



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

- 9 AVR. 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**sur le projet de requalification de la RD 92
entre les giratoires du « Cormier » et du « Frêne »
sur le territoire des communes du Mans et de Mulsanne**

Conseil général de la Sarthe

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 requalification de la RD 92 sur les communes du Mans et de Mulsanne 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 de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet d'aménagement consiste à requalifier la RD 92 entre la RD 338 (axe Le Mans – Tours) et la RD 139 (route de Laigné-en-Belin), plus précisément entre le giratoire desservant la ZAC du Cormier et le giratoire du Frêne, sur les communes de Mulsanne et Le Mans.

Cette route coupe le circuit des 24 heures du Mans en deux dans le sens est/ouest : elle est donc fortement impliquée dans la gestion des accès et dessertes pendant les épreuves sportives. Par ailleurs, différentes activités regroupées dans la zone du circuit des 24 heures du Mans ou à proximité immédiate, côtoient cet axe : zones d'activités importantes, de services ou commerciales (Technoparc, ZA du Cormier, Family Village), zones de loisirs et sportives (centre d'entraînement de football « La Pinçardière », centre de loisirs de la ville du Mans, golf de Mulsanne), zones d'habitat.

Il ressort ainsi que la situation de ce tronçon de la RD 92 lui donne plusieurs fonctions : desserte locale, desserte commerciale, desserte de loisirs, desserte événementielle et enfin voie de transit, et donc « une dimension stratégique » selon le dossier.

Le projet vise à améliorer les conditions de circulation, la sécurisation des échanges entre les accès riverains et les carrefours existants, mais aussi la pratique de cet axe pour les piétons et cyclistes (création de la voie verte). Enfin, elle permettra d'assurer une gestion satisfaisante pendant l'utilisation du circuit des 24 heures du Mans tant pour les piétons, les cyclistes que pour les véhicules.

La requalification de la RD 92 en place est ainsi doublée avec la création de la voie verte. L'opération se traduit par l'élargissement à 7 mètres de la voie existante, excepté sous l'ouvrage du circuit où l'on passe à 6 mètres, pour préserver la largeur de la voie verte. L'axe de la chaussée neuve se trouve décalé de l'axe de la chaussée future (2m30 environ) vers le sud.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Le projet s'inscrit dans un secteur qui n'est concerné directement, ni par des protections réglementaires, ni par des inventaires aux titres du patrimoine naturel ou paysager. Cinq ZNIEFF de type 1 sont situées à proximité du secteur traversé par la RD 92, la plus proche se situe à 700 mètres au sud de la zone d'étude.

Les enjeux identifiés concernent la préservation des milieux naturels et paysagers, la protection de la ressource en eau, le secteur d'étude étant notamment traversé par le ruisseau de l'Étang, affluent du Roule-Crottes, ainsi que la prise en compte des risques naturels et des nuisances sonores.

3 - Qualité du dossier d'étude d'impact

3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux

L'état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

En l'espèce, il souffre d'insuffisances, notamment concernant la thématique des milieux naturels. Ces derniers ne sont appréhendés que sous l'unique angle paysager. Seule figure, page 80, une cartographie - de surcroît très peu lisible - sur l'occupation du sol.

Il ne fait ainsi mention d'aucun inventaire floristique ou faunistique permettant de qualifier la richesse naturelle de la zone d'étude alors que le volet paysager met en évidence que le tracé de la RD 92 est bordé à plusieurs reprises par des boisements ou arbres isolés de qualité. En conséquence, il s'avère difficile d'apprécier l'impact de l'aménagement sur d'éventuelles espèces protégées. Il conviendra donc que le dossier soit complété en ce sens, d'autant plus que le projet nécessitera un défrichement.

De même, la thématique des zones humides ne semble pas avoir été analysée. En effet, à la lecture du dossier, aucun inventaire des zones humides n'est mentionné et aucune carte de localisation de ces dernières n'apparaît. Par conséquent, tout comme pour les espèces protégées, il est difficile de pouvoir quantifier les impacts potentiels sur ces dernières. A cet égard, (cf. développements infra partie 4) le dossier ne prend pas en compte les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne 2010-2015 (le dossier fait d'ailleurs référence à l'ancien SDAGE, ce point devra être également corrigé).

