



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**AVIS DÉLIBÉRÉ DE**

**L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAYS DE LA LOIRE**

**Aménagement d'un créneau à deux fois deux voies  
entre Saint-Pierre-Montlimart et Beaupréau**

**Communes nouvelles de MONTREVAULT-SUR-EVRE  
et BEAUPREAU-EN-MAUGES**

**Conseil départemental de Maine-et-Loire (49)**

**n° PDL-2020-4854**

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 752 reliant Saint-Pierre-Montlimart et Beaupréau-en-Mauges et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique pour laquelle le dossier a été établi.

Il s'agit ici d'un dossier d'enquête complémentaire présenté par le conseil départemental de Maine-et-Loire, suite à un avis défavorable en date du 23 décembre 2019 du commissaire enquêteur à l'utilité publique du projet et à un avis favorable avec réserve à l'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dans le cadre de l'enquête publique qui s'est tenue du 21 octobre 2019 au 22 novembre 2019.

En évitant le secteur du bois des Minières, le projet nouvellement défini n'impacte plus les espaces boisés qui étaient concernés par les zones agricole A et naturelle Nf ou classés en espaces boisés classés. La procédure de mise en compatibilité avec le plan local d'urbanisme de Montrevault-sur-Evre n'a donc plus lieu d'être.

Le projet avait été soumis à évaluation environnementale après examen préalable au cas par cas et par décision de l'autorité environnementale en date du 7 juin 2017. Il avait fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 12 juillet 2019 préalablement à l'enquête publique citée ci-avant. Cet avis devra être joint à l'enquête publique complémentaire.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du nouveau dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact réajustée, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique.

Cet avis ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

## **1 Présentation du projet et de son contexte**

La RD 752 est un axe nord-sud entre l'agglomération de Cholet et la Loire, et constitue une desserte économique importante du territoire des Mauges. Le trafic sur cet axe entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart est supérieur à 8 000 véhicules par jour, dont 10 % de poids lourds.

Le projet soumis à enquête publique complémentaire se traduit en particulier par un tracé plus court de la mise à deux fois deux voies, en évitant le secteur identifié comme le plus sensible d'un point de vue environnemental, qu'est le bois des Minières. Le conseil départemental a fait le choix de maintenir la route existante dans son état actuel entre Saint-Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière - le projet initial traversait ce secteur boisé et impliquait un défrichement de 3,2 ha. Aussi, la mise à deux fois deux voies représente désormais une longueur de 1 800 m au lieu des 3 200 m initiaux.

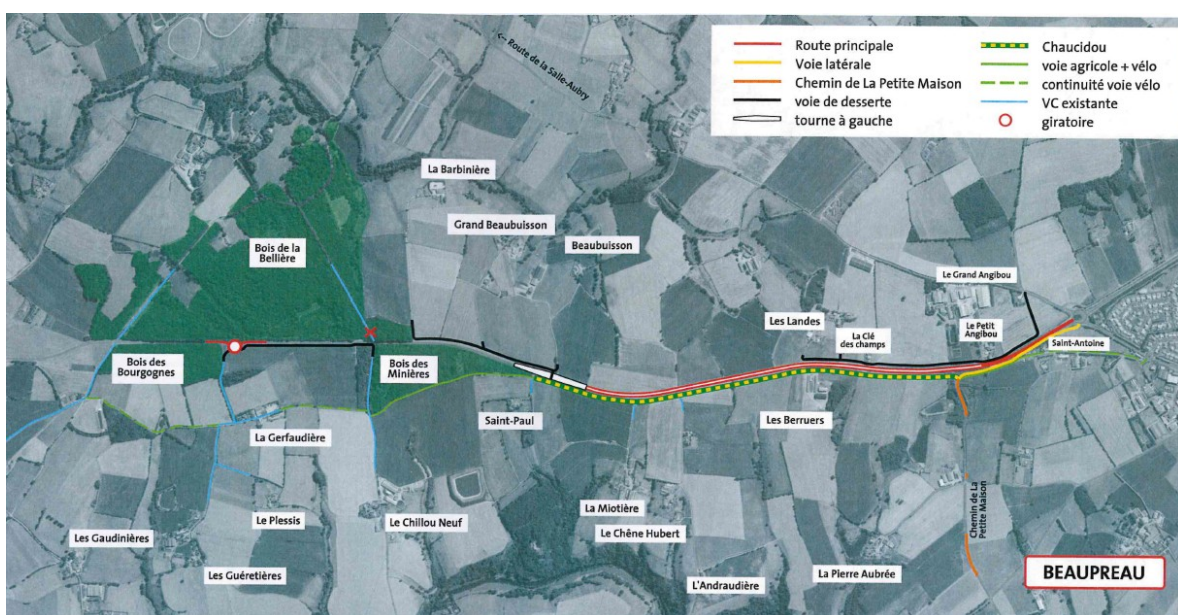
Les accès directs (Beaubuisson, la Barbinière et le Chillou) ont également été supprimés.

