



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ
ENVIRONNEMENTALE DES PAYS-DE-LA-LOIRE**

**Déviation de Mareuil-sur-Lay-Dissais
RD 746**

**Communes de Mareuil-sur-Lay-Dissais,
de Château-Guibert et de Bessay**

Conseil départemental de la Vendée (85)

n°MRAe 2018-3572

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet de déviation de la route départementale RD 746 au niveau de la commune de Mareuil-sur-Lay-Dissais et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique pour laquelle le dossier a été établi.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, assorti des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Mareuil-sur-Lay-Dissais et de Château-Guibert et de classement/déclassement de voirie ont été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) le 25 octobre 2018.

Conformément aux articles L122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

1 – Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à réaliser une voie de déviation de la RD 746 par l'est de la commune de Mareuil-sur-Lay-Dissais. Les territoires de deux autres communes de Château-Guibert et de Bessay sont également concernés par le tracé du projet de contournement routier.

Suite à des études menées en 2003-2004, un premier projet de déviation par l'est a été soumis à enquête publique fin 2010, auquel il n'a pas été donné suite après avis défavorable rendu par le commissaire enquêteur.

Le présent projet déposé fait suite à une reprise des études en 2012 et à plusieurs réunions de concertation locale menées par le conseil départemental de Vendée.

La commune de Mareuil-sur-Lay-Dissais est traversée par la RD 746 qui relie Luçon et le sud Vendée à la ville Préfecture de La Roche-sur-Yon. Le trafic routier sur cet axe relevé en 2016 était de 6 682 véhicules/jour (vh/j) entrée sud-est de la commune et de 9 069 vh/j en sortie nord - ouest. En raison de la convergence sur Mareuil-sur-Lay-Dissais d'autres axes routiers départementaux (RD 19, RD 48 et RD 60) qui croisent la RD 746, le trafic relevé en 2012 en centre-ville atteignait sur cet axe 10 705 vh/j en période normale et 10 926 vh/j en période de pointe estivale. La part du trafic poids lourd représente entre 5 et 7 % du trafic global selon les sections prises en compte dans la traversée.

Les objectifs principaux assignés par le conseil départemental à cette opération visent à :

- supprimer les nuisances et les problèmes de sécurité dans la traversée de l'agglomération de Mareuil-sur-Lay-Dissais et dans les quartiers du centre-ville (nuisances générées par le trafic des RD 48, RD 19 et RD 60) ;
- améliorer le transit des poids-lourds ainsi que celui des convois exceptionnels ;
- fluidifier le trafic important de la RD 746, dû en partie aux trajets domicile-travail.

Le parti d'aménagement retenu pour la déviation correspond à une chaussée bidirectionnelle de 7 mètres à deux voies sur un linéaire total de 6,3 km. Le projet comporte divers carrefours d'échanges avec des axes routiers interceptés notamment à ses extrémités sud-est et nord-ouest. Il se caractérise également par deux viaducs pour franchir La Smagne et le Lay.

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

Le projet de contournement routier de la RD 746 s'inscrit dans un environnement à dominante rurale et agricole qui se caractérise par une urbanisation linéaire des radiales pénétrantes sur Mareuil-sur-Lay-Dissais.

En entrée sud-est, le tracé emprunte dans un premier temps des parcelles de grande cultures agricoles sur 1,4 km, puis franchit successivement deux vallées humides et boisées - les vallées de La Smagne et du Lay (1,4 km) - concernées par ailleurs par un plan de prévention du risque inondation (PPRi du Lay amont approuvé en 2005). Il traverse ensuite pour sa majeure partie (3,5 km) des espaces agricoles vallonnés, au parcellaire davantage morcelé, composé de boisements, d'îlots de prairies et de cultures ceinturés de haies bocagères où s'intercalent des vallées correspondant à d'autres petits cours d'eau affluents du Lay.

Ainsi, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la qualité de l'eau, la préservation des zones humides et plus largement des milieux naturels ainsi que des continuités écologiques, la prise en compte de l'environnement humain (nuisances, bruit...), du risque inondation et du paysage.

3 - Qualité de l'étude d'impact

En préambule, il convient d'indiquer que s'agissant d'un projet d'infrastructure d'un linéaire inférieur à 10 km, le projet entre dans la catégorie des projets concernés par l'examen préalable au cas par cas au titre de la rubrique 6 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement. Compte tenu de l'historique du dossier soumis à étude d'impact par des dispositions antérieures de ce même code, il semble que le maître d'ouvrage se soit orienté d'emblée vers la réalisation d'une étude d'impact en évitant cette procédure préalable, en considérant que son projet présentait une susceptibilité d'impact suffisamment élevée pour motiver ce choix. Toutefois, le dossier n'explique pas cette décision.

