



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION PAYS-DE-LA-LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le

28 FEB 2017

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Dévoisement de la RD 210

**sur la commune de Saint-Florent-le-Vieil,
commune déléguée de Mauges-en-Loire**

Dossier déposé par Mauges Communauté

Département du Maine-et-Loire

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de dévoiement de la RD 210 sur la commune de Saint-Florent-le-Vieil, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement. L'avis qui suit porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement.

1 - Présentation du projet

L'actuel site de la Société industrielle de Saint-Florent s'est développé de part et d'autre de la route départementale, ce qui impose des traverses de personnel et de matériels, et qui pose des questions d'efficacité et de sécurité vis-à-vis d'intrusions potentielles. L'actuel projet d'extension du site de la société industrielle de Saint-Florent interroge une rationalisation du site et de ses déplacements internes, non compatibles avec le maintien de la RD 210 à son emplacement actuel. Les études quant à la faisabilité d'un contournement du site industriel ont abouti au présent projet de dévoiement de la RD 210.

Le projet se situe à l'Est du bourg de Saint-Florent-le-Vieil, en rive sud de la Loire. Dans ce secteur, la RD 210 longe un bras de Loire et vient se connecter à la RD 271 au niveau de la société industrielle de Saint-Florent, implantée des deux côtés de la RD 210.

Le projet retenu consiste à relier la RD 210 après le Pont de Vallée (en provenance de Montjean-sur-Loire) à la RD751. Il y a donc deux impératifs de départ et d'arrivée du projet que sont le giratoire au nord et le carrefour au sud. Le tracé total représente 360 m.

2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux environnementaux soulevés par le projet sont relatifs d'une part au milieu naturel de par la présence de zonages écologiques sur l'emprise du projet, d'habitats naturels ou semi-naturels humides, d'enjeux faunistiques et floristiques connus et de corridors écologiques, d'autre part au risque d'inondation, l'aire d'étude étant située en zone d'aléa moyen à très fort au plan de prévention des risques inondation (PPRi) des vals de Montjean, Saint-Georges, Chalonnnes approuvé le 15 septembre 2013. L'enjeu consiste alors à retenir - et justifier - le tracé le moins impactant en regard des variantes proposées et des enjeux environnementaux en présence.

3 - Qualité du dossier

La qualité du dossier est à souligner. Elle contribue à la pleine et entière compréhension du projet en apportant des démonstrations argumentées, synthétisées en fin de chapitre et illustrées à bon escient.

3.1- État initial

Le périmètre d'environ 42 ha retenu pour l'aire d'étude est pertinent. Il englobe le site de la société industrielle de Saint-Florent, la station d'épuration et le cours d'eau qui longe cette dernière selon un axe sud-nord, les habitations situées en bordure de la RD 751 et les parcelles agricoles environnantes.

Le site du projet est localisé partiellement au sein de deux ZNIEFF de types 1 et 2. Il se situe également à proximité de deux sites Natura 2000. L'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000, annoncée en tant qu'annexe n°4 de l'étude d'impact, n'est pas fournie. La présence de ces zonages à proximité (en aval direct) témoigne de la sensibilité écologique locale du secteur. La méthodologie d'investigation de la faune et de la flore est décrite de façon satisfaisante. Des prospections de terrain ont été réalisées sur un cycle biologique complet par des naturalistes.

L'aire d'étude est située en zone d'aléa moyen à très fort par rapport au risque inondation (PPRi). Le principal enjeu réside ainsi dans le fait que le projet est localisé à proximité du cours de la Loire, induisant une sensibilité en termes d'inondations, ainsi que la présence de zones humides. Des campagnes de prospection des zones humides, menées selon la méthodologie définie par l'arrêté du 1^{er} octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008, ont été réalisées le long des tracés des différentes variantes du projet, en vue de définir la présence de zones humides, au regard des critères sol et végétation. L'aire d'étude est concernée par la présence de zones humides, correspondant aux prairies humides qui bordent le cours d'eau. La zone humide identifiée dans l'aire d'étude est de type prairiale et décrite comme possédant un intérêt écologique certain : zone d'expansion des crues de la Loire, présence d'espèces végétales patrimoniales, surface inscrite au sein de deux périmètres ZNIEFF.