En réponse à l'abandon de la mise à deux fois deux voies des 1 300 m traversant le secteur boisé au nord du tronçon (section conservée en l'état), le projet redéfini comprend la construction d'une voie dédiée aux vélos

et engins agricoles à l'arrière du bois des Minières, entre Saint-Paul et la Croix Blanche, pour assurer la continuité de ces liaisons entre Beaupréau et Montrevault. L'aménagement sera complété par la réalisation de zones d'entrecroisement.



Projet initial (source dossier d'enquête complémentaire page 11)



Projet modifié (source dossier d'enquête complémentaire page 12)

Plus largement, le projet nouvellement défini, comprend les modifications suivantes :

- confortement de la liaison douce prévue qui reliera Beaupréau (rond-point de la Loire) à Montrevault (Le Planty), s'appuyant sur la voie parallèle du projet conservée entre Beaupréau et Saint-Paul. A proximité de Beaupréau, la voie cyclable empruntera la continuité de la voie cyclable de la « Petite Maison » sur 300 m puis la voie de desserte de Saint-Antoine jusqu'à l'entrée de Beaupréau sur la RD 80.
- sécurisation des carrefours sur la totalité du linéaire remanié, suppression des accès directs, aménagement d'un carrefour de type tourne à gauche à Saint Paul pour rétablir les accès riverains et permettre les traversées ; maintien du carrefour giratoire de la Gerfaudière ;

- aménagement d'un carrefour de type tourne à gauche sur la RD 752 au droit de Saint-Paul/Beaubuisson pour pallier la suppression des accès directs et permettre le raccordement des voies de desserte locale des lieux-dits la Barbinière, le Grand Beaubuisson, Beaubuisson côté ouest.

La circulation des convois agricoles, véhicules lents et vélos sera interdite sur la RD 752 entre Beaupréau et la Gerfaudière.

La voie parallèle prévue au projet est conservée dans la partie comprise entre Saint-Antoine et Saint-Paul et traitée en « chaussidou » (chaussée à voie centrale banalisée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, en l'absence de cyclistes).

Le projet redéfini poursuit les mêmes objectifs que dans sa version initiale, à savoir :

- fiabiliser et améliorer les conditions de circulation et de dépassement à l'échelle de l'itinéraire ; sécuriser la liaison en supprimant les accès directs, les carrefours et la circulation des véhicules lents sur la voie principale avec la création d'une voie parallèle indépendante ;
- sécuriser les échanges transversaux (accès et déplacements agricoles) ;
- améliorer la desserte du pôle économique de Montrevault et Saint-Pierre-Montlimart par le sud en offrant aux usagers une possibilité de dépassement sécurisé (fort taux de poids-lourds) au Nord de Beaupréau sur la section la plus fréquentée de la RD752.

L'opération de mise à 2x2 voies de la RD 752 fait partie des actions prioritaires du programme d'investissement routier du Conseil départemental de Maine-et-Loire.

Concernant la forme du document, le fait de faire figurer le plan du projet initial en recto (page 11 du dossier d'enquête complémentaire) et le plan du projet redéfini au verso (page 12 du dossier d'enquête complémentaire), ne permet pas une lecture facilitée de l'évolution du projet.

## **2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de cette section de la RD 752 s'inscrit dans un environnement rural. Le site d'étude est peu densément peuplé mais intègre quelques habitations. Il recoupe de nombreuses parcelles agricoles exploitées pour la polyculture et pour l'élevage.

Ainsi, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la préservation des milieux naturels (zone boisée au nord, milieux humides : saulaie à *Salix cinerea* et prairie humide, complexe d'habitats (étang, saulaie, chênaie et prairies de pâture), la prise en compte de l'environnement humain et paysager.