Concernant les risques naturels, le dossier fait référence à l'atlas des zones inondables (AZI) du Roule Crottes et de ses affluents. Un de ces derniers, le ruisseau de l'Étang est concerné par le projet.

Le projet, est concerné, sur une partie du tracé, par le périmètre de co-visibilité lié au classement au titre des monuments historiques du château des Hunaudières.

Le volet acoustique a été traité, avec l'établissement de 3 points de mesures sur une durée de 24 heures aux lieux-dits « le Pré Noir », la « Pincenardièrre », la « Lande du Frêne », et 5 points de mesures sur une heure. Les résultats de ces mesures sont présentés sous forme de tableaux synthétiques. Les valeurs observées au niveau de la zone d'étude correspondent à une ambiance sonore initiale modérée (sauf pour deux points : Le « Pré Noir » et l'Aire de Beauséjour).

3.2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

En associant directement la présentation des impacts du projet sur l'environnement avec la proposition de mesures de réduction ou d'accompagnement, le dossier gagne en clarté. Différents effets de la phase chantier et de la phase d'exploitation sont abordés.

Comme évoqué précédemment, du fait d'un état initial insuffisant sur certains points (milieux naturels et zones humides notamment), l'analyse des impacts du projet sur l'environnement ne peut être considérée comme complète (cf. partie prise en compte de l'environnement).

Le dossier fait mention d'un coût des mesures compensatoires de 525.000 €. Ces derniers sont répartis sur deux postes : la récupération et la gestion des eaux pluviales et les aménagements paysagers. Ces mesures apparaissent non comme des mesures compensatoires, mais comme des mesures de réduction et d'accompagnement du projet.

3.3 – Justification du projet

L'étude d'impact traite du contexte de la requalification, du rappel des objectifs de l'opération et des enjeux de l'aménagement dans sa première partie intitulée « Objet de l'étude ». L'analyse des différentes variantes est quant à elle présentée en partie VI « Présentation et comparaison des variantes d'aménagement ».

Le dossier insiste sur le fait que le tronçon concerné par cette requalification présente une dimension stratégique du fait de ses multiples fonctions : desserte locale, desserte commerciale, desserte de loisirs, desserte événementielle (liée aux 24 heures du Mans) et voie de transit.

Il mentionne également une réflexion globale sur l'ensemble de la zone du circuit ayant permis de définir une stratégie à long terme de protection du circuit des 24 heures du Mans. Ainsi, il est précisé que le syndicat mixte des 24 heures du Mans, rassemblant le Conseil général de la Sarthe, la Région des Pays de la Loire, Le Mans Métropole et la ville du Mans, a décidé d'élaborer un « Plan Directeur de Protection », abouti en juillet 2004. Parmi d'autres sujets, le dossier mentionne que dans ce plan, la RD 92, entre la RD 338 et la RD 139, est qualifiée de barreau transversal majeur et qu'elle devra permettre et garantir la fluidité et la bonne diffusion du trafic dans ce secteur, tout en prenant en compte un usage à « 2 vitesses » : fonctionnement courant et fonctionnement pendant les épreuves des 24 heures du Mans. Il est précisé qu'actuellement, ces fonctions ne sont pas remplies, la chaussée ayant les caractéristiques d'une route de rase campagne.

Le dossier présente la comparaison de 3 variantes (dont une consistant au maintien de l'état existant), étudiées en fonction des impacts que les différents partis d'aménagement engendrent sur les milieux physiques, naturels et humains, mais également des conditions de sécurité, de confort et du fonctionnement spécifique au fonctionnement des 24 heures du Mans. Elles diffèrent essentiellement par la largeur d'emprise retenue pour assurer le recalibrage de la RD 92 et la réalisation de la voie verte en parallèle à l'axe routier.

Le choix de la 1ère et de la 3ème variante, apparaissent maximalistes dans un sens (ne rien faire) ou dans l'autre (tracé totalement dédoublé sur une partie, tracé neuf sur une autre partie), faisant du coup apparaître la variante N°2 comme le meilleur compromis. Les représentations cartographiques des variantes, y compris (p.135) celle de la variante retenue manquent de lisibilité; en effet aucune légende ne vient les appuyer.

Les informations relatives au SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 et au SAGE Sarthe aval sont à compléter et surtout à mettre à jour (le SDAGE évoqué étant l'ancien SDAGE).

