



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ

SUR LE PROJET DE DÉVIATION ROUTIÈRE NORD-EST DE SEICHES-SUR-LE-LOIR (49)

n° PDL-2022-6206

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 de déviation routière nord-est de Seiches-sur-le-Loir en Maine-et-Loire (49).

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 de déclaration d'utilité publique 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 en séance collégiale du 21 juillet 2022 Mireille Amat, Bernard Abrial, Vincent Degrotte, Paul Fattal, Daniel Favre, Audrey Joly et Olivier Robinet.

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.

1 Présentation du projet et de son contexte

Le conseil départemental du Maine-et-Loire porte un projet de déviation nord-est de Seiches-sur-le-Loir situé à environ une vingtaine de kilomètres au nord-est d'Angers, qui vise, selon le dossier :

- à assurer la déviation complète nord-sud de la commune en y reportant les flux et en libérant le centre-bourg du trafic nord-sud, notamment les poids lourds ;
- à relier directement les zones d'activités situées au nord de la commune à l'entrée de l'autoroute A 11, située un peu plus à l'est sur la route départementale RD 766.

Ce projet vient compléter la déviation sud de Seiches-sur-le-Loir qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 5 octobre 2016 et dont les travaux sont en cours de réalisation. Cette première opération permettra déjà de libérer le centre-bourg du trafic de transit est-ouest sur les RD 766 et 74 ainsi que du trafic de transit en provenance ou à destination d'Angers et empruntant soit la RD 766 vers l'est et vers l'A 11, soit la RD 74 vers l'ouest.

Le projet de déviation nord-est prend la forme d'une route départementale à deux voies dont la vitesse sera limitée à 70 km/h.

Au sud, il se raccorde au rond-point sur la RD 766 en cours de réalisation (dans le cadre des travaux de la déviation sud du bourg). Il longe le parc boisé du château de la Garenne. Il traverse le vallon des ruisseaux de Marcé et des Tanneries et croise la RD 109 via un rond-point à créer. Il se raccorde au nord, via un carrefour en T à réaliser, à la voie de desserte de la zone d'activités de la Suzerolle, qui permet de rejoindre la RD 323 via un rond-point existant. Le linéaire à créer est ainsi de 1,4 km, sur une largeur d'emprise de 13 mètres 50 (deux fois 3,25 m de chaussée plus 2 m d'accotement plus 1,50 m de fossé), sans compter les surlargeurs nécessaires aux déblais ou aux remblais selon la section.

