



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité  
environnementale Pays de la Loire  
sur le projet d'aménagement  
du carrefour RD 13 / RD 218  
et de l'accès au lieu-dit « Chattemoue »  
sur la commune de Javron-les-Chapelles (53)**

**n° PDL-2021-5288**

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet d'aménagement du carrefour RD 13 / RD 218 et de l'accès au lieu-dit "Chattemoue" sur la commune de Javron-les-Chapelles (53).

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 et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale pour laquelle le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis Mireille Amat, Paul Fattal, Vincent Degrotte, Bernard Abrial, Olivier Robinet et Audrey Joly.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il 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, cet avis 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.

## **Objet et contexte**

La demande d'autorisation environnementale relative au projet est portée par le conseil départemental de la Mayenne. Elle fait suite à une décision de soumission à étude d'impact du 9 août 2018 rendue par la préfète de la région Pays de la Loire après une demande d'examen au cas par cas (n°2018-3229).

Le projet concerne la sécurisation du carrefour entre la route départementale (RD) 13<sup>1</sup> et la RD 218<sup>2</sup> en le déplaçant pour en assurer de meilleures conditions de visibilité, ainsi que la sécurisation des croisements – notamment des poids lourds – sur la RD 218 en élargissant la chaussée existante sur le tronçon d'accès au site industriel de "Chattemoue".

Il comprend :

- la réalisation d'un nouveau tronçon de RD 218, de 350 m de longueur, pour déplacer le carrefour avec la RD 13 au sud de son positionnement actuel, en sommet de côte et dans un alignement droit,
- l'aménagement d'un nouveau carrefour RD 13 - RD 218 en T (avec une voie d'évitement par la droite<sup>3</sup> sur la RD 13),- l'élargissement de la chaussée (de 5 à 6 m) et des accotements (de 1 à 1,5 m)

- 
- 1 La RD 13 constitue le principal axe nord-sud traversant la commune de Javron-les-Chapelles en direction de Villaines-la-Juhel au sud, et de la route nationale 12 (Mayenne - Alençon) au nord.
  - 2 La RD 218 relie le centre-ville de Javron-les-Chapelles à la commune de Villepail au sud-est, en passant par le lieu-dit de "Chattemoue".
  - 3 La voie d'évitement par la droite permet de contourner un véhicule sur la RD 13 en attente de tourner à gauche vers la RD 218).

- de la RD 218 existante, dans le prolongement du tronçon neuf, sur une longueur de 900 m en direction du lieu-dit "Chattemoue" (sur le site industriel duquel sont implantées deux entreprises),
- l'aménagement d'une voie cyclable le long de la RD 213 (entre la voie verte et le lieu-dit "le Laire" en direction de Chattemoue),
- la déconstruction de l'ancien tronçon de RD 218 pour sa reconquête en usage agricole.

Il entraînera l'imperméabilisation d'une nouvelle superficie de l'ordre de 3 200 m<sup>2</sup> pour une emprise totale du projet de 13 100 m<sup>2</sup> sur des terres agricoles.

Environ 2 500 m<sup>2</sup> de voirie existante seront déconstruits et 4 000 m<sup>2</sup> de surface de terrain rétrocedés.

Les trafics supportés par les RD 13 et 218 sont respectivement de l'ordre de 2 150 v/j dont 175 PL et 448 v/j dont 49 PL (valeurs TMJA<sup>4</sup> –source : comptages 2019 du conseil départemental de la Mayenne).

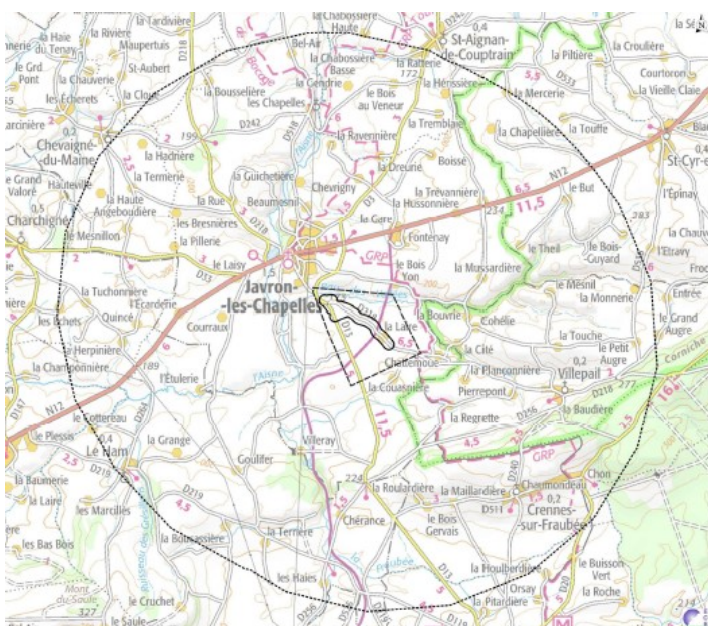
La durée des travaux est prévue pour environ 7 mois.