Le dossier précise également que la mise en œuvre du projet nécessite la mise en compatibilité du POS de Muslanne, en raison de l'inscription en zone 2ND (dont une partie est concernée par le projet) d'un espace boisé classé (EBC), où les défrichements sont interdits, et de la nécessité de modifier l'emplacement réservé N°17 qui prévoit l'élargissement de la RD 92.

3.4 – Résumé non technique

Le résumé non technique n'apparaît pas au dossier, ce qui fragilise ce dernier au niveau juridique, l'étude d'impact ne pouvant être considérée comme complète. Il devra, de façon obligatoire, venir compléter le dossier avant la mise à l'enquête publique. Il convient de rappeler que le résumé non technique est un élément essentiel dans le cadre de la consultation, puisqu'il doit permettre au public de pouvoir appréhender de manière synthétique l'ensemble des enjeux liés au projet. A cet égard, il doit comprendre des résumés de l'ensemble des chapitres de l'étude d'impact, ainsi que des éléments cartographiques permettant au lecteur de visualiser le projet.

3.5 – Analyse des méthodes

Cette partie analyse par thématiques les méthodes retenues pour conduire l'évaluation. A cet égard, concernant les milieux naturels, il est fait mention, en plus d'un travail de recueil de données, d'un travail de terrain. Ni les dates, ni d'ailleurs les résultats de ce travail de terrain ne sont fournis au dossier. Il est fait mention des auteurs de l'étude.

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

Le projet de requalification de la RD 92, même s'il n'est pas concerné directement par des zonages de protection ou d'inventaire au titre de l'environnement est susceptible d'impacter des milieux naturels ou des espèces protégées. Le projet semble minimiser ces impacts, du fait que « *le tracé n'est pas en site propre* » (« *la RD 92 existant déjà à cet endroit* »), et ce alors même qu'il nécessitera un défrichement.

Milieux naturels :

L'analyse des impacts sur ces derniers reste assez générale et peu précise. L'absence d'étude faune/flore ne permet pas, comme évoqué supra, de s'assurer de l'absence d'impact sur d'éventuelles espèces protégées. Le dossier précise d'ailleurs qu'aucune mesure d'accompagnement et/ou mesure compensatoire n'est à mettre en œuvre. Dans le même temps, il mentionne des effets temporaires (liés au chantier), « *par perturbation des sites de vie, de repos et de reproduction des espèces animales présentes (mammifères, oiseaux batraciens et reptiles)* ».

Le dossier ne quantifie ainsi pas, dans cette partie, les éventuelles surfaces boisées impactées par le projet. Pourtant, est évoquée, dans la partie consacrée « à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité – évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet », une bande inscrite en espace boisé classé (EBC) de 470 m² environ qui sera en partie abattue pour permettre l'aménagement de la noue et de la voie verte. Il est mentionné que seuls quelques sujets ne seront pas conservés pour des raisons de gêne d'emplacement de la clôture, des ouvrages hydrauliques...). La qualité de ces arbres n'est pas développée (habitat potentiel d'espèces protégées ?).

Une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, sous forme simplifiée, en raison de l'éloignement des sites du projet (le plus proche est à un peu plus de 10 km) est venue compléter le dossier (pièce H).

Zone humide :

Le dossier témoigne d'une absence d'inventaire de zones humides. Dès lors, l'impact éventuel de l'aménagement et des travaux sur ces dernières n'est pas traité.

Il conviendra que le dossier, le cas échéant, soit mis en conformité avec le SDAGE du bassin Loire-Bretagne. En effet dans sa disposition 8B-2, ce dernier précise que, dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à la disparition de zones humides, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir, dans le même bassin versant, la création ou la restauration de zones humides équivalentes sur la plan fonctionnel et la qualité de la biodiversité. A défaut, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200% de la surface supprimée. Par ailleurs, la gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme.

Eau :

Le projet devra faire l'objet d'une procédure au titre de la législation sur l'eau, pour ce qui concerne notamment, toutes les problématiques et compensations, et plus particulièrement, la gestion des eaux de ruissellement, ainsi que les modalités de franchissement des cours d'eau, dans le respect des lignes hydrauliques amont et aval.

