



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ

SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE MARTIGNÉ-BRIAND (RD 148)

COMMUNE DE TERRANJOU

PORTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU MAINE-ET-LOIRE (49)

n° PDL-2023-7263

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, par le Département de Maine et Loire, du projet de contournement de Martigné-Briand 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 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 par échanges dématérialisés comme convenu lors de la collégiale du 2 octobre 2023 : Audrey Joly, Mireille Amat, Daniel Fauvre.

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.

Le présent avis est établi sur la base de la version de juin 2023 du dossier d'étude d'impact.

1. Objet et contexte

Le conseil départemental du Maine-et-Loire porte le projet de contournement routier ouest de Martigné-Briand (commune déléguée de Terranjou) visant le report d'une partie du trafic routier actuel de la route départementale (RD) 748. La commune se caractérise par la fragmentation significative de son territoire par les six routes départementales qui font de son centre-bourg un point de convergence en étoile. La RD 748 est le principal axe de circulation avec en moyenne près de 4 000 véhicules par jour et 8 % de poids lourds (deux sens de circulation confondus).

Selon le dossier, l'objectif principal est de supprimer le trafic poids-lourds dans le centre-bourg patrimonial dont l'exiguïté et la géométrie rendent la cohabitation problématique du point de vue de la qualité de vie (nuisances sonores, vibrations, qualité de l'air, insécurité routière...). Le projet devrait également contribuer à renforcer l'attractivité des commerces et des équipements du centre-ville par le retour d'un trafic local plus apaisé. Les comptages routiers réalisés n'ont pas révélé de problèmes chroniques de ralentissement.

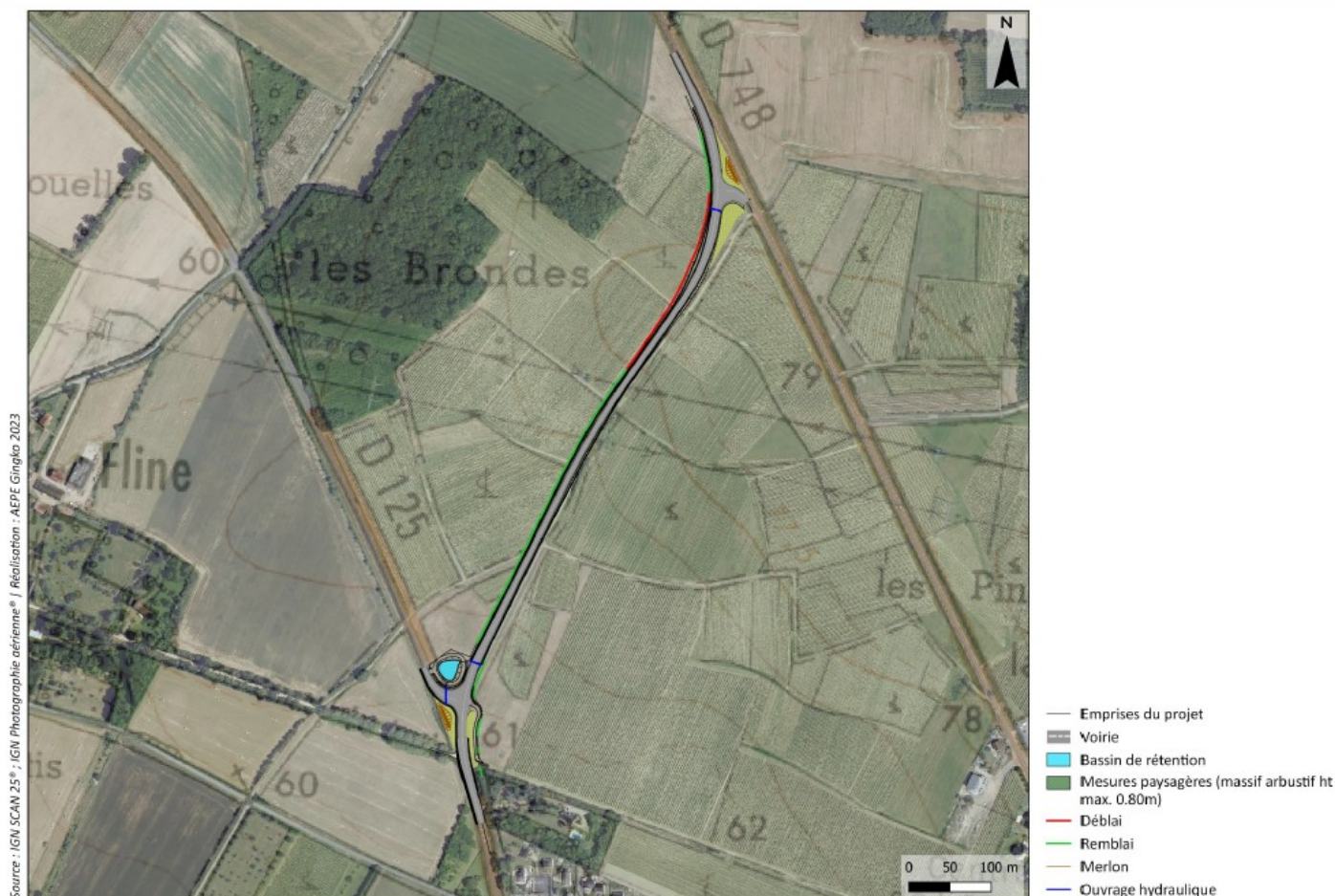
Cette déviation, en deux sections, vise à raccorder la RD 748 (direction Brissac) à la RD 125 (direction Thouarcé), puis à la rue Rabelais afin d'aboutir à une reconnexion à la RD 748 (direction Vihiers). La variante n°1 retenue comprend la réalisation d'une route bidirectionnelle d'un peu plus d'un kilomètre à partir de la RD 748 jusqu'à rejoindre la rue Rabelais via la RD 125. Dans la présentation actuelle du dossier, la rue Rabelais n'a pas été intégrée au périmètre d'emprise et d'analyse du projet bien que mentionnée comme faisant l'objet d'un réaménagement en cours par la communauté de communes en cohérence avec le projet de déviation et intégrée dans l'estimation générale de l'opération à hauteur de deux millions d'euros. Sur la base de la modélisation produite, une augmentation du trafic de +14 % du trafic par rapport à 2022 est estimée sur