### Périmètre du projet

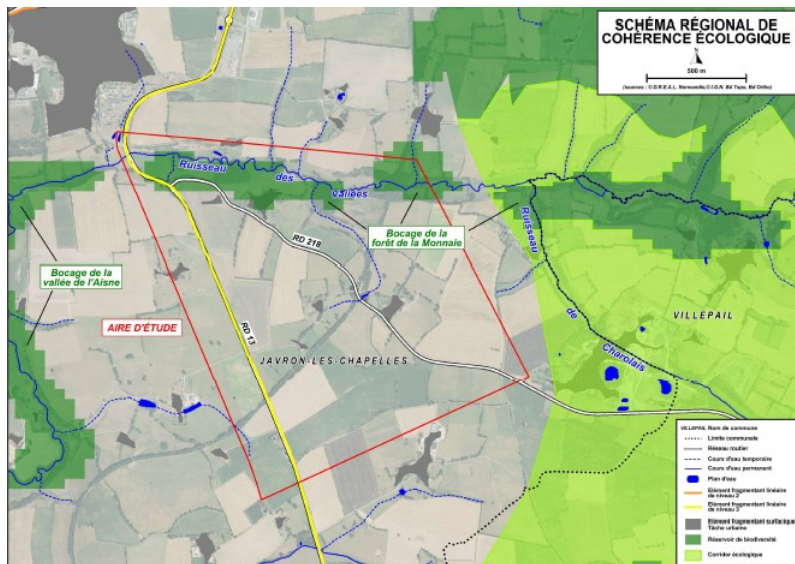


Plan général des travaux (extrait de l'étude d'impact page 19)

4 Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) représente la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur un tronçon routier au cours d'une journée (véhicules/jour – v/j), tous sens confondus.



Plan de situation et aires d'étude (extrait de l'étude d'impact page 40)



Plan de situation et enjeux du SRCE (extrait de l'étude d'impact page 46)

## Enjeux environnementaux

Ressources en eau	Existence	Impacts	Commentaires
Captage d'alimentation en eau potable	non	non	L'aire d'étude ne croise aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.
Zones humides	oui	maîtrisés	Les zones humides identifiées sont évitées par le projet.
Cours d'eau	oui	non	Le principal cours d'eau de la zone d'étude est le ruisseau des Vallées. Deux de ses affluents passent à proximité immédiate du projet. Celui-ci ne prévoit pas leur franchissement, ni n'engendre de modification significative du contexte hydrologique du secteur.
Eaux pluviales et souterraines	oui	oui	Le dimensionnement des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement demande à être explicité.
Zones sensibles Nitrates	non	non	Le projet n'engendre pas de rejet spécifique de nitrates.
Zone de répartition des eaux (ZRE)	non	non	Le projet n'engendre aucun prélèvement d'eau.

Milieux naturels	Existence	Impacts	Commentaires
Réserve naturelle nationale-Arrêté de protection de biotope-espèces protégées	non	non	
Parc naturel régional	non	non	Parc naturel régional Normandie-Maine distant de 1 km de l'aire d'étude rapprochée du projet.
Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)	oui	maîtrisés	Deux ZNIEFF de type 2 inventoriées entre 1 et 2 km de l'aire d'étude rapprochée. Leurs enjeux et périmètres recoupent ceux de sites Natura 2000 également considérés dans l'étude d'impact. Cinq ZNIEFF de type 1 inventoriées entre 2 et 5 km de l'aire d'étude rapprochée. Absence d'influence sur les intérêts identifiés.
Trame verte et bleue/corridors écologiques	oui	maîtrisés	<i>Cf. développements plus bas</i>
Faune / Flore	oui	maîtrisés	<i>Cf. développements plus bas</i>
Sites Natura 2000	oui	maîtrisés	<i>Cf. développements plus bas</i>
Consommation d'espace	oui	oui	Le projet engendre la consommation d'environ 1,3 ha de surface agricole. Environ 4 000 m <sup>2</sup> de surface seront restitués à l'espace agricole après démantèlement de l'ancien tronçon de RD 218.
Sols et sous-sols	oui	maîtrisés	Le projet prévoit 6 500 m <sup>3</sup> de déblais et 9 500 m <sup>3</sup> de remblais. L'intégralité des déblais pourra être réutilisée sur place, à l'exception d'éventuels matériaux non réutilisables qui seront acheminés vers des filières de stockage et de traitement adaptées. Les installations nécessaires à la réalisation des travaux (parc de stockage et d'entretien des matériels, dépôts de matériaux, ...) seront implantées sur des zones définies non sensibles et des aires aménagées et étanches pour éviter tout risque de pollution des sols et des milieux naturels.
Impacts cumulés	non	non	Absence d'impacts cumulés d'après les éléments fournis au dossier.

