



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 JAN. 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Aménagement de la liaison RD753 – RD763
sur les communes de Saint Hilaire-de-Loulay et La Guyonnière

Conseil départemental de la Vendée

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 d'aménagement de la liaison RD753 – RD763 sur les communes de Saint Hilaire-de-Loulay et La Guyonnière en Vendée 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 5 octobre 2012 soumettant ce projet à l'obligation de produire une étude d'impact après un examen au cas par cas.

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 un barreau de liaison au nord est de Montaigu entre deux axes routiers, la RD 753 et la RD 763, qui pénètrent l'agglomération par le Nord-est pour la première, en provenance de Clisson (Loire-Atlantique), et par l'est pour la seconde, en provenance de Cholet (Maine-et-Loire).

Cette liaison d'une longueur de 1,1 km s'inscrit dans la continuité du contournement sud de Montaigu engagé antérieurement et mis en service par tranches successives entre 2006 et 2008.

Ce projet doit contribuer à soulager le réseau routier du centre de Montaigu d'une part importante du trafic de transit est-ouest qui subsiste - malgré les premières tranches d'aménagement mises en service - notamment de poids lourds. Il vise ainsi à améliorer les conditions d'écoulement de ce trafic de transit, tout en assurant la desserte des pôles d'intérêts et en préservant le cadre de vie des riverains.

Le projet de liaison RD753-RD763 se raccorde au réseau routier actuel en ses deux extrémités par des carrefours giratoires : le premier au sud sur la RD 763, déjà existant a été réalisé dans le cadre d'une section reliant la RD 23 et la RD 753 mise en service en 2008, le deuxième, à réaliser dans le cadre de la présente opération, situé sur la RD 763, permettra également au nord le raccordement d'une quatrième branche pour la desserte du pôle tertiaire du quartier de la Gare (6,9 ha dédiés à de l'activité tertiaire, avec notamment l'accueil d'un nouveau collège).

La voie communale n°269 interceptée par le projet verra son tracé rectifié pour permettre l'aménagement d'un carrefour d'échange plan en croix, ceci notamment pour maintenir la desserte des secteurs de "Malifeu" et du "Château-de-Bois-Corbeau".

Il est prévu le rétablissement de la desserte du secteur de la Grande Barillère par réalisation d'un tronçon parallèle au projet et connecté à la VC n°269, ainsi que la création d'un ouvrage d'art de rétablissement agricole (boviduc) et hydraulique (OH1) ainsi qu'un second ouvrage hydraulique (OH2) de dimensionnement plus modeste. Le profil en travers type sera celui d'une chaussée bidirectionnelle de 7 m, avec des accotements de 2m.

Par ailleurs, une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50m de large longera le flanc ouest du projet sur tout son linéaire.

2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet d'aménagement de la liaison RD753 – RD763 sur les communes de Saint-Hilaire-de-Loulay et La Guyonnière intersecte un secteur sensible de zone humide et un réseau de haies constitutives d'un maillage bocager relictuel à cet endroit. Il s'inscrit dans un environnement encore rural et préservé. On relève la présence d'une habitation dans l'aire d'étude.

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent prioritairement la préservation des zones humides, la préservation des milieux naturels et espèces présentes, du paysage et de l'environnement humain (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.

L'ensemble des thématiques classiquement analysées pour mener une étude d'impact relative à un projet d'infrastructure routière est abordé. Selon les items, le dossier présente un état initial basé sur des informations collectées, parfois complétées 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. Seul un siège d'exploitation et son habitation sont présents dans l'aire d'étude (secteur Le Grand Pâtis). Toutefois, la frange urbaine, avec les premiers quartiers d'habitations ou zones d'activités et commerciales, est voisine de cette aire d'étude.

Cette dernière est concernée par deux bassins versants naturels : celui du ruisseau du Gournet et celui du ruisseau l'Asson. Toutefois, aucun cours d'eau n'est présent dans cette aire d'étude, l'ensemble des écoulements de ce secteur essentiellement agricole est assuré par le biais d'un réseau de fossé le plus souvent associé à des voies et chemins. Il faut noter à l'ouest de la zone d'étude deux mares et un étang reliés par un fossé agricole. Cet étang, qui est en réalité une retenue d'eau pluviale aménagée avec une digue de sur-verse, est destiné à préserver des inondations les parties urbanisées de Montaigu. Sa capacité de stockage a été étendue en 2011 pour permettre également l'arrosage des pelouses du complexe sportif à proximité.