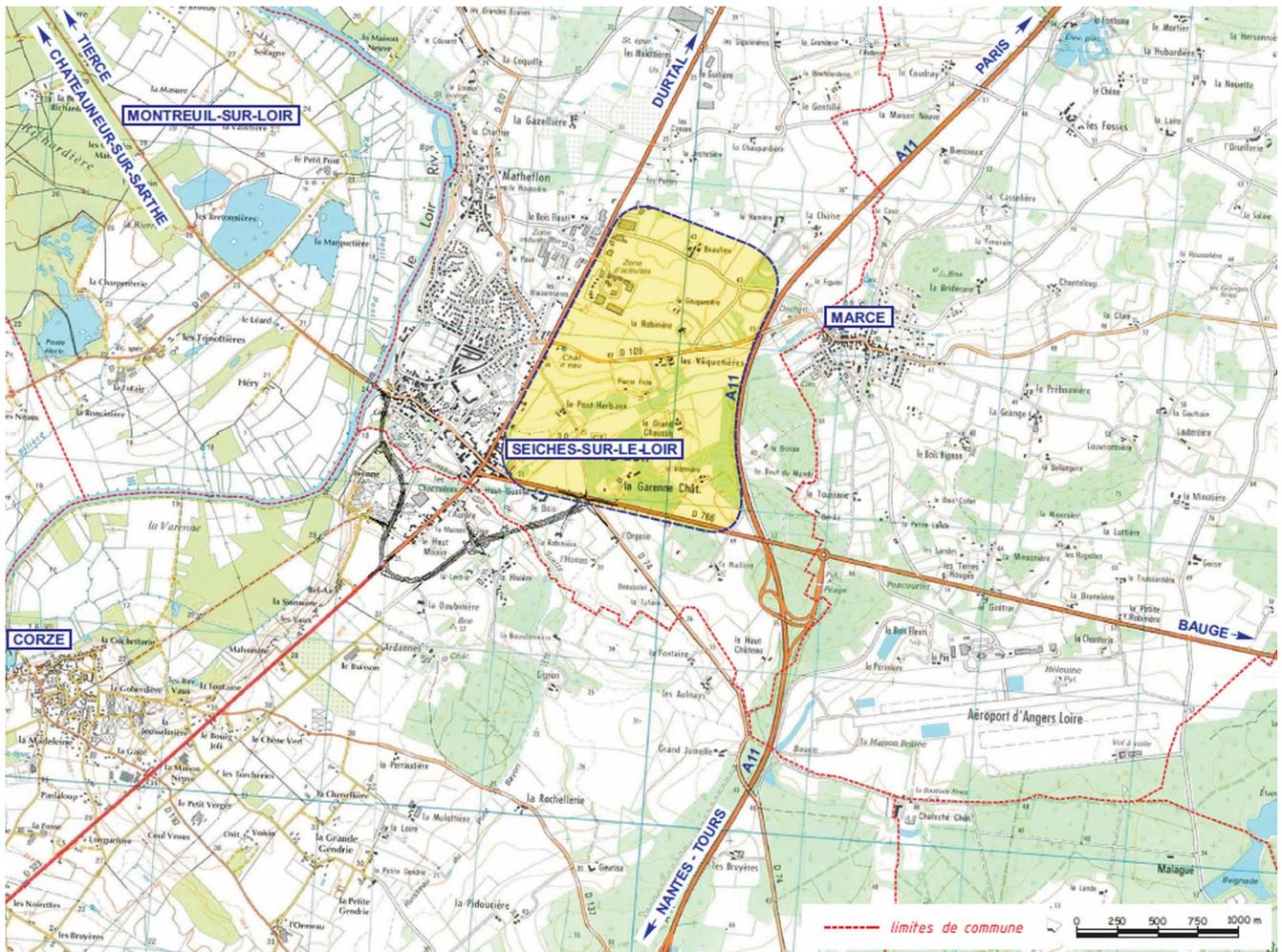


Figure 1: localisation du périmètre d'étude (source : étude d'impact page 15)

Le projet comprend les ouvrages d'accompagnement suivants : deux ouvrages d'art pour les traversées des ruisseaux de Marcé et des Tanneries, deux bassins de rétention des eaux pluviales et un merlon acoustique de 3 m de haut pour 36 m de long près du lieu-dit la Gauguérière. En outre, il prévoit la plantation d'une haie d'un seul côté de la voie sur la totalité de son linéaire et la création de 4 000 m² de zones humides compensatoires.



Figure 2: plan d'aménagement du projet (source : étude d'impact page 18)

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment la ressource en eau et les zones humides ;
- l'évolution des nuisances pour les riverains des voies actuelles et futures ;
- l'évolution des émissions de gaz à effet de serre.

3 Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique

3.1 Étude d'impact

Le présent avis porte sur le dossier d'évaluation environnementale composé notamment de l'étude d'impact dans sa version datée de décembre 2021 et du dossier de déclaration d'utilité publique (non datée).

Périmètre du projet

Le projet de déviation sud de Seiches-sur-le-Loir avait fait l'objet d'une étude d'impact¹ préalablement à sa déclaration d'utilité publique en 2016. Dans cette étude d'impact, l'opération de la déviation sud était présentée comme faisant partie d'un ensemble incluant aussi la déviation nord-est de Seiches-sur-le-Loir et la déviation de la RD 74 au droit de Montreuil-sur-Loir.

Cet ensemble de travaux, qualifié précédemment de « programme de travaux », notion du code de l'environnement désormais obsolète, constitue un projet au sens de la directive dite « Projets »². Ce projet est donc constitué des trois opérations rappelées ci-dessus. L'étude d'impact d'un « programme de travaux » devait fournir une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Celle d'un projet doit désormais porter sur l'ensemble des opérations pour en évaluer les incidences selon les informations disponibles, et doit être actualisée au fur et à mesure de l'avancée des études et des travaux. Le dossier présenté ne retient ni la première alternative (programme de travaux), ni la seconde (projet). Il se limite à la seule déviation nord-est, bien qu'il ne soit pas en mesure d'isoler ses incidences de celles de la déviation sud en ce qui concerne l'évolution des trafics et des nuisances associées ou encore les émissions de gaz à effets de serre. Un chapitre de l'étude d'impact aborde certes les effets cumulés, notamment avec ceux de la déviation sud. Il se contente toutefois de présenter de façon très sommaire les effets du programme de travaux sur l'environnement. La MRAe revient sur ce point en partie 5 ci-après.

Le dossier prévoit le reclassement en voirie communale de la RD 323 et de la RD 766 depuis le carrefour à feu du centre bourg jusqu'au rond-point de desserte de la zone d'activités de Suzerolle pour la première et jusqu'au rond-point de raccordement du projet pour la seconde. Un carrefour giratoire devrait être aménagé au niveau de la jonction de l'actuelle RD 323 avec la RD 109. Toutefois, rien d'autre n'est dit des aménagements qui seront apportés à ces voies devenues communales. En effet, ce sont ces aménagements qui viendront concrétiser l'objectif d'apaisement des circulations dans le centre bourg de Seiches-sur-le-Loir au bénéfice des mobilités douces. De plus, en l'absence de réaménagement, une partie du trafic de transit serait

1 Ce dossier avait fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 23 décembre 2014 (cf. https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/maine-et-loire-a2431.html#sommaire_5)

2 Directive 2011-92-UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

incité à rester sur l'itinéraire actuel qui demeurerait plus court. Ils doivent donc être présentés dans l'étude d'impact afin que leurs éventuelles incidences environnementales puissent en être évaluées. Pour mémoire, le fait que ces aménagements soient, à terme, réalisés par un autre maître d'ouvrage que la déviation ne fait pas obstacle à leur intégration dans le périmètre du projet³. Si ces futurs aménagements ne sont pas encore précisément connus, ils doivent cependant être présentés selon les informations disponibles et raisonnablement envisageables et leurs incidences environnementales doivent être évaluées.

De même concernant l'actuelle voie de desserte de la zone d'activités de Suzerolle à laquelle le projet se raccorde au nord : son logique reclassement dans le domaine public routier départemental n'est pas évoqué. Est-ce qu'elle permet une continuité de l'itinéraire au regard de ces caractéristiques actuelles ou bien des aménagements sont-ils nécessaires ? Rien n'est dit non plus à ce sujet.

En outre, la réalisation du projet selon la variante retenue est conditionnée à l'abandon, envisagé par ailleurs, du captage d'eau potable de Pont Herbaux et des servitudes d'utilité publique correspondantes. Sans cette disposition, le projet routier ne peut être réalisé. S'agissant d'une condition essentielle du projet, elle doit être intégrée dans l'étude d'impact avec la démonstration de la compatibilité entre les calendriers d'abrogation de la servitude d'utilité publique protégeant l'aire d'alimentation du captage d'eau potable et celui de réalisation du contournement nord-est.

