



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

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

Nantes, le

13 JAN. 2011

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation
de la commune de Nort-sur-Erdre entre les RD 16 et 164**

Département de la Loire-Atlantique

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'Etat compétente en matière d'environnement, le projet de déviation de la commune de Nort-sur-Erdre entre les routes départementales 16 et 164 est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

Cet avis porte sur la qualité du dossier de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique.

1 - Présentation du projet

Le projet est inscrit dans le schéma routier départemental approuvé par le conseil général le 21 mars 2006 qui prévoit l'aménagement de l'itinéraire Ancenis – Nort-sur-Erdre – RN137 – Bouvron en tant que liaison structurante est-ouest.

La déviation de Nort-sur-Erdre se fera par le nord, en aménageant une 2x2 voies d'une longueur de 6,6 km qui cherche à concilier au mieux proximité de l'agglomération et évitement des secteurs les plus sensibles de la vallée de l'Erdre. Sa réalisation pourra être phasée dans le temps, avec la réalisation dans une première phase d'une 1x2 voies. La vallée de l'Erdre est franchie par un viaduc de 130 mètres de long, encadré par des remblais disposant de trois ouvrages de décharge hydraulique. Trois échangeurs routiers sont prévus : à l'ouest avec la RD 164 au niveau de « la Bricaudière », au nord avec la RD 121 à « la Verrière » et à l'est avec les RD 164 et 178 à « la Pancarte ». Les principales voies secondaires interceptées seront rétablies par passages inférieurs ou supérieurs.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

La création d'une voie nouvelle en secteur naturel s'analyse d'abord au regard des milieux traversés, de leur sensibilité à l'ouvrage et de leur valeur écologique. En l'espèce, les secteurs d'intérêt majeur sont principalement situés aux abords des cours d'eau à franchir : la vallée de l'Erdre en premier chef, dont les espaces, s'ils sont moins exceptionnels qu'au sud de Nort-sur-Erdre, restent écologiquement remarquables, le canal de Nantes à Brest et le ruisseau de Montagné.

Dans la zone d'étude concernée, la préservation des terres agricoles et de l'équilibre du fonctionnement des exploitations agricoles est également un enjeu important. Enfin, si la déviation aura un effet bénéfique sur l'exposition aux nuisances et la sécurité de la population du centre-bourg, il convient d'être attentif à la qualité de vie des habitants jouxtant l'infrastructure nouvelle.

3 - Qualité du dossier de demande d'autorisation

3.1 - Etat initial et identification des enjeux environnementaux

L'état initial, en tant que support des appréciations des impacts et des mesures d'atténuation, puis de compensation, est de bonne qualité et proportionné aux enjeux du projets.

L'annexe 1 faune – flore du dossier justifie l'approche méthodologique retenue en matière d'analyse de l'occupation du sol et de recensement des espèces : une première approche globale, qui s'est avérée suffisante pour la plus grande proportion de la zone étude, dédiée à l'activité agricole et sans intérêt écologique particulier, suivie d'une étude plus fine, avec des inventaires naturalistes poussés, pour les secteurs plus riches et plus sensibles (canal de Nantes à Brest, vallée de l'Erdre et ruisseau de Montagné). Un inventaire des zones humides a, en outre, été réalisé sur la base de deux sorties en avril 2009 et juillet 2010.

Concernant les amphibiens, pour lesquels la période de prospection sur le terrain était plus tardive qu'idéalement préconisé, le maître d'ouvrage prévoit des investigations complémentaires lors des études de détail de l'ouvrage. En tout état de cause, l'identification d'une espèce protégée (le crapaud commun auquel s'ajoute, au delà du groupe des amphibiens, le grand capricorne) a, d'ores et déjà, conduit le maître d'ouvrage à prévoir une demande de dérogation à ce titre. Le contenu de ces futurs dossiers est décrit page 87 du volet faune – flore.

L'analyse paysagère présente l'essentiel pour une bonne compréhension des enjeux, lesquels rejoignent largement la dichotomie espaces agricoles / cours d'eau et secteurs humides exposée plus haut. Je relève toutefois l'absence de concordance entre le texte qui distingue trois niveaux de sensibilité paysagère, alors que la cartographie associée est simplifiée, en ne retenant qu'une distinction entre paysages ouverts et paysages fermés (page 88).

L'analyse du niveau de bruit préexistant à la réalisation de l'ouvrage est basée sur 18 points de mesure. Les résultats indiquent que les habitations concernées sont actuellement en zone d'ambiance sonore modérée. En conséquence, en application de l'arrêté du 5 mai 1995, la déviation devra respecter une contribution sonore maximale de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.