Ce fossé et ce réseau de mares connectés s'inscrivent au sein d'une prairie humide : le dossier a permis de préciser le contour et la nature de ces zones humides (cf pages 90 et 96) à partir de sondages .

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 que les sites d'intérêt communautaire les plus proches (Natura 2000) sont situés à plus de 20 km, qu'aucune zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) n'est directement concernée par la zone d'étude. La plus proche - la ZNIEFF de type 1 zone à chiroptères du bourg de Montaigu (comprenant 2 ponts, un souterrain et une ancienne pièce du château où sont présentes des colonies de chauves souris) - se situe à environ 2 km.

Au titre de la trame verte et bleue (TVB), le dossier resitue l'aire d'étude par rapport aux réservoirs de biodiversité et corridors écologiques identifiés à l'échelle du schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire. Il en ressort que le secteur d'étude n'interfère avec aucun enjeu identifié à ce niveau.

L'état initial présente, sous forme de cartographies assorties de clichés photographiques, la localisation et la description des divers types d'habitats naturels, et un tableau liste les espèces végétales inventoriées. 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 richesse de la biodiversité au sein et en périphérie de l'aire d'étude, et qu'il est souhaitable de conserver. Les planches 1 et 2 pages 90-91 du dossier permettent de disposer d'une vue d'ensemble des habitats, espèces et corridors écologiques.

L'inventaire faunistique réalisé sur l'aire d'étude est présenté par groupe d'espèces, il comprend notamment des tableaux listant les espèces et indiquant leur statut de protection. Si le site est essentiellement fréquenté par des espèces animales communes à très communes en Pays de la Loire, pour la faune terrestre l'inventaire relève toutefois la présence de certaines espèces protégées au titre de la directive « habitat » (le lézard des murailles, la grenouille agile, la grenouille de Lessona, le lucane cerf-volant), ainsi que plusieurs espèces sous statut de protection nationale.

En ce qui concerne l'avifaune et les chiroptères observés au sein de l'aire d'étude, l'état initial a permis d'identifier 42 espèces d'oiseaux dont une grande majorité bénéficie d'une protection nationale, tout en étant relativement courante en région. La tourterelle des bois, qui est une espèce prioritaire pour la région, bénéficie d'un niveau de priorité de préservation élevé en tant que nicheur, toutefois celle-ci n'a été observée que de passage sur le site. L'étude s'est plus particulièrement intéressée à deux rapaces nocturnes (Hibou moyen duc et l'Effraie des clochers) dont la présence a été détectée lors des prospections menées pour les chauves souris.

Quatre espèces de chiroptères ont été identifiées lors des observations (toutes les chauves souris bénéficie d'un statut de protections national et communautaire). Le dossier met en évidence au sein de l'aire d'étude les axes de déplacement privilégiés pour l'avifaune et les chauves souris qui, dans le cas présent, s'opèrent principalement le long des haies et espaces boisés, le cas échéant associés aux zones humides et mares, ces espaces servant de zone de gagnage et de repos.

L'état initial identifie les sensibilités paysagères de la zone d'étude, en fournissant notamment de nombreuses photographies représentatives des diverses ambiances rencontrées sur le site. Le projet s'inscrit au sein d'un territoire agricole ouvert caractérisé par une trame bocagère encore présente qui limite les vues et interactions possibles avec la frange urbaine est de Montaigu. L'état initial présente l'inventaire des monuments classés et inscrit au sein du périmètre éloigné, aucun ne concerne le périmètre rapproché du projet. L'état initial s'attache à localiser également les deux éléments de patrimoine bâti d'intérêt les plus proches, situés également hors périmètre rapproché, il s'agit du château du Bois Corbeau et celui de la Petite Barillère (cf p116). L'analyse déduit l'absence d'enjeu paysager vis-à-vis du projet, mais relève toutefois le repère visuel dans le paysage que constitue le double alignement de cèdres menant au château du Bois Corbeau et qui se trouve en interaction directe avec les parcelles bocagères voisines situées au sein de l'aire d'étude.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une campagne de mesure de l'environnement sonore ambiant au droit de la seule habitation de l'aire d'étude susceptible, par sa proximité, d'être concernée par des effets du projet. Elle conclut à une ambiance sonore calme, tant en période diurne que nocturne. Le porteur de projet a également jugé utile de procéder à une évaluation du niveau sonore des principales voies de circulation dans Montaigu, qui seraient susceptibles de connaître un délestage ou un report de trafic consécutivement à la mise en service du projet. Le choix des axes retenus pour les mesures au droit des habitations apparaît pertinent.