La MRAe recommande de présenter une évaluation environnementale portant sur l'ensemble du projet, incluant toutes les opérations du programme initial de travaux, dont la déviation sud de Seiches-sur-le-Loir et la déviation de Montreuil-sur-Loir mais aussi le réaménagement des routes départementales qui seront reclassées en voirie communale et l'abandon du captage d'eau potable de Pont Herbaux.

L'analyse de l'état initial de l'environnement

L'analyse des composantes naturelles du site a été conduite entre 2012 et 2014, avec un complément en 2019 pour actualiser la connaissance. Une sensibilité écologique élevée a été identifiée au droit des ruisseaux de Marcé et des Tanneries, qui concentrent plusieurs types de zones humides et une certaine richesse faune – flore associée, ainsi qu'au niveau des divers boisements. Le parc de la Garenne et le ruisseau de Marcé sont aussi d'intérêt au titre de la trame verte et bleue, que ce soit à l'échelle locale du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Loire Angers ou à l'échelle régionale du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Pays de la Loire approuvé le 7 février 2022.

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'analyse du fonctionnement actuel des mobilités est présentée à l'échelle globale du bourg, avec les trafics au niveau des différents axes convergents (RD 323, RD 74, RD 766). Les données de trafic et de bruit sont cependant très anciennes, datant de 2009 à 2013, quelques unes ayant été actualisées en 2017. En outre, les trafics spécifiquement liés à la déviation nord-est de l'agglomération, à savoir les flux nord-sud sur la RD 323 et les flux ouest (RD 74 ou 766)-nord (RD 323) ne sont pas établis. Seuls des volumes de trafic globaux à chaque entrée d'agglomération sont donnés, sans indication sur leur répartition entre les diverses « origines – destinations » possibles. Cette information sur les flux par origine – destination est pourtant essentielle pour estimer les basculements sur les voies nouvelles après mise en service du projet et les volumes de trafic en résultant et pour comparer cette situation projet avec la situation de référence (sans réalisation de la déviation nord-est).

Une synthèse des sensibilités de la zone d'étude fait ressortir plusieurs enjeux forts, que l'on peut regrouper en deux ensembles : la présence des ruisseaux de Marcé et des Tanneries en association avec les zones humides

3 cf. dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

et leur richesse écologique ainsi que le captage de Pont Herbaux, d'une part, les niveaux de trafic et la présence de plusieurs lieux-dits au sein de la zone d'étude, d'autre part.

Deux enjeux identifiés par la MRAe ne ressortent toutefois pas du dossier :

- la consommation d'espace est brièvement abordée à l'occasion de la présentation du SCoT Loire Angers et du PLUi (ces deux documents prévoyant de poursuivre la consommation d'espace antérieure au profit des infrastructures de transport notamment en vue de la réalisation des contournements de Seiches-sur-le-Loir) mais la thématique des sols n'apparaît pas dans le tableau de synthèse ;
- les émissions de gaz à effet de serre sont rapidement évoqués à l'occasion du rappel des objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie, désormais intégré au SRADET, et des estimations d'Air Pays de la Loire à l'échelle régionale mais n'apparaissent pas dans le tableau de synthèse des sensibilités environnementales.

La MRAe recommande :

- ***d'actualiser les données, notamment celles de trafic, de bruit, de qualité de l'air, de détailler les trafics par origine – destination et d'explicitier les effets de la prochaine mise en service de la déviation sud sur les phénomènes de congestion observés actuellement.***
- ***de compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement et le tableau de synthèse des sensibilités environnementales avec les enjeux de la consommation d'espace et des émissions de gaz à effet de serre.***

L'articulation du projet avec les documents de planification

Le territoire de la commune de Seiches-sur-le-Loir est intégré au périmètre du pôle métropolitain Loire Angers, en charge de l'élaboration du futur schéma de cohérence territorial (SCoT). Dans l'attente de son élaboration, le SCoT Loire Angers approuvé le 9 décembre 2016 sur un périmètre plus étroit reste en vigueur⁴. Ce SCoT comprend parmi ces orientations et objectifs la réalisation de la déviation sud du bourg de Seiches-sur-le-Loir mais pas la déviation nord-est, évoquée uniquement au titre des études. Le projet n'est donc pas nécessaire à la mise en œuvre des orientations du SCoT. Il ne lui est toutefois pas contraire.

Au regard du Schéma directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne, l'étude d'impact présente les éléments de cadrage du projet à en retirer et vérifie la compatibilité du projet avec ce document dans sa version portant sur la période 2016-2021. Le nouveau SDAGE Loire Bretagne 2022-2027 a été approuvé le 18 mars 2022. L'étude d'impact est certes datée de décembre 2021. Toutefois à cette date, le projet de nouveau SDAGE avait été soumis à concertation publique depuis de nombreux mois. Elle aurait donc pu le prendre en compte par anticipation.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet au regard du SDAGE actuellement en vigueur.

La commune de Seiches-sur-le-Loir est couverte par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé à l'échelle du périmètre de l'ancienne communauté de communes du Loir. Ce document, approuvé en 2021, a inscrit la déviation nord-est de la commune de Seiches-sur-le-Loir dans son projet d'aménagement et de développement durable.

