



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ

SUR LE PROJET DE BARREAU DE LIAISON

ENTRE LA RD 33 ET VC 114

SUR LES COMMUNES DE BEILLÉ ET CONNERRÉ (72)

n° PDL-2022-6623

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 barreau routier reliant la RD33 et la VC114 sur les communes de Connerré et Beillé en Sarthe (72).

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 au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

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, Mireille Amat, Daniel Fauvre, Paul Fattal et Audrey Joly.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

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

Le présent avis porte sur la version de l'étude d'impact datée de juin 2022 à laquelle des compléments ont été apportés en décembre 2022.

1 Présentation du projet et de son contexte

Le projet, dans son acception globale, porte sur la réalisation des aménagements du barreau de liaison entre la route départementale (RD) 33 et la RD323 et d'une voie verte, sur les communes de Beillé et Connerré.

Les principaux objectifs du projet sont de :

- faire transiter le trafic lié à l'autoroute à l'écart des zones habitées de la ville de Connerré ;
- participer à l'amélioration des conditions de desserte de la même commune ;
- diminuer le trafic au carrefour des RD323/RD33 et sécuriser ainsi la traversée urbaine de Connerré sur son axe est-ouest ;
- bénéficier au développement économique local par la desserte de la ZI de la Herse ;
- favoriser les circulations douces entre le bourg de Connerré et la gare de Beillé.

Le projet global se décompose en deux phases.

La première phase, dite phase transitoire, qui comprend :

- le renforcement de la RD33 existante ;
- le renforcement des structures des chaussées de la rue du Petit Pont et de la route des Landes ;
- la création d'une voie nouvelle sur 850 m entre la RD323 et la route des Landes (VC 114) ;
- l'aménagement d'un giratoire entre la voie nouvelle et la VC 114 ;
- une voie piétons-cycles entre le bourg de Conneré et la gare de Beillé.

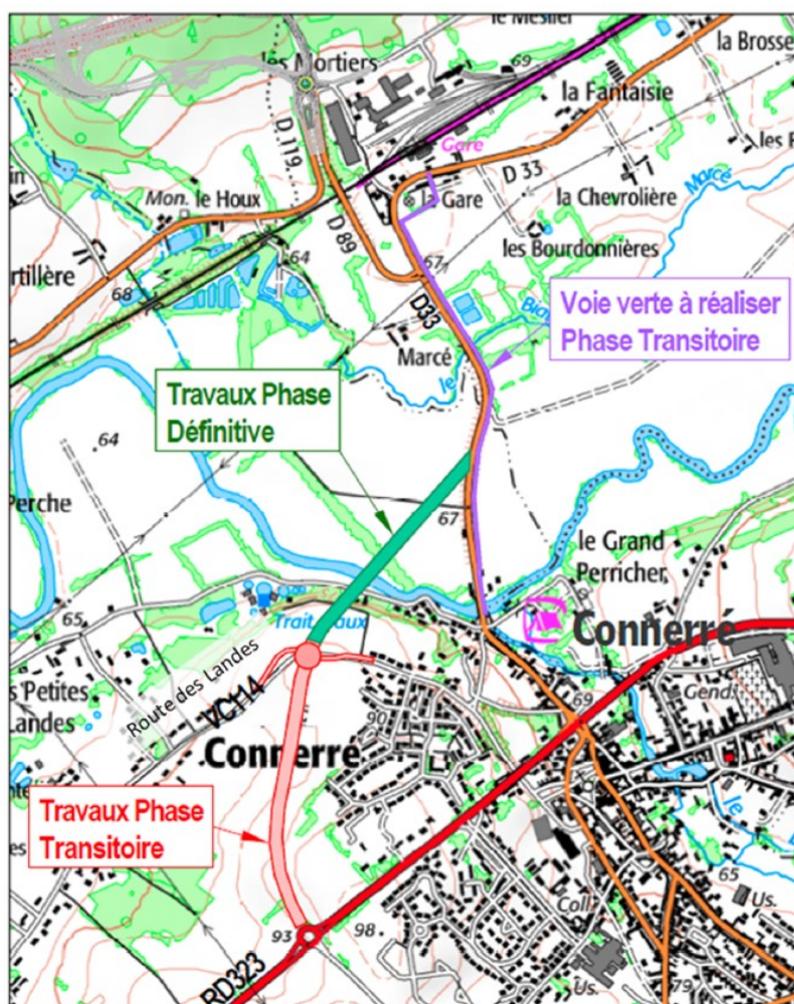
Ces aménagements sont déjà réalisés et mis en service depuis juin 2021.