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.

L'analyse des interférences du projet avec le réseau hydrographique a conduit le maître d'ouvrage à proposer un principe de gestion dissociée des eaux provenant du bassin versant naturel collectées par un premier réseau de fossés longitudinal, des eaux de plate-forme routière orientées vers deux bassins de stockage et de décantation avant rejet dans le milieu naturel, et deux rétablissements hydrauliques. Il précise également les dispositions préventives et curatives en matière d'assainissement provisoires envisagées en phase chantier, pour se prémunir de toute pollution ou phénomène de ruissellement notamment.

Le projet se situe à l'écart des sites Natura 2000. L'étude comporte une analyse de ses incidences sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire. Compte tenu de l'éloignement, de l'absence de milieu d'intérêt communautaire dans l'aire d'étude, elle conclut à juste titre à l'absence d'incidence possible du projet vis-à-vis des sites Natura 2000.

Le dossier met en évidence que le projet interceptera deux corridors écologiques. Le premier au Nord est de Matifeu, concentre des enjeux de continuité hydraulique, de zones humides et de boisement et de haies pour les espèces d'amphibiens oiseaux et chiroptères présent ou en déplacement dans cette zone. Le second, au sud de la ferme du Grand Pâtis, de moindre importance, sera principalement concerné par la disparition de haies guidant la faune dans ses déplacements. Le dossier analyse ces effets de coupure du projet et propose des dispositions techniques visant soit à maintenir des éléments lorsque cela apparaît possible, à atténuer, et compenser ces effets de coupure inévitables par des aménagements visant à reconstituer ces continuités. C'est ainsi que sont prévus des ouvrages hydrauliques pour maintenir la continuité des écoulements, qu'un calage du tracé en plan est envisagé de façon à limiter les emprises routières sur les milieux intéressants, et que son calage altimétrique est adapté et associé à des replantations pour tenir compte des déplacements de l'avifaune et des chiroptères et limiter les risques de collisions. Au final, le projet produira des impacts directs par la destruction de 300 m de haies, et 5 600 m² de zones humides fonctionnelles. Les mesures visant à compenser de manière effective ces disparitions de milieux naturels, favorables à certaines espèces animales, sont présentées. Au-delà de l'exposé littéral, ces mesures sont explicitées au travers d'une cartographie p.186 qui permet de bien en appréhender la localisation et d'en comprendre les principes.

Il est conclu qu'au vu de l'absence d'impact résiduel sur les espèces protégées, il n'apparaît pas nécessaire de constituer une demande de dérogation de destruction ou de déplacement d'espèces protégées auprès des instances désignées par la réglementation.

L'ensemble des aspects propres aux questions qui touchent au thème de l'eau sera traité dans le dossier à instruire au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques à venir. Le dossier apporte un éclairage quant aux rubriques de la nomenclature sur l'eau qui concerneront le projet et qui feront a priori l'objet d'un dossier de déclaration, plus précis et détaillé que les premiers éléments produits à ce stade de l'étude d'impact.

Enfin, le dossier prévoit des modalités de suivi des mesures relatives aux milieux naturels par un spécialiste de l'écologie et du génie écologique pour assister le maître d'ouvrage afin de s'assurer l'effectivité et la réussite des dispositions notamment de chantier, envisagées à ce stade.

Les effets du projet en termes de nuisances sonores sont appréhendés. A partir des mesures in situ et des simulations opérées, le dossier argumente le fait qu'au regard de la réglementation en matière de bruit, la seule habitation potentiellement exposée du fait de ce nouveau barreau de liaison, ne nécessite pas la mise en œuvre de mesure particulière. Pour autant, le maître d'ouvrage envisage la mise en place d'un merlon de part et d'autre de la VC n°269, à une centaine de mètres de l'habitation et de l'exploitation du Grand Pâtis. Les effets attendus en terme de limitation des augmentations de niveau de bruit pour les habitations exposées actuellement au trafic de transit dans le secteur nord est de la ville de Montaigu sont également présentés. De la même manière, l'évaluation globale des émissions polluantes atmosphériques aux abords du tracé et en intramuros du fait des reports de trafics espérés est appréhendée.

Dans l'analyse des effets du projet sur le trafic, il aurait été utile de présenter un schéma de répartition des trafics, avec le barreau et ou sans le pôle tertiaire dès la mise en service. Toutefois au travers de la simulation de bruit dans les tableaux page 209, on retrouve ce trafic moyen

journalier sur le barreau qui serait de l'ordre de 3 700 vh à l'horizon 2016 sans le pôle tertiaire et de 4 500 vh avec celui-ci.