Enfin, le choix de la variante n°2 (cf. ci-dessous) repose en partie sur la décision à venir à l'horizon 2022, selon le dossier, de l'abandon du captage d'eau potable de Pont Herbaux, notamment en raison de phénomènes de colmatage. En l'absence d'un tel abandon, le projet retenu aurait une incidence importante sur ce captage, impactant la zone de protection rapprochée, qui n'autorise pas la réalisation ou la modification de voies de

4 Le périmètre du SCoT Loire Angers approuvé en 2016 couvre les territoires de la communauté urbaine Angers Loire Métropole et les anciennes communautés de communes Loire Aubance et du Loir ainsi que la commune nouvelle Loire Authion.

communication. La perspective de cet abandon a été inscrite dans le schéma directeur d'alimentation en eau potable du syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable (SIAEP) de Seiches-sur-le-Loir. Le projet est donc compatible avec ce schéma.

Les méthodes

Le dossier ne précise pas les hypothèses retenues et la méthodologie employée pour l'établissement de la carte des trafics en situation de référence (prenant en compte la mise en service à venir de la déviation sud) et après réalisation de la déviation nord-est. La seule connaissance des volumes de trafic aux différentes entrées et sorties d'agglomération ne renseigne pas sur leur répartition entre les différents trajets dits « origine – destination » correspondants aux trajets réellement réalisés par les usagers.

En outre, les cartes pages 240 et 241 donnent les volumes de trafic en situation de référence (sur la base des trafics 2017 mais prenant en compte la mise en service de la déviation sud) et après mise en service de la déviation nord-est (toujours sur la base des trafics 2017 et prenant en compte les mises en service des déviations sud et nord-est). Par contre les résultats interrogent fortement au regard des évolutions de trafics selon les sections entre la référence et la situation de projet. Ainsi, aucun impact sur le trafic de la déviation sud n'est prévu alors qu'une réduction de 1 000 véhicules par jour (sur environ 8000 estimés) est attendue sur la RD 323 au sud de la RD 766. De plus, la comparaison entre les situations avec et sans la déviation nord-est devrait se faire à terme (+ 20 ans après la mise en service, le dossier affichant l'horizon 2043). Or, les niveaux de trafics pris en compte sont ceux de l'année 2017 alors même que le dossier affirme prendre en compte des hypothèses d'augmentation de trafic de 1 % jusqu'en 2030 et de 0,7 %/an au-delà. Les volumes de trafic pris en compte sont ainsi susceptibles de sous-estimer les niveaux sonores attendus au droit des habitations riveraines et de fait les exigences de protections acoustiques réglementaires à mettre en œuvre.

La MRAe rappelle l'obligation d'explicitier les méthodes d'établissement des estimations de trafics en situation de référence et après mise en service du projet.

La MRAe recommande de vérifier et corriger les prévisions de trafics en situation de référence et en situation de projet (mise en service de la déviation nord-est + 20 ans).

3.2 Résumé non technique

Le résumé non technique est synthétique. Il présente utilement un tableau de synthèse des effets et mesures ERC qui aide à appréhender le dossier dans son ensemble. Il présente toutefois les mêmes défauts que le dossier et doit être complété pour tenir compte des recommandations du présent avis.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'analyse des variantes a été conduite à l'échelle du seul barreau nord-est. Outre la variante « 0 » correspondant au maintien de la situation existante, 6 variantes ont été examinées, sur la base d'une route à deux voies limitée à 70 km/h.

Une analyse multicritère prenant en compte les différents compartiments environnementaux (sécurité, captage eau potable, zones humides, faune et flore, trame verte et bleue, bruit, paysage, patrimoine, etc.) aboutit au choix de la variante n°2.

Le raisonnement mené présente deux biais.

Le refus de la variante « 0 », « inadaptée au regard des critères de sécurité et d'ambiance urbaine » ne tient pas si l'on se place à l'échelle du seul contournement nord-est, comme le fait le dossier par ailleurs. En effet, dans ce cadre, il faut considérer comme acquise la réalisation de la déviation sud. Or, le dossier identifie des problèmes de fluidité du trafic aux heures de pointe au niveau des deux carrefours à feu entre la RD 323 et, respectivement, la RD 74 et la RD 766, dans le bourg de Seiches-sur-le-Loir, sans tenir compte, toutefois, de la

déviations sud dont la mise en service est pourtant annoncée fin 2021 ou courant 2022, selon les chapitres où elle est évoquée. Le caractère inacceptable de la situation actuelle des circulations dans le centre bourg doit ainsi être réinterrogé avec cette mise en service. En effet, l'absence d'examen à ce stade des volumes de trafic estimés après mise en service de la déviation sud ne permet pas d'objectiver la situation (ils seront affichés sur une carte dans l'analyse des incidences du projet sur le volet bruit sans analyse de la situation générée).