Demande dérogation à la protection stricte des espèces protégées en cours

Sites et paysages	Existence	Impacts	Commentaires
Sites classés ou inscrits	non	non	Aucun site inscrit ou classé présent sur la zone d'étude.
Monuments historiques	non	non	Aucun site patrimonial remarquable, aucun monument historique présent sur la zone d'étude.
Grands paysages	oui	maîtrisés	<i>Cf. développements plus bas</i>
Architecture – formes urbaines	non	non	Sans objet / aménagement routier en milieu rural.

Activités humaines	Existe	Impacts	Commentaires

	nce		
Risques naturels	non	non	Le risque de retrait-gonflement des argiles et le risque de séisme sont faibles sur la commune. Le secteur de projet n'est pas concerné par le risque d'inondation par débordement d'un cours d'eau. Le risque de remontées de nappes est considéré comme faible sur la zone d'étude.
Risques technologiques	non	non	Aucun site SEVESO, aucune installation présentant un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) dans la zone d'étude ou à proximité. Absence de risque de transport de matières dangereuses croisant le site d'étude.
Bruit – nuisances	oui	maîtrisés	Le projet est situé à 500 m au sud-est des limites bâties du bourg. Le tronçon routier neuf n'approchera pas les hameaux d'habitations riveraines par-rapport au tracé existant. Le raccordement entre le nouveau et l'ancien tracé se fera au droit du hameau de la Heudière. Une campagne de mesures et de simulations réalisée en 2019 conclut que toutes les habitations situées dans la zone d'étude se trouvent en zone d'ambiance sonore modérée. Une étude de modélisation acoustique sur la base de trafics estimés à l'horizon 2042 conclut à l'absence de transformation significative des niveaux de bruit au droit des habitations riveraines du projet.
Santé publique	oui	maîtrisé	Maîtrisé mais gestion perfectible du risque de déchets dangereux dans les matériaux issus du démantèlement de la chaussée existante.

Énergie – climat	Existence	Impacts	Commentaires
Sobriété énergétique	non	non	Réalisation d'un tronçon routier nouveau de 350 m de long en remplacement d'un tronçon existant de longueur équivalente.
Énergies Renouvelables	non	non	
Adaptation au changement climatique	non	non	Le projet de sécurisation du carrefour RD 218 - RD 13 et des croisements sur la RD 218 n'est pas de nature à engendrer une augmentation intrinsèque significative des trafics sur ce secteur. Selon les données de l'étude, les évolutions de trafic prévisibles à horizon 2042 n'entraîneront pas d'impacts significatifs sur la qualité de l'air.
Mobilités	non	non	Le projet n'est pas de nature à modifier les conditions de mobilités sur le territoire concerné en dehors des aspects de sécurité qui le motivent. Il prévoit toutefois à son extrémité vers Chattemoue l'aménagement d'un tronçon de voie en mode doux limité à la liaison entre la voie verte et le lieu-dit la Laire. Les trafics sur la RD 13 et la RD 218 sont mesurés respectivement à 2 150 v/j dont 175 PL et 448 v/j dont 49 PL (comptages 2019 – TMJA), et résultent d'augmentations estimées entre 2015 et 2019 de l'ordre de 7,3 % sur la RD 13 et 45 % sur la RD 218, le trafic spécifique des poids lourds restant stable, voire baissant sur cette même période. L'étude fait état de projections de trafics à l'horizon 2042 de l'ordre de 3 000 v/j dont environ 280 PL sur la RD 13 et de 670 v/j dont 84 PL sur la RD 218.

## **Principaux enjeux identifiés par la MRAe**

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet et des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la prise en compte des milieux naturels, notamment des zones humides et de la biodiversité ;
- la gestion des eaux pluviales et de ruissellement issues du projet ;
- la gestion des déchets issus du projet ;
- l'intégration paysagère du projet.