Source : IGN SCAN 25^{re} / Réalisation : AEPE Ginko 2022

Source : IGN Scan 25® ; IGN Photographie aè

Variante 1 - Proche bourg

— Séparation des sections



Description du projet retenu

2. Périmètre du projet

Le dossier propose trois aires d'étude définies pour la conduite des études thématiques et des réflexions relatives au projet de déviation :

- l'aire d'étude immédiate (AEI) qui correspond à la zone des emprises potentielles du projet (zone d'études des variantes), soit un tronçon de 500 mètres de largeur reliant deux sections de la RD 748. Les investigations environnementales les plus poussées sont prévues à ce niveau.
- l'aire d'étude rapprochée (AER) d'un kilomètre autour de l'AEI est axée sur l'étude des enjeux paysagers et permet le recensement et l'analyse des principaux lieux de vie, risques industriels et technologiques, activités économiques proches du projet.
- l'aire d'étude éloignée, zone tampon de cinq kilomètres autour de l'AEI, favorise une approche plus globale des thématiques environnementales (ex : couloirs de déplacement de l'avifaune et des chiroptères, unités paysagères, grands reliefs...).

L'essentiel du dossier se focalise sur l'aire d'étude immédiate qui constitue le fuseau de réalisation du projet et y positionne les quatre variantes étudiées. Les variantes 2 et 4 reposent sur la création, en site neuf, de deux tracés de déviation nouveaux, composés de trois sections chacun, alors que les variantes 1 et 3 visent

l'optimisation des dessertes existantes en utilisant pour partie les infrastructures existantes. Ces deux dernières variantes ont en commun de se greffer sur la RD 125 puis de rejoindre la rue Rabelais.

3. Enjeux environnementaux

Ressources en eau	Existence	Impacts	Commentaires
Captage d'alimentation en eau potable	NON	NON	Le captage d'eau potable le plus proche se situe à 16,5 kilomètres sur la commune de Gennes-Val-de-Loire.
Zones humides	OUI	NON	Deux complexes de zones humides ont été délimités au niveau de l'AEI (l'une, en partie nord de près de 2 hectares correspond au fond de vallée de la Vilaine et, l'autre, au sud de plus de 14 ha est principalement composée de prairies pâturées entre les lieux-dits de la Pinarderie et de l'Ardillon). Aucune d'entre elles n'est située sous l'emprise ou à proximité du projet.
Cours d'eau	OUI	NON	La Vilaine est le seul ruisseau recensé au droit de l'AEI, au niveau de son extrémité nord, hors emprise du projet de déviation. Le Layon s'écoule à 600 m au sud de l'AEI.
Eaux superficielles et souterraines	OUI	NON	La qualité écologique des trois masses d'eau de surface concernées est moyenne à médiocre, l'état chimique 2017 est jugé bon. Deux masses d'eau souterraines concernent l'AEI : — Bassin versant du Layon-Aubance (FRGG024) — Sables et grès du Cénomaniens libre Maine et Haut-Poitou (FRGG146) L'état chimique 2015 est mauvais du fait des pesticides et nitrates et l'état quantitatif mauvais malgré une pression des prélèvements peu élevée ou moyenne.
Consommation d'eau	NON	NON	Sans objet
Rejets	OUI	À préciser	Le projet prévoit deux réseaux distincts pour maîtriser les écoulements superficiels : → un réseau composé de fossés pour intercepter les eaux ruisselant sur le terrain naturel, dimensionné pour un événement de période de retour 100 ans et raccordé à 7 ouvrages hydrauliques devant garantir la transparence hydraulique ; → un réseau longitudinal indépendant des écoulements naturels, spécifique à la collecte de la totalité des eaux superficielles de la plateforme routière (chaussée, accotements, talus). En partie sud, les eaux de la plateforme sont orientées vers un bassin de rétention/décantation d'une capacité de 230 m ³ . En partie nord, les eaux sont dirigées vers un fossé à redents ¹ . Le dimensionnement des ouvrages est basé sur une pluie de retour 10 ans. L'étude d'impact (chap. III.1.2.4) mentionne que la gestion de la pollution accidentelle est prévue par un volume de stockage de 50 m ³ dans les bassins de rétention mais aucune précision n'est

