



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression du passage à niveau 134 sur la commune de Rouessé-Vassé (72)

n°Ae : 2016-124

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 février 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression du passage à niveau 134 sur la commune de Rouessé-Vassé (72).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquerrie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeld, Gabriel Ullmann.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, François Duval, François-Régis Orizet, Eric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Sarthe, le dossier ayant été reçu complet le 5 décembre 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 décembre 2016 :

- la préfète de département de la Sarthe et a pris en compte sa réponse en date du 29 décembre 2016,*
- la ministre chargée de la santé.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 9 décembre 2016 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Pays-de-la-Loire, et a pris en compte sa réponse en date du 10 février 2017.*

Sur le rapport de Christian Barthod et Carroll Gardet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de suppression de passage à niveau n° 134, inscrit depuis 1997 sur la liste nationale des PN classés "préoccupants", se situe au croisement de la ligne ferroviaire qui relie Paris à Brest et de la route départementale n° 310, sur la commune de Rouessé-Vassé dans la Sarthe. Il consiste en la création d'un passage dénivelé par ouvrage d'art, de gabarit de 6,50 m pour la grande vitesse, portant la route départementale au dessus de la voie ferrée, sous la maîtrise d'ouvrage du conseil départemental. SNCF Réseau a en charge le volet ferroviaire du projet. Il se situe dans un site Natura 2000 désigné au titre de trois espèces d'insectes rares, dépendants des vieux arbres à cavités.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la conservation des habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 dans lequel le projet s'inscrit,
- la protection des autres espèces protégées, non inscrites en annexe d'une directive européenne,
- les impacts sur le paysage,
- la création de délaissés routiers, dont le devenir n'est pas clairement précisé.

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux du projet, mais elle souffre de certaines incohérences ou lacunes.

L'Ae recommande de :

- compléter l'état initial des habitats potentiels d'insectes xylophages² ayant justifié la désignation du site Natura 2000,
- préciser le linéaire de haies et