Ces enjeux sont davantage circonscrits dans le projet nouvellement présenté dans le cadre de l'enquête publique complémentaire. En évitant le bois des Minières, le projet modifié ne nécessite plus le défrichement de 3 ha d'espaces boisés. Les habitats naturels des espèces dans ces espaces boisés seront conservés, l'impact en matière de consommation d'espaces naturels ou agricoles sera moindre (emprise moins importante). L'impact sur le paysage sera également plus restreint en raison du maintien de la voie dans sa configuration actuelle entre Saint-Paul et La Gerfaudière. L'enjeu relatif à la préservation des zones humides demeure identique.

## **3 Qualité de l'étude d'impact**

### **3.1 État initial**

Le développement qui suit n'a pas vocation à reprendre l'intégralité des remarques émises dans l'avis en date du 12 juillet 2019, mais à retracer les éléments saillants afin de déterminer dans quel sens le projet nouvellement défini les a fait évoluer. Il est également fait état de données générales afin de contextualiser le projet dans son environnement et permettre une lecture auto-portante de l'avis.

#### **Milieux naturels**

Le dossier aborde la description de l'ensemble des composantes de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit. A partir des ressources bibliographiques, de la mobilisation de données et des investigations de terrain, il rend compte des enjeux notamment au travers des photographies et cartographies qui illustrent utilement le propos. L'état initial demeure le même que dans la première étude d'impact, à l'exception d'une investigation supplémentaire réalisée le 20 février 2020 afin de garantir l'absence de zone humide sous l'emprise de la future voie agricole et cyclable qui sera réalisée suite au choix de ne pas opérer la mise à deux fois deux voies dans la partie boisée. Sept sondages pédologiques ont été réalisés à cet effet dans les points bas susceptibles d'accueillir une zone humide. Cette investigation complète l'étude de terrain qui avait permis de préciser le périmètre d'une zone humide de 3 000 m<sup>2</sup> au sein du site d'étude, répondant au critère pédologique et concernant une prairie naturelle pâturée au sud du site du projet.

Le site d'étude intercepte la ZNIEFF de type II « Parc et forêt de la Bellière » n°520015090. Le massif boisé situé au nord du fuseau est reconnu dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays des Mauges comme cœur de biodiversité annexe.

Les zones Natura 2000 les plus proches se situent à plus de 12 km du site d'étude.

Le dossier permet de caractériser et de localiser les habitats naturels et espèces au sein de l'aire d'étude. Le cortège floristique est commun et ne présente pas d'espèce protégée. Si aucune colonie de chiroptères n'a été recensée sur le site d'étude, le secteur boisé nord se révèle être un territoire de chasse et un habitat présentant un enjeu fort pour le taxon. La présence d'une colonie sur le tracé est écartée, cependant un gîte arboricole (pour la Noctule commune) est présumé à proximité du projet, dans le boisement au nord.

Aussi, la redéfinition du projet, en évitant ce secteur boisé au nord du projet qui concentre les enjeux les plus forts en termes de préservation de la biodiversité, tient compte de la hiérarchisation des enjeux proposée.

#### **Nuisances**

La RD 752 est identifiée en tant qu'artère principale de communication du département de Maine-et-Loire, assurant la liaison entre Cholet et Loireauxence. En 2016, il a été recensé une moyenne de 8 145 véhicules par jour comprenant près de 10 % de poids lourds. Le trafic est en augmentation régulière sur ce tronçon avec une augmentation de + 4 % entre 2011 et 2016.

Dans la perspective d'une évaluation des niveaux de bruits futurs de la RD 752, une campagne de mesures a été réalisée du 23 septembre au 30 septembre 2014. Le dossier localise sur une carte les points de mesures retenus pour constituer l'état initial et qualifier les ambiances sonores de jour et de nuit. Pour les sites de mesures retenus, l'étude acoustique qualifie l'ambiance sonore de jour modérée. Toutefois, le dossier ne permet pas d'apprécier dans quelle mesure l'étude acoustique réalisée en septembre est représentative du niveau de bruit, au regard du trafic que peut connaître cet axe à d'autres périodes de l'année. En outre, l'ambiance acoustique de la RD 752 a fait l'objet d'une caractérisation unique en septembre 2014, alors que

l'augmentation de trafic est constante. Les choix de localisation des mesurages auraient mérité d'être objectivés. Les cartes de simulation du bruit en période nocturne ne sont pas présentées, alors que ce point est particulièrement important pour les riverains.

**La MRAe recommande d'explicitier la méthodologie relative à la campagne de mesures de bruit et la pertinence des mesures datant de 2014.**

En ce qui concerne l'étude air et santé, le document de référence est désormais le guide méthodologique sur le volet air et santé des études d'impacts routières, publié par le Cerema en 2019. Des mesures de particules auraient été opportunes.