L'aire d'étude est concernée par la présence, sur sa bordure nord, de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Saint-Florent-le-Vieil. Le secteur de l'AVAP inclus dans l'aire d'étude est le secteur B dont les prescriptions concernent la restauration des bâtiments existants, les constructions neuves et les façades commerciales et enseignes. Ces prescriptions ne s'appliquent pas au projet routier.

Il est écrit page 19 de l'étude d'impact que le projet d'extension du site de la société industrielle de Saint-Florent est soumis à étude d'impact. Si tel était le cas, le projet de déviation de la RD 210 serait constitutif d'un programme de travaux dont le périmètre s'étendrait au projet d'extension, au dévoiement de la RD 210 et à la création du giratoire en partie nord, ces deux derniers projets étant une condition préalable au projet d'extension du site Lactalis. Et ce d'autant qu'il est écrit explicitement page 71 que la société industrielle de Saint-Florent projette une extension de son site nécessitant le dévoiement de la RD 210. Il convient d'être précis afin de lever toute ambiguïté quant au périmètre réel du projet.

Globalement, l'état initial rend compte de façon documentée et satisfaisante des enjeux en présence.

3.2 - Justification du projet et esquisses des principales solutions de substitution examinées

Un chapitre est dédié à l'analyse des quatre variantes des tracés étudiés. S'il est bien expliqué que ces variantes ont été étudiées au regard d'un ensemble de critères, - à savoir leur impact sur l'environnement, leur fonctionnalité, l'urbanisme et l'habitat, la sécurité routière, l'insertion paysagère, l'acoustique et le coût - une pondération de ces critères aurait enrichi et précisé l'analyse proposée. Par ailleurs, le critère relatif au "*développement de l'entreprise*" peut paraître surprenant énoncé en tant que tel. L'analyse est ensuite synthétisée dans un tableau récapitulatif.

Quatre tracés ont ainsi été envisagés, déclinés en deux propositions supplémentaires pour les tracés 3 et 4. Étonnement, la variante 3B retenue fait partie des deux variantes les plus impactantes pour l'environnement en présentant le plus gros pourcentage de tracé dans la zone humide et 2^e plus gros pourcentage de tracé dans la zone inondable.

Or, à la lecture de l'étude d'impact, le tracé de la variante 2 se situerait hors zone inondable. D'un coût équivalent au tracé retenu, ce tracé présente un impact environnemental faible et une garantie pour le développement industriel futur. Il semble que cette variante n'ait pas été retenue du fait de sa proximité avec des zones urbanisées. Or, le critère acoustique est qualifié de faible, à l'instar des variantes 3A et 3B. Un approfondissement de l'étude comparative des variantes au regard des risques et des nuisances aurait permis d'argumenter de manière plus étayée le choix du tracé retenu, de sorte à garantir le respect de la séquence éviter, réduire, compenser.

3.3 - Résumé non technique

Le résumé non technique est bien structuré. Il permet une appréhension facilitée de l'étude d'impact. Il est conforme aux attendus de l'article R. 122-5 IV du code de l'environnement.

3.4 - Compatibilité avec les documents de rang supérieur

L'étude d'impact consacre un chapitre aux documents opposables au projet. Le projet est ainsi concerné par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays des Mauges approuvé le 8 juillet 2013, par la directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Loire et par le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune déléguée de Saint-Florent-le-Vieil approuvé le 23 janvier

2004. De manière complémentaire, l'étude d'impact comprend un chapitre relatif à la compatibilité du projet avec les documents opposables où sont évoqués, en sus des documents ci-avant énoncés, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016 Loire-Bretagne, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Evre-Thau-Saint-Denis et le plan de prévention des risques inondation (PPRi) des vals de Montjean, Saint-Georges, Chalonnnes approuvé le 15 septembre 2013. Il est à noter que l'aire d'étude est pour partie classée en zone rouge, d'aléa moyen, fort à très fort dans la partie Nord.