1 Un fossé à redents est recoupé de décrochements transversales créant une succession de barrières perméables appelées redents et implantées perpendiculairement à l'axe d'écoulement. Le fossé à redents ralentit les écoulements et favorise l'infiltration.

			apportée au niveau de la partie nord de la voie (fossé à redents). L'étude d'impact n'analyse pas les incidences de l'imperméabilisation des sols en cas de pluie supérieure à la pluie de dimensionnement.
--	--	--	--

Milieux naturels	Existence	Impacts	Commentaires
Réserve Naturelle Nationale-Arrêté de protection de Biotope	NON	NON	Sans objet
Parc naturel régional	OUI	NON	Le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine se situe sur une petite partie est de l'AEI.
Sites Natura 2000 ²	NON	NON	Bien qu'aucun site Natura 2000 ne soit identifié au sein des aires d'étude du projet, comme mentionné page 70, il convient néanmoins de préciser le ou les sites les plus proches et de démontrer l'absence de connexion environnementale entre eux et le projet, et donc l'absence d'impacts potentiels.
Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique ³	OUI	NON	Au sein de l'aire d'étude éloignée de 5 km, plusieurs ZNIEFF sont identifiées : > deux ZNIEFF de type 1 — Pelouses xérophiles calcaires de Martigné-Briand à 2,3 km de l'AEI — Caves, rue d'Anjou à Tigné, situé à 3,2 km de l'AEI > une ZNIEFF de type 2, Vallée du Layon, situé à 4,9 km de l'aire d'étude immédiate.
Trame verte et bleue/corridors écologiques	NON	NON	Aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique n'est identifié au niveau de l'AEI.
Habitats – Faune – flore – Espèces Protégées	OUI	OUI	L'AEI se positionne au niveau d'un secteur agricole relativement bocager où les terrains sont principalement dédiés aux cultures, vignes et prairies. Six dates d'inventaires, ainsi que les protocoles et le nom des écologues sont précisés dans l'étude d'impact. Les enjeux relatifs aux milieux naturels sont qualifiés de faibles à forts avec une estimation de la surface impactée d'environ 1,4 ha d'habitats naturels principalement à enjeu faible. Les inventaires floristiques ont été réalisés en quatre passages répartis sur deux ans (2021 et 2022). Les habitats d'intérêt communautaire identifiés dans la zone d'étude sont évités (prairies fauchées

- 2 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » codifiée en 2009 et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
- 3 Les ZNIEFF de type I sont des espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire ; Les ZNIEFF de type II sont des espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riches que les milieux alentours.