## **Appréciation de l'évaluation environnementale**

### **– Points positifs**

Le projet permet d'améliorer les conditions de sécurité pour les usagers du carrefour entre la RD 13 et la RD 218 et celles des croisements sur le tronçon de la RD 218 vers le site industriel de "Chattemoue".

L'étude d'impact présentée s'avère bien structurée et globalement facile d'appréhension pour le lecteur.

L'analyse des variantes justifie le choix retenu du projet constituant le meilleur compromis entre objectifs de sécurité routière et incidences sur l'environnement et la santé.

Les thématiques liées aux milieux naturels et aux sites Natura 2000, aux risques naturels et technologiques, aux nuisances sonores, aux impacts sur le sous-sol et sur le fonctionnement hydrologique sont traitées de manière proportionnée aux enjeux qu'elles représentent.

La soumission à étude d'impact du projet après examen au cas par cas était motivée en particulier par la destruction de linéaires bocagers dont l'intérêt écologique n'était pas identifié à ce stade d'analyse, notamment au regard de leur proximité avec un site Natura 2000, ainsi que par la présence d'incidences potentielles sur des zones humides à l'abord de la voie verte Javron-les-Chapelles / Mayenne.

### **- Zones humides**

L'étude d'impact présente les résultats d'investigations de terrain permettant d'identifier la présence de trois zones humides au sein de l'aire d'étude rapprochée. Elle démontre que le tracé du projet évite les zones humides identifiées.

### **- Milieux naturels – Faune - Flore**

Dans sa partie nord, l'aire d'étude rapprochée intercepte le réservoir de biodiversité du ruisseau des Vallées identifié au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays-de-la-Loire. Le tronçon abandonné de la RD 218 est compris dans ce périmètre et le nouveau tronçon vient sur ses abords.



Dans sa partie de tracé existant à élargir, au lieu-dit la Laire, la RD 218 traverse la voie verte entre Javron-les-Chapelles et Mayenne, ancienne voie ferrée aujourd'hui aménagée en chemin de randonnée praticable à pied, à vélo ou à cheval.

Cet ensemble bocager est en connexion avec le site Natura 2000, distant de 0,9 km, intitulé "Bocage de la forêt de la Monnaie à Javron-les-Chapelles" pour la conservation du Pique-prune, du Grand capricorne et du Lucane.

L'inventaire floristique ne relève aucune espèce protégée ni d'intérêt patrimonial.

Le projet s'implantera sur 0,45 ha de prairies pâturées ou améliorées et 0,87 ha de terres en culture. Il prévoit la destruction de 770 m de haies, dont 386 m de haies arbustives basses, 329 m de haies arbustives hautes, 55 m de haies arborescentes, arborées et alignements d'arbres (sur le linéaire du tronçon abandonné, sur la RD 13 pour ouverture du nouveau carrefour, sur des parties d'abords de linéaire RD 218 à élargir).

S'agissant des insectes xylophages ou saproxylophages inféodés aux milieux bocagers en liaison avec les enjeux Natura 2000, seul le Lucane a été observé au cours des investigations de terrain. Tous les arbres têtards recensés sur la zone d'étude seront préservés et les continuités et fonctionnalités locales ne sont pas remises en cause par le projet.

Le calendrier des travaux de défrichage et de débroussaillage au niveau des haies impactées sera adapté à la phénologie des espèces concernées pour éviter la perturbation et la destruction d'individus de la faune protégée inventoriée. Ces travaux se feront en particulier en dehors des périodes de nidification pour les oiseaux des milieux semi-ouverts et boisés (niveau d'enjeu très faible à moyen), pour les oiseaux des milieux ouverts (niveau d'enjeu très faible à faible), ou des périodes de reproduction et d'hivernage pour les reptiles (niveau d'enjeu très faible à faible) ou le hérisson d'Europe (niveau d'enjeu très faible).

L'usage des prairies pâturées et du bocage par les chiroptères recensés correspond à des fonctions de recherche alimentaire et de transit, aucun gîte n'ayant été identifié dans les haies impactées (niveau d'enjeu très faible à moyen).

La destruction de 770 m sera compensée par la plantation de 1 250 m de haies (plates ou sur merlon, typologie multi-strates, essences locales, sur paillage biodégradable) de part et d'autre du nouveau tronçon et sur certaines parties d'élargissement de la RD 218, de nature à rétablir les fonctionnalités écologiques pour la faune.

