



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le **10 AVR. 2014**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Aménagement de la RD 57 Ouest « l'Aulne » – Créneau à 2X2 voies**  
**sur les communes de Loiron et de Saint-Berthevin**

**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 d'aménagement sur la route départementale 57 (RD 57), au niveau du lieu-dit « l'Aulne », d'un créneau à deux fois deux voies (2X2 voies) sur les communes de Loiron et de Saint-Berthevin, 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 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**

L'opération objet du présent dossier a pour objectif l'aménagement de la RD 57 sur les communes de Loiron et de Saint-Berthevin, suite aux travaux d'aménagement de la ligne grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire qui coupe le territoire de ces deux communes du nord-est au sud-ouest.

Dans le cadre du chantier de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, sous maîtrise d'ouvrage de réseau ferré de France (RFF) et sous maîtrise d'œuvre de Eiffage Rail Express, ont été réalisés deux ouvrages importants au droit de la RD 57, ainsi que l'aménagement de la RD 57 à 2X2 voies sur un tronçon de 800 m dans le fuseau de franchissement de la LGV.

Après le rétablissement sur place par RFF de ce tronçon de la RD 57 dans le fuseau de la LGV, le projet du conseil général de la Mayenne consiste à prolonger son aménagement à 2X2 voies de part et d'autre, en direction de Loiron et en direction de Saint-Berthevin, et à réaliser deux giratoires en début et en fin de la section ainsi aménagée.

Le projet prévoit donc :

- l'aménagement à 2X2 voies d'un créneau de 320 m de la RD 57, depuis le tronçon de franchissement de la LGV en direction de Loiron jusqu'à la RD 278 (route de Genest-Saint-Isle), avec la création d'un carrefour giratoire au lieu-dit « Les Laurencières », et son raccordement à 2X1 voie sur la RD 57 Ouest, au-delà du giratoire, sur une longueur de 350 m ;

- l'aménagement à 2X2 voies d'un créneau de 290 m de la RD 57, depuis le tronçon de franchissement de la LGV en direction de Saint-Berthevin jusqu'au lieu-dit « L'Aulne », avec la création d'un autre carrefour giratoire, au droit de l'hôtel restaurant routier « l'International », et son raccordement à 2X1 voie sur la RD 57 Est, au-delà du giratoire, sur une longueur de 640 m.

La longueur totale de l'aménagement réalisé dans le cadre du présent projet est de 1600 m. Sommés avec celui de 800 m réalisé dans le cadre du projet LGV, les tronçons du projet du Conseil général de la Mayenne permettront de constituer une section à 2X2 voies de la RD 57 d'une longueur totale de 1400 m. Aucun accès direct ne sera autorisé sur ce créneau, les dessertes locales seront assurées par deux voies parallèles à la 2X2 voies, reliées aux nouveaux carrefours giratoires.

Pour une meilleure compréhension du dossier, il aurait convenu que celui-ci précise si le projet comprend l'aménagement du parking dédié aux poids lourds au droit du giratoire de l'« Aulne », celui-ci figurant sur certains plans du projet (pages 18-19 et 74 à 77) mais n'étant pas évoqué dans le chapitre « présentation du projet » (page 20).

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

Le projet d'aménagement d'une section à 2X2 voies sur la RD 57 sur les communes de Loiron et de Saint-Berthevin s'inscrit dans un territoire rural en cours d'évolution, liée au déploiement de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, sans enjeu environnemental majeur, mais dans lequel on trouve des milieux intéressants qui abritent plusieurs espèces patrimoniales.

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

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

#### **3.1- État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

A partir de la collecte des informations et des investigations de terrain, l'état initial présente une analyse claire de l'état de référence au sein de l'aire d'étude sur l'ensemble des thématiques. Il permet de dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Les habitats naturels de l'aire d'étude sont essentiellement des habitats de culture intensive, des prairies pâturées permanentes ou temporaires. Les quelques haies qui participent à délimiter les prairies naturelles ne sont pas assez denses pour constituer un véritable réseau bocager.

