



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

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 **27 AOUT 2014**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
Contournement de Cossé-le-Vivien – RD 771**

**Conseil général 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 contournement de Cossé-le-Vivien en Mayenne 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 contournement de Cossé-le-Vivien par la RD 771, sur le territoire des communes de Cossé-le-Vivien et Astillé, 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 réaliser une voie nouvelle de contournement de la RD 771 à l'ouest du bourg de Cossé-le-Vivien (axe Laval-Craon), sur une longueur de 5,1 km, ainsi qu'un barreau complémentaire de 1,1 km entre la RD 771 au nord du bourg et la RD 4 à l'est du bourg (direction de Château-Gontier).

Il doit contribuer d'une part à soulager le centre de Cossé-le-Vivien d'un important trafic de transit, notamment de poids lourds, et à améliorer ainsi la sécurité des usagers et le cadre de vie des riverains, et d'autre part à faciliter les échanges entre le département de la Mayenne et la façade atlantique sur l'itinéraire interrégional que constitue la RD 771, classée route à grande circulation.

Le contournement ouest « RD 771 – RD 771 » se raccorde aux voies existantes par quatre giratoires : le premier au sud du bourg au niveau de la RD 153 (route de Ballots), le deuxième à l'ouest au niveau de la RD 4 (route de Méral), le troisième au nord au niveau de la RD 124 (route de Loiron), et le quatrième au nord-est du bourg au niveau de la RD 103 (route d'Astillé). Il prévoit la création d'un ouvrage de franchissement de type viaduc (50 m de long) sur la vallée du ruisseau de Cossé, dans sa partie aval. Son profil type sera celui d'une chaussée bidirectionnelle de 7 m, avec toutefois une section à 2X2 voies entre les échangeurs avec la RD 4 et la RD 124.

Le barreau complémentaire RD 771 – RD 4 se raccorde avec deux carrefours en T, sur la RD 771 au nord-est de la partie urbanisée de Cossé-le-Vivien, à près de 600 m du raccordement du contournement ouest « RD 771 – RD 771 », et sur la RD 4 à l'est du bourg. Il sera constitué d'une chaussée bidirectionnelle de 7 m. Il prévoit un deuxième ouvrage pour le franchissement du ruisseau de Cossé, dans sa partie amont.

Les voies communales interceptées par le projet seront rétablies, à l'exception de celle desservant la Primaudière et le Lévaré Fléchard, qui sera rabattue sur la RD 4.

Au nord du contournement, les RD 120 et 251 seront rabattues vers la RD 124, qui concentrera pour l'ensemble un accès direct au contournement (les sections sud des deux départementales rabattues seront mises en impasse).

Une voie douce sera aménagée le long du contournement ouest « RD 771 – RD 771 », sur son flanc est, sauf pour une partie sur laquelle un chemin pédestre existant sera utilisé dans sa continuité avec le projet. Le barreau complémentaire RD 771 – RD 4 jouxte la voie verte départementale qui longe la commune par l'est.

## **2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet de contournement de Cossé-le-Vivien prévoit deux ouvrages de franchissement du ruisseau de Cossé, sur des secteurs sensibles au titre des zones humides, et, pour le franchissement amont, au titre des inondations.

Le tracé du projet de contournement traverse des secteurs d'habitats faunistiques abritant une biodiversité ordinaire intéressante.

Ainsi les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent prioritairement la préservation des propriétés des cours d'eau et des zones humides, la préservation des milieux naturels et espèces présentes, et l'environnement humain (paysage, bruit, en particulier).

## **3 - Qualité du dossier**

### **3.1- 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.

Sur l'ensemble des thématiques, l'état initial présente le résultat de la collecte des informations et des investigations de terrain réalisées d'abord à l'échelle de l'aire d'étude entre juillet 2010 et juillet 2011, puis mises à jour et approfondies entre octobre 2012 et avril 2013 au droit du tracé retenu. Cette période d'investigations complémentaires n'est toutefois pas la plus propice pour l'identification d'une grande part des habitats naturels et des espèces floristiques et faunistiques.