L'évaluation des reports de trafic dans les différentes hypothèses intègre un scénario incluant à l'échéance 2036 la réalisation de la ZAC de la Gare à Montaigu (cf p208). En revanche, les projections relatives au bruit et autres nuisances et pollutions se limitent à la prise en compte en 2036 des effets du trafic intégrant seulement le pôle tertiaire (cf p 208). Le dossier gagnerait en cohérence en prenant comme base de trafic, pour évaluer les effets du projet à terme, celui retenu pour l'argumentaire visant à consolider la justification du bien fondé du barreau pour faire face également au trafic induit par la ZAC, soit 7 900 vh/jours à l'échéance de 20 ans.

Sur le plan paysager, l'étude décrit les principales modifications de perception engendrées par le projet, et explique les partis pris d'aménagement paysager visant à limiter les impacts en phase chantier, maintenir l'identité du bocage sur le site et traiter la transition entre le milieu rural et le milieu urbain de Montaigu. Ensuite, l'aide de cartographies et de schémas de principes d'aménagement, elle présente par séquences, les mesures d'atténuation des effets du projet, qui portent essentiellement sur des aspects du profil en long et en travers, et consistant à créer des barrières végétales ou à laisser délibérément des ouvertures visuelles. Des présentations de modélisation 3D, très éclairantes, permettent de comprendre aussi le lien entre ces mesures d'intégration paysagère et les mesures en faveur des milieux naturels. On peut citer l'exemple des plantations nouvelles qui se reconnecteront au maillage existant interrompu par le tracé, recréant ainsi des continuités écologiques.

Ce projet de liaison s'inscrivant dans la continuité du contournement sud de Montaigu engagé depuis 2006, le dossier propose, comme demandé par la réglementation, une appréciation des impacts du programme dans lequel ce projet s'inscrit.

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus est elle aussi traitée. Elle prend en considération le projet de pôle tertiaire, à l'origine de nouveau trafic important, ainsi que d'autres projets connus à la date de l'étude comme celui de la carrière de Bellevue, de la laiterie de Montaigu et des établissements Brio'Gel. En revanche, le dossier n'évoque pas le permis d'aménager du parc d'activités des Marches de Bretagne sur la commune de St-Hilaire-de-Loulay, en bordure de la RD 137 (avis de l'autorité environnementale en date du 8 août 2014). Il aurait pourtant été utile de vérifier si ce projet était ou non en mesure d'influer sur les prévisions de trafics.

A titre complémentaire, l'autorité environnementale informe qu'elle a rendu un avis le 5 janvier 2016 concernant le projet de la ZAC multi-sites à Saint-Hilaire-de-Loulay qui porte sur un programme de 270 logements échelonnés sur une période de 10 à 15 ans et qui contribuera à faire évoluer les déplacements automobiles (notamment domicile - travail) dans ce secteur. Si le maître d'ouvrage du projet ne pouvait avoir raisonnablement connaissance de ce projet, il serait toutefois intéressant pour lui d'évaluer dans quelle mesure les effets de l'urbanisation de cette ZAC mais aussi d'autres espaces inscrits comme supports d'urbanisation future à échéance des documents d'urbanisme du secteur, restent cohérents avec les hypothèses de progression annuelle de trafic prises en compte dans la présente étude.

3.3- Justification du projet

Le dossier rappelle les éléments de contexte et objectifs du programme engagé depuis 2006 dans lequel le projet s'inscrit. Concernant spécifiquement le barreau RD 753 -RD763, le dossier met

l'accent sur la problématique liée aux trafics de transit Est-Ouest qui subsistent au sein de l'agglomération de Montaigu, préjudiciables au cadre de vie notamment pour les riverains des principaux boulevards urbains empruntés. Le dossier indique également que le projet vise à accompagner le développement économique et urbain en permettant une meilleure desserte des pôles d'intérêt. Les études de trafic, de bruits, d'émissions atmosphériques polluantes ainsi que l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité visent à étayer cet argumentaire.