Sur les secteurs des « Frilouzières » et de l'« Être au Vailler », l'état initial relève cependant la présence d'arbres têtards qui constituent des habitats pour la reproduction et l'hivernage du coléoptère Grand Capricorne, espèce protégée patrimoniale.

Il souligne également le rôle des haies pour plusieurs espèces protégées, d'une part comme axe de transit et aire de chasse de deux chiroptères, la Pipistrelle Commune et la Pipistrelle de Kuhl, et d'autre part pour la reproduction et l'hivernage du Lézard des Murailles.

Les haies et quelques prairies servent aussi pour la reproduction et l'hivernage de deux espèces d'oiseaux protégées, la Linotte Mélodieuse et l'Alouette des Champs.

Enfin, deux espèces d'amphibiens protégées, le Crapaud Commun et la Grenouille Rieuse, se reproduisent et se nourrissent dans certaines des huit mares recensées sur l'aire d'étude, et hivernent dans les haies et boisements à proximité.

En ce qui concerne les milieux naturels, l'état initial retient l'enjeu de préserver les arbres têtards, ainsi que l'ensemble du reliquat bocager et des pièces d'eau du site, qui, associés aux prairies permanentes ou temporaires et aux cours d'eau, constituent des milieux intéressants au plan écologique et assurent un rôle fonctionnel important pour le maintien de plusieurs espèces patrimoniales.

Au titre des zonages du patrimoine naturel les plus proches de l'aire d'étude, deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont recensées :

- la ZNIEFF de type I de la Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin est située à près de 4 km à l'est du projet, mais les espèces végétales qui constituent son intérêt botanique ne se trouvent pas dans l'aire d'étude rapprochée du projet ;
- la ZNIEFF de type II du Bois des Gravelles, située à 4 km à l'ouest du projet, peut être considérée comme un réservoir biologique relié à celui de la forêt de Concise (située au sud de Saint-Berthevin) par un corridor écologique qui suit la vallée du ruisseau de la Paillardière. Ce corridor présente des zones de conflits avec les infrastructures proches (LGV, autoroute A 81), et plus particulièrement avec la RD 57 à une distance d'environ 500 m à l'ouest du présent projet.

L'étude conclut que ces ZNIEFF ne constituent pas un enjeu significatif pour le projet.

Les sites Natura 2000 les plus proches sont le site d'intérêt communautaire Bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume (FR5202007), et la zone spéciale de conservation Vallée de l'Erve en aval de Saint-Pierre-sur-Erve (FR5200639), situés respectivement à 22 km et à 37 km du projet.

L'aire d'étude du projet ne présente aucun habitat ou espèce d'intérêt communautaire visé par ces sites, à l'exception du Grand Capricorne. Mais compte tenu des distances de déplacements du Grand Capricorne pour chercher des habitats favorables à sa reproduction (quelques centaines de mètres au maximum), ces populations sont considérées distinctes les unes des autres. L'étude conclut à juste titre qu'il n'y a pas d'incidence du projet sur les sites Natura 2000.

Le projet se trouve à environ 2,5 km en aval du captage d'eau potable de la Thionnière, sur la commune de Loiron, et à plus de 1 km de son périmètre de protection rapprochée. Sur la commune de Saint-Berthevin, il borde le périmètre de protection éloigné du captage de la Poupardière. Dans la mesure où il est distant de 2,5 km environ à l'amont du captage, en tête du bassin versant du ruisseau de la Perche, l'étude conclut à un risque très limité de contamination de la nappe.

L'analyse paysagère du site décrit le caractère prédominant de l'emprise du chantier LGV, où se distingue toutefois la présence de quelques hameaux disséminés, d'exploitations agricoles, d'habitations riveraines, d'un hôtel restaurant routier, ainsi que d'un maillage bocager d'intérêt.

Aucun site classé ou inscrit, aucun monument historique, n'est recensé dans l'aire d'étude. Une entité archéologique est repérée au lieu-dit « la Marairie », en bordure sud de la RD 57.