L'état initial décrit le contexte géologique, topographique et le réseau hydrographique du secteur, essentiellement concerné par des ruisseaux affluents de la rivière Oudon, dont en particulier le ruisseau de Cossé, que le projet doit franchir à deux reprises.

Il signale, aux abords du franchissement amont par le barreau routier RD 771 – RD 4, la réalisation d'un programme de restauration du ruisseau de Cossé, visant notamment à lui créer un nouveau lit dans sa traversée d'une zone humide ayant vocation à constituer un espace public pédagogique et de loisirs au sein d'un espace naturel sauvegardé.

Il localise l'aire de captage d'eau potable de la Haie-les-Friches (quatre forages) et ses périmètres de protection, dans le quart sud-ouest du territoire communal. Plusieurs puits privés et de forages à usage agricole sont également signalés dans le périmètre d'étude.

L'état initial identifie, et localise sur deux cartes distinctes, les sites d'intérêt communautaire les plus proches, situés à plus de 30 km de l'aire d'étude, et les zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), situées entre 5 et 10 km de la zone d'étude (ZNIEFF de type I Etang de la Guéhardière, ZNIEFF de type II Etang de Montjean, ZNIEFF de type II Vallée du Vicoin à l'aval de Nuillé-sur-Vicoin).

L'état initial présente, sous forme cartographique illustrée de clichés photographiques, la localisation des divers types d'habitats naturels, et des tableaux listant les espèces végétales inventoriées dans chacun d'eux.

D'un point de vue floristique, aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur le site du projet, essentiellement marqué par la présence d'espaces agricoles et bocagers.

Les investigations de terrain sur les habitats naturels ont permis de repérer des haies et alignements d'arbres, des mares et plan d'eau, et des boisements qui contribuent à la biodiversité au sein de l'espace d'étude, et qu'il est souhaitable de conserver. La carte de synthèse « occupation du sol » (page 53 de l'étude d'impact), qui vise notamment à identifier les arbres remarquables et hiérarchiser les haies du secteur d'étude au regard de leur intérêt environnemental, est cependant présentée à une échelle trop réduite pour la densité des informations dont elle propose la lecture.

L'inventaire faunistique réalisé sur l'aire d'étude est présenté par groupe d'espèces, sous forme cartographique accompagnée de tableaux listant les espèces et indiquant leur statut de protection. Si le site est essentiellement fréquenté par des espèces animales communes à très communes, l'inventaire relève toutefois la présence de certaines espèces protégées au titre de la directive « habitat » (le lézard des murailles, la grenouille agile, la rainette verte, le triton crêté, le triton marbré, le lucane cerf-volant), ainsi que plusieurs espèces sous statut de protection nationale.

Au titre de la trame verte et bleue (TVB), une cartographie des « réservoirs de biodiversité et connexions » est présentée page 68 de l'étude d'impact. Les relations entre ce document et d'une part l'étude TVB du SCoT du Pays de Craon à laquelle il est fait référence, d'autre part les investigations propres conduites sur le projet routier, en particulier au titre des structures bocagères ou des zones humides, auraient gagné à être mieux explicitées.

Sur ce dernier point, des investigations de terrain menées en février et mars 2013 au niveau du tracé retenu, par sondage pédologique et analyse de la fonctionnalité des zones humides, ont permis de retenir trois secteurs sensibles : le secteur de Sublay à l'est de la commune, ceux de la Gauleyère et Melleray à l'ouest.