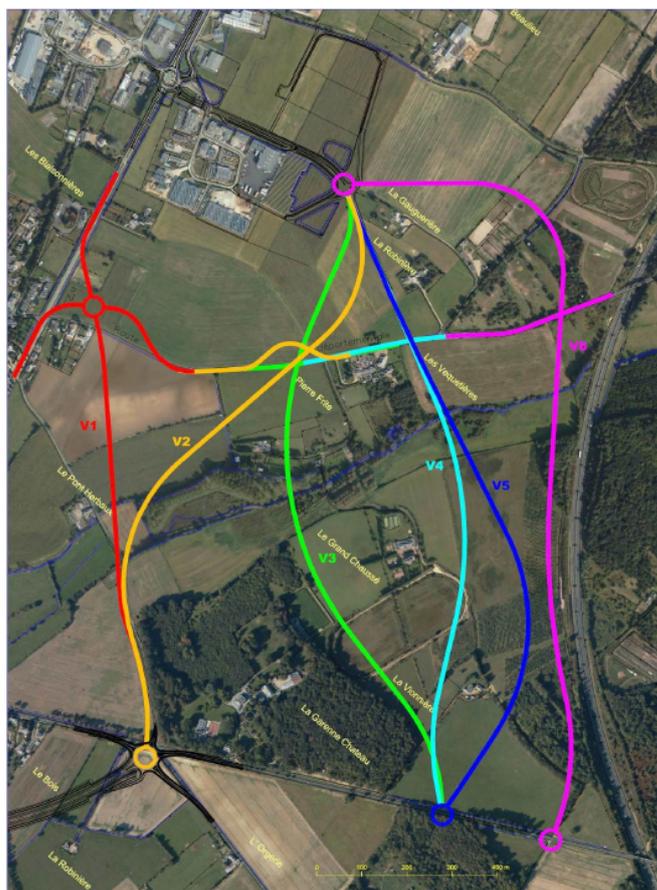


Figure 3: les variantes du contournement nord-est
(source : étude d'impact page 161)

La MRAe observe par ailleurs que des alternatives consistant à l'aménagement sur place du réseau existant afin de limiter les incidences environnementales de cet aménagement n'ont pas été étudiées. Il s'agit par exemple du réaménagement de la route de Pont Herbaux permettant de lui conférer des caractéristiques compatibles avec la déviation du trafic envisagée.

La justification du projet, quant à elle, repose en premier lieu sur le rejet, a priori, de la variante « 0 ». Cette dernière n'est alors pas intégrée à l'analyse comparative multicritère.

Sur le volet trafic, l'analyse se limite à présenter une comparaison des temps de parcours théoriques sans analyser les gains en termes de trafics reportés depuis les RD 323, 74 et 766 dans le centre bourg vers le barreau nord-est du contournement. A noter que le temps de parcours de la situation actuelle apparaît inférieur à celui de la plupart des variantes étudiées. Seules les variantes 1 et 2 présentent un temps plus favorable mais en prenant en compte une vitesse de circulation sur la déviation de 90 km/h alors que cette dernière sera limitée à 70 km/h.

L'absence d'analyse de la diminution du volume de trafic dans le centre bourg liée à la seule déviation nord-est ne permet pas, en l'état, de justifier l'opération envisagée.

Pour mieux asseoir la justification du projet, la MRAe recommande de compléter l'analyse des variantes :

- **en comparant les variantes de la déviation nord-est du point de vue de l'apaisement des circulations dans le centre bourg ;**
- **en proposant une/des alternative(s) aux seules solutions en aménagement en site neuf pour la déviation nord-est basée(s) sur l'optimisation des infrastructures existantes.**

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

5.1 La consommation d'espace et l'artificialisation des sols

Un équilibre des déblais (environ 20 000 m³) et remblais (environ 17 000 m³) est recherché par le projet, intégrant aussi le décapage de terre végétale (environ 11 000 m³) et la réalisation du merlon acoustique (environ 13 000 m³).

L'emprise totale du projet représente 3,88 ha, constitués quasi exclusivement de terrains agricoles. Cela représente la consommation d'espace directe générée par le projet de déviation nord-est. Aucun rappel n'est fait de la consommation des autres composantes du projet d'ensemble, notamment de la déviation sud.

La consommation d'espace et l'artificialisation des sols doit aussi être prise en compte via les effets indirects du projet. Or, parmi les motivations du projet, la notice explicative⁵ mentionne qu'il résulte des problématiques de circulation et de desserte « *un véritable frein au développement économique et résidentiel de la commune vers l'est de l'agglomération, sachant que ce développement est très contraint ailleurs, du fait de la présence du Loir à l'ouest, de la Suette au sud et du développement déjà très important vers le nord* ». Cette consommation d'espace à terme, facilitée par le projet, doit aussi être présentée. Le développement induit peut aussi concerner des territoires situés au nord de Seiches-sur-le-Loir qui deviennent plus facilement accessibles depuis le pôle d'emploi d'Angers grâce au projet qui permet le contournement nord-sud complet de Seiches-sur-le-Loir.

A contrario, l'étude d'impact évoque aussi la suppression de la portion de voie existante entre le hameau de Pierre Frite et la RD 109 afin de restituer la surface correspondante à l'agriculture. Cela représente 600 m². Par ailleurs, le dossier prévoit aussi la suppression de la route de Pont Herbaux dans sa traversée de la zone humide (cf. mesure compensatoire zone humide ci-dessous). La surface correspondante n'est pas donnée. La portion de cette même route située entre le hameau de Pont Herbaux et la future portion supprimée n'ayant plus aucune fonction de desserte apparente, sa suppression au profit de l'agriculture pourrait aussi être envisagée.

Le dossier affirme la compatibilité du projet avec les objectifs de réduction des consommations d'espace du PLUi et du SCoT. Le PADD du PLUi prévoit ainsi une réduction des consommations d'espace de 20 %. Le SCoT vise une réduction des consommations foncières de plus de 20 % en dehors de l'urbanisation existante. Le dossier indique que la consommation d'espace induite par la déviation nord-est est comprise dans les prévisions du PLUi et du SCoT, sans plus de précision et sans indiquer si les consommations induites (cf supra) permettront également le respect de ces objectifs.

La MRAe recommande de compléter le calcul de la consommation d'espace générée par le projet en présentant la consommation induite.