			mésophiles à méso-xérophiles thermo-atlantiques). Le dossier évoque une annexe listant les espèces recensées sans que cette dernière n'ait été transmise à la MRAe. Il affirme néanmoins qu'aucune flore protégée n'a été recensée au sein de l'AEI et ne sera donc impactée par le projet. Concernant les habitats, on note la destruction de 65 m de haies (haie basse et multi-strate) à enjeu fort et près d'un hectare d'espaces favorables aux espèces patrimoniales d'avifaune et de reptiles. L'enjeu pour ces espèces est qualifié de faible simplement au regard du linéaire concerné à l'échelle du réseau local de haies. Le projet propose des plantations d'accompagnement permettant de réduire l'impact paysager sans que ne soit présentée une compensation pour la perte de biodiversité. Pour les reptiles, des plaques ont été mises en place mais aucune à proximité du tracé de la variante 1 ce qui compromet l'identification réaliste des enjeux correspondants au droit des impacts potentiels du projet. Concernant les chiroptères, 18 espèces sur les 21 connues en Maine-et-Loire ont été contactées dans l'aire d'étude élargie. Une colonie de Petits rhinolophes est située à 535 m dans les combles de l'église de Martigné-Briand, toutes les autres sont distantes de plus de trois kilomètres du projet et abritent des nurseries. L'enjeu réside dans le maintien de la fonctionnalité existante entre les zones attractives (réseau de haies, bosquets, alignement d'arbres, vallées au nord et sud du périmètre étudié) afin de limiter les risques de collision. La recherche d'arbres gîtes a été conduite mais elle s'avère incomplète concernant les espèces anthropophiles malgré la section 2 du projet située en parties semi-urbanisée et urbaine. Page 84, contrairement à son intitulé, la carte 29 ne présente pas la localisation des gîtes connus pour les chiroptères mais la localisation des enjeux oiseaux établie par la ligue de protection des oiseaux (LPO). De plus, la carte présentant les ruptures de corridors annoncée page 272 n'est pas produite. Le pétitionnaire mentionne, qu'en période de nidification, la haie devant être détruite peut accueillir des espèces d'oiseaux protégés tels que le Bruant jaune, la Linotte mélodieuse et le Chardonneret élégant ainsi que des reptiles et amphibiens en période d'hivernage. De ce fait, il est préconisé d'éviter la période de nidification pour réaliser l'arrachage de cette haie (de mars à août). L'arrachage des haies qui peuvent accueillir des espèces protégées d'oiseaux en période de reproduction relève de la destruction d'habitats d'espèces protégées. Le dossier ne propose néanmoins pas de demande de dérogation à la protection stricte des espèces (article L.411-2 du Code de l'environnement). Des mesures environnementales de suivi de la faune sont prévues, actant des inventaires post-travaux à N+1, +3, +5, +10, voire +20 et +30. Les coûts estimatifs des mesures sont annoncés. Toutefois, ces mesures ne sont pas clairement définies (conditions de réalisation, méthodologie...), aucun indicateur ni valeurs cibles ne sont avancés.
--	--	--	--

			Par ailleurs, le recours à un coordonnateur environnemental ne peut s'apparenter à une mesure de suivi mais plus logiquement à une mesure d'accompagnement ou de réduction.
Consommation d'espaces – sols et sous-sols	OUI	OUI	Le projet va détruire divers types d'habitats sur une superficie de 2,32 hectares dont plus de la moitié sont des parcelles agricoles (vignes 0,9 ha, cultures 0,7 ha). Cette perte accompagnée des phénomènes d'artificialisation et d'imperméabilisation n'est pas évaluée en l'absence de protections réglementaires couvrant le secteur concerné. Or, la perte de biodiversité ne doit pas être uniquement appréhendée par le prisme de la perte d'espèces tant floristiques que faunistiques mais de façon plus globale au travers des services éco-systémiques perdus (biodiversité génétique, captation carbone dans les sols, limitation de l'érosion, régulation des flux hydriques, aménités...).

Sites et paysages	Existence	Impacts	Commentaires
Sites classés ou inscrits	NON	NON	Sans objet
Monuments historiques	OUI	NON	Le château de Martigné et l'église Saint-Simplicien sont les monuments historiques classés les plus proches de la future déviation puisque distants d'environ 580 mètres. Néanmoins, leur situation en cœur du bourg ancien au sein d'une trame bâtie resserrée limite les perspectives vers le projet depuis les points les plus hauts de ces bâtiments (étages supérieurs, clocher).
Grand paysage, Architecture – formes urbaines	OUI	Maîtrisé	Bien que non protégé, le château de Flines est localisé à l'ouest de l'AEI. Il constitue un enjeu patrimonial et paysager ainsi qu'un marqueur visuel qualitatif pour le secteur notamment par une longue allée arborée permettant de joindre le hameau de Flines au bourg de Martigné-Briand. Cette allée est longée par le sentier de randonnée des coteaux du Layon et de l'Aubance – section de Thouarcé à Louresse-Rocheminier. Le tracé de la variante 1 épousant celui d'un chemin existant n'induit pas de bouleversement majeur au niveau des ambiances paysagères locales. Des plantations de haies bocagères, un double alignement d'arbres en entrée/sortie de bourg et des massifs arbustifs sont prévus pour minimiser les perceptions visuelles sur le projet depuis les lieux de vie sensibles et favoriser l'intégration de projet.