Le dossier, sur ces thématiques, renvoie d'ailleurs au dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau, dont il est précisé que ce dernier est rédigé indépendamment. Il précise seulement que l'assainissement pluvial de l'aménagement prévoit la collecte de la totalité des eaux de ruissellement de la chaussée via des fossés à redents et noues en cascade.

Risques naturels :

Un affluent du Roule Crottes, le ruisseau de l'Étang, est concerné par le projet. Comme le mentionne le dossier, l'atlas des zones inondables du Roule Crottes et de ses affluents indique que ce ruisseau « ne génère qu'un aléa faible d'inondation, de part et d'autre de ses berges, principalement dans les champs. A l'aval, un petit risque d'embâcle existe au niveau du franchissement de la RD 92, tandis qu'à la confluence avec le Roule Crottes, il pourrait inonder le moulin des Hunaudières en cas de forte crue (aléa faible) ».

Au regard de la cartographie de l'AZI, il est indiqué, page 58, que « l'aléa faible pourrait intéresser le lieu-dit Beauséjour au niveau de la RD 92. La présence d'un giratoire a très certainement nécessité un remblai afin de mettre l'ouvrage hors d'eau ». Les limites de l'aléa faible ont donc été modifiées. Les conséquences de cet aménagement vis à vis de l'inondabilité ne sont pas mentionnées.

Par ailleurs, il est indiqué que le ruisseau de l'Étang franchira l'opération par un ouvrage hydraulique de section rectangulaire (0,60 m x 1 m), enfoncé de 50 cm dans le sol avec reconstitution sur cette hauteur d'un lit mineur pour conservation de la continuité écologique. Pour cette opération, il conviendra de bien prendre en compte la limite du lit majeur du ruisseau.

Nuisances sonores :

Le dossier retrace les résultats de l'étude des nuisances sonores sous forme de cartographies sonores et de tableaux comparatifs.

Les niveaux sonores prévisionnels sont indiqués pour chaque période, diurne et nocturne. En conclusion, l'étude estime que l'aménagement de la RD 92 ne saurait être considéré comme une modification significative, l'élargissement de la voie n'impliquant pas d'augmentation de la pression acoustique à terme. Dès lors, il est indiqué qu'il n'y a pas lieu d'envisager des protections acoustiques dans le cadre du projet. Cependant, étant donné les améliorations apportées à la voirie, une hausse de trafic est envisageable.

Paysages :

S'agissant d'une requalification d'une voie existante, le dossier souligne qu'il n'y aura pas de modification profonde de l'environnement paysager. La principale mesure compensatoire réside dans l'aménagement paysager du nouveau tracé, notamment par la création d'une voie verte de 3,50 mètres en contre-allée de la RD 92 afin d'accompagner l'aménagement et offrir une liaison douce entre la ZAC du Cormier (Leroy Merlin, proximité de Family Village) et l'accès Beauséjour du circuit, le Karting....

Le dossier indique que cette voie verte devra présenter un aspect champêtre tout en gardant des propriétés mécaniques suffisantes pour permettre les passages occasionnels mais importants de véhicules légers, lors des manifestations sportives.

Enfin, il est précisé que l'ensemble du projet sera planté de diverses essences et variétés. Ainsi, sont prévus la plantation d'arbres (feuillus et persistants), le verdissement des fonds de noue avec des groupes de plantes ponctuellement, la plantation de graminées sur les berges, la création de prairies fleuries en transition entre l'aménagement et les espaces ouverts du sud, la création de haies champêtres. Cependant, le dossier renvoie au dossier « AVP paysagé » annexé au dossier loi sur l'eau.

5 - Conclusion

Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact souffre de plusieurs insuffisances : absence d'étude faune/flore, absence d'inventaire zones humides, résumé non technique inexistant. Ces points devront être levés pour permettre au lecteur de se positionner en toute connaissance de cause sur le projet.

Avis sur la prise en compte de l'environnement

La prise en compte des impacts sur l'environnement, du fait des éléments manquant relevés ci-dessus, semble avoir été sous-estimée. En tout cas, cette analyse doit être considérée comme insuffisante et devra être complétée.

Si le projet consiste en une requalification et non en une voie nouvelle en site propre, il n'en génère pas moins des impacts sur l'environnement, et notamment sur les milieux naturels. En l'espèce, un défrichement (pour lequel une demande d'autorisation devra être déposée) sera notamment nécessaire.

Le préfet


Jean DAUBIGNY