3.1 – État initial

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

A partir d'une large aire d'étude englobant l'ensemble des variantes de tracé ouest et est, le dossier aborde la description de l'ensemble des composantes de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit.

Les thématiques apparaissent avoir été traitées globalement de façon proportionnée, selon qu'elles sont plus ou moins prégnantes au regard de la nature du projet, de sa localisation et de ses incidences potentielles.

Cependant, la MRAe relève que l'étude occulte le fait que le projet s'inscrit au sein du périmètre du parc naturel régional du Marais poitevin auquel appartient la commune de Mareuil-sur-Lay-Dissais. Le dossier gagnerait à être complété en ce sens.

Au sein de l'aire d'étude, on relève principalement la présence des espaces d'inventaire ou de protection au titre du patrimoine naturel suivant :

- au nord la ZNIEFF¹ de type I « Vallée de la Doulaye »,
- au sud de Mareuil—sur—Lay—Dissais la ZICO² « Marais poitevin »
- plus au sud en limite de l'aire d'étude, la ZNIEFF de type 1 « marais dulcicole de La Bretonnière et ses coteaux », la zone Natura 2000 du Marais Poitevin et la ZNIEFF de type 2 de ce même complexe écologique du marais poitevin.

L'étude d'impact cite d'autres ZNIEFF non concernées par l'aire d'étude du projet et ne figurant sur aucune des cartographies du dossier.

Le dossier restitue sous forme cartographique les divers habitats naturels recensés au sein de l'aire d'étude. Ils font l'objet d'une présentation commentée et illustrée de photographies qui permet au lecteur de bien appréhender leur description et leur localisation.

Compte tenu de l'historique du projet, le dossier présente le résultat des inventaires floristiques et faunistiques réalisés au sein de l'aire d'étude, actualisés d'août 2012 à fin mai 2013, ainsi que des prospections complémentaires menées au printemps 2016 aux abords du tracé retenu. Les cartographies et tableaux des recensements des espèces sont présentés. Les espèces patrimoniales à enjeu sont précisément repérées et les enjeux afférents décrits.

Toutefois, pour la flore, l'étude d'impact ne reprend pas la localisation cartographique de la Fritillaire pintade, espèce protégée³ non détectée en 2012 mais dont l'étude complémentaire de 2016 a confirmé la présence au niveau de la peupleraie en rive gauche de la Smagne (cf carte 6 de l'étude annexée). L'état initial a vocation à reprendre toutes les informations pertinentes, issues des inventaires de 2012 jusqu'aux plus récents.

Pour la faune, les résultats des prospections des différents groupes sont présentés : avifaune, mammifères terrestres, chiroptères, reptiles, amphibiens et insectes. Pour la majorité de ces groupes, l'étude d'impact fait figurer les cartographies permettant de

1 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

2 Zone d'importance pour la conservation des oiseaux

3 Arrêté du Préfet de la Vendée du 10 janvier 1991 portant interdiction d'arracher ou de prélever les parties souterraines des spécimens sauvages

localiser les espèces patrimoniales contactées. En ce qui concerne l'avifaune, la carte localise les sites de reproduction effectifs ou possibles d'espèces patrimoniales qui bénéficient d'un statut de protection au niveau national et communautaire. Pour ce qui concerne les rapaces nocturnes, les investigations complémentaires, menées sur une courte période, ne font plus apparaître d'espèces patrimoniales dans le secteur nord de la zone d'étude comparativement au dossier de 2010.

En dehors des oiseaux, parmi les divers groupes d'insectes, d'amphibiens, de reptiles ou de mammifères, plusieurs espèces bénéficient aussi d'un statut de protection au niveau national ou communautaire.

Par ailleurs, l'aire d'étude comporte plusieurs cours d'eau interceptés par le projet. Pour autant, l'étude d'impact ne propose pas d'inventaire de la faune piscicole ni ne justifie cette impasse, seule quelques informations restreintes étant produites dans l'étude effectuée au printemps 2016 annexée. Le dossier se limite à un rappel de l'état biologique et physico-chimique des cours d'eaux. Il précise qu'ils sont tous classés de seconde catégorie piscicole et indique les espèces dominantes assurant leur peuplement, mais sans préciser le statut de protection et les enjeux relatifs à la protection des espèces.

Le dossier rend compte des enjeux, à l'aide de notamment photographies et cartographies qui illustrent utilement le propos. Ainsi, il permet d'appréhender le contexte des composantes physiques du territoire (géologie, relief, hydrographie). A sa limite nord, l'aire d'étude est concernée par des périmètres de protection de l'eau destinée à la consommation humaine, périmètres de protection des 50 m et de 300 m relatifs à la retenue du Marillet (cf p 26). Ces périmètres, ainsi que l'existence d'une carrière en exploitation dans le même secteur, ont été des facteurs déterminant pour le positionnement des variantes dans un objectif d'évitement.

