipements publics d'infrastructures, sous réserve qu'ils soient compatibles avec l'environnement.

Le projet présenté a fait l'objet d'une analyse de variantes de tracés présentée dans l'étude d'impact. La comparaison des variantes sur les paramètres environnementaux fait l'objet d'une restitution synthétique. Dans la mesure où la variante retenue conduit à des impacts sur des stations d'espèces protégées et sur des zones humides, l'argumentation conduisant à retenir cette variante en regard de deux autres variantes de moindre impact environnemental (4 et 5) devrait être plus étayée. En particulier, l'étude précise que le rejet des variantes 4 et 5 tient au fait que celles-ci ne correspondent pas aux objectifs de création d'un axe principal dans le projet de territoire et qu'elles ne répondent pas aux objectifs de liaison douce à développer. Or, dans la mesure où elles permettent de rejoindre la RD 963 aboutissant au giratoire de Troussebouc desservant le sud de la polarité, cette desserte pourrait apparaître envisageable. De plus, l'itinéraire retenu (incluant les sur-largeurs cyclables) comporte des rayons de courbure importants et aboutit néanmoins sur un giratoire desservant l'échangeur autoroutier et la RD 523 (2x2 voies). Dès lors, des éléments complémentaires ayant trait au trafic ou à la sécurisation des deux itinéraires auraient pu être fournis. En effet, dans la mesure où le projet retenu impacte des stations d'espèces protégées et des zones humides, la justification de l'intérêt public majeur du projet et l'absence d'alternatives à la destruction des zones humides et des espèces protégées doivent être explicites.

Les arguments présents dans l'étude restent en l'état trop succincts pour justifier pleinement la variante retenue au-regard de la compatibilité avec la disposition 8B-2 du SDAGE Loire-Bretagne, de la réglementation au titre des espèces protégées. Par ailleurs, le dossier d'étude fait état d'inventaires réalisés à des périodes favorables à l'ouest de l'autoroute (tableau p41) et d'habitats favorables aux reptiles et amphibiens (p15), concernant directement les variantes 4 et 5. Il aurait été utile de faire figurer ces éléments (et plus largement les enjeux environnementaux) dans le tableau de synthèse d'analyse des variantes (p17). L'absence de ces éléments dans le tableau de synthèse ne permet pas d'assurer la comparaison explicite des différentes variantes sur ces champs environnementaux.

Néanmoins, la démarche exposée conduit à retenir parmi les variantes traversant le boisement, la variante évitant les zones de trop forte sensibilité environnementale au sein de cet espace boisé, en réduisant les effets de coupure ou morcellement du massif boisé.

Le tracé retenu est largement exposé. Dans la mesure où le projet de liaison routière est accompagné par la réalisation de sur-largeur cyclables, les emprises dévolues à la réalisation du projet, auraient pu être illustrées par des coupes et profils en travers, en particulier sur la voie communale n°6, secteur impactant les stations d'espèces protégées.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un résumé non technique complet et clair qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées.

3.5 - Analyse des méthodes

L'étude d'impact mentionne tout au long du document les protocoles et méthodes conduits pour réaliser l'état initial et appréhender les effets du projet.

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

La réalisation de la desserte routière entre Saint-Lambert-la-Potherie et le giratoire de Troussebouc prend place au sein de la ZNIEFF de type 2 "Bocage à chêne tauzin et chêne pédonculé à l'Ouest d'Angers". Par ailleurs, le tracé impacte directement une zone humide identifiée, ainsi que des stations d'espèces protégées (Peucédan de France). Le secteur a déjà fait l'objet de bouleversements importants suite à la réalisation du contournement nord d'Angers (A11), dans sa partie ouest.

Compte tenu des enjeux en présence, le respect de la séquence "éviter, réduire, compenser" permettant la prise en compte des enjeux environnementaux lors de la réalisation des projets est fondamental. Dans ce contexte, il apparaît que les arguments permettant de faire le choix de la variante retenue au regard des paramètres environnementaux mériteraient d'être plus étayés de manière à justifier de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE Loire-Bretagne (préservation des zones humides) et avec les enjeux de protection des espèces.