En ce qui concerne le volet acoustique, les secteurs bâtis identifiés comme susceptibles de voir leur ambiance sonore modifiée par le projet d'aménagement de la RD 57 sont d'une part les lieux-dits « l'Aulne » et « la Vignerie » à l'est, et d'autre part les lieux-dits « les Laurencières » et « les Frilouzières » à l'ouest. Seules les habitations situées à l'est ont pu faire l'objet d'une campagne de mesures de bruit, les travaux liés au chantier de la LGV rendant impossible l'interprétation de mesures sur les autres habitations. En complément des mesures de terrain effectuées, une modélisation de l'ambiance sonore a été réalisée dans la zone d'étude. L'ensemble de ces investigations relève un dépassement des seuils réglementaires au droit de deux habitations, au lieu-dit « les Frilouzières », qui justifie la recherche de dispositifs de protection adaptés.

Au titre des effets cumulés avec d'autres projets connus, l'importance d'une bonne desserte routière est soulignée pour accéder à la gare de Laval et à la ligne à grande vitesse entre Rennes et Paris. Au-delà de cet aspect fonctionnel, et même si le contexte du projet LGV limite la perception des impacts du présent projet, qu'il induit, le dossier aurait gagné à indiquer la cohérence du projet routier au regard des effets cumulés avec le projet LGV, en particulier sur le plan des milieux et des paysages.

Une carte de synthèse des enjeux environnementaux est présentée dans le dossier d'étude d'impact (page 70).

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

S'agissant des impacts sur le milieu naturel, les secteurs identifiés les plus sensibles par le diagnostic environnemental sont constitués d'une haie multistrate à chênes têtards située au nord du lieu-dit « l'Être au Vailler », et d'une haie relictuelle à chênes têtards située au sud du lieu-dit « les Frilouzières », habitats pour le Grand Capricorne. Ces deux haies ont été exclues du périmètre d'aménagement du projet afin de préserver les habitats.

De plus, en phase chantier, les éléments remarquables tels que haies, arbres isolés notamment, seront protégés par piquetage et rubanage afin d'éviter toute altération.

La destruction d'une haie multistrata située au sud du lieu-dit « la Vignerie » et celle d'une partie de la haie multistrata située au sud du lieu-dit « l'Aulne » auront pour effet une réduction du territoire de chasse de la Pipistrelle de Kuhl pour la première, de la Pipistrelle Commune pour les deux haies. Cette réduction reste toutefois mineure compte tenu de la présence d'autres sites favorables à proximité.

De manière plus globale, le projet prévoit de réduire l'impact des travaux de défrichage des haies en les menant entre septembre et février, en dehors de la période de reproduction des espèces de reptiles et d'oiseaux protégées et concernées. Il prévoit aussi des mesures compensatoires de replantation de haies bocagères d'essences locales sur un linéaire total de 1000 m, en continuité du maillage existant, à l'interface des milieux agricoles et habités. Composées d'une strate arbustive et d'une strate arborée, ces haies permettraient de recréer des aires de reproduction pour les oiseaux nicheurs, des aires de vie pour les reptiles, et des axes de déplacements utilisés par l'ensemble de la faune, notamment les chauves-souris.

Si ces mesures compensatoires répondent aux enjeux identifiés, il aurait été souhaitable que le dossier permette d'identifier et de localiser avec précision le linéaire des haies impactées et celui des haies replantées dans le sens d'une remise en état de continuités écologiques prédéfinies.

Les zones de présence du Lézard des Murailles d'une part, du Crapaud Commun et de la Grenouille Rieuse d'autre part, sont éloignées du projet et ne seront pas concernées par l'emprise des travaux.

Au total, le dossier précise que, après la mise en œuvre des mesures de suppression et de réduction d'impact, l'aménagement de la RD 57 ne générant pas d'impacts résiduels sur les espèces protégées présentes dans l'aire d'implantation du projet, il n'est pas demandé de dossier de demande de dérogation de déplacements d'espèces protégées.