5 cf. dossier d'enquête préalable à la DUP page 13

5.2 La préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment la ressource en eau et les zones humides

Zones humides

Le projet de déviation nord-est traverse une zone humide localisée le long des ruisseaux de Marcé et des Tanneries. Les investigations zones humides semblent particulièrement anciennes⁶ sans que le dossier ne justifie l'absence d'actualisation de cet élément de connaissance. En outre, l'étude d'impact présente une première délimitation de la zone humide suite aux investigations pédologiques puis une seconde délimitation suite aux investigations floristiques. Toutefois, le dossier ne conclut pas en affichant une carte finale prenant en compte les deux investigations (des petits écarts ponctuels apparaissent sur chaque carte).

Le projet conduit à la destruction de 0,4 ha de zones humides. À titre de compensation, le dossier prévoit :

- la suppression du talus de la route actuelle dans sa traversée de la zone humide ;
- la suppression du talus d'un ancien bassin de rétention des eaux de ruissellement situé en plein coeur de la zone humide ;
- le comblement d'une rigole agricole et d'un fossé ;
- une gestion des sites de compensation en prairie naturelle.



Figure 4: localisation des mesures compensatoires zone humides (source : étude d'impact page 229)

Une mesure d'accompagnement prévoit de plus la création d'une zone tampon humide artificielle sur un futur délaissé d'environ 1 000 m². Si le site ne permet pas de garantir la création d'une zone humide fonctionnelle équivalente à celles détruites, il vise à réduire les apports de polluants dans le cours d'eau, qu'ils soient d'origine agricole ou liés à l'infrastructure routière.

Pour réduire l'emprise du projet sur la zone humide, le maître d'ouvrage a réduit ponctuellement la largeur des accotements. Ils passeront ainsi de 2 à 1,5 m de large de chaque côté au droit de la zone humide.

Faune – flore – habitats

Les deux ouvrages de franchissement des ruisseaux de Marcé et des Tanneries permettront le passage de la faune terrestre et aquatique. L'ouvrage sur le ruisseau des Tanneries comprendra une banquettes autorisant le

6 Décembre 2009 selon l'étude d'impact page 81 et sondages en annexe datés de 2012

passage de la petite et moyenne faune. L'ouvrage sur le ruisseau de Marcé comprendra un passage pour les cycles et piétons suffisamment dimensionné pour laisser en outre passer la faune.

Environ 700 mètres de haies seront arrachés pour la réalisation du projet. Au titre du rétablissement des continuités écologiques, une mesure prévoit la plantation de 1 300 mètres environ de haies multistrates composée de végétaux locaux, le long de la voie nouvelle : côté ouest entre le giratoire sud et le ruisseau des Tanneries, côté est entre le ruisseau des Tanneries et le merlon acoustique au nord, et côté sud entre le giratoire avec la RD 109 et le lieu-dit « Pierre Frite ». Les talus des déblais et remblais ainsi que le merlon acoustique seront enherbés, dans le but de les intégrer au paysage plutôt verdoyant des parcelles alentours.

Le projet prévoit aussi la réalisation de quatre hibernaculum pour les reptiles et le déplacement du tronc d'un arbre (qui doit être arraché) abritant potentiellement des insectes xylophages.

Gestion des eaux pluviales

Les eaux de pluie de la future route sont collectées via des noues enherbées (fossés), ou des cunettes étanches dans la traversée de la zone humide, puis acheminées vers un des deux bassins de rétention : l'un au nord se rejette dans le bassin de rétention de la zone d'activités de Suzerolle, l'autre près de Pont Herbaux se rejette dans la zone humide du vallon du ruisseau de Marcé. Ces ouvrages régulent les écoulements à 2 l/s/ha jusqu'à une pluie d'occurrence décennale et assurent un prétraitement par décantation des eaux de ruissellement de la voirie.

Pour des pluies de période de retour supérieure à dix ans, les surverses des bassins de rétention seront transmises de façon transparente :

- pour le bassin nord, au bassin de rétention de la zone d'activité dimensionné pour une pluie centennale à l'échelle du bassin versant et, au-delà, celui-ci se déversera dans un fossé qui conduit au ruisseau des Muloitières ;
- pour le bassin sud, dans la zone humide accompagnant le ruisseau de Marcé qui permettra une certaine régulation hydraulique avant rejet dans le ruisseau et passage sous l'ouvrage de franchissement de la déviation nord-est qui sera dimensionné pour une pluie centennale.

Le dossier évalue en outre le risque de pollution chronique du Loir suite aux déversements issus de l'infrastructure en projet. Les abattements permis par les fossés enherbés et les bassins de rétention équipés d'une fosse de débouage et d'un dégrilleur ainsi que l'effet de dilution dans le Loir doivent éviter le déclassement de qualité des eaux du Loir, sauf ponctuellement en situation de pointe pour le paramètre zinc où la qualité passable pourrait être atteinte.

En outre, le dimensionnement des bassins de rétention est suffisant pour confiner trois heures de pluie décennale faisant suite à une éventuelle pollution accidentelle.

Restauration hydromorphologique

Un contrat territorial « eau » du bassin de la Svette (dont le ruisseau de Marcé est un affluent) est porté par le syndicat mixte des basses vallées angevines et de la Romme. Il prévoit des travaux de restauration hydromorphologique des ruisseaux de Marcé et des Tanneries avec la suppression d'un certain nombre d'obstacles à la continuité écologique.

Le dossier évoque certains de ces travaux à proximité de la réalisation de la déviation nord-est, sans anticiper leur articulation ou la compatibilité de leur calendrier respectif.