Activités humaines	Existence	Impacts	Commentaires
Risques naturels	NON	NON	Sans objet
Risques	NON	NON	Sans objet

technologiques			
Nuisances (bruit – qualité de l'air...)	OUI	A confirmer	<u>Qualité de l'air</u> : Le Maine-et-Loire se caractérise par l'impact du transport qui représente 83 % des émissions de NO_x⁴ (+28 % au dessus de la moyenne régionale), 13 % émissions de PM₁₀⁵ et 17 % de PM_{2,5}⁶ (soit 20 % de plus que le niveau moyen régional). À son échelle, l'AEI est délimitée au nord et au sud par la RD748 et traversée par les RD208 et RD125. Malgré cette segmentation, seule la partie sud-est de l'AEI est urbanisée et peut exposer des personnes aux éventuels impacts générés par le projet (30 résidences individuelles rue Rabelais seraient potentiellement exposées contre 60 résidences individuelles ou collectives dans la traversée du bourg). S'agissant de l'exposition de la population vulnérable⁷ quatre établissements ont été identifiés en centre-bourg hors AEI. Aucun site industriel émettant des polluants atmosphériques n'est identifié sur la commune et le dossier ne précise pas les émissions d'origine agricole. Le contenu de l'étude « Air et santé » dépend du trafic, de la population concernée et du linéaire de voirie sur les axes subissant une modification de trafic de plus de 10 %. L'étude réalisée repose sur une campagne de mesures, une évaluation des effets du projet par estimations des émissions polluantes et une modélisation des concentrations correspondant à une étude de niveau II⁸. La campagne de mesure a été conduite du 11 au 25 octobre 2021. Elle met en évidence des niveaux de dioxyde d'azote (NO₂)⁹ limités (compris entre 8,4 et 12,5 µg/ m³), les secteurs proches des axes routiers et les secteurs urbanisés présentant les valeurs les plus élevées. Trois scénarios sont retenus pour évaluer l'impact du projet : situation actuelle (2022), situation future sans projet et avec projet (2046). Selon le dossier, le scénario avec projet entraînerait une diminution d'environ 6 % des émissions globales polluantes lié au trafic routier par rapport au scénario sans projet avec une situation contrastée des différentes sections routières. Contrairement au centre-bourg (-38 à 68 %), la RD125 (+155 %) et la rue Rabelais (+55 %) connaîtront un accroissement des émissions du fait du report du trafic. L'évaluation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre sont fournis et constatent respectivement une diminution de – 20,7 % et – 6 % des coûts collectifs avec la mise en place du projet. Les hypothèses retenues reposent sur une hausse du trafic et n'intègrent pas les évolutions sociétales attendues que ce soit au niveau des pratiques (modes de déplacement actifs, co-voiturage,

4 Oxydes d'azote.

5 Les PM₁₀, abréviation de l'anglais particulate matter, désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (noté µm, 1 µm = 10⁻⁶ m c'est-à-dire 1 millionième de mètre ou encore 1 millième de millimètre.

6 Les PM_{2,5}, désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

7 Jeunes enfants, personnes âgées, personnes présentant des problèmes pulmonaires et cardiaques chroniques

8 [Note méthodologique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières](#). La nature du projet ne nécessite qu'une étude de niveau III.

9 Valeurs limites pour les NO₂, en moyenne annuelle : 40 µg/m³ ; en moyenne horaire : 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.

			télétravail, consommation...), des technologies (véhicules plus propres notamment électriques) ou de contexte (réduction des émissions de l'habitat, des activités...). Aussi, le scénario avec projet offre une vision brute et maximale des impacts du projet sur cette thématique. <u>L'ambiance sonore</u> est actuellement essentiellement déterminée par le trafic routier même si aucune voie n'a été classée au titre des nuisances sonores. Deux campagnes de mesures de pression acoustique ont été réalisées en octobre 2022 et janvier 2023 (4 mesures de pression acoustiques et 3 postes de comptages automatiques). L'ambiance sonore est caractéristique du milieu rural. Les niveaux sonores mesurés sont compris entre 39 et 59,6 dB(A) en période diurne traduisant une ambiance sonore de très calme à modérée. En période nocturne, l'ambiance sonore varie de silencieuse à calme entre 29,4 et 47,1 dB(A). Le contournement permet d'améliorer la situation dans le centre-bourg tandis qu'il va impacter de nouvelles zones où l'ambiance actuelle est calme (rue Rabelais + 1,8 dB(A)). Les seuils réglementaires (diurne et nocturne) ne sont pas dépassés et l'impact est donc jugé nul à faible. Ces conditions seraient à confirmer par des mesures en phase exploitation afin de s'assurer que des aménagements complémentaires à ceux d'ores et déjà envisagés dans le cadre de la requalification de la rue Rabelais ne sont pas nécessaires pour limiter l'impact sur les habitations concernées et cela même si les seuils réglementaires sont respectés.
Déchets	OUI	NON	Les déchets générés par le projet correspondent à la phase chantier et sont principalement ordinaires et non toxiques (terres excavées, gravats inertes issus des déblais, déchets verts, déchets liés aux travaux de génie civil, pièces mécaniques).
Effets cumulés	OUI	À compléter	L'analyse des impacts cumulés se limite à la citation de trois projets identifiés (aménagement du contournement des Alleuds-RD761, l'extension d'un élevage de volailles à Lys-Haut-Layon et une ferme éolienne à Doué-en-Anjou) et leur absence de cumul compte tenu de leur éloignement. Il est surprenant que la requalification de la rue Rabelais soit à la fois exclue de l'analyse globale du projet de contournement et exclue de la notion d'impacts cumulés.