Pendant le chantier, tous les secteurs à enjeux, en particulier les zones humides, les arbres têtards et les haies seront identifiés et protégés (barrières, palissades) pour limiter les emprises de travaux.

Une clôture anti-intrusion (de type bâche ou filet à maille fine) sera installée au niveau des sites de reproduction identifiés des amphibiens (bassin du hameau de la Heudière) et des reptiles (voie verte).

Le stockage et la manipulation de produits nocifs (hydrocarbures, huiles, rejets accidentels) seront organisés dans des bacs étanches et sur des aires réservées à distance des milieux sensibles (terriens et aquatiques, notamment zones humides) afin d'éviter le risque de pollution des milieux naturels.



Enfin, compte tenu de la dimension réduite du nouveau tronçon créé sur le secteur en remplacement de l'existant, les effets de mortalité par collision et les effets de dérangement de la faune en phase d'exploitation n'apparaissent pas aggravés par le projet.

La MRAe observe que le dossier évoque la nécessité d'une démarche de mise en compatibilité du document d'urbanisme (POS) de la commune de Javron-les-Chapelles qui classe certaines haies impactées en espaces boisés classés ou en éléments à protéger. **L'étude gagnerait à compléter l'analyse des incidences du projet au regard des motivations de ces classements au document d'urbanisme communal.**

#### **- Incidences sur les sites NATURA 2000**

L'analyse de l'état initial de l'environnement identifie la présence de deux sites Natura 2000 à proximité du projet :

- à 0,9 km, le site "Bocage de la forêt de la Monnaie à Javron-les-Chapelles", dont les enjeux concernent la conservation d'insectes saproxyliques,
- à 2,1 km, le site "Corniche de Pail, forêt de Multonne", aux habitats diversifiés constituant en particulier un enjeu pour l'avifaune landicole et forestière.

Outre que le projet n'intersecte directement aucun site Natura 2000, l'étude argumente de la distance et de l'absence de lien écologique avec les habitats et les espèces du site "Corniche de Pail, Forêt de Multonne", de la présence identifiée du seul Lucane et du respect de l'ensemble des habitats favorables aux insectes saproxyliques, pour conclure à l'absence d'incidence significative sur le réseau Natura 2000 en lien avec la réalisation du projet.

La MRAe n'a pas d'observation sur ce point.

#### **– Points perfectibles**

L'étude d'impact gagnerait à être complétée par des éléments supplémentaires relatifs aux thématiques suivantes :

#### **- Paysage**

Au sein de l'unité paysagère des corniches des Alpes Mancelles et Avaloirs, le site d'étude s'inscrit plus précisément dans la sous-unité paysagère de la Corniche de Pail et des Avaloirs, caractérisée par de grandes crêtes, tantôt boisées tantôt bocagères ou couvertes de landes, offrant des panoramas sur les plateaux en contrebas.

Le projet s'insère en plaine, dans un milieu agricole bocager, et son rapport au paysage n'est traité qu'à travers la plantation de haies aux abords de la section routière créée ou élargie. Sur l'ancienne portion de RD 218, des haies seront détruites et la chaussée déconstruite pour restituer au secteur son caractère agricole.

Le dossier gagnerait à approfondir son approche paysagère de l'insertion du nouveau tronçon de RD 218 et de son carrefour avec la RD 13 dans le paysage d'ensemble du secteur, et de celle du tronçon à élargir sur

place - en particulier en rapport avec la traversée de la voie verte Mayenne-Javron et du hameau de la Laire, en lien avec l'aménagement d'une piste cyclable en direction de Chattemoue.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse d'intégration du projet dans le paysage, à la fois à l'échelle élargie de l'aire d'étude et au regard du caractère particulier de traversée de la voie verte et d'aménagement associé d'une voie douce de mobilité.***

#### **- Sols et sous-sols**

L'étude d'impact prévoit des volumes de déblais (6 500 m<sup>3</sup>) réutilisables sur place pour les remblais (9 500 m<sup>3</sup>). Toutefois, en cas de matériaux non réutilisables, elle indique que ces derniers seront acheminés vers les centres de stockage les plus proches pour être valorisés ou éliminés dans des filières adaptées.

Elle précise en particulier :

- - qu'en amont du chantier, le maître d'ouvrage devra s'assurer de l'absence totale d'amiante et de teneurs inférieures aux valeurs limites autorisées d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans les couches d'enrobés des portions de voies qui seront démantelées,
- - que le cas échéant, des prescriptions particulières devront être adoptées en phase de travaux pour le ramassage et le transport des déchets concernés, ainsi que pour leur stockage et leur traitement en les dirigeant vers des centres de stockage de déchets dangereux (CSDD) ou des installations de stockage de déchets dangereux (ISDD).