### **Paysage**

Au regard du paysage, l'état initial indique que le secteur de projet se situe au sein de l'unité paysagère dite « Les Mauges ». Il précise les éléments marquants du paysage. Le secteur d'étude s'inscrit en sommet de plateau, sur une ligne de crête d'orientation nord-sud, entre les vallées de l'Evre et d'un de ses affluents. La position haute génère des perceptions lointaines, d'autant que la majeure partie du tracé de la RD 752 s'inscrit dans un secteur de grandes cultures, où la faible densité de végétation contribue à l'ouverture visuelle. Le dossier présente des photographies du paysage qui illustrent et complètent utilement la description.

Un tableau sur les inter-relations entre les différentes composantes environnementales clôt l'état initial. Étonnamment, la hiérarchisation des enjeux n'a pas été amendée au regard des moindres enjeux soulevés par le nouveau tracé. Or, si l'extrémité nord du site d'étude demeure en soi un enjeu fort, il l'est dans une moindre mesure au regard de la nouvelle configuration du projet et aurait pu sans doute être relativisé en comparaison des autres enjeux soulevés.

### **3.2 Analyse des impacts et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

Les aspects qualitatifs de ce chapitre de l'étude d'impact sont traités en même temps que l'analyse de fond de la prise en compte de l'environnement par le projet en partie 4 ci-après.

Comme déjà souligné dans l'avis de la MRAE précédent en date du 12 juillet 2019, si l'étude d'impact comprend un chapitre dédié au choix du site d'implantation, elle ne propose pas d'analyse de variantes.

L'analyse des variantes a notamment vocation à démontrer dans quelle mesure la protection des habitats naturels et espèces associées, des continuités écologiques, des zones humides, du paysage, l'évitement et la réduction des impacts sur les milieux, boisés notamment, sont des critères qui ont pesé dans le choix de la solution retenue.

La MRAe recommandait dans son avis évoqué ci-avant de compléter l'étude d'impact par une analyse des variantes qui permette de corroborer la pertinence des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, en particulier vis-à-vis de la zone humide et des gîtes de chiroptères.

S'il est acquis que le projet présenté dans le cadre de l'enquête publique complémentaire est moins impactant pour l'environnement que dans sa version initiale, les principes ayant présidé aux nouveaux choix ne sont pas dûment exposés dans le cadre formel d'une analyse des variantes. L'étude d'impact n'a pas été complétée sur ce point, alors même que les évolutions apportées au projet sont à valoriser (moindre impact sur les habitats boisés et les chiroptères en particulier). Par ailleurs, le maître d'ouvrage gagnerait à expliciter comment le projet remanié permet bien de remplir les objectifs affichés initialement, sans en dégrader l'efficacité.

### **3.3 Résumé non technique et analyse des méthodes**

Le résumé non technique permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées ; il est illustré avec le niveau de précision nécessaire à la bonne compréhension du projet.

Le dossier d'étude d'impact comporte un chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Celui-ci est relativement succinct et générique ; sont notamment décrits deux points de difficultés rencontrés, à savoir la difficulté à apprécier de façon quantitative les impacts et la pondération de l'importance relative des différents thèmes environnementaux les uns par rapport aux autres.

## **4 Prise en compte de l'environnement par le projet**

### **4.1 Gestion des eaux pluviales**

Les eaux ruisselées sur la plateforme 2x2 voies, ainsi que sur le giratoire Nord, seront récupérées dans des noues enherbées subhorizontales qui permettront d'acheminer l'eau vers les différents ouvrages de rétention. Certains tronçons de voies latérales seront également raccordés au système d'assainissement pluvial de la plateforme. Cette partie n'appelait pas d'observation particulière dans l'avis précédent et ne donne pas lieu à davantage d'observations dans la mesure où le dossier présente des modalités adaptées de gestion des eaux pluviales.

### **4.2 Zones humides**

Le projet nouvellement défini ne modifie pas l'impact sur les zones humides dans la mesure où les investigations pédologiques n'ont pas identifié de nouvelles zones humides sur le nouveau tracé pour la voie de desserte agricole.