L'état initial identifie les sensibilités paysagères de la zone d'étude, en fournissant notamment de nombreuses vues et cartographies représentatives des diverses ambiances rencontrées sur le site. Au sein d'un territoire caractérisé par un secteur bocager au sud et à l'ouest de la commune, un secteur de plaine ouvert au nord, et un secteur de vallée en contexte semi-urbain à l'est, elles illustrent plus particulièrement les perceptions au droit de la vallée de l'Oudon, de la vallée du ruisseau de Cossé, à proximité de bâti remarquable (manoir de l'Epinay, château de Sublay, musée Tatin), et le long de la voie verte départementale.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une campagne de mesure de l'environnement sonore ambiant en 22 points de la zone d'étude, notamment au droit de plusieurs secteurs habités. Elle conclut à une ambiance sonore de la zone d'étude modérée, tant en période diurne que nocturne.

Enfin, il apparaît que sur les 3000 ha de la zone d'étude, plus de 2600 ha de surface agricole sont répartis sur une cinquantaine d'exploitations. Il s'agit essentiellement d'exploitations performantes et pérennes, de structures en majorité bien regroupées, dont les activités dominantes sont la production de lait et la culture céréalière, mais également l'élevage, principalement bovin ou équin.

### **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, lorsqu'aucune solution d'évitement n'a pu être trouvée, l'exposé des mesures de réduction, le cas échéant de compensation prévues.

En termes d'équilibre entre déblais et remblais, le projet présente un bilan estimé excédentaire en matériaux pour un volume de l'ordre de 190 000 m<sup>3</sup>. Le dossier indique sommairement les solutions prévues de réutilisation, valorisation, mise en dépôt, des volumes excédentaires de matériaux. Les impacts de ces différentes solutions constituent des effets indirects du projet routier : ils devraient être intégrés au stade de la présente étude.

L'analyse des interférences du projet avec le réseau hydrographique a conduit le maître d'ouvrage à proposer des rétablissements hydrauliques avec ouvrage d'écrêtement pour cinq fossés qui présentent aujourd'hui des débits très faibles, ainsi que pour le ruisseau de Cossé en amont du bourg (RD771 – RD 4), dans une zone présentant un risque d'inondation. Ces ouvrages géreront ainsi les eaux de la plate-forme routière et celles en provenance des bassins versants dont les débits de ruissellement seraient modifiés par le projet. Compte tenu des caractéristiques du milieu récepteur et dans la mesure où le projet n'augmentera pas les débits de ruissellement des bassins versants concernés, l'étude précise que les autres rétablissements hydrauliques s'opéreront en rejet direct, l'un pour le ruisseau de Cossé en aval du bourg (contournement ouest de la RD 771) et deux autres vers la rivière Oudon. Ces trois rejets disposeront toutefois de bassins de confinements permettant de contenir une éventuelle pollution accidentelle. Les principes de base des ouvrages sont exposés, avec leurs emplacements et dimensionnements. L'étude indique par ailleurs qu'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera produit le moment venu.

Les mesures pour éviter les pollutions chroniques, accidentelles, saisonnières, en fonctionnement et en phase chantier, susceptibles de toucher la qualité des eaux par impact du rejet des eaux de la plate-forme routière, sont également présentées. Il s'agit notamment de dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales, de bassins d'écroulement et/ou de confinement permettant le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle, et de la pollution chronique par décantation et par rétention des flottants.

Le projet prévoit le franchissement du ruisseau de Cossé à deux reprises :

- en aval, au niveau du contournement ouest de la RD 771 au lieu-dit Melleray, par la création d'un viaduc permettant de franchir à la fois le lit du ruisseau et une zone humide à sa proximité,
- en amont, au niveau du barreau RD 771 – RD 4, en prolongeant un ouvrage de franchissement du ruisseau déjà existant, sous la voie verte départementale.

L'étude indique que le dimensionnement de ces ouvrages de rétablissement n'aura pas d'incidence significative sur les conditions d'écoulement du ruisseau de Cossé.

Pour la phase de travaux, elle indique également que la réalisation du prolongement de l'ouvrage de franchissement du ruisseau sous la voie verte nécessitera la mise en place d'une dérivation provisoire du cours d'eau avec pompage (batardeau, pompage et restitution des eaux en aval), sur une durée estimée de quelques mois.