La seconde phase, dite « phase définitive », correspond à la liaison entre la branche nord du giratoire nouvellement créé et l'actuelle RD 33 sur environ 940 m, un ouvrage de décharge et un bassin de rétention.

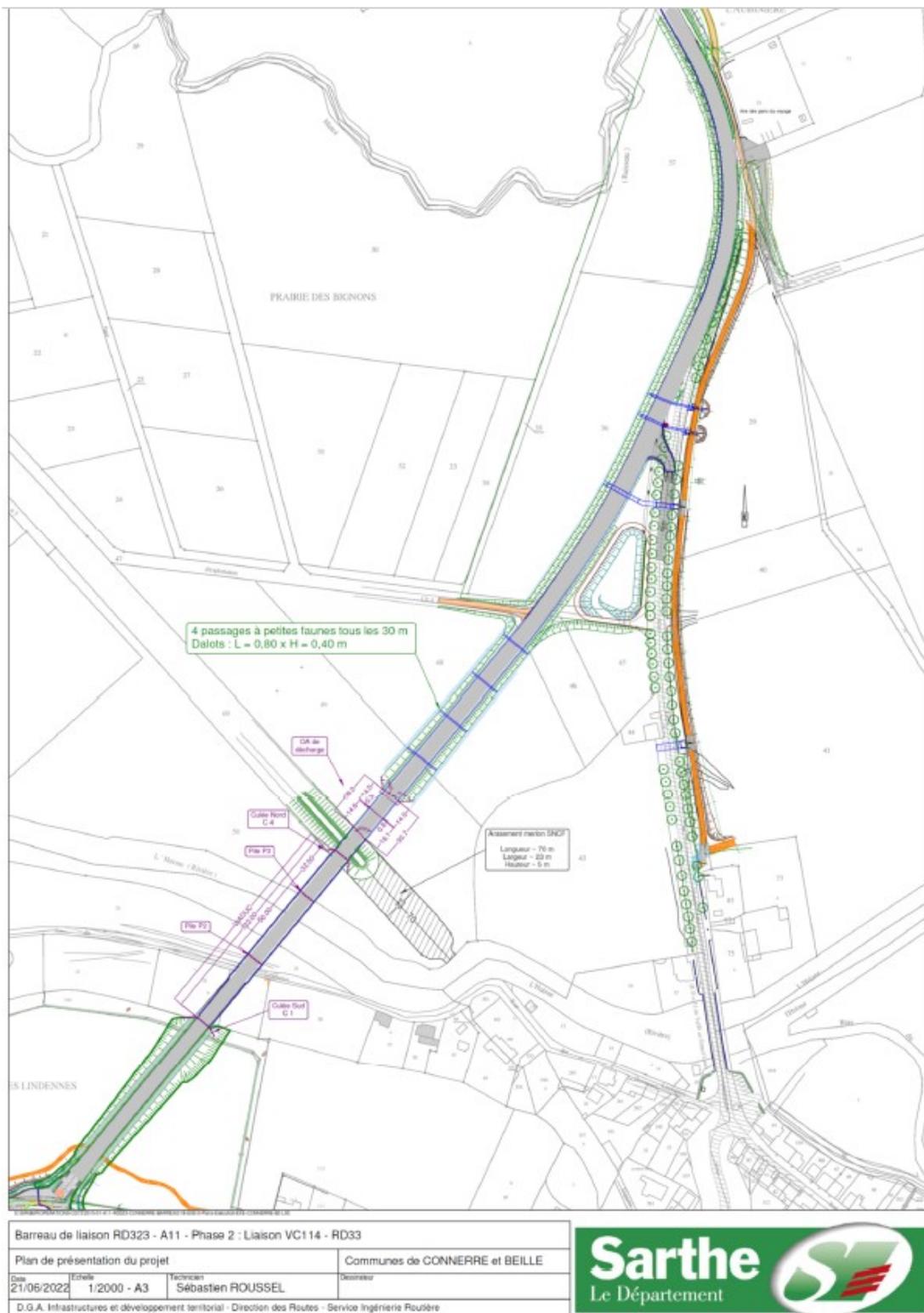
Cette nouvelle voie franchit la vallée de l'Huisne au moyen d'une voie en remblais et d'un viaduc de 132 m de long. La mise en service de cette phase est prévue pour 2024. C'est sur cette phase que porte le présent avis.