3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Au titre du cadre de vie

Le projet, en organisant le contournement du cente-bourg, se traduira bien sûr par une réduction sensible du nombre d'habitations exposées au bruit, mais ne pourra éviter un impact du trafic dévié sur les habitations les plus proches de la voie nouvelle. Le tableau de synthèse des impacts sonores (page 178-179) recense 9 points récepteurs en 2018 et 27 en 2038 qui, en l'absence de dispositions protectrices, dépasseraient les seuils réglementaires. Aussi le projet prévoit-il pour les habitations concernées une protection par des écrans et merlons anti-bruit en bordure de l'infrastructure ou l'isolation acoustique des façades. Toutefois, ce même tableau de synthèse est manifestement erroné dans son avant-dernière colonne puisqu'il indique un niveau sonore en 2038, compte tenu des protections, toujours supérieur au seuil réglementaire pour 13 points récepteurs (et même pour le point R88 supérieur à la valeur calculée pour 2038 sans protection).

Le volet paysager présente d'abord un rappel des principes généraux guidant la conception des aménagements, puis un tableau de synthèse sectorisé des enjeux et des dispositions prévues. Cependant, aucune visualisation d'ensemble de l'ouvrage réalisé n'est disponible et le travail d'association des sept coupes transversales (page 162 de l'étude d'impact) et du profil en long du tracé (page 39 du volume 1) à faire par le lecteur n'est pas nécessairement aisé pour un public non spécialiste. En particulier, compte tenu du dénivelé important pour le passage de la vallée de l'Erdre, et plus spécifiquement pour sa rive droite, de la présence importante de bâti dans lequel le projet s'insère par une trouée, une vue en trois dimensions permettrait une meilleure information du public.

Au titre des milieux naturels

Après une analyse des impacts potentiels (dans son chapitre 5, sous la forme d'une comparaison entre les variantes de tracé 5 et 2), le volet faune – flore du dossier détaille successivement les mesures d'évitement, puis de réduction, et enfin au besoin de compensation des impacts, pour conclure à un faible impact résiduel du projet sur les milieux naturels. On peut citer notamment, parmi les mesures d'atténuation prévues, la création de passages de franchissement de l'ouvrage pour les amphibiens et la petite faune, les déflecteurs à chiroptères conçus pour limiter les risques de collision avec les véhicules ou encore le déplacement des arbres à insectes xylophages.

Plus spécifiquement, le projet provoquant la destruction d'environ 6,2 ha de zones humides, l'étude d'impact expose les mesures compensatoires associées, conformément aux orientations du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE Estuaire de la Loire. Le Conseil Général fera ainsi l'acquisition de deux secteurs de zones humides, pour une surface totale d'environ 14 ha, sur lesquelles il réalisera des travaux de restauration et renaturation. L'instauration d'emplacements réservés à cette fin est prévue dans le PLU de Nort-sur-Erdre, à travers le dossier de mise en compatibilité. Sans que le bien fondé des mesures proposées ne soit remis en cause, quelques rédactions mal appropriées amènent l'autorité environnementale à rappeler que, pour valoir compensation, les mesures prévues doivent être porteuses d'une réelle plus-value par rapport à la situation existante et ne pas se limiter à assurer la préservation d'un état existant satisfaisant. On pourra par ailleurs regretter que la définition des modalités de gestion des zones humides de compensation soit reportée postérieurement à l'obtention de la déclaration d'utilité publique, même s'il est vrai que le volet faune – flore du dossier (page 82) prévoit un premier cadrage des objectifs de gestion.

Enfin, l'étude d'incidence au titre de Natura 2000 (la vallée de l'Erdre au sud de la commune de Nort-sur-Erdre est à la fois reconnue site d'intérêt communautaire et zone de protection spéciale) examine les impacts potentiels pour chacun des habitats et types d'espèces justifiant la désignation du site et rappelle les mesures d'évitement et d'atténuation prévues par le projet. Ce travail permet de conclure à un niveau d'impact résiduel négligeable ne remettant pas en cause l'état de conservation du site Natura 2000 « Marais de l'Erdre ».