L'ensemble de ces aspects sera également traité dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau déjà évoqué.

Au titre des eaux souterraines, l'impact du projet sur des écoulements dans les nappes est jugé peu significatif compte tenu de la profondeur de l'aquifère et des profondeurs maximales des secteurs en déblais. Un suivi piézométrique sera toutefois réalisé sur un an, afin de confirmer cette absence d'impact, et des dispositions de mise en place de masques drainants seront prises en cas de présence d'écoulements à faible profondeur.

Trois puits privés ont été recensés à proximité des emprises du projet et à l'aval de la route, au lieu-dit la Besnardière. L'impact sur ces ouvrages est toutefois jugé limité, du fait de la profondeur de l'aquifère exploité, et du décaissement faible occasionné par l'infrastructure à ce niveau.

L'impact sur le captage public d'alimentation en eau potable de la Haie-les-Friches est considéré comme nul, le projet se situant en dehors des périmètres de protection.

Le projet se situe à l'écart des sites Natura 2000 les plus proches (près de 30 km). L'étude comporte une analyse de ses incidences sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire. Elle conduit à constater qu'aucun milieu d'intérêt communautaire n'est présent dans l'emprise du tracé retenu, et qu'aucun impact direct n'est à attendre sur les espèces d'intérêt communautaire inféodées à ces milieux.

Par ailleurs, l'étude indique que le projet produira des impacts directs par la destruction de 1,1 km de haies (dont 81 m de haies de bonne qualité et 385 m de qualité moyenne), et 3690 m<sup>2</sup> de zones humides fonctionnelles. Les mesures visant à compenser de manière effective ces disparitions de milieux naturels, favorables par ailleurs à certaines espèces animales, sont présentées. Leur analyse est développée au chapitre 4 du présent avis.

S'agissant de la faune, un tableau synthétise pour chaque groupe zoologique les espèces concernées et leurs habitats, et les mesures de réduction prévues (page 321). Il est conclu qu'au vue de l'absence d'impact résiduel sur les espèces protégées, il n'apparaît pas nécessaire de constituer de demande de dérogation de destruction ou de déplacement d'espèces protégées auprès des instances désignées par la réglementation.

Enfin, le dossier prévoit des modalités de suivi des zones humides et des aménagements proposés pour la faune par un ingénieur écologue : relevés phytologiques sur les zones humides qui font l'objet d'une restauration, réalisation de suivis sur les groupes d'amphibiens, d'insectes xylophages, de chiroptères, d'oiseaux et de reptiles, au niveau des points d'observation et d'écoute référencés, et au sein des haies préservées et replantées, contrôles des dispositifs anti-franchissement en périodes de migrations prénuptiales et postnuptiales.

Les effets du projet en termes de nuisances sonores sont appréhendés. Au vu des projections, le dossier identifie deux habitations le long du tracé ouest pour lesquelles des réductions de bruit sont à prévoir. Des dispositifs de protection de type merlon simple et merlon avec écran sont proposés, et leur insertion paysagère prévue. De plus, des mesures de pression acoustique seront réalisées in situ, afin de contrôler l'ambiance sonore aux abords du projet, à sa mise en service puis cinq ans après.

Sur le plan paysager, l'étude décrit les principales modifications de perception engendrées par le projet, et présente ensuite, par séquence, à l'aide de cartographies et de schémas de principes d'aménagement, les mesures d'atténuation de ces effets, qui portent essentiellement sur des merlons paysagers, plantations, écrans bocagers.

Pour le volet relatif à l'agriculture, le projet devrait induire la consommation de 26,22 ha de terres, essentiellement des parcelles de cultures, dont un peu plus de 22 ha sous les emprises, et un peu moins de 4 ha en enclaves. 18 exploitations seraient directement touchées, essentiellement à l'ouest et au nord du projet, le tracé du barreau est passant à proximité des zones urbanisées de Cossé-le-Vivien. Un tableau des surfaces impactées par exploitation est proposé (page 344). L'étude analyse également la situation de 8 exploitations dont la structure pourrait être plus particulièrement perturbée. Elle précise toutefois que l'impact réel de ces perturbations (allongement de parcours, création de délaissés, ...) ne pourra être évalué qu'au terme de la procédure d'aménagement foncier mise en œuvre dans le cadre de la déclaration d'utilité publique.