Le projet global a fait l'objet d'une étude d'impact réalisée en 2012 et a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°2014318-0002 de novembre 2014, prorogé par l'arrêté DCPAT n°2019-0233 du 14 octobre 2019.

Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale pour la phase définitive du projet, soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, l'étude d'impact initiale a été actualisée et doit faire l'objet d'un nouvel avis de la MRAe. L'autorité environnementale avait émis une information d'absence d'avis le 23 novembre 2013 n'ayant pu traiter le dossier dans le délai réglementaire.



Découpage des phases du projet – étude d'impact version juin 2022 page 16



Plan du barreau de liaison entre le giratoire de la VC114 et la RD33 existante – source étude d'impact actualisée, version juin 2022.

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 les zones humides et les espèces protégées ;
- la transparence¹ hydraulique de l'ouvrage vis-à-vis des risques d'inondation ;
- l'évolution des nuisances (bruit, pollution de l'air) 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

Sur la forme, la MRAe regrette avant tout la difficulté à appréhender le dossier constitué d'un patchwork d'informations du fait de la mise à disposition du document initial (2012) de l'étude d'impact, de documents d'actualisation et de compléments produits dans le cadre de la phase d'instruction. Aucun exercice de consolidation n'ayant été mené, il revient au lecteur de reconstituer un dossier cohérent en passant d'un document à l'autre.

Or, il est attendu d'une actualisation d'étude d'impact qu'elle reprenne dans un document consolidé, les éléments initiaux, ceux actualisés ainsi que ceux issus de la demande de compléments formulée par le service instructeur, en particulier en matière d'état initial et d'appréciation des enjeux.

La MRAe recommande de concevoir un document lisible comportant des éléments fiabilisés et rassemblés en vue de faciliter la compréhension du projet et de ses impacts par le public.

S'agissant ensuite du périmètre retenu, la MRAe relève que la présente actualisation d'étude d'impact ne rappelle pas les principales caractéristiques liés à l'échangeur autoroutier (trafic, accidentalité), lequel est pourtant présenté comme rendant nécessaire la création d'un barreau routier le reliant à la RD 323 pour garantir des conditions de sécurité et de maîtrise des nuisances pour les usagers et riverains.

3.1 Étude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

Les inventaires faunistiques et floristiques initiaux datent de 2012, aucun nouvel inventaire complémentaire n'est proposé pour s'assurer que les enjeux n'ont pas évolué. Compte tenu de leur ancienneté, leur pertinence actuelle ne peut être considérée comme avérée. En outre, même si la procédure sollicitée par le porteur de projet concerne l'autorisation environnementale sur le volet LEMA², l'actualisation de l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble des éléments attendus tels que définis à l'article R122-5 du code de l'environnement susceptibles d'avoir connu depuis 2012 des évolutions notables à la fois concernant l'identification des enjeux et l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Au-delà des enjeux faunistiques et floristiques, il peut notamment être signalé les volets environnement humain, circulation routière, environnement sonore, qualité de l'air.

1 La transparence hydraulique est le fait de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux.

2 Loi sur l'eau et les milieux aquatiques modifiée du 30/12/2006.

La justification de l'absence d'évolution des enjeux selon les thématiques doit le cas échéant être apportée.

La MRAe recommande de mettre à jour l'ensemble des thématiques de l'analyse de l'état initial susceptibles d'avoir évolué et notamment les inventaires faunistiques et floristiques du secteur pour garantir la prise en compte des enjeux actuels.

L'analyse de l'état initial de l'environnement actualisé sur le secteur de la phase dite définitive se concentre principalement sur la thématique des zones humides.

La méthodologie employée pour affiner la présence de zones humides sur le secteur du projet dans sa phase définitive n'est pas pleinement satisfaisante. Même si le dossier rappelle la réglementation en vigueur et l'usage alternatif des critères floristiques et pédologiques, il se limite aux seuls sondages pédologiques. En tout état de cause, ils tendent à confirmer les conclusions de 2012 sur la présence de zones humides sur tout le tracé au nord de l'Huisne. Il s'agit de prairies humides eutrophes, situées dans le système alluvial de l'Huisne et ayant des fonctionnalités hydrologiques (stockage et rétention des eaux, zone d'expansion des crues), biogéochimiques (dénitrification des nitrates, assimilation végétale de l'azote et des orthophosphates), biologiques comme support d'habitats et connexions entre eux, et socio-économiques (notamment paysage). L'analyse des fonctionnalités des zones humides a été conduite selon une méthode s'inspirant de la méthode nationale zones humides (MNEFZH)³.