S'il est à chaque fois conclu que le projet est compatible avec les différents documents supra, la démonstration gagnerait à être étayée. Il en va particulièrement de la compatibilité du projet au PLU de Saint-Florent-le-Vieil, dans sa partie localisée en zone Ni. Contrairement à ce qui est avancé dans l'étude d'impact, le règlement applicable à la zone Ni ne semble pas autoriser les équipements publics d'infrastructure routière. Ce point est à éclaircir de manière argumentée.

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact comporte la liste des auteurs par domaine de compétence et l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cette dernière est exposée clairement pour chaque thème abordé.

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

La nouvelle voie sera aménagée en profil rasant sur les deux premiers tiers du tracé et en remblai sur le dernier tiers, afin de permettre le franchissement du cours d'eau. La voie sera composée d'une chaussée double d'une largeur totale de 5,5 m, avec un accotement de 1,5 m de large de chaque côté de la chaussée et un fossé de 1,5 m de large de chaque côté. Le débouché sur la RD 751 sera aménagé au moyen d'un carrefour en T. Le tracé total représente 360 m.

L'analyse des impacts est développée tant pour la phase travaux qu'en ce qui concerne l'implantation de l'infrastructure à terme. Toutes les thématiques attendues sont abordées. La formalisation retenue, à savoir un tableau avec renvoi à quatre fiches-mesures pour l'analyse des impacts temporaires et le descriptif de sept fiches-mesures pour les impacts permanents, rend parfois mal aisée la pleine appréhension des impacts et des mesures proposées.

Compte tenu des mesures d'évitement et de réduction proposées en réponse aux enjeux environnementaux soulevés par le projet, deux typologies d'impacts appellent des mesures de compensation, d'une part pour répondre au remblaiement en zone inondable, d'autre part pour recréer une surface humide - au moins équivalente et possédant des fonctionnalités similaires - aux 1 400 m² de zones humides détruites. Aussi, la justification du choix du tracé prend une acuité toute particulière du fait même des impacts tels que décrits ci-dessous.

Le projet franchit un cours d'eau et s'implante en partie dans la zone inondable de la Loire et ses affluents, dans un secteur cartographié zone rouge au PPRi. Les principaux impacts qui en découlent sont la modification du relief au niveau des zones remblayées, le franchissement du cours d'eau, une emprise partielle du projet sur les secteurs d'aléa inondation. Le projet aura en effet pour effet de soustraire une surface de 2200 m² au champ d'expansion des crues, du fait du remblaiement en zone inondable. En volume, cela représente 1960 m³. Étant donné l'impossibilité d'éviter cette soustraction, il est nécessaire de compenser le volume perdu pour l'expansion des crues et ainsi ne pas aggraver la situation en provoquant une hausse du niveau de l'eau en période de crue. Deux zones de 340 et 350 m² situées entre les installations de la station d'épuration et le cours d'eau seront déblayées pour permettre la compensation liée au remblai d'une partie de la zone inondable. Cette mesure de compensation relative au champ d'expansion des crues est couplée à la mesure de compensation propre à la zone humide.

La destruction de 1 400 m² de zone humide sera compensée par la recréation d'un milieu possédant des caractéristiques écologiques au moins équivalentes. La mesure sera réalisée à proximité directe de la zone humide détruite sur la berge gauche du cours d'eau, berge aujourd'hui enfrichée et colonisée par des espèces exogènes.

La mesure consiste notamment à reprofiler la berge en rive gauche du cours d'eau en extrayant les matériaux en place (remblai) afin de permettre l'implantation d'une végétation hydrophyle rivulaire, avec de manière corollaire la création de quatre zones de compensation. La compensation de la destruction de zone humide est détaillée dans la fiche-mesure n°5.