Captage d'eau potable

Le projet est à ce jour incompatible avec la servitude d'utilité publique s'attachant à protéger l'aire d'alimentation du captage de Pont Herbaux. Une mesure d'évitement prévoit que le démarrage des travaux soit conditionné par l'abandon effectif de l'exploitation du captage.

Zones Natura 2000

Le dossier conclut que le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et espèces ayant motivé la désignation des sites Natura 2000 au regard de la déconnexion fonctionnelle entre le site du projet et les sites Natura 2000, dont le plus proche est situé à 1,2 km. La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur cette conclusion.

5.3 L'évolution des nuisances pour les riverains des voies actuelles et futures

Globalement, les nuisances évoquées dans le dossier ne prennent pas en compte les autres composantes du projet d'ensemble, notamment celles liées à la déviation sud.

Bruit

L'étude d'impact présente les résultats d'une simulation acoustique à l'échelle de la zone d'étude à un horizon lointain (+20 ans) avec et sans réalisation de la déviation nord-est. Au-delà des doutes sur la méthode pour l'établissement des niveaux de trafics (cf §3.1), le dossier ne précise pas si les trafics pris en compte pour la réalisation des simulations pages 242 et 243 sont ceux des cartes pages 240 et 241, ce qui serait logique mais problématique car les trafics présentent des valeurs en 2017 alors que les simulations acoustiques doivent donner des résultats à +20 ans après la mise en service. En l'état, la MRAe constate donc que le dossier ne permet pas de garantir les résultats présentés par la simulation acoustique à horizon +20 ans.

Les incidences sonores du projet de déviation nord-est sur les lieux-dits de la zone d'étude ont été pris en compte dès l'analyse des variantes. En revanche, ce n'est pas le cas des incidences sonores sur les futurs quartiers d'habitation prévus au PLUi (zone 2AU et site préférentiel d'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage prévu dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) de la Rabinière). En l'absence d'évolution du PLUi sur ce point (aucun renoncement à ces extensions urbaines, ou leur réduction, n'est envisagé pour l'instant), cette incidence est prévisible à l'échéance de mise en œuvre du PLUi et doit donc être prise en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale. En effet, lorsque cette zone 2AU sera ouverte à l'urbanisation, une situation de nuisance analogue à celle actuellement observée dans la traversée du bourg se reproduira dans ce secteur, avec des vitesses de circulation plus élevées amplifiant le cortège de nuisances qui motive pourtant aujourd'hui la création de la déviation. La mise en œuvre de correctifs onéreux (écrans phoniques) pourrait alors s'avérer nécessaire afin de permettre aux futurs habitants du secteur d'y vivre dans des conditions acceptables. À défaut d'avoir retenu une variante éloignée des zones d'urbanisation futures inscrites au PLUi, une mesure d'éloignement des zones d'urbanisation future de l'emprise du projet pourrait être envisagée dans le PLUi.

La MRAe recommande d'évaluer les incidences de la déviation nord-est sur les futures extensions de l'urbanisation inscrites au PLUi et de compléter l'étude d'impact avec une mesure d'éloignement, dans le PLUi, des zones d'urbanisation future de l'emprise du projet de déviation nord-est.

Indépendamment de la prise en compte des autres parties de la déviation (notamment sud) dans le périmètre du projet, les modélisations du bruit ne doivent pas se limiter au secteur de la déviation nord-est. En effet, il doit être tenu compte de la zone d'influence de l'opération en termes de trafic. Ainsi, à minima l'effet de la déviation nord-est sur les habitations en bordure de la déviation sud, dont le trafic doit augmenter, doit être évalué. Les cartographies proposées se limitent actuellement au nord du contournement nord-sud.

Au titre des mesures de suivi, le dossier ne prévoit pas la réalisation de mesures de bruit après mise en service, pour vérifier la réalité des niveaux de bruit à la mise en service et au cours de la vie de l'infrastructure (à +10 ans et + 20 ans par exemple).

La MRAe recommande de prévoir des mesures de suivi des niveaux de bruit après mise en service du projet.

Qualité de l'air

Une campagne de mesure de la qualité de l'air (dioxydes d'azote (NO₂) et benzènes) a été réalisée in situ sur deux semaines en mai 2014. Les seuils réglementaires sont toujours respectés en chacun des cinq points de mesure. Les points de mesure où la valeur de NO₂ mesurée s'approche du seuil réglementaire sont situés sur la RD 76 dans le bourg et sur la RD 323 sud. Le trafic devrait déjà nettement diminuer en ses deux points suite à la mise en service de la déviation sud même en l'absence de réalisation de la déviation nord-est.

Une simulation des émissions liées à la circulation actuelle a aussi été réalisée sur la base des trafics 2017. La source principale de pollution pour le secteur d'étude s'avère être l'autoroute A 11.

La quantification des émissions par tronçon routier montre une nette diminution des émissions dans le centre bourg et une émission importante sur la nouvelle déviation nord-est, intermédiaire entre celle simulée dans le centre entre avant et après la mise en service. À l'horizon 2043, la plupart des émissions de polluants vont diminuer, en lien principalement avec les progrès technologiques, l'évolution des réglementations européennes et malgré l'augmentation affichée des trafics (hypothèses de +1 % par an jusqu'en 2030 puis de +0,7 % par an au-delà). Le dossier conclut au caractère favorable du projet au regard des émissions polluantes. Tout comme pour l'évaluation des niveaux sonores, la question des niveaux de trafics pris en compte pour l'évaluation des émissions de polluants se pose et demande à être présentée de façon explicite dans le dossier. Les émissions au droit du barreau sud de la déviation demandent également à être présentés. Compte tenu de l'éloignement d'une partie du trafic des zones « densément » peuplées (centre bourg de Seiches sur le Loir), le projet aura une incidence favorable sur l'exposition aux polluants des populations. Néanmoins, l'exposition des populations au sein des zones d'urbanisation futures demande, tout comme pour le bruit à être analysée et anticipée afin de ne pas reproduire à l'avenir une situation défavorable telle que celle observée actuellement en centre bourg.