Articulation du projet avec les documents de planification

Ce sujet est bien abordé et n'appelle pas de remarque.

Cumuls d'impacts

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact décrive le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ou ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Cette partie n'est pas abordée au dossier alors qu'il précise que ce projet va faciliter notamment la desserte de la ZI de la Herse.

La MRAe recommande de conduire une analyse actualisée des cumuls d'impacts.

3.2 Résumé non technique

Le résumé non-technique se situe en tête d'étude d'impact et reprend les éléments saillant du projet dans sa globalité. Il présente toutefois les mêmes lacunes que l'étude d'impact elle-même et appelle à être actualisé.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'analyse des variantes a été conduite au stade de la réalisation de la première étude d'impact en 2012.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°2014318-0002 de novembre 2014, prorogé par l'arrêté DCPAT n°2019-0233 du 14 octobre 2019.

3 MNEFZH : méthode nationale, recommandée par le ministère de la Transition écologique, qui permet d'évaluer rapidement les fonctions des zones humides continentales (3 fonctions hydrologiques, 5 fonctions biogéochimiques et 2 fonctions en rapport avec l'accomplissement du cycle biologique des espèces) et de vérifier que les principes de la compensation sont bien respectés.

Le tracé envisagé n'est pas remis en cause. L'ouvrage de franchissement de l'Huisne a été rallongé (de 75 m à 132 m) pour favoriser la transparence hydraulique et diminuer les impacts sur le lit majeur.

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact en elle-même est peu disert sur les effets du projet sur l'environnement et les mesures mises en œuvre.

La MRAe relève que les éléments issus des compléments apportés au dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, également indispensables à l'étude d'impact, ne sont pas repris dans celle-ci rendant compliquée la lecture de cette dernière.

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

Cette thématique a été abordée à l'occasion de l'étude d'impact initiale et du choix de la variante. À noter que l'allongement de la longueur de franchissement du viaduc de l'Huisne conduit à réduire légèrement la surface artificialisée.

Elle n'appelle plus de remarque de la MRAe à ce stade.

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

En l'absence de nouveaux inventaires dédiés à la détermination des enjeux faunistiques et floristiques du secteur, le présent dossier ne permet pas une actualisation des impacts envisagés ni les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui y sont dédiées.

Au détour de la démonstration de la compatibilité du projet avec le Schéma régional de cohérence écologique, le dossier affirme que la plantation de haies de part et d'autre de la voie en remblais va permettre de limiter les risques de collision avec les chiroptères. Le dossier n'apporte pas de précisions sur les motivations de cette mesure, ni sur sa mise en œuvre opérationnelle (linéaire, échéance, objectifs poursuivis, mesures de suivi).

De la même manière, certains plans laissent apparaître l'installation de passages à petite faune tous les 30 m environ.

La MRAe recommande, à la lumière d'inventaires consolidés, de conduire une nouvelle analyse des impacts du projet sur les espèces végétales et animales en présence et de proposer les mesures démontrant la mise en œuvre complète de la démarche éviter-réduire-compenser.

Le dossier envisage différents types d'impacts sur les sols en zones humides et notamment : l'imperméabilisation, le remaniement (décapages, stockage, mélanges terreux) et le tassement.

Le dossier affirme qu'aucun impact indirect n'est attendu compte tenu des mesures de réduction de chantier mises en œuvre à savoir le stockage, stationnement et entretien d'engins hors secteurs à enjeux et donc hors zones humides, la clôture des zones humides hors emprise du projet, l'usage de solutions de roulement spécifiques en présence de sols humides, la prévention des apports d'espèces envahissantes, le tri des terres excavées, etc.

Les impacts envisagés sont considérés comme directs et permanents. L'emprise du projet d'aménagement porte atteinte à 9 216m² de zones humides selon le dossier.

L'alimentation desdites zones humides se fait par débordement de la nappe d'accompagnement de l'Huisne qui engorge les terrains. Dès lors, le dossier considère une incidence faible du projet sur le mode d'alimentation des zones humides et l'absence d'assèchement direct ou indirect, hors emprise du remblai.

Le dossier rappelle les facteurs de choix de la variante retenue, il précise que la démarche n'a pas pu conduire à l'évitement des zones humides. Le dossier affirme alors le besoin de mesures compensatoires.