Aussi, tout comme dans sa version initiale, le projet impactera 3 000 m<sup>2</sup> de zone humide (prairie pâturée à sol hydromorphe délimitée selon le seul critère pédologique). La partie impactée est l'extrémité Est d'une vaste zone, actuellement bordée par la RD 752 à l'Est et le fossé d'eaux pluviales au Sud. Le fossé d'eaux pluviales et ses écoulements seront préservés par le projet avec la mise en place d'un ouvrage de franchissement sur la largeur totale de la voirie assurant la restitution des écoulements amont. Une partie des eaux pluviales de la RD 752 sera restituée dans ce fossé. Une noue de récupération des eaux pluviales de la voie latérale Ouest bordera l'Est et l'amont de la zone humide préservée. Les fonctionnalités de la zone humide seront maintenues sur la partie préservée. L'impact du projet sur la zone humide réside donc réellement dans le remblaiement de sa partie Est (3 000 m<sup>2</sup>). En mesure de compensation est prévue la recréation d'une zone humide de surface et fonction équivalentes, entre la voirie et l'étang situé au Sud de la future RD. Le foncier nécessaire à cette mesure de compensation est pris en compte dans la délimitation de la déclaration d'utilité publique du projet pour l'acquisition des parcelles. Les mesures de suivi de la compensation sont également précisées dans l'étude d'impact de façon satisfaisante.

### **4.3 Biodiversité**

Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été relevé sur l'aire d'étude du projet. L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut de manière argumentée à l'absence d'incidence vis-à-vis des habitats et espèces ayant conduit à la désignation des sites les plus proches situés à 12 km.

L'impact le plus fort du projet initial résidait dans le défrichement de 3,2 ha nécessaire à la mise à deux fois deux voies initialement envisagée sur le tronçon traversant le secteur boisé des Minières, au nord. Les zones à enjeux pour l'avifaune, mais surtout pour les chiroptères, sont dès lors préservées. Les recommandations initiales de la MRAe inhérentes à la préservation des habitats et des espèces deviennent caduques. En outre, un certain nombre de mesures seront maintenues : création d'un passage à petite faune certes réduit par rapport à sa version initiale (50x50 cm versus 70x100 cm), création d'un site de ponte et d'hivernage pour



reptiles (dont il demeure utile de cartographier les murets, gabions et enrochements annoncés) et plantation de cinq arbres têtards à l'arrière du bois des Minières pour renforcer la capacité d'accueil d'insectes saproxylophages par ces sujets. La plantation de 1 400 m de haies champêtres permettra de recréer une ambiance bocagère sur ce secteur où le maillage bocager résiduel est aujourd'hui déstructuré. La pose de 2 300 m de grillage à grande faune dans le prolongement des zones boisées constitue une amélioration de la situation actuelle en termes de prévention des risques de collision par traversée de la route.

Aussi, l'évitement du bois et les mesures de réduction décrites dans l'étude d'impact permettent de ne pas porter atteinte aux espèces présentes sur le site ou à proximité, notamment en prévoyant des interventions en dehors des périodes de reproduction, mais aussi divers aménagements permettant de conserver, voire d'améliorer les corridors écologiques. Les suivis prévus devraient permettre de confirmer la pertinence de ces mesures.

#### **4.4 Paysage**

La prise en compte de la dimension paysagère apparaît globalement avoir été appréhendée correctement par le porteur de projet, même si sur la forme le dossier aurait gagné à être plus pédagogique quant aux dispositions envisagées pour les tiers les plus exposés.

L'analyse des effets du projet au regard du paysage expose clairement la nature des impacts liés à la mise en place de l'infrastructure à 2x2 voies : évolution des déblais et remblais du tracé, destructions de haies existantes, création de merlons acoustiques, perceptions nouvelles depuis l'extérieur. La RD 752 sera cadrée de part et d'autre de merlons de covisibilité enherbés de 1,5 m de haut dans sa section à 2x2 voies. La perception éloignée de la nouvelle 2x2 voies et son trafic sera réduite par ces talus qui camoufleront partiellement le trafic. Certains merlons de covisibilité seront plantés de haies, en particulier à l'Ouest où l'extension de la voirie est plus importante.

L'étude présente des esquisses des principes d'aménagements paysagers à partir de profils en travers types, à divers endroits du tracé. Le dossier comprend aussi quelques simulations à partir de photomontages pour illustrer cet aspect, mais sans justifier le choix des sites retenus. Aussi, il gagnerait à présenter davantage de photomontages, des bassins de rétentions routiers par exemple, dont on sait qu'ils peuvent par leurs caractéristiques et dimensions présenter une forte perception.