La MRAe recommande d'élargir au barreau sud du contournement et aux futurs quartiers résidentiels proches de la déviation nord-est l'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air.

5.4 L'évolution des émissions de gaz à effet de serre

Le dossier évalue les émissions de gaz à effet de serre à la mise en service du projet et par comparaison, à la même date sans mise en service du projet. Il constate une diminution de 11 % des émissions de dioxyde de carbone et une augmentation de 3 % du méthane. Au regard des durées de séjour approximatives de ces gaz dans l'atmosphère (100 ans pour le CO₂ et 12 ans pour le méthane), il conclut à un bilan favorable du projet. Il omet cependant de tenir compte du pouvoir de réchauffement nettement plus fort du méthane⁷ comparativement à celui du CO₂. Il convient donc de raisonner en équivalent CO₂.

L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre est réalisée pour la phase de fonctionnement de l'infrastructure (hors entretien). Le dossier affirme que la consommation d'énergie liée à la réalisation et à l'entretien de la voirie est difficilement estimable. Cette estimation est pourtant régulièrement réalisée pour ce type de projet. En outre la phase de construction peut avoir un poids particulièrement fort en comparaison des avantages procurés pendant la phase d'exploitation. Un bilan à l'échelle de l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure doit ainsi être réalisé afin d'avoir une vision complète de l'effet du projet. Un guide produit par le CEREMA à la demande du ministère de l'Environnement afin de répondre aux exigences du décret 2017-725 relatif aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics, donne les éléments nécessaires à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers⁸. Le constat en incapacité exprimée dans le dossier n'est ainsi pas recevable.

Le dossier demande donc à être complété sur ce point avant de pouvoir conclure.

⁷ Le pouvoir de réchauffement du méthane est 28 fois plus fort que celui du CO₂

⁸ [Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effets de serres des projets routiers – CEREMA – Mai 2020](#)

En outre, les émissions de gaz à effet de serre pourrait être remise en contexte localement grâce au plan climat air énergie territorial (PCAET) Loire Angers, approuvé en 2020.

La MRAe recommande de réaliser une analyse des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure.

6 Conclusion

Le projet de déviation nord-est de Seiches-sur-le-Loir fait partie d'un ensemble d'opérations visant à sécuriser et à apaiser les bourgs centres tout en assurant la desserte économique de l'axe allant de l'autoroute l'A 11 et de la RD 323 (Angers – Le Mans) jusqu'aux pôles de Tiercé et Châteauneuf-sur-Sarthe vers l'ouest. L'étude d'impact se limite toutefois, en l'état, à la seule déviation nord-est de Seiches-sur-le-Loir et doit être complétée en cohérence avec la notion de projet définie par le code de l'environnement. L'évaluation doit ainsi être menée à l'échelle de l'ensemble du programme initial de travaux dont la déviation sud et la déviation de Montreuil-sur-Loir ainsi qu'intégrer le réaménagement des routes départementales qui seront reclassées en voirie communale et l'abandon du captage d'eau potable de Pont Herbaux, nécessaire à la déviation. Cet aménagement viendra ouvrir, *de facto*, l'urbanisation de la zone entre la RD 323 et la future déviation avec une consommation induite d'espace importante.

Globalement, le dossier repose sur des données anciennes, dont certaines ont été actualisées (faune-flore-habitats) mais pas toutes : les données en matière de zones humides (2009/2012), de trafic (2013 et 2017), de bruit (2012) et de qualité de l'air (2014 et 2017) doivent notamment être actualisées.

La MRAe recommande par ailleurs de compléter l'analyse des variantes pour mieux asseoir la justification du projet.

L'analyse des flux de circulation origine-destination permettant d'estimer les futurs flux sur les voies nouvelles après mise en service du projet et les volumes de trafic en résultant et pour comparer cette situation projet avec la situation de référence (sans réalisation de la déviation nord-est) demande à être complétée.

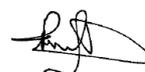
Les enjeux de la consommation d'espace et des émissions de gaz à effet de serre sont faiblement appropriés par le dossier. La consommation d'espace induite par le projet (comme facilitateur de développements urbains) n'est pas prise en compte. L'analyse des émissions de gaz à effet de serre demande à être complétée afin de prendre en compte l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure.

L'enjeu de la préservation des milieux naturels est abordé de façon précise et détaillée. Les mesures d'évitement (scénarios), de réduction et de compensation (zones humides) mises en œuvre permettent de limiter les incidences du projet.

L'analyse des nuisances (bruit, qualité de l'air) oublie de prendre en compte, d'une part, les habitations existantes situées le long du barreau sud-est du contournement, dont le trafic devrait augmenter suite à la mise en service de la déviation nord-est assurant la continuité du contournement nord-sud, et, d'autre part, les zones d'urbanisation future inscrites au PLUi et située à proximité de l'emprise retenue de la déviation nord-est. Une mesure de suivi du bruit après mise en service est aussi à prévoir.

Nantes, le 21 juillet 2022

Le président de la MRAe Pays de la Loire, par
délégation



Daniel FAUVRE