Énergie – Climat	Existence	Impacts	Commentaires
Sobriété énergétique Développement EnR Adaptation au changement climatique	OUI	A compléter	Le dossier évalue les émissions de gaz à effet de serre à la mise en service du projet et par comparaison, à la même échéance sans mise en service du projet. Il constate une diminution d'environ 6 % des émissions de dioxyde de carbone et de méthane et conclut à un bilan favorable du projet. L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre se focalise uniquement sur la phase de fonctionnement de l'infrastructure sans prise en compte de la phase de travaux.

			Les phases de construction et d'entretien peuvent avoir un poids particulièrement fort comparativement aux avantages procurés durant la phase d'exploitation. Un bilan à l'échelle du cycle de vie de l'infrastructure doit être réalisé afin d'offrir une vision complète des impacts du projet. Un guide produit par le CEREMA éclaire sur les exigences du décret 2017-725 relatif aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics et propose les éléments nécessaires à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers ¹⁰ . En l'état actuel du dossier, l'analyse est incomplète.
--	--	--	---

4. 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 comme principaux par la MRAe sont :

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- les milieux naturels et la biodiversité, notamment la ressource en eau et les zones humides ;
- le cadre de vie des riverains des voies actuelles et futures ;
- le climat.

5. Articulation du projet avec les documents de planification

L'étude d'impact mentionne correctement les documents d'urbanisme en vigueur concernés par le projet, à savoir le SCoT Loire-en-Layon, approuvé le 29 mai 2015 et le plan local d'urbanisme (PLU) de Martigné-Briand, approuvé le 19 mars 2014. Le projet d'aménagement et de développement durable de chacun de ces deux documents mentionne explicitement le projet de déviation de la RD 748. L'étude d'impact vérifie et conclut sur la compatibilité du projet avec les dispositions réglementaires du PLU au droit du périmètre d'emprise, zone agricole A et ses sous-secteurs Av et Avp qui admettent la réalisation d'infrastructures publiques.

D'autres documents stratégiques sont évoqués selon les thématiques développées. S'agissant d'un projet routier, certains d'entre eux, comme le PCAET auraient dû être davantage mobilisés afin que la cohérence du projet avec les orientations stratégiques de ces documents ou schémas soient avérées notamment concernant la limitation de la consommation d'espaces agricoles et naturels, le développement des mobilités décarbonées ou encore l'approche environnementale de l'aménagement (axe 3 du PCAET). A noter, page 50, une référence erronée aux « *plans de prévention de la pollution atmosphérique en vigueur en région Normandie (SCRAE, PRSE3, PCAET...)* ».

6. Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'analyse multicritère des quatre variantes est proposée de façon claire et illustrée. Les variantes 2 et 4 s'avèrent les plus impactantes puisqu'elles envisagent la création de déviations deux fois plus longues que la variante 1 retenue (jusqu'à 2,8 km pour 1,1 km variante 1), interceptant des secteurs à enjeux (dont un secteur de zones humides) ainsi que des voies de communication existantes d'où la nécessité d'aménager jusqu'à quatre carrefours.

Vis-à-vis des enjeux environnementaux, la variante 1 retenue est considérée comme la moins impactante, mais l'analyse est partiellement faussée du fait de l'exclusion de la section 2 du projet (jonction avec la RD125, rue Rabelais, jonction avec la RD 748) comme rappelé en page 237 de l'étude d'impact.

10 [Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effets de serre des projets routiers-CEREMA](#)

7. Appréciation de l'évaluation environnementale

- Points positifs

La présentation de l'étude d'impact est structurée, exhaustive et assez pédagogique. Des reports cartographiques illustrent et synthétisent les différentes thématiques environnementales abordées. Le résumé non technique est étoffé et adopte la même logique tout en étant clair et accessible à un large public.

- Points perfectibles

L'éparpillement des informations descriptives du projet impose la recherche d'informations dans les différents documents communiqués. Il serait souhaitable d'intégrer à l'étude d'impact et à son résumé non technique, une fiche de présentation synthétique et descriptive des principales caractéristiques du projet.