Les zones humides effectives sont également localisées et délimitées, mais le dossier n'aborde pas, à ce stade et dans le détail, les diverses fonctionnalités remplies par chacune-d'elles.

L'étude aborde les risques naturels et présente des cartes⁴ autour du Lay, de La Smagne et du Marillet, ainsi qu'en amont et en aval de Mareuil-sur-Lay-Dissais. Mais la légende ne précise pas à quel niveau d'aléa correspondent les zones rouges, oranges, bleues et bleues claires délimitées sur les cartes. Dans la mesure où le PPRi Lay Amont a été approuvé en février 2005, et que dans la suite du dossier il y est fait référence aux zones d'aléas fort et très fort, le dossier devrait faire figurer les cartes d'aléa établies dans le cadre du PPRi.

L'environnement humain et ses activités (économiques, agricoles, touristiques...) sont clairement exposés. Les enjeux en matières d'ambiance sonore et de qualité de l'air au sein de l'aire d'étude et aux abords de la RD 746 et des autres routes concernées par le projet sont présentés.

Enfin, les différentes entités paysagères – noyau urbain, paysage ouvert de la vallée du Lay, coteaux boisés, vallons plissés, vallonements des bocages vendéens et plaine agricole – qui composent l'aire d'étude sont clairement identifiées, cartographiées et décrites au dossier. Chacune d'entre elles est illustrée de photographies. Le dossier pourrait compléter cette description en s'appuyant notamment sur les éléments de

4 Issues, selon le dossier, de l'atlas des zones inondables du Lay, mais sans précision de date

description des unités paysagère du « Bocage du Lay et de la Vendée » et de « la plaine du Bas-Poitou » de l'atlas régional des paysages⁵.

3.2 – Analyse des effets du projet

Alors que le dossier mis à l'enquête sur le précédent projet fin 2010 portait sur la déclaration d'utilité publique (DUP), mais également sur l'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau), la MRAe relève que le maître d'ouvrage a fait le choix de mener de façon distincte les procédures et enquêtes relatives à la DUP d'une part, et celle relative à l'autorisation environnementale unique d'autre part. De ce fait, l'analyse fine des effets du projet sur certaines composantes environnementales (eau, milieux naturels) ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation liées peuvent apparaître parfois inabouties, leur finalisation étant renvoyée à un stade d'avancement ultérieur des études, formalisé par la demande d'autorisation environnementale unique. Cette pratique peut rendre difficile le positionnement de la MRAe comme du public sur certains choix opérés (cette remarque est déclinée dans la suite de l'avis).

Compte tenu du parcellaire agricole impacté par le projet, le dossier n'est pas en mesure à ce stade de préciser si un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) – lui-même soumis à étude d'impact – sera finalement nécessaire (cf page 233). Les AFAF relèvent de la compétence des conseils départementaux. La décision de la mise en œuvre ou non d'un tel AFAF pour remédier aux dommages causés par le présent projet à la structure des exploitations agricoles et à leur fonctionnement (Article L123-24 du code rural et de la pêche maritime), relève d'une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) créée une fois la déclaration d'utilité publique prononcée. Toutefois, compte tenu du caractère bocager de l'environnement du projet, qui présente de nombreux boisements, bosquets et zones humides, le dossier souligne dès à présent le contexte sensible dans lequel un éventuel AFAF s'inscrirait, ce qui doit constituer un point de vigilance particulier dans la poursuite du projet. Il est rappelé que si AFAF il y a, il devra être considéré comme constitutif du « projet » au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement. Aussi, dans le cadre du futur dossier de demande d'autorisation environnementale unique, l'actualisation de la présente étude d'impact aura, le cas échéant, à intégrer les effets conjugués de la déviation avec l'éventuel AFAF. Le porteur de projet devrait alors apporter un premier niveau d'analyse concernant le périmètre concerné par les opérations d'aménagement foncier et travaux connexes, les effets cumulés, l'articulation et la cohérence des mesures envisagées à la fois au titre de l'aménagement routier et celles qu'il induit par la réorganisation du parcellaire des exploitations agricoles.

Pour les différentes composantes de l'environnement, notamment celles relevant des enjeux identifiés précédemment, le projet présente clairement les effets attendus principalement une fois l'infrastructure mise en service du projet, et plus partiellement lors de sa phase de travaux. Il expose les mesures d'évitement qui résultent à la fois du choix du tracé et des choix techniques opérés. Lorsque des effets sont inévitables, il propose des mesures de réduction et le cas échéant des mesures de compensation en dernier recours.