Au titre de la ressource en eau

L'ouvrage routier franchira deux cours d'eau, l'Erdre et le canal de Nantes à Brest, ainsi que le ruisseau de Montagné, qui seront récepteurs des eaux de ruissellement. L'étude examine trois types d'impacts potentiels : la perturbation des conditions d'écoulement des cours d'eau traversés en condition de crue, la modification par remblaiement du champ d'expansion des crues et l'aspect quantitatif et qualitatif des eaux de ruissellement. La transparence hydraulique sera assurée par les ouvrages de franchissement de l'Erdre et du canal (viaducs de 130 mètres et 70 mètres de long respectivement), complétés d'une série d'ouvrages type dalots ou buses pour les autres cours d'eau temporaires ou permanents, le tout dimensionné pour un débit centennal. Le réseau d'assainissement séparera la collecte des eaux sales de chaussée et les eaux propres de ruissellement des bassins versants. Le dispositif prévoit six bassins de régulation auxquels s'ajoutent deux bassins écrêteurs.

3.3 - Justification du projet

Comme indiqué plus haut, le schéma routier départemental prévoit l'aménagement de l'itinéraire Ancenis – Nort-sur-Erdre – RN137 – Bouvron en tant que liaison structurante est-ouest. L'objectif est de mieux relier entre eux plusieurs pôles urbains secondaires (Ancenis, Nort-sur-Erdre, Bouvron), de prendre en charge le trafic de transit et d'échange en évitant autant que possible le renvoi vers l'agglomération nantaise et son périphérique, et de desservir les principaux pôles d'activité et les grands équipements (port de Nantes-Saint Nazaire, futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

Dans cette optique, le dossier précise que la traversée actuelle de la commune de Nort-sur-Erdre constitue un point délicat, notamment pour les poids lourds, et engendre de fortes nuisances qui dégradent la qualité de vie des riverains.

L'article R.122-3 II 3) du code de l'environnement dispose que l'étude d'impact doit présenter « les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Le chapitre IV de l'étude d'impact expose la mise au point du projet de déviation et son évolution.

Une première comparaison de trois fuseaux de passage expose les raisons qui ont amené le maître d'ouvrage à retenir le fuseau dit « nord court », le fuseau sud étant immédiatement disqualifié pour ses forts impacts environnementaux (marais de l'Erdre, intégré dans le site natura 2000), tandis que le fuseau « nord long » était très défavorable pour l'activité agricole et moins satisfaisant en terme de fonctionnalité routière (en particulier en temps de parcours, du fait d'une différence de 900 mètres avec le fuseau retenu).

Je relève que l'étude d'impact (page 128 et tableau page 129), mentionne des impacts environnementaux équivalents pour les fuseaux nord long et court, en motivant cette appréciation par le fait que le fuseau nord long devrait franchir une ZNIEFF de type I alors que celui retenu impacte une ZNIEFF de type II. Au regard, à la fois des longueurs respectives des deux franchissements qui est plus réduite pour le fuseau nord long (différence quantifiée dans le dossier entre 100 à 300 mètres) et de la qualité des milieux du secteur concerné de la ZNIEFF de type II (révélée par les inventaires de terrain réalisés dans le cadre du présent projet), je ne peux partager une telle analyse. J'observe d'ailleurs que le dossier en page 131 souligne que la vallée de l'Erdre dans ce secteur présente un intérêt plus particulièrement marqué du fait de la présence de nombreux étiers et de biefs.

Sur la base du fuseau retenu, cinq variantes de tracé ont ensuite été étudiées et font l'objet d'une présentation comparée dans le corps de l'étude d'impact. Le dossier faune – flore, quant à lui, affine l'analyse environnementale, mais uniquement pour les variantes 2 et 5. La méthode retenue consiste, pour chaque espèce ou milieux, à combiner le « degré de sensibilité au projet » (de 1, intrinsèquement faiblement sensible à un projet routier, à 3 fortement sensible) à « l'intensité des impacts potentiels » (estimée de 1 à 3 selon la surface foncière impactée par le projet). On remarque ainsi que cette approche, qualifiable de quantitative, ne tient pas compte de la « valeur » et de l'intérêt de conservation des milieux ou espèces, puisque la destruction d'un hectare de prairie banale et d'un hectare de prairie humide aux fonctionnalités remarquables sont, par exemple, considérées de façon équivalente.

Je relève également que le dossier présente des éléments contradictoires quant aux impacts environnementaux des variantes 2 et 5. Ainsi, l'annexe faune – flore conclut (page 71) à un impact moindre du tracé 5 (lié à la plus faible largeur de la vallée de l'Erdre), alors que le tableau de synthèse du corps de l'étude d'impact (page 133) affiche un niveau d'impact équivalent pour l'ensemble des cinq tracés.

In fine, il s'avère que le choix du variante 2 par rapport à la variante 5 est basé sur les autres critères d'analyse (impact sur les exploitations agricoles, présence plus importante de bâti sur la bordure de la rive gauche de l'Erdre...). Sur cette base, le maître d'ouvrage développe un projet technique mettant en oeuvre des mesures d'atténuation, puis de compensation.