La justification du projet s'opère par comparaison d'un scénario fil de l'eau sans aménagement et la justification du tracé retenu par comparaison multicritère de variantes. Compte tenu de la configuration très proche des deux axes routiers RD 753 et RD 763 à raccorder, de l'existence d'un premier carrefour de raccordement déjà réalisé dans le cadre des tranches précédentes et d'un second, calé par rapport au projet d'aménagement du pôle tertiaire, les marges de manœuvre pour la recherche du tracé apparaissent de fait limitées. Les principaux éléments qui semblent avoir pesé dans le calage du tracé sont la présence d'une habitation au lieu dit le Grand Pâtis et la prise en compte du secteur le plus riche du point de vue des milieux naturels autour de la zone humide, la variante retenue limitant l'impact du projet par comparaison à la solution initialement envisagée.

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 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 ; elle est exposée clairement pour chaque thème abordé.

Les prospections naturalistes se sont déroulées sur un cycle annuel entre 2010 et 2011, le niveau de pression de prospection apparaît en relation avec le niveau d'enjeu pressenti compte tenu des caractéristiques et de la nature des espaces en présence. Toutefois, l'étude d'ATLAM venant en complément d'éléments jugés insuffisants pour une version antérieure du projet, il aurait été utile de proposer au dossier un rappel des premières investigations qui constituent néanmoins une source d'information ou d'indiquer dans quelle mesure celles-ci ont été intégrées.

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 devrait être détruit par le tracé routier est estimé à 300 m. Le dossier souligne également les fonctionnalités écologiques des haies impactées : celles-ci peuvent

être considérées à juste titre d'intérêt plutôt faible mais elles assurent malgré tout des continuités pour la faune volante - zones de chasse et de déplacement des chiroptères, zones de refuge et de nidification des espèces aviaires. Les dispositions visant à interdire entre avril et août les travaux d'arrachage de ces haies intersectées par le tracé apparaissent appropriées pour éviter tout risque de perturbation pour l'avifaune en période de nidification.

En période de fonctionnement de la route, après sa mise en service, diverses dispositions sont de nature à éviter de nouveaux impacts notamment, l'absence d'éclairage public sur l'ensemble de l'ouvrage. En effet, les points lumineux constituent un effet d'attraction dans la zone de chasse nocturne pour les chiroptères se nourrissant notamment d'insectes volants. Par ailleurs, le dossier relativise le risque résiduel de collision pour les chiroptères en arguant d'un trafic routier plus faible aux périodes crépusculaires de sortie des chauves-souris (l'ordre de grandeur de cette part du trafic par rapport au trafic journalier aurait mérité d'être indiqué). Les principes de plantations adoptés au droit des intersections du projet avec le maillage arboré et qui sont destinés à guider la faune volante pour un passage davantage en hauteur au moment de leur survol de la route (p 183), sont de nature à limiter encore un peu plus le risque de collision.

Au final, le projet prévoit des plantations de haies pluri-stratifiées et diversifiées sur un linéaire de 700 m minimum et 2 100m² de bosquets en mesure compensatoire au titre des milieux naturels et du paysage. Ces aménagements sont conçus également en cohérence et en continuités des autres fonctionnalités à rétablir pour la petite faune petits mammifères et amphibiens (ouvrages hydrauliques aménagés pour le passage de la petite faune).

L'impact résiduel le plus fort constaté concerne la destruction de 5 600 m² de zone humide pour lequel le maître d'ouvrage a identifié, dans l'emprise du projet et en continuité des espaces impactés, un secteur de 8 000 m² de zone humide, actuellement cultivé, à restaurer.

La hiérarchisation des enjeux aurait dû contribuer à mieux asseoir le choix de tracé qui portera malgré tout atteinte à cette zone humide. En effet, conformément au SDAGE Loire Bretagne et au SAGE de la Sèvre nantaise, et par application de la séquence éviter réduire compenser, le dossier aurait mérité d'indiquer clairement en quoi la recherche de tracé évitant la zone humide était impossible ou aurait été rédhibitoire au regard d'autres considérations environnementales, économiques ou techniques.

Si les modalités pratiques de la mise en œuvre de cette compensation pour atteinte à un secteur de zone humide décrites au dossier apparaissent réalisables, celles-ci devront être formalisées - au travers par exemple d'une convention de gestion avec l'exploitant agricole comme indiqué au dossier) pour en assurer la mise en œuvre.

Les mesures compensatoires doivent être pérennes. Aussi le dossier en indiquant un financement de l'entretien et de la gestion des milieux naturels sur 5 années est en conformité avec les dispositions du SAGE. Toutefois, cela amène l'autorité environnementale à s'interroger sur le devenir à plus long terme de cette compensation. De la même manière, dans le cadre du suivi des mesures mises en place, le maître d'ouvrage devra dresser un bilan pour le cas échéant en tirer les enseignements et apporter si nécessaire des mesures correctrices. Si des dispositions de suivi en phase chantier - assistance d'un expert écologue - sont bien décrites, en revanche le dossier est peu précis sur la question du suivi et de l'évaluation des mesures en phase d'exploitation de l'infrastructure.