Pour certaines composantes de l'environnement, le paramètre « vitesse pratiquée » entre

⁵L'atlas des paysages des Pays-de-la-Loire a été élaboré de 2013 à 2016, il est entièrement accessible depuis juin 2016. Il n'a pas de portée réglementaire, c'est un outil au service de la connaissance partagée. Il a notamment pour objectif de mettre à la disposition des acteurs de l'aménagement un outil d'aide à la décision qui identifie des territoires de projet, présentant une cohérence paysagère, et qui permette d'argumenter les démarches de planification territoriale et les projets d'aménagement.

en ligne de compte pour l'évaluation des effets. C'est le cas, en ce qui concerne les émissions des gaz à effets de serres, de micro-particules dans l'air, et les nuisances sonores. Les études produites, qui relèvent de calculs et de modélisations, s'appuient sur une vitesse maximale autorisée de 90 km/h alors que pour ce type d'infrastructure la limitation à 80 km/h annoncée au Comité interministériel de la Sécurité routière du 9 janvier 2018, est entrée en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2018. L'étude d'impact établie en janvier 2018 n'a pas été en mesure d'anticiper ce changement de la législation et se situe dans une hypothèse majorante du point de vue de l'appréciation des effets espérés et considérés comme positifs du projet (attractivité du nouvel itinéraire).

Concernant les zones humides, le dossier présente un tableau d'analyse des effets du projet sur 8 secteurs de zones humides. Il gagnerait à proposer à une échelle adaptée une représentation cartographique des 8 sites et du tracé de déviation.

En matière de prise en compte des risques naturels, le dossier gagnerait à faire figurer, par superposition, le tracé du projet aux zones d'aléas du PPRi afin de permettre au lecteur d'apprécier la situation et l'adéquation des techniques de franchissement retenues dans la vallée du Lay et de la Smagne – soit par viaduc, soit par remblai – en fonction du niveau d'aléa. S'agissant d'un projet d'infrastructure en zone rouge du PPRi dont le règlement autorise sous condition la réalisation, le dossier ne permet pas d'apprécier dans quelle mesure la modélisation a intégré l'estimation de l'imperméabilisation prévisible à 20 ans comme exigé par le PPRi.

La MRAe recommande que le dossier précise comment la modélisation a intégré l'estimation de l'imperméabilisation prévisible à 20 ans induite par le projet comme exigée par le PPRi.

Les autres remarques relatives aux effets du projet sont développées au sein de la partie 4 correspondant à la prise en compte de l'environnement par le projet.

3.3 – Justification du projet

En préambule, le dossier rappelle le contexte local et l'historique du projet dont les premières études ont commencé en 2003–2004. Il justifie la nécessité d'une déviation au regard des niveaux de trafics et de la configuration de la RD 746 dans la traversée de Mareuil-sur-Lay-Dissais.

Compte tenu des objectifs assignés au projet, la volonté de vouloir capter un maximum de flux routier en provenance des RD19, RD 48 et RD 60, en complément du trafic de transit routier sur la RD 476, pour délester la circulation du centre-ville, oriente obligatoirement le choix du tracé en faveur d'une variante contournant par l'est. Le dossier indique que les variantes est qui interceptent ces trois routes sont celles qui participeraient à la plus importante réduction des nuisances du centre-ville, comparativement à un tracé ouest qui ne capterait pas les flux de la RD 48. Cela est mis en évidence au travers du bilan socio-économique qui tient compte du niveau de report de trafic sur les différentes options de tracé proposées.

Toutefois, la MRAe note que l'évolution du temps de parcours et le gain espéré devrait moindre que celui annoncé, dans la mesure où la vitesse autorisée sur la déviation sera de 80 km/h et non de 90 km/h pour les raisons déjà exposées précédemment. Sans que cela ne constitue un critère déterminant pour départager les différentes variantes de contournement, il en résultera nécessairement un gain de temps moindre vis-à-vis de

l'actuelle traversée et d'une solution d'aménagement sur place, d'où un bilan favorable atténué qu'il serait nécessaire de préciser.

La MRAe recommande de mettre à jour l'estimation du gain de temps de parcours espéré pour chacune des variantes étudiées du fait de la diminution de la vitesse maximale autorisée.

La prise en compte de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007 pour cette étude socio-économique apparaît aujourd'hui peu pertinente. Une nouvelle instruction du gouvernement relative à l'évaluation des projets de transport du 14 juin 2014 doit désormais être utilisée pour les projets dont le processus d'évaluation a été engagé après le 1^{er} octobre 2014. Quand bien même le dossier indique que le processus de comparaison des variantes était engagé avant cette date, il n'en demeure pas moins que le processus de concertation autour des divers tracés s'est prolongé jusqu'en 2015 pour aboutir au présent dossier, finalisé en janvier 2018. Ainsi, compte tenu de l'historique mais aussi du temps de maturation nécessaire à ce nouveau projet, le porteur de projet devrait examiner la question de l'obsolescence de certaines données à prendre en considération, notamment pour l'analyse des coûts collectifs de pollutions et nuisances, des avantages induits pour la collectivité et l'évaluation des consommations énergétiques.