Au-delà des rappels sur la réglementation que le maître d'ouvrage s'engage à respecter dans ces conditions, l'étude pourrait indiquer et localiser les établissements pressentis de nature à garantir la mise en œuvre de filières adaptées au stockage, à la valorisation ou au traitement de matériaux non réutilisables et/ou dangereux éventuellement extraits des couches de chaussées qui seront démantelées.

Elle pourrait également préciser quelles ressources sont prévues pour constituer le nouveau remblai, estimé à environ 1,5 fois les déblais mobilisables sur place, et quels volumes de trafics PL cela impliquera sur la durée du chantier.

***La MRAe recommande de mieux identifier les ressources potentielles à mobiliser pour l'apport nécessaire de matériaux de remblais et pour la prise en charge éventuelle de matériaux de déblais non réutilisables et/ou de déchets dangereux.***

#### **- Insuffisances**

#### **- Gestion des eaux pluviales**

Sur la section du projet réalisée en tracé neuf (350 m environ), les eaux de ruissellements de la plateforme routière seront collectées par un réseau de fossés enherbés et dirigées vers des bassins de gestion par infiltration des eaux pluviales. L'étude gagnerait à mieux justifier du dimensionnement de ces bassins par-rapport aux conditions et aux capacités d'infiltration des sols considérés, même si elle témoigne de leur

bonne perméabilité, de vitesses d'infiltrations suffisantes, et de l'absence de nappe identifiée à faible profondeur.

Sur la section existante recalibrée, les fossés existants seront conservés. L'étude gagnerait également à préciser l'adéquation des dispositifs existants avec l'imperméabilisation supplémentaire générée par l'élargissement de la chaussée et des abords.

S'agissant de la phase chantier, l'état initial de l'environnement appelle une attention particulière pour la mise en œuvre de dispositifs de gestion des eaux pluviales intégrant un risque d'inondation par des périodes pluvieuses à caractère exceptionnel. L'étude évoque le moyen de fosses de décantation permettant de limiter les apports d'eau issus du chantier, ainsi que de dispositions spécifiques adaptées au cas par cas pour assurer à tout moment le maintien au sec de la plateforme. Il convient qu'elle justifie d'une analyse plus aboutie des dispositions qui seront retenues pour la gestion des eaux pluviales pendant les travaux et du calendrier de mise en œuvre des dispositifs définitifs prévus à cet effet (les bassins d'infiltration définitifs étant de plus prévus au droit du hameau d'habitations de la Heudière).

***La MRAe recommande de mieux justifier du dimensionnement des dispositions prévues en phase de chantier et en phase d'exploitation pour garantir la bonne gestion des eaux de ruissellement issues du projet.***

#### ***- Gestion des trafics en phase chantier***

L'étude indique que le trafic sera totalement interrompu sur la RD 218 durant les travaux d'élargissement de la voirie et qu'un itinéraire de substitution sera mis en place.

Ces dispositions faisant partie intégrante du projet, il est attendu du dossier qu'il précise l'itinéraire de substitution, la durée prévisible de son utilisation, et qu'il analyse les incidences potentielles et mesures liées à son exploitation temporaire (trafics, nuisances sonores, etc).

***La MRAe recommande de compléter l'analyse du projet en phase de travaux et de ses potentiels effets sur l'environnement et la santé pour ce qui concerne l'itinéraire de substitution à mettre en place en période d'interruption du trafic sur la RD 218.***

## **Conclusion**

Le projet permet d'améliorer la sécurité des usagers de la RD 218 et de la RD 13 au droit de leur croisement et celui du tronçon vers Chattemoue.

Dans leur ensemble, les thématiques attendues sont traitées de manière proportionnée aux enjeux identifiés par l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Toutefois le dimensionnement des dispositions retenues pour la gestion des eaux de ruissellement issues du projet demande à être mieux justifié, en phase travaux et en phase d'exploitation des ouvrages.

L'itinéraire de substitution en période d'interruption des trafics sur la RD 218 doit être intégré à l'étude.

L'intégration paysagère du projet demande à être approfondie et les filières de gestion des matériaux de déblais dangereux précisées.

Nantes, le 14 juin 2021  
Pour la MRAe des Pays de la Loire, par délégation



Bernard Abrial