Un tableau de synthèse par thèmes des effets du projet et des mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser est proposé (pages 367 à 369 de l'étude d'impact), et une carte de synthèse permet de les localiser sur le terrain (pages 370-371). L'estimation des dépenses en faveur de l'environnement et de la santé est présenté dans un tableau (page 389).

### **3.3- Justification du projet**

L'étude d'impact décrit la desserte routière de Cossé-le-Vivien, structurée essentiellement autour de 3 routes départementales : la RD 771 en axe sud - nord est (Craon - Laval), la RD 4 en axe est - ouest (Château-Gontier - La Guerche de Bretagne), et la RD 124 qui relie le bourg au nord avec l'autoroute A 81 (Le Mans - Rennes).

La RD 771 constitue un axe de liaison interdépartemental et a été inscrite comme liaison stratégique au Schéma Régional des Infrastructures de Transport. Elle a vocation dans ce cadre à participer à la desserte des grands équipements, à la cohésion et au désenclavement du territoire régional entre Laval et Nantes - Saint Nazaire.

Elle traverse le bourg de Cossé-le-Vivien selon un plan de circulation en sens unique, et ses caractéristiques sont décrites comme peu adaptées au trafic qu'elle supporte aujourd'hui. Plus de 7000 veh/j ont été mesurés aux entrées nord et sud du bourg sur la RD 771, dont des flux de transit de 4300 veh/j, parmi lesquels un peu plus de 450 poids lourds.

La justification de réaliser le projet repose sur l'exposé des objectifs affichés par le maître d'ouvrage dans le dossier :

- mieux relier le département de la Mayenne à la façade atlantique et à ses équipements,
- soulager le centre de Cossé-le-Vivien du trafic de transit, en particulier lié à la RD 771, du trafic des poids lourds et des convois exceptionnels,
- améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers, le cadre de vie des riverains, et rendre possible d'éventuels projets de requalification de retraitement urbain ou d'embellissement du centre-ville de Cossé-le-Vivien.

Par ailleurs, le dossier justifie le prolongement du contournement de la RD 771 jusqu'à la RD 4, afin de relier les cinq départementales structurantes se croisant à Cossé-le-Vivien et de mieux répondre ainsi aux objectifs de réduction du trafic, en particulier poids lourds, dans la traverse de la commune.

Les trafics attendus sur le contournement ouest « RD 771 – RD 771 » sont estimés entre 5000 et 7000 veh/jour, dont 700 poids lourds, à son ouverture (2021), et à l'horizon 2041 entre 6200 et 7100 veh/jour, dont 900 à 1000 poids lourds. Sur le barreau complémentaire RD 771 – RD 4, ces trafics atteindraient 700 veh/jour dont 200 poids lourds à son ouverture, et 800 veh/jour dont 250 poids lourds à l'horizon 2041.

L'analyse multicritères a d'abord été conduite par la sélection de trois options de contournement ouest « RD 771 – RD 771 » parmi huit variantes étudiées, puis l'examen complémentaire de leurs combinaisons avec quatre options de barreau RD 771 – RD 4.

La combinaison retenue est celle d'un contournement ouest avec un barreau complémentaire est. Selon l'analyse multicritère, elle engendre un moindre impact sur l'agriculture et le milieu naturel, compte parmi les variantes qui capteraient le plus de trafic de transit, et permettraient de mieux desservir les zones d'activités et de développement économique. Elle présenterait en contrepartie un impact un peu plus fort sur le cadre de vie aux abords du tracé.