Pour justifier le projet, le dossier présente la comparaison des variantes par thématiques. De cette analyse, clairement retranscrite dans l'étude d'impact sous forme de tableaux, il résulte que le tracé retenu s'avère globalement le moins favorable au regard des considérations environnementales et de coût. En plus du bénéfice supérieur en termes de réduction du trafic en centre bourg, les considérations relatives aux effets des différentes variantes vis-à-vis des commerces, des zones d'activités et de l'agriculture apparaissent avoir prédominé dans le choix final sans pour autant que le dossier ne présente une hiérarchisation claire des divers enjeux économiques, techniques et environnementaux. Cette lacune rend difficilement compréhensible l'objectivation du choix final opéré.

La MRAe recommande de préciser comment s'est opéré le choix du tracé retenu notamment en explicitant la hiérarchisation des différents critères de comparaison qui a prévalu, s'agissant notamment des impacts environnementaux.

De la même manière, la composante paysagère ne semble pas avoir été déterminante dans le choix de la solution retenue, alors même que l'étude page 137 indique à la fois pour les variantes ouest que « *La traversée du Lay s'effectuera certainement par un ouvrage qu'il sera difficile d'accompagner et de masquer, le paysage se trouvera alors coupé en deux* », et pour les variantes est que « *Les plissures des vallées du Marillé et de La Doulaye [...] sont des micro-paysages à préserver* » et que « *Le secteur bocager nord offrant un paysage cloisonné [...] se prête la à l'insertion d'une nouvelle route* ».

Enfin, le dossier présente et justifie un certain nombre de principes d'aménagements du projet au regard de considérations techniques et environnementales. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de réduire certains effets du projet en proposant par exemple des viaducs pour limiter les emprises de remblais en zone de vallée inondable, ou encore des écrans acoustiques vis-à-vis des zones habitées. Il justifie les choix d'aménagements de carrefours par la nécessité de rétablir des communications avec des voies interceptées pour en capter le trafic. Pour répondre à une prise en compte de certains convois exceptionnels hors gabarit, le maître d'ouvrage propose la mise en place de bretelles d'insertion et de décélération pour leur permettre de contourner l'ouvrage d'art de rétablissement de la voie communale (rue de Fontenay) en passant au-dessus de la

déviation. Ceci revient à constituer un carrefour dénivelé. Le dossier gagnerait à justifier le choix d'un tel aménagement au regard du nombre de convois qui pourraient l'emprunter ainsi que des recommandations techniques relatives à l'aménagement des routes principales⁶ sur lesquelles le concepteur indique s'être appuyé pour ce projet. En effet, ces dernières tendent plutôt à interdire ce type d'aménagement sur des chaussées bidirectionnelles non séparées par un terre plein central.

3.4 – Résumé non technique

Le dossier présenté comporte un résumé non technique disjoint du reste des autres pièces notamment de l'étude d'impact. Il est complet et clair et permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées. Il présente toutefois, les mêmes insuffisances relevées par la MRAe que l'étude d'impact dans son ensemble.

3.5 – Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cette partie aborde le sujet de façon très générique et renvoie aux différentes études annexées qui comportent en leur sein la présentation des méthodes mobilisées. C'est notamment le cas pour l'étude faune-flore qui précise pour chaque groupe les périodes d'inventaires choisies et dates. Si les observations se sont déroulées sur un cycle biologique complet d'une année, il est à relever qu'elles ont été conduites entre 2012- et 2013, ainsi les données recueillies qui remontent à 5 ans risquent pour certains aspects de ne plus être représentatives. C'est pourquoi une étude complémentaire a été menée au printemps 2016, mais n'a porté que sur deux journées en avril et avec des conditions météorologiques peu favorables. Bien qu'elles aient permis de révéler quelques enjeux plus précis, leur portée est donc à relativiser.

Comme indiqué précédemment en partie 3.3 « justification du projet », l'étude socio - économique et l'analyse des coûts collectifs de pollutions et nuisances, des avantages induits pour la collectivité et l'évaluation des consommations énergétiques mériteraient d'être revues à l'aune des instructions méthodologiques les plus récentes, et en tenant compte d'une vitesse maximale autorisée de 80 km/h.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude socio - économique et l'analyse des coûts collectifs de pollutions et nuisances, des avantages induits pour la collectivité et l'évaluation des consommations énergétiques.