3.4 - Résumé non technique

Le résumé non technique permet de retracer l'évolution du projet et offre au public une synthèse à la fois suffisante et compréhensible de l'étude d'impact. On signalera simplement que le plan de la page 10, qui vise à combiner la présentation des mesures paysagères et des mesures en faveur des milieux naturels, n'est pas aussi complet que les plans détaillés des pages 155-157 puisque ne sont pas représentés, notamment les secteurs d'acquisition foncière en compensation des zones humides et les ouvrages type passages à petite faune et « tremplin vert » pour les chiroptères.

3.5 - Analyse des méthodes

En toute fin de l'étude d'impact, les méthodes utilisées pour établir l'état initial du site et analyser les effets du projet sur l'environnement sont décrites. Aucune difficulté particulière n'est mentionnée. Les auteurs et leurs spécialités ou fonctions sont identifiés. En complément, le chapitre 3.2.1 du volet faune – flore du dossier apporte quelques précisions sur la méthodologie d'analyse des habitats, tandis que la page 174 du dossier d'étude d'impact expose la méthodologie suivie pour la prévision des impacts sonores.

4 – Prise en compte de l'environnement par le dossier de demande d'autorisation

Le choix d'un contournement de Nort-sur-Erdre par le nord a permis d'éviter les impacts sur les secteurs les plus sensibles et riches de la vallée de l'Erdre, et notamment le site Natura 2000.

Le parti retenu pour le franchissement de cette même vallée de l'Erdre, au nord de la partie agglomérée de Nort-sur-Erdre privilégie le tracé de déviation le plus court qui optimise le temps de parcours (y compris pour les liaisons avec la zone d'activité de la Pancarte), réduit au maximum l'impact sur les exploitations agricoles, et minimise l'impact sur le bâti implanté en bordure Est de l'Erdre.

En revanche, du fait de la configuration de la vallée de l'Erdre qui s'élargit à la toute proximité de la partie agglomérée de Nort-sur-Erdre, ce parti induit inéluctablement à la fois un impact plus important sur les milieux naturels de fond de vallée et une insertion paysagère plus délicate de ce franchissement, en particulier des deux bordures de plateau. Le passage en rive droite se révèle particulièrement contraint par le bâti pavillonnaire qui s'est développé sur son coteau.

Sur cette base, le projet technique développé par le Conseil Général s'attache, conformément à la méthodologie préconisée pour la conception des projets, à réduire au maximum les impacts précités, avant de compenser ceux qui n'ont pu être totalement supprimés, et permet d'atteindre un niveau d'impact résiduel acceptable.

Toutefois, au regard de l'impact déjà identifié sur des espèces protégées, il devra s'engager dans la procédure de demande de dérogation. La voie nouvelle côtoyant plusieurs habitations aujourd'hui en zone d'ambiance sonore modérée, il conviendra de lever l'imprécision (vraisemblablement formelle) du dossier concernant les niveaux sonores auxquels seront exposées ces habitations après mise en place des dispositifs d'isolation acoustique décrits.

5 - Conclusion

Avis sur les informations fournis

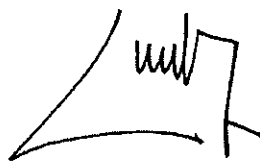
L'étude d'impact est globalement de bonne qualité et offre au public appelé à se prononcer lors de l'enquête un niveau d'information adapté aux enjeux de l'aire d'étude.

Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet dans sa conception a composé avec les enjeux environnementaux, confrontés aux autres facteurs dont notamment la fonctionnalité de l'ouvrage et ses impacts sur l'activité agricole. Si le critère environnemental n'a pas systématiquement prévalu dans les arbitrages conduisant au choix du tracé de la déviation, il a repris toute sa place dans la définition technique de l'ouvrage qui vise à mettre en œuvre les mesures d'atténuation les plus adaptées pour limiter les impacts et atteindre un niveau d'impact résiduel acceptable. Le dossier s'attache en sus à décrire les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre au regard des impacts résiduels.

Le maître d'ouvrage devra toutefois garantir la conformité au seuil réglementaire des niveaux d'émergence sonore escomptés à terme pour les habitations les plus proches de la voie. Enfin, au regard de l'impact déjà identifié sur des espèces protégées, il devra s'engager dans la procédure de demande de dérogation auprès du préfet de département après consultation du conseil national de la protection de la nature.

Le préfet



Jean DAUBIGNY