Le choix de positionner un tronçon dimensionné à 2X2 voies sur le contournement ouest, entre les échangeurs avec la RD 4 et la RD 124, aurait demandé à être mieux justifié, notamment au regard des trafics projetés et des emprises supplémentaires induites sur le terrain.

### **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.

### **3.5 - Analyse des méthodes**

Le dossier d'étude d'impact comporte la liste de ses auteurs par domaine de compétence, et 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.

##### **4.1 – Milieux naturels et zones humides**

Le linéaire de haies bocagères qui devraient être détruites par le tracé routier est estimé à près de 1,1 km sur 19 tronçons différents (81 m de haies de bonne qualité, 385 m de haies de qualité moyenne et 640 m de haies de faible qualité). Le dossier souligne également les fonctionnalités écologiques des haies impactées : corridors, zones de refuge des chiroptères, des reptiles, zones de refuge et de nidification des espèces aviaires. Toutefois, le dossier ne permet pas de qualifier plus précisément les haies impactées au regard de ces enjeux.

Le projet prévoit des plantations et le renforcement de haies existantes sur un linéaire de 3 km en mesure compensatoire. Les secteurs replantés sont représentés sur les cartes figurant pages 324 à 334 de l'étude d'impact. Il n'est cependant pas possible d'y identifier clairement les linéaires plantés et les linéaires renforcés, ni d'apprécier dans quelle mesure est ainsi assurée la remise en état des continuités écologiques.

Au titre des effets sur la faune, l'étude indique qu'aucune trace d'activité ancienne ou récente de coléoptères xylophages n'a été observée dans les arbres touchés par le projet, mais qu'à sa proximité, neuf arbres remarquables favorables à ces insectes ont été identifiés comme devant faire l'objet de mesures de préservation, notamment durant la phase travaux. La carte page 313, représentant les habitats préférentiels du lucane-cerf volant au droit du tracé, n'est pas assez précise pour identifier clairement les arbres à préserver, et les mesures prises pour leur préservation devraient être définies.

L'étude indique que, sur un total de 16 880 m<sup>2</sup> de zones humides fonctionnelles comprises dans l'emprise du projet, 3690 m<sup>2</sup> seraient impactés, sur trois secteurs :

- à proximité du lieu-dit Melleray, le franchissement du ruisseau de Cossé par un ouvrage de type viaduc nécessiterait un remblaiement sur 2776 m<sup>2</sup> de zone humide,
- sur le secteur La Touche Baron – La Morinière – La Gauleyère, le passage de la voie routière en remblai se réaliserait dans une prairie pâturée humide, qui serait alors impactée sur 374 m<sup>2</sup>,
- pour le barreau routier RD 771 – RD 4, dans le secteur La Motte, le passage du ruisseau de Cossé en prolongeant l'ouvrage existant sous la voie verte impacterait 540 m<sup>2</sup> de zone humide.

En conformité avec les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne, le dossier propose la recréation de zones humides, équivalentes sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, à hauteur de 100 % de la surface perdue dans le même bassin versant. Ces zones humides, créées à titre compensatoire pour une surface minimale de 0,4 ha, se situeraient sur deux secteurs : le site des Rues et le site de la Touche Baron. Le dossier indique que l'ensemble de ces mesures sera précisé dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. L'évaluation du score fonctionnel des zones humides impactées et de celui des sites compensatoires devrait être proposée à ce stade de l'étude, afin de garantir une compensation effective des impacts sur les zones humides. De plus, les garanties de pérennité de ces sites compensatoires devraient être abordées.

##### **4.2 – Franchissement amont du ruisseau de Cossé**

Le franchissement amont du ruisseau de Cossé par le barreau RD 771 – RD 4 est prévu en prolongeant l'ouvrage existant sous la voie verte.

D'un point de vue hydraulique, l'étude précise que le dimensionnement de l'ouvrage n'aura pas d'incidence significative sur les conditions d'écoulement du ruisseau, ni sur les enjeux identifiés en amont de l'ouvrage, que sont d'une part une zone constituée de champs, parfois inondée par les crues du ruisseau, et d'autre part la présence d'habitations situées à 500 m, au lieu-dit La Motte. Le dossier au titre de la loi sur l'eau devra permettre de s'en assurer.