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

Toutes les thématiques ne sont pas concernées de la même façon par les effets temporaires et/ou permanents du projet. Si le dossier décline les diverses mesures,

6 Aménagement des Routes Principales – Guide technique d'août 1994 réalisé et diffusé par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) cf page 93 « *S'agissant de routes à une chaussée, les voies d'insertion sont à éviter : elles engendrent une grave ambiguïté de perception pour le trafic principal de sens inverse, en l'absence d'aménagement central. Cette ambiguïté est directement à l'origine de collisions frontales graves au niveau de l'échangeur ... Dans le cas des routes de type R, les passages dénivelés inférieurs (sans échange) seront préférés parce que moins visibles* ».

dispositifs destinés à l'assainissement des eaux à la mise en service du projet, il est à relever que le dossier n'aborde pas les dispositions préventives et curatives envisagées afin de garantir la qualité des eaux superficielle et souterraines en phase chantier. Ces aspects devront nécessairement être abordés et traités avec la rigueur nécessaire dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale à venir au regard de la sensibilité particulière des milieux présents, notamment des vallées du Lay de la Smagne, d'une part, et du Marillet d'autre part. Le porteur de projet pourra utilement se rapporter aux recommandations du « Guide technique AFB⁷ – Bonnes pratiques environnementales – Protection des milieux aquatiques en phase chantier – Février 2018 ».

De la même façon, l'analyse des effets du projet sur les zones humides (sites 1 à 8 au tableau pages 221–222) n'apparaît reposer que sur la prise en compte des effets directs par empiètement du tracé sur les zones délimitées. L'étude d'impact devrait rendre compte du fait qu'elle a tenu compte de la nécessité de préserver les conditions de leur alimentation au travers de l'analyse des effets du projet sur les zones contributives et préciser les espaces tampons envisagés autour de ces zones humides. Il en résulte donc une possible sous estimation des surfaces impactées et par voie de conséquence des effets du projet. Là encore la réalité des effets et l'efficacité des mesures seront à apprécier plus finement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique à venir. Le maître d'ouvrage est invité à se reporter au guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides, élaborée par l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) et le muséum national d'histoire naturelle (MNHN) avec l'appui de plusieurs partenaires. Ce guide établi en 2016 constitue un nouvel outil d'appui à la mise en œuvre de la séquence éviter réduire compenser (ERC) dont la doctrine nationale a été publiée en 2012. De plus, à ce stade, l'étude d'impact ne permet pas de se prononcer complètement sur le respect de la séquence ERC en ce qui concerne les zones humides, notamment parce qu'elle ne propose pas d'argumentaire visant à indiquer l'impossibilité de ne pas porter atteinte à de tels secteurs et ce, quand bien même les surfaces impactées apparaissent réduites par rapport à la surface totale de chacune des zones humides concernées et des compensations proposées.

La MRAe recommande d'explicitier comment la recherche d'évitement d'impacts sur les zones humides a été conduite.

En matière de gestion des eaux pluviales, le dossier présente les principes de conception et de dimensionnement de collecte et de traitement des eaux météoriques interceptées par la route une fois celle-ci réalisée et indique comment est assurée la compatibilité des rejets avec les objectifs de qualité des milieux choisis comme exutoires. Toutefois, la MRAe relève que les rejets des bassins 1 et 2 auront respectivement un débit de fuite de 3,85 l/s/ha et de 4,27 l/s/ha et dérogent ainsi aux orientations du SDAGE Loire Bretagne 2016–2021 qui préconise un débit maximal de 3 l/s/ha. Le dossier fait référence à une réunion en juillet 2017 avec le service de l'État en charge de la police de l'eau⁸, destinée à fixer au porteur de projet des préconisations particulières visant à justifier et à considérer comme admissible cette situation. Ce point nécessitera à tout le moins un examen attentif du service instructeur dans le cadre de l'autorisation environnementale unique qui viendra encadrer précisément les dispositions retenues et des précisions quant à l'acceptabilité de ces débits de fuite vis-à-vis des milieux récepteurs.

Le dossier présente la méthodologie et les mesures envisagées pour le rétablissement des continuités hydrauliques interceptées par le tracé. Il indique que les ouvrages seront

⁷ Agence Française pour la Biodiversité – Établissement public de l'État

⁸ La direction départementale des territoires et de la Mer de Vendée assure le rôle de service instructeur des procédures d'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques pour le compte du préfet ;

dimensionnés pour prendre en compte un débit correspondant à une crue centennale. Le tableau page 201 indique les dimensions des ouvrages mais le dossier ne présente pas les calculs qui ont conduit à ce dimensionnement, contrairement aux bassins d'assainissement dont les notes de calculs figurent en annexe. Ces éléments, indispensables à la justification de l'adéquation des caractéristiques des ouvrages avec l'objectif visé devront être produits dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale à venir.