4.2 – Dimensions paysagères du projet

A partir de l'analyse du contexte paysager d'un secteur rural bocager mais aussi péri-urbain, l'étude propose des aménagements paysagers basés principalement sur des plantations autour des espaces naturels traversés les plus sensibles et dans la continuité de la trame bocagère résiduelle. Ils viennent compléter les principes de modelés, talutages, etc. visant une intégration la plus harmonieuse possible par rapport à la topographie. Les merlons à vocation acoustique seront également accompagnés d'un traitement végétal et contribueront aussi à limiter la perception de l'infrastructure distante d'une centaine de mètres du secteur du Grand Pâtis. Les croquis et simulations de ces aménagements paysagers à un stade optimal de développement permettent d'en appréhender l'efficacité à terme. Toutefois, il aurait été sans doute opportun d'indiquer le temps estimé nécessaire à ce développement des plantations mises en place dans le cadre du projet pour en apprécier la compatibilité avec des enjeux de restauration de continuité écologiques à rétablir sans tarder.

4.3 – Bruit, nuisances, qualité de vie

Nonobstant la remarque sur la nécessité ou non de prendre en compte le trafic de la ZAC à l'horizon 20 ans, l'étude conclut à l'absence de nécessité de mettre en place des mesures de protections réglementaires. Toutefois, dans la mesure où le maître d'ouvrage dans le cadre de sa concertation avec le riverain s'est engagé à mettre un merlon anti-bruit, il aurait été bienvenu de présenter la simulation de l'abattement du niveau de bruit attendu du fait de cette mesure.

L'analyse des effets du projet sur la santé confirme l'absence de risque pour les populations en termes de bruit. Au regard des risques de pollution atmosphériques, dans les hypothèses majorantes, les émissions polluantes seront en augmentation de + 7,5 % par rapport à l'estimation établie pour l'état initial à la mise en service de 2016. Cet effet peut être jugé faible d'autant que les reports de trafics s'opéreront sur un projet éloigné des zones plus densément construites. La limitation de l'augmentation des émissions et d'autant plus forte que les trafics augmentent. Fort de ce constat, on ne comprend pas pourquoi l'hypothèse prenant en compte la constitution d'un réseau de voirie interne de la ZAC aboutit à l'horizon de 20 ans n'a pas été retenue pour l'analyse de l'ensemble des effets du projet, d'autant plus qu'elle permet d'obtenir le délestage le plus favorable aux boulevards, et donc aux secteurs bâtis.

5 – Conclusion

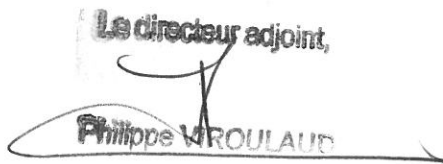
Le projet s'inscrit en dehors des zones protégées ou inventoriées au titre du patrimoine naturel et paysager.

Globalement, l'état initial a été traité avec clarté, les principaux enjeux environnementaux ont été correctement appréhendés et analysés, les impacts correctement identifiés. Lorsque l'évitement et la réduction de ces effets n'a pas été possible, des mesures compensatoires sont envisagées, et apparaissent pertinentes. L'absence d'alternative réaliste permettant l'évitement de la zone humide – qui constitue l'impact résiduel le plus important – aurait gagné à être mieux explicitée.

La justification du projet au regard du trafic apparaît d'autant plus fondée qu'elle s'appuie non pas seulement sur les trafics attendus du pôle tertiaire mais aussi sur ceux de l'intégralité du programme de la ZAC de la Gare, qui devrait intervenir à une même échéance de 20 ans. Pour

autant, l'analyse des effets du projet n'apparaît pas cohérente avec cette justification, dès lors qu'elle n'intègre dans son raisonnement qu'un trafic de 6 200 vh/j sur le barreau de liaison en 2036 et non 7 900 vh/j à échéance de la ZAC.

L'efficacité des préconisations en phase chantier et la pérennité des mesures compensatoires à long terme dépendent de la contractualisation à venir. L'attention du maître d'ouvrage est attirée pour que soient mis en œuvre le rétablissement des continuités écologiques et les aménagements paysagers dans les meilleurs délais en réponse aux impacts générés par le projet.

Le directeur adjoint,

Philippe VROULAUD