L'étude d'impact modifiée insiste sur un impact paysager moindre du fait de l'absence de défrichement, mais n'apporte pas d'élément en réponse à la recommandation initiale de la MRAe invitant à compléter l'analyse paysagère par l'explication de la manière dont les sites faisant l'objet de photomontages ont été retenus, le cas échéant en les complétant par d'autres vues.

#### **4.5 Nuisances pour la santé humaine**

La RD 752 est actuellement classée en catégorie 3 pour ses émissions sonores par l'arrêté préfectoral du 9 décembre 2016. Elle affecte ainsi un secteur de bruit d'une largeur de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure. Son trafic présente une hausse annuelle de 0,8 % entre 2011 et 2016. Ce trafic constitue une source de nuisances sonores et de polluants atmosphériques dont le dioxyde d'azote et les particules notamment. Ces enjeux avaient notamment été identifiés dans la décision de soumettre ledit projet à étude d'impact en date du 11 juillet 2017.

##### **Nuisances sonores**

Le dossier expose les exigences réglementaires à respecter vis-à-vis des habitations riveraines concernées par l'aménagement d'une route existante. Les résultats montrent qu'au droit des habitations qui présentent un



enjeu acoustique, la modification de la situation sonore n'est pas significative et qu'aucune protection acoustique ne serait nécessaire d'un point de vue réglementaire. Toutefois, une amélioration de la situation actuelle sera recherchée selon le dossier lors des études détaillées au droit des façades du « Petit Anjibou » et de la Clé des Champs, où la situation sonore est déjà dégradée.

### **Pollution de l'air**

La méthodologie retenue n'est pas pleinement recevable. Les hypothèses de départ du calcul (concentrations de fond des polluants) ne sont pas explicitées au regard des mesures initiales réalisées. Quel que soit le niveau de l'étude, les polluants à prendre en compte sont les polluants réglementés et notamment l'arsenic, le nickel ou le benzo[a]pyrène, ici absents. Dans le cadre d'un projet routier, le polluant à retenir pour le calcul de l'indice Pollution Population est le NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote), en tant que traceur automobile. Une fois ces précautions méthodologiques rappelées, il n'en demeure pas moins que les impacts du projet sur la dégradation de la qualité de l'air extérieur seront faibles.

Le tableau de synthèse des effets et mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposé en page 182 de l'étude d'impact n'a pas été amendé au regard du projet nouvellement défini.

## **5 Conclusion**

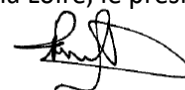
Dans le format retenu, l'étude d'impact ne valorise pas l'exercice pourtant positif d'une prise en compte de l'environnement accrue par le projet tel que nouvellement défini. Le recours à des ajouts ponctuels, bien que clairement identifiés, ne retrace pas l'intégralité de la démarche. Des réponses plus complètes à l'ensemble des recommandations de la MRAe émises dans son avis précédent auraient pu enrichir aisément l'étude d'impact dans sa nouvelle version. Des limites méthodologiques sont à regretter sur le volet nuisances sonores et pollution atmosphérique, avec toutefois un enjeu modéré à l'échelle du projet.

Sur le fond, la redéfinition du projet de réaménagement d'un créneau de dépassement à 2x2 voies sur la RD 752 s'inscrit explicitement dans une démarche d'évitement des zones identifiées dans l'état initial comme présentant les plus forts enjeux, et confirmées dans l'analyse comme fortement impactées par le projet dans sa version initiale. Le choix de maintenir la route existante dans son état actuel entre Saint-Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière, au sein du bois des Minières, évite ainsi le défrichement de 3,2 ha de zones boisées au nord-ouest du projet, et les impacts qui en résultaient dans le précédent tracé.

Le projet remanié apparaît donc clairement de moindre impact sur l'environnement. En outre, le maintien des mesures initialement prévues (plantation de 1 400 m de haies, pose de 2 300 m de grillage à grande faune dans le prolongement des zones boisées, passage à petite faune, etc.) contribue à renforcer la protection des zones sensibles en améliorant l'existant. Le maître d'ouvrage gagnerait toutefois à mieux retracer comment les choix se sont opérés, notamment au regard d'une analyse de variantes et à bien expliciter comment le projet revu dans le cadre du complément d'enquête publique répond avec la même efficacité aux objectifs affichés initialement de fiabilisation des conditions de circulation et de dépassement, et de sécurisation des échanges transversaux (accès et déplacements agricoles).

Nantes, le 16 octobre 2020

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président de séance,



D. Fauvre