Les études naturalistes ont permis de dresser un état des lieux clair et précis et d'exposer les enjeux au stade du choix des variantes, les impacts environnementaux pressentis sur les milieux naturels et aquatiques n'ayant toutefois pas pesé prioritairement dans le choix du tracé.

La future déviation va traverser des milieux naturels de grande qualité par leur diversité et les fonctions qu'ils assurent. Ainsi différents habitats (prairies alluviales, zones humides, boisements) et espèces protégées et/ou patrimoniales végétales (cardamine à petites fleurs, luzule des bois, orchis à fleurs lâches, laîche distante, renoncule à feuilles capillaires, fritillaire pintade) et animales (campagnol amphibie, loutre, chiroptères, oiseaux, amphibiens, poissons et insectes) seront impactés.

Le dossier s'attache principalement à apporter des réponses en termes de restaurations d'habitats naturels et de continuités écologiques, toutefois trop peu détaillées à ce stade pour pouvoir en apprécier pleinement l'efficacité. Concernant les mesures d'évitement, il n'indique pas les périodes précises à neutraliser pour éviter les impacts les plus conséquents pour les divers groupes.

Les plantations destinées notamment à réduire la mortalité des espèces volantes après la mise en service de la voie n'auront pas un effet immédiat, leur efficacité dépendra à la fois de la taille des sujets plantés dès les travaux et de leur rythme de croissance.

Le dossier met en évidence des impacts forts, pour plusieurs espèces protégées d'intérêt patrimonial. La question relative à la protection de ces espèces n'est abordée que dans le cadre de l'analyse des incidences vis-à-vis du site Natura 2000 du Marais Poitevin situé à 5,5 km. A ce sujet, le tableau (pages 285 et 286) qui n'aborde que les habitats et espèces d'intérêt communautaire n'apporte pas de véritable démonstration quant à la nécessité de ne pas recourir à une demande de dérogation au titre de la réglementation relative à la protection des espèces protégées dans leur ensemble. Par ailleurs, la colonie de chiroptères (Murin à oreilles échancrées et Grand Rhinolophe) la plus importante du Marais poitevin est située à Mareuil-sur-Lay-Dissais. Contrairement à ce qu'indique le tableau, ces espèces sont listées dans le formulaire standard des données du site Natura 2000 - FR5400446 Marais poitevin. Compte tenu de ce qui précède, l'analyse des incidences Natura 2000 s'avère incomplète et ne permet pas à ce stade de conclure à l'absence d'incidences notables, et ce d'autant plus que le tableau P192 indique un enjeu fort relatif à l'effet de coupure de l'infrastructure pour les chiroptères. Aussi les mesures proposées méritent d'être davantage détaillées et renforcées.

La MRAe recommande d'approfondir l'étude d'incidences sur l'état de conservation du site Natura 2000 du Marais poitevin pour garantir l'absence d'incidences significatives du projet sur ce site.

Les deux viaducs proposés dans les traversées de la vallée du Lay et de la Smagne, par la transparence qu'ils offrent, pourront permettre de garantir la libre circulation des espèces animales. En revanche, le dimensionnement des autres ouvrages hydrauliques devrait être plus largement apprécié au regard des continuités à assurer pour un plus

grand nombre et une plus grande diversité d'espèces. Ils doivent être conçus pour permettre également le passage de la faune ordinaire et notamment la grande faune, en proposant de manière complémentaire des aménagements hors d'eau et praticables par les ongulés. Par ailleurs, il est prévu la mise en place de dispositifs anti-franchissement en zone de déblais ou de remblais accompagnés de dispositifs complémentaires (plantations) visant à guider les individus vers les ouvrages de rétablissement des continuités, de part et d'autre de la déviation. Cependant, l'allongement de parcours occasionné et la difficulté pour certaines espèces de modifier leurs déplacements peuvent s'avérer rédhibitoires et ainsi conduire à l'enclavement de certains secteurs compris entre la déviation et les limites urbanisées du bourg de Mareuil-sur-Lay-Dissais. Ceci, alors même qu'il ne s'agit pas d'espaces destinés à l'urbanisation à court ou moyen termes. La question de la nécessité de rétablissement complémentaires, plus directs pour la faune, au-delà des seuls proposés au niveau des ouvrages hydrauliques, mériterait d'être expertisée compte tenu des impacts de la variante retenue, notamment au niveau du bois de La Nicollière.

Par ailleurs, au regard de l'ancienneté de certains inventaires (2012-2013) et des limites présentées par les investigations complémentaires de 2016, et dans la perspective d'une poursuite des procédures visant à autoriser le projet, l'étude d'impact sera à actualiser et compléter pour mieux garantir l'adéquation entre les effets du projet et les mesures proposées.