L'étude acoustique a conclu à la nécessité de mesures compensatoires au droit de deux habitations situées au lieu-dit « les Frilouzières », où seront mis en place des merlons de protection. Au-delà de ces dispositions réglementaires, le projet prévoit l'implantation de merlons permettant une réduction complémentaire du niveau sonore pour les secteurs bâtis des « Laurencières », de l'« Aulne » et de la « Vignerie », ainsi qu'en limite du futur parking de l'hôtel « l'International ». Enfin, des mesures de pression acoustique seront réalisées in situ après la mise en service de l'aménagement, afin de contrôler l'ambiance sonore aux abords du projet.

Sur le plan paysager, l'étude fait état d'un contexte marqué par le chantier de la LGV, dont l'impact sera renforcé par l'empreinte routière de l'aménagement de la RD 57. Elle relève l'intérêt de préserver la qualité bocagère d'ensemble du secteur, qui sera complétée par la replantation des haies bocagères d'essences locales en continuité du maillage bocager. De plus, afin d'assurer un aménagement qualitatif à la fois pour les riverains et pour les usagers de la route, le projet évoque l'attention particulière qui sera portée au travail des modelés acoustiques et de stockage de matériaux pour les reconnecter aux courbes naturelles du terrain, à l'insertion des bassins de traitement des eaux et des noues, et à la végétalisation des merlons.

Il aurait été souhaitable qu'au-delà des principes évoqués, le dossier définisse plus précisément les éléments de l'aménagement routier qui participent à la qualité de son insertion paysagère (coupes et illustrations détaillant la forme et le traitement des modelés, des bassins de traitement des eaux, le traitement des abords, notamment).

Le projet ne franchit aucun cours d'eau. Il ne traverse aucune zone inondable ni aucune zone humide.

Il s'éloigne, en déviant vers le sud, de la configuration initiale de la RD 57, ce qui permet d'éviter le périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable de la Poupardière

S'agissant de la gestion des eaux de ruissellement, les mesures sont présentées 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. Ces mesures concernent notamment les dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales, les bassins d'écroulement permettant le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle, les bassins de rétention-décantation de la pollution chronique, et pour la phase chantier les bassins de décantation temporaire des flux polluants, et l'isolation hydraulique des installations.

Bien que générant peu de mouvements de terre, le projet produira 27 700 m<sup>2</sup> de déblais en excédent. Leur réutilisation sur place est prévue pour la réalisation des merlons et des aménagements paysagers.

Une carte de synthèse des impacts et des mesures prises sur le projet est présentée pages 76 et 77 du dossier.

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

La RD 57, classée route à grande circulation, supporte un trafic de plus de 12 000 véhicules/jour, dont 15 % de poids lourds, y compris des convois exceptionnels.

L'aménagement d'un créneau à 2X2 voies de 1400 m de longueur totale permettra d'améliorer les conditions d'écoulement du trafic de transit sur l'axe de la RD 57.

Il participera également à l'amélioration des conditions de sécurité, en supprimant les nombreux accès directs et les mouvements traversants sur la route départementale, en organisant les dessertes locales par l'aménagement de voies spécifiques parallèles, et en concentrant les échanges sur les carrefours giratoires nouvellement aménagés.

Enfin, le projet s'inscrit ainsi dans la logique d'aménagement de la LGV en s'adaptant à l'infrastructure qui la franchit.

---

Avec la construction des deux ouvrages d'art et du tronçon de 800 m de route les franchissant, le projet LGV a conduit au rétablissement sur place de la RD 57. Dans ces conditions, le projet du Conseil général n'a pas fait l'objet de variantes d'aménagement. Il vise à reconstituer la continuité du tracé de la RD 57 jusqu'aux raccordements en 2X1 voie à l'existant.

### **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 précise les noms et compétences de ses auteurs, et comporte l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ; elle est exposée clairement pour chaque thème abordé.

### **4 - Conclusion**

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

Globalement, les principaux enjeux environnementaux ont été correctement appréhendés et analysés de manière proportionnée. La définition des impacts attendus est dans l'ensemble satisfaisante, et les mesures proposées témoignent de leur bonne prise en compte.

Le dossier aurait toutefois gagné à apporter davantage de précisions sur l'identification des haies impactées et replantées, ainsi que sur les éléments contribuant à l'insertion paysagère du projet.

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

  
Sandrine GODFROID