Cinq sites ont été retenus sur les communes de Beillé (un secteur en amont immédiat du site impacté, en ZNIEFF), Bouloire (3 sites en complément d'une autre parcelle compensatoires de la première tranche d'aménagement), et Connerré (un secteur correspondant à l'arasement du merlon SNCF en amont du futur viaduc) sur un parcellaire total de 2,26 hectares, soit un ratio de compensation supérieur à celui de 200 % prévu par le SDAGE.

Pour chaque site, le dossier propose de manière très succincte une analyse de l'état initial, une description de la typologie des mesures envisagées ainsi que l'évolution attendue.

La MRAe relève que le merlon SNCF précité a fait l'objet d'une coupe à blanc, sans toutefois d'explication sur ce traitement. L'étude d'impact initiale identifiait un enjeu fort pour la faune sur ce merlon. En outre, le dossier précise son intérêt pour les reptiles, sans précisions d'espèces, lesquelles peuvent bénéficier d'un statut de protection.

Les mesures compensatoires sur la commune de Bouloire pour le présent projet s'insèrent dans un ensemble de dix groupes d'actions pour une surface totale de 10,62 hectares. Les surfaces ainsi restantes seront utilisées dans le cadre de compensations à venir pour d'autres projets routiers et l'ensemble a vocation à être intégré dans un espace naturel sensible visant à couvrir l'intégralité du complexe humide.

Ces secteurs appellent un certain nombre de remarques de la MRAe.

En premier lieu, l'analyse de l'état initial des parcelles sélectionnées dans le cadre du présent projet et de sa compensation n'est pas suffisamment détaillée. L'atteinte à des espèces protégées n'est pas écartée puisqu'il est admis que les parcelles, en l'état, participent au cycle biologique d'espèces d'amphibiens et de reptiles, dont le statut de protection est inconnu.

Ensuite, la démonstration de la fonctionnalité effective de la restauration ponctuelle des parcelles dans le cadre du présent projet, dans l'attente de la restauration des parcelles limitrophes dans le cadre de projets ultérieurs, n'est pas apportée.

Enfin, l'échéance de la couverture du site par un espace naturel sensible (ENS)⁴ ainsi que les mesures de gestion et de protection associées doivent être précisées. En l'état du dossier, les mesures de suivi du secteur compensatoire de Bouloire sont précisées dans les compléments apportés au dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Ils consistent en un suivi annuel à court terme des parcelles ayant fait l'objet de restauration (N+1, N+2, N+3, N+5) puis pluriannuel au minimum sur la période d'engagement de 30 ans (N+10, N+15, N+20, N+25 et N+30). En sus, un suivi botanique (relevés floristiques systématiques sur deux passages dans l'année du suivi), un suivi faunistique et un suivi hydraulique sont prévus. Il n'est pas fait mention d'un suivi pour les deux autres secteurs sur les communes de Beillé et Connerré.

La MRAe rappelle que le code de l'environnement interdit tout déplacement, toute perturbation intentionnelle ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats.

Tout porteur de projet doit donc conduire et expliciter une démarche d'évitement et de réduction des impacts afin de concevoir un projet qui respecte cette interdiction. Seul un projet qui, après l'application rigoureuse des démarches d'évitement, puis de réduction, ne pourrait pas respecter cette interdiction, peut, uniquement s'il relève de raisons impératives d'intérêt public majeur, s'il démontre l'absence de solution de substitution raisonnable et s'il préserve l'état de conservation favorable des populations et des espèces concernées dans

4 Créés par les collectivités départementales, les espaces naturels sensibles (ENS) visent à préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux et habitats naturels et les champs naturels d'expansion des crues. Ils permettent en particulier aux conseils départementaux de créer des zones de préemption pour répondre aux enjeux paysagers, écologiques et de prévention des risques d'inondation repérés sur ces espaces.

leur aire de répartition naturelle, solliciter une dérogation, moyennant la proposition de mesures de compensation. En l'occurrence, et sur la seule base des éléments disponibles au dossier, ce sont les mesures de compensation qui sont susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées dans la mesure où les enjeux propres aux sites de compensation ne sont pas suffisamment appréhendés.

La MRAe recommande de justifier le choix des secteurs de compensation et des actions de génie écologique à y conduire au regard des enjeux qui y préexistent et, le cas échéant, de définir les actions permettant de remédier aux impacts correspondants.