La proposition d'un suivi des mesures limité à 5 années après la mise en service du projet s'avère peu ambitieuse et insuffisamment précise, et nécessiterait que soient préalablement définis les indicateurs retenus pour s'assurer de l'atteinte des objectifs assignés aux mesures ERC.

La MRAe recommande que la définition d'indicateurs et les conditions de suivi soient renforcées, à la hauteur des enjeux et impacts pré-identifiés.

En ce qui concerne l'impact du projet sur les secteurs inondables du PPRi, le dossier indique que seules les piles d'ouvrages d'arts (viaducs de 260 m au-dessus du Lay et 180 m au-dessus de la Smagne) seront implantées en zone d'aléa fort et que les remblais contigus aux ouvrages ne se situeront qu'en zone d'aléa moyen. Au regard de ce qui a été évoqué précédemment, la carte permettant d'apprécier la superposition du tracé avec les divers niveaux d'aléas permettrait d'accréditer le propos. Par ailleurs, l'analyse des effets de la déviation sur les niveaux d'eau et le régime d'écoulement en amont et en aval de Mareuil-sur-Lay Dissais tend à indiquer que le projet ne présente pas d'impact significatif. Toutefois, les extraits des graphiques de la modélisation de l'étude hydraulique du franchissement du Lay et de La Smagne, dont la lecture et la compréhension apparaissent abscons, mériteraient d'être davantage commentés en des termes compréhensibles pour un public non initié. Ainsi le dossier devrait revenir sur les divers paramètres pris en compte pour mener la modélisation, et notamment l'estimation des surfaces imperméabilisées à 20 ans et mieux argumenter la conclusion.

L'analyse des effets du projet sur le paysage est relativement succincte. Les seules vues présentées concernant les mesures d'atténuation se situent aux abords des villages de La Nicollière et Dissais. Une présentation de l'impact visuel global de l'aménagement avant la pousse des plantations d'accompagnement permettrait de saisir l'impact paysager immédiat résultant de la phase de chantier et pendant les premières années après la mise en service de la déviation. Les propositions de mesures d'accompagnement paysager semblent conséquentes et adaptées aux différents contextes paysagers traversés. Les coupes de principe du profil en travers de la route permettent également de bien saisir

les intentions en matière d'aménagements paysagers. Néanmoins, comme l'indique l'étude d'impact, ces mesures d'accompagnement ne seront pas suffisantes pour atténuer l'impact visuel de la déviation sur les secteurs traversés notamment en raison des hauteurs de déblais ou de remblais. L'étude devrait démontrer qu'elle a bien cherché l'optimisation du profil en long du tracé épousant davantage le relief tout en tenant compte des impératifs de sécurité nécessaires à la sécurité des usagers de la route mériterait d'être recherchée.

5 - Conclusion

L'état initial présenté au stade du présent dossier préalable à la déclaration d'utilité s'avère globalement suffisant à ce stade pour apprécier comment le choix du tracé s'est opéré à partir de l'analyse comparative des variantes. Il ressort de cette analyse que c'est la variante la plus impactante du point de vue de la prise en compte des milieux naturels et aquatiques qui a été finalement retenue, sans pour autant que le dossier fasse clairement apparaître comment s'est effectuée la hiérarchisation entre les divers enjeux environnementaux et les contraintes techniques et économiques.

L'absence de référence à la récente nouvelle limitation de vitesse à 80 km/h pour cette typologie de route, mériterait une actualisation de l'étude socio-économique. Cette mise à jour devrait permettre de réinterroger l'analyse des coûts collectifs de pollutions et nuisances, des avantages induits pour la collectivité ainsi que l'évaluation des consommations énergétiques, à l'aune des instructions méthodologiques les plus récentes.

Au regard des enjeux forts relatifs à la qualité et à la sensibilité des milieux naturels et aquatiques traversés, l'analyse des effets et les mesures proposées mériteraient d'être davantage détaillés et précisés au stade de la demande d'autorisation environnementale à venir, en s'appuyant notamment sur un état initial actualisé et complété sur certains points. A ce stade, le suivi insuffisamment défini, et surtout limité à 5 ans, nécessiterait d'être renforcé pour garantir sur un temps suffisamment long la réussite des mesures compensatoires et le cas échéant, préciser les mesures correctrices qui s'imposeraient en cas d'échec.

Enfin, il pourrait s'avérer pertinent pour le maître d'ouvrage de se rapprocher de la structure du parc naturel inter-régional du Marais poitevin, afin de disposer de son expertise pour affiner les mesures de réduction et de compensation des impacts, faute d'avoir retenu un tracé moins impactant pour la faune et la flore.

Nantes, le 21 décembre 2018
pour la MRAe des Pays-de-la-Loire,
et par délégation
la présidente



Fabienne ALLAG-DHUISME