Dans ce contexte, le tracé retenu permet d'éviter au-sein du secteur d'étude les zones de plus fort enjeu (mares, stations d'Orchis grenouille) et de limiter les effets de coupure au-sein même de l'entité fonctionnelle du boisement de Troussebouc.

Néanmoins, il conduit à la destruction d'une centaine de pieds de Peucédan de France (espèces protégées) situés le long de la voie communale amenée à être élargie dans le cadre du projet. Le maître d'ouvrage envisage des mesures importantes de réduction d'impact et de compensation tant pour les zones humides identifiées que pour la prise en compte des espèces protégées. Celles-ci sont précisément détaillées. Dans la mesure où les stations actuelles de Peucédan sont localisées sur le talus de l'actuel voie communale, la possibilité d'expérimenter l'extraction de la couche superficielle du sol sur les dites stations avec un dépôt sur le nouveau talus aurait pu être étudiée. S'agissant des mesures de franchissement de la route par les amphibiens, l'étude précise le nombre de passages envisagés (3) accompagnés par un dispositif de clôtures permettant de guider les animaux vers les passages. Dans la mesure où trois passages sont seulement envisagés le long de l'ouvrage, un dispositif d'évitement de la route sur toute la longueur de l'ouvrage aurait dû s'envisager. Enfin, outre le tracé retenu qui limite les effets de coupure, le projet prévoit le maintien et la création de haies dans le cadre du plan de gestion. Une recherche de compensation sur le secteur ouvert au nord du boisement (entre la VC6 et l'autoroute) aurait pu s'envisager.

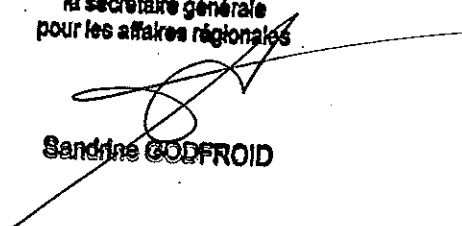
Les mesures envisagées visent également à assurer la gestion future du site, avec pour objectifs de conserver les fonctionnalités de la zone humide, et de restaurer des anciennes prairies humides actuellement embroussaillées, de maintenir des habitats favorables aux reptiles. Si le principe de leur réalisation apparaît acceptable compte tenu des enjeux en présence (sous réserve de leur validation scientifique dans le cadre d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées à venir), leur effectivité dans leur mise en œuvre devra être réelle avant la réalisation des travaux, en s'assurant de la gestion future du site à long terme. Sur ce point, les durées de 6 ans affichées dans l'étude d'impact semblent insuffisantes pour permettre d'assurer la pérennité des mesures envisagées. Par ailleurs, l'intégralité de ces propositions et recommandations devront se traduire par des engagements du maître d'ouvrage et de la collectivité en charge de la gestion future du site.

5 – Conclusion

Le projet de liaison routière entre Saint-Lambert-la-Potherie et le giratoire de Troussebouc, vise à optimiser le fonctionnement de la polarité constituée par les communes de Saint-Lambert-la-Potherie, Saint-Jean-de-Linières, Saint-Léger-des-Bois. Le tracé retenu prend place au sein d'un secteur de fort enjeu environnemental (secteur inventorié au titre du patrimoine naturel, présence d'espèces protégées, présence de zones humides). Compte tenu des impacts attendus, la justification de la variante retenue au regard de l'intérêt public du projet et de l'absence de solutions alternatives mériterait d'être complétée.

Néanmoins, en s'appuyant sur une étude d'impact de qualité sur les milieux naturels, le maître d'ouvrage a pris la mesure des enjeux de préservation des fonctionnalités écologiques du secteur, en proposant des mesures adaptées assorties de recommandations de gestion future du site, à préciser et finaliser pour certaines d'entre elles dans le cadre de la demande de dérogation au titre des espèces protégées, et qui mériteront d'être effectives avant toute réalisation de travaux.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire,
et par délégation,
la secrétaire générale
pour les affaires régionales


Sandrine GODFROID