L'itinéraire du projet impacte deux corridors écologiques, l'un terrestre, l'autre aquatique. En réponse à cet enjeu, l'ouvrage doit être rendu perméable à la biodiversité. L'ouvrage d'art de franchissement du cours d'eau sera conçu sous la forme d'un pont-cadre permettant le maintien d'un substrat naturel du cours d'eau sous l'ouvrage et ses caractéristiques ont été pensées pour permettre le passage de la faune en période d'étiage. Les informations relatives à l'inventaire piscicole par pêche électrique et la définition des caractéristiques morphodynamiques du ruisseau appellent toutefois des compléments et des précisions, sur la base desquels il devra être proposé une granulométrie à mettre en place au fond de l'ouvrage de franchissement du ruisseau et un gabarit du cours d'eau à reconstituer, afin de répondre à l'enjeu de continuité écologique.

Les mesures compensatoires feront l'objet d'un suivi pour apprécier l'efficacité des mesures proposées. La réhabilitation de la zone humide fera l'objet d'une veille mensuelle. La portion de surface ouverte au champ d'expansion des crues sera l'objet d'un suivi régulier pour déterminer si la mesure est efficace et n'a pas pour effet une augmentation de la ligne d'eau à l'aval.

Concernant les nuisances sonores, l'étude acoustique - reposant sur l'hypothèse d'un niveau sonore ambiant initial modéré - conclut que le tracé choisi n'entraînera pas de dépassement des valeurs réglementaires pour les logements les plus proches du projet et que, par conséquent, il n'est pas nécessaire de protéger acoustiquement ces bâtiments. Il sera toutefois judicieux de mettre tout en œuvre pour réduire l'impact sonore à la source pour les bâtiments les plus exposés, par le choix du revêtement notamment.

Le principal enjeu paysager du projet réside dans le fait que l'aire d'étude est située en entrée de ville, impliquant une certaine sensibilité quant à l'insertion d'un nouvel aménagement. Toutefois, le projet prévoit que la cote altimétrique respecte les cotes du terrain naturel avant-projet, sauf au niveau de l'ouvrage de franchissement du cours d'eau. L'impact paysager se présente de fait comme limité.

L'objectif de sécurité routière fait partie des objectifs affichés du projet. Pour autant, le raccordement au niveau de la RD 751 se fait au niveau d'un virage : cette configuration n'est pas optimale en termes de visibilité et de sécurité. L'aménagement du carrefour devra faire l'objet d'une consultation du conseil départemental pour définir le régime de priorité et la vitesse sur la RD 751 en fonction des distances de visibilité. En outre, la circulation des poids lourds est un enjeu à prendre en considération. L'infrastructure projetée prévoit une largeur totale de chaussée de 5,5 m alors que la largeur d'un poids lourd est de 2,95 m. Une largeur minimale de 5,9 m pourrait être conseillée pour le croisement - au pas - de deux poids-lourds.

Conclusion

L'étude d'impact se présente globalement comme de bonne qualité, particulièrement sur la partie relative à l'état initial, permettant ainsi une identification des enjeux fidèle au territoire. L'enjeu principal tient à l'implantation du projet à proximité du cours de la Loire, se traduisant par une sensibilité en termes d'inondations et par la présence de zones humides. L'analyse des impacts est parfois rapide. La description des mesures sous la forme de fiches-actions certes didactiques, mais parfois trop synthétiques, aurait gagné à être complétée de manière plus étayée, en particulier pour les mesures compensatoires. Si les mesures proposées semblent satisfaisantes, la justification du tracé retenu, au demeurant plus impactant pour l'environnement que d'autres variantes, mérite d'être renforcée afin de démontrer le respect de la séquence éviter, réduire, compenser. Notamment, la hiérarchisation des sept critères retenus apporterait un éclairage pertinent quant au choix du tracé le moins impactant pour l'environnement et la santé humaine. La compatibilité du projet avec le document d'urbanisme en vigueur demeure également à préciser.

Pour le Préfet de la Région Pays-de-la-Loire,
et par délégation,
La Directrice Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Le directeur adjoint,



Philippe VIRCOULAUD