En matière de gestion des eaux pluviales, le projet dans sa phase définitive prévoit la création d'un bassin d'assainissement de 1 531m² situé à la jonction avec la RD33 existante au nord, pour une surface collectée de 13 600m². Son dimensionnement doit permettre la régulation des débits, le confinement des pollutions accidentelles et l'abattement de la pollution chronique.

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

Lorsque la deuxième partie du barreau (phase définitive) sera mise en service, le porteur de projet lancera une demande de classement de l'ensemble de l'itinéraire (de la RD 323 à l'A 11) dans la liste des routes classées à grande circulation⁵.

L'étude d'impact annonce, dans la partie relative au risque de transport de matières dangereuses, l'actualisation en 2018 de l'étude de trafic réalisée en 2009. Les éléments relatifs à cette actualisation ne sont pas présentés dans le dossier. En complément, à partir de comptages de 2021, l'étude affirme l'absence d'évolution du trafic sur la RD 323 en lien avec la réalisation du projet et donc du risque lié à la circulation.

Le projet permettra de limiter la circulation sur la RD 33 en traversée de l'espace urbain. À ce titre, il est attendu une diminution des nuisances. Aucune donnée chiffrée n'est cependant présentée que ce soit au niveau des nuisances sonores ou des effets sur la santé humaine des concentrations de polluants atmosphériques d'origine routière. La présentation d'un état des lieux initial et la mise en œuvre de mesures de suivi permettrait d'identifier les impacts du projet en matière de nuisances - ou de diminution des nuisances pour les riverains.

La MRAe recommande de joindre au dossier une actualisation de l'étude de trafic permettant notamment d'identifier les effets du projet sur les nuisances sonores et les effets sur la santé humaine des concentrations de polluants atmosphériques d'origine routière.

5.4 Prise en compte des risques naturels

Dans les compléments apportés au dossier en 2022, le porteur de projet précise que les risques liés au retrait/gonflement des argiles ont été pris en compte par le choix d'un ouvrage de franchissement de l'Huisne plus long qu'initialement escompté et évitant de fait les secteurs concernés par un aléa fort.

Le plan de prévention des risques inondation de la Vallée de l'Huisne a été approuvé en 2005 et a fait l'objet d'une modification en 2016 qui ne concernait pas le présent secteur. Le projet se trouve principalement en zone réglementaire forte (aléa fort des secteurs naturels et urbains) et dans une moindre mesure en zone

5 Code de la Route – article L110-3 : « Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies ».

réglementaire moyenne. Les objectifs de la prescription réglementaire forte sont d'assurer la sécurité civile, de préserver les capacités d'écoulement et les champs d'expansion des crues.

Le projet nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Huisne. Aucune opération n'est prévue dans le lit mineur du cours d'eau, la continuité hydraulique et écologique est assurée. L'ouvrage a été allongé par rapport aux plans du projet initial et est dimensionné pour faire face à une crue d'occurrence centennale.

Au titre des mesures de réduction, des études hydrauliques ont été conduites en 2022 et prévoient l'arasement d'un merlon d'une ancienne voie ferrée sur 70 m pour réduire l'impact en cas d'inondation (impact inférieur à 1cm au niveau des zones à enjeux notamment les habitations rue des Lindennes).

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

Cette partie n'a pas été actualisée par des données récentes.

La MRAe recommande de réaliser un bilan des gaz à effets de serre du projet sur l'ensemble de son cycle de vie (phase de chantier et phase d'exploitation) et sur un périmètre pertinent, prenant en compte la réalisation de l'échangeur autoroutier.

6 Conclusion

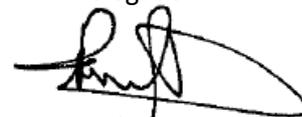
Le présent dossier correspond à l'actualisation de l'étude d'impact de 2012 portant sur les aménagements routiers entre l'échangeur de l'autoroute A11 et la RD323 au droit de Conneré. Il entend apporter la démonstration de l'absence de remise en cause des enjeux identifiés en 2012.

L'actualisation démontre notamment la recherche d'une meilleure prise en compte des enjeux liés aux risques naturels sur un secteur sujet aux inondations.

En revanche, la MRAe recommande actualiser et affiner l'analyse des impacts sur les milieux naturels et les espèces inféodées, y compris dans la définition des mesures compensatoires prévues. En l'état du dossier, la MRAe ne dispose pas des éléments pour apprécier le respect du code de l'environnement par le projet en matière de non atteinte aux espèces protégées.

Nantes, le 2 février 2023

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



Daniel LEUVRE