En l'état actuel du dossier, l'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 ne peut être considérée comme produite. En effet, même si le projet ne s'inscrit pas directement dans l'un de ces sites ou que les zones d'études n'en recensent pas, il convient néanmoins d'appréhender l'existence ou non de connexion entre le lieu de réalisation du projet et le ou les sites Natura 2000 les plus proches.

La liste des espèces floristiques recensées lors des inventaires mérite d'être produite dans le dossier d'étude d'impact voire potentiellement enrichie au regard d'inventaires complémentaires pouvant être jugés nécessaires sur les secteurs jusqu'alors exclus de l'échelle d'analyse du projet.

Pour asseoir l'effectivité des mesures de suivi adoptées concernant la faune, des précisions méthodologiques doivent être apportées notamment pour les objectiver et définir leurs finalités (simple recueil d'informations, développement d'actions complémentaires en faveur de la biodiversité, niveau de remédiation en cas de constat de mortalité...). Les indicateurs de suivis doivent être précisément définis avec l'identification de valeurs cibles et, le cas échéant, des principes d'actions correctives envisageables.

La MRAe recommande de :

- ***synthétiser les caractéristiques du projet de façon plus complète et explicite au sein de l'étude d'impact ;***
- ***préciser l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000 les plus proches du projet ;***
- ***produire la liste des espèces floristiques recensées lors des inventaires ;***
- ***compléter la méthodologie retenue, le choix des indicateurs et les objectifs visés concernant les mesures de suivi.***

- Insuffisances

Le projet vise la mise en place d'un nouvel itinéraire de circulation conçu pour permettre le report d'une partie de la circulation de la RD748 hors du centre-bourg, dans des conditions adaptées et sécurisées. S'agissant d'un itinéraire, il convient d'en appréhender l'entièreté des enjeux, effets et impacts que ce soit au niveau de tronçons créés ou existants.

Ainsi, s'agissant de la conception du projet de déviation, c'est bien l'ensemble des tronçons qui le composent et concourent à faciliter le report des flux de véhicules, de la RD 748 secteur nord de la commune vers la même RD 748 en partie sud-ouest, qui doit être appréhendé en tant que composantes d'un même projet au sens du code de l'environnement.

En effet, l'article L.122-1. III du code de l'environnement dispose que « *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* ». Par suite, la section 2 de la variante retenue doit être intégralement intégrée à l'analyse afin que l'ensemble des enjeux, effets et impacts du projet de déviation puissent être appréhendés et maîtrisés.

En l'espèce, tel n'est pas le cas puisque le postulat adopté dans le dossier exclut du périmètre d'emprise du projet, une partie de la RD 125 ainsi que la rue Rabelais. Ceci est d'autant plus surprenant qu'à plusieurs reprises, les documents transmis rappellent la concomitance et l'interdépendance du présent projet avec la requalification de la rue Rabelais, portée en maîtrise d'ouvrage par la communauté de communes Loire-Layon-Aubance. Cette requalification est soutenue

financièrement par le conseil départemental du Maine-et-Loire et intégrée au coût global du projet de déviation (page 65 du dossier de DUP) puisque les travaux actés (trottoirs élargis, pistes cyclables, chaussée apaisée avec plateaux surélevés, mini-rond-point, traversées piétonnes sécurisées...) doivent faciliter le report de véhicules sur la rue Rabelais et en minorer la répercussion. Enfin, il est précisé que le projet de requalification de la rue Rabelais relève lui-même d'un programme plus large de réaménagement du centre-bourg.

Par suite, l'exclusion de l'analyse de la section 2 du projet compromet la démonstration quant à la suffisance des dispositifs retenus concernant les rejets du projet vers le milieu naturel ainsi que la maîtrise de leurs impacts potentiels (pollution accidentelle). Des précisions sont nécessaires au niveau des capacités de gestion d'un épisode de pollution accidentelle en partie nord de la voie créée pour laquelle seule la mention de l'existence d'un fossé à redents a été signalée. La transparence et la continuité hydraulique devront aussi être confirmées entre la sortie du bassin de rétention et sa connexion avec le dispositif existant.

Le dossier ne précise pas les incidences potentielles de l'imperméabilisation des sols en cas de pluie supérieure à la pluie de dimensionnement du réseau de collecte et de traitement, notamment les répercussions en aval sur le réseau existant de la RD748 au nord et au niveau de la RD 125 côté sud, en sortie de bassin de décantation, réseau non présenté dans le dossier : capacité des exutoires à accueillir les débits supplémentaires, enjeux à l'aval, remise en suspension de la pollution décantée... Enfin, au regard de la différence entre les périmètres d'analyse des différentes variantes, l'analyse multicritères des variantes 1 et 3 doit être complétée afin de pouvoir confirmer le choix de la variante 1 en tant que variante présentant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement.