Au titre des impacts cumulés, le dossier souligne la réalisation d'un programme de restauration du ruisseau de Cossé. Il s'agit notamment de travaux de restauration du lit mineur et de création d'un nouveau lit sinueux du ruisseau en reconnexion de la zone humide de l'ancienne peupleraie, située à l'aval immédiat de l'ouvrage de franchissement sous la voie verte. Cette zone humide, qui tient un rôle de refuge pour la biodiversité et de zone d'expansion de crue, a vocation à constituer un espace public pédagogique et de loisirs dans un espace naturel sauvegardé.

Compte tenu de ces travaux de restauration d'une part, et d'autre part des caractéristiques des crues du ruisseau de Cossé en amont et en aval de l'ouvrage de franchissement de la voie verte, amené à être modifié par le projet, il conviendrait que l'étude apporte à ce stade des éléments plus précis de mesure des possibles impacts cumulés, en particulier sur la pérennité de la zone humide et de ses propriétés hydrauliques, épuratrices et biologiques.

Cette analyse mériterait également d'être développée pour la phase travaux, dans la mesure où la réalisation du prolongement de l'ouvrage sous la voie verte nécessitera la mise en place d'une dérivation provisoire du cours d'eau avec pompage, sur une durée estimée de quelques mois.

#### **4.3 – Dimensions paysagères du projet**

L'étude a proposé des aménagements de type merlons et plantations pour plusieurs des secteurs dont elle a souligné la sensibilité paysagère ; elle aurait gagné, à ce même titre, à préciser quelles réponses pourraient être apportées pour le passage à l'aplomb de la vallée de l'Oudon, ainsi que pour les franchissements du ruisseau de Cossé.

Le viaduc d'une longueur de 50 m, pour le franchissement aval du ruisseau, appellera notamment un traitement paysager de qualité.

De manière plus générale, au-delà des profils type présentés dans le dossier, le développement d'une réflexion approfondie sur le parti d'aménagement du profil en travers, le traitement et l'entretien des pentes, la gestion des haies, l'entretien des abords, ainsi que le traitement et la gestion des délaissés selon leur affectation, serait de nature à mieux garantir la qualité de l'insertion du projet dans son environnement naturel et humain.

#### **4.4 – Bruit, qualité de vie**

Au titre des nuisances sonores, au-delà des protections phoniques qui seront implantées pour deux habitations situées au lieu-dit « la Besnardière » et au lieu-dit « le Moulin à Vent », l'étude prévoit la réalisation de mesures de pression acoustique in situ, afin de contrôler l'ambiance sonore aux abords du projet, à sa mise en service puis cinq ans après. Il conviendra d'être vigilant sur la qualité de ces mesures et de leur prise en compte, dans la mesure où les maisons riveraines du projet sont situées dans des secteurs où le niveau sonore est aujourd'hui faible, en particulier la nuit. Au-delà du strict respect de la réglementation en la matière, la préservation de cette ambiance sonore aurait pu motiver la mise en place de mesures particulières de protection.

## **5 – Conclusion**

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

Globalement, l'état initial a été traité avec clarté, les principaux enjeux environnementaux ont été correctement appréhendés et analysés de manière proportionnée.

La définition des impacts attendus est, dans l'ensemble, satisfaisante. Elle aurait toutefois pu être plus précise s'agissant en particulier des milieux naturels, des zones humides, ainsi que des impacts cumulés avec le franchissement amont du ruisseau de Cossé, ce qui aurait contribué à mieux appréhender le caractère effectif des mesures compensatoires proposées.

Enfin, l'insertion paysagère du projet doit constituer une attention particulière du maître d'ouvrage dans la suite des études.

**Pour le Préfet et par délégation,**

Le directeur régional  
  
Hubert FERRY-WILCZEK