La MRAe recommande de :

- **redéfinir le périmètre d'analyse des enjeux et des incidences du projet en intégrant de façon plus complète la section en aménagement sur place telle que retenue au niveau de la variante 1 (rue Rabelais et tronçon de la RD 125) ;**
- **actualiser l'analyse multicritères des variantes 1 et 3 en intégrant les incidences sur les sections existantes réaménagées ;**
- **compléter la présentation et l'analyse des conditions de rejet des eaux pluviales vers le milieu naturel.**

Du fait de l'absence d'investigations lors de l'analyse de l'état initial, des compléments d'inventaire sont requis sur l'emprise ou au voisinage direct de la variante retenue concernant les reptiles (section 1) et les gîtes de chiroptères anthropophiles (section 2). De fait l'analyse des impacts ne peut être qu'incomplète sur ces taxons.

Malgré le constat de la destruction de haies potentiellement impactante pour des espèces à enjeu comme l'avifaune et les chiroptères, dont la plupart sont protégées, aucune demande de dérogation à la protection stricte des espèces ou mesure compensatoire n'est envisagée que ce soit au titre de la perte de biodiversité ou d'habitats. La seule approche justifiant des plantations repose sur un accompagnement et une réduction de l'impact paysager du projet ce qui entraîne une recherche plus esthétique qu'écologique des sections plantées. Il est attendu une approche plus éco-systémique et argumentée au niveau des choix opérés (notamment importance et localisation des plantations).

La MRAe rappelle que le code de l'environnement interdit toute perturbation intentionnelle ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats. Le porteur de projet doit donc conduire et expliciter dans l'étude d'impact une démarche d'évitement et de réduction des impacts afin de concevoir un projet qui respecte cette interdiction. Un projet qui, après l'application rigoureuse des démarches d'évitement puis de réduction, ne pourrait pas respecter cette interdiction, peut, s'il relève de raisons impératives d'intérêt public majeur, s'il préserve l'état de conservation favorable des populations et des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et s'il démontre l'absence de solution de substitution raisonnable, solliciter une dérogation moyennant la proposition de mesures de compensation.

La MRAe recommande :

- **de compléter l'analyse de l'état initial concernant les reptiles et les chiroptères et le cas échéant, compléter l'analyse des incidences du projet et la mise en œuvre de la démarche ERC ;**
- **d'adopter une approche plus éco-systémique et argumentée concernant les incidences du projet sur la biodiversité ;**

- ***de mieux justifier les choix opérés concernant les compensations (notamment importance et localisation des plantations) et l'équivalence fonctionnelle au regard des impacts du projet ;***
- ***de mener une démarche ERC aboutie concernant les espèces protégées.***

La démonstration coût / impacts / bénéfices du projet n'est pas clairement établie du fait d'un raisonnement par approche thématique. Une synthèse probante est attendue, se fondant sur les principaux critères mobilisables : bruit, qualité de l'air, gain de fluidité de la circulation, réduction du temps de parcours, bilan des émissions de gaz à effet de serre global du projet... Par ailleurs, l'évaluation globale de l'impact climatique du projet est incomplète puisque n'intégrant pas les phases de construction et d'entretien de l'infrastructure. Ces compléments sont d'autant plus indispensables en l'absence d'une situation initiale critique au niveau de la fluidité du trafic, du niveau de bruit et de la qualité de l'air, et sans données sur l'éventuelle accidentologie mais en présence d'un projet conduisant à une nouvelle segmentation du territoire par le réseau routier. Ainsi, il doit être démontré que les tourne-à-gauche requis par la mise en place du contournement ne seront pas de nature à compromettre la fluidité du trafic sur les RD748 et RD125, voire, qu'ils sont dimensionnés pour ne pas générer de nouveaux points accidentogènes.

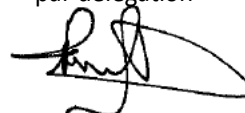
Une approche plus conforme à celle actée par le PCAET en matière de limitation de la consommation d'espaces agricoles et naturels, approche environnementale de l'aménagement et de mobilités décarbonées est indispensable. La destruction de haies, la perte d'une diversité d'habitats et de terres non artificialisées ne doivent pas être exclusivement abordées sous un angle paysager, réducteur, mais également à hauteur de leur contribution aux fonctionnalités éco-systémiques induites.

La MRAe recommande de :

- ***produire la démonstration croisée coût / impacts / bénéfices du projet ;***
- ***compléter l'évaluation de l'impact climatique du projet par l'évaluation des émissions de gaz à effets de serre lors des phases construction et entretien ;***
- ***démontrer la compatibilité du projet avec le PCAET concernant les enjeux en matière d'artificialisation, de protection des composantes de la biodiversité et de limitation de l'empreinte carbone.***

Nantes, le 10 octobre 2023

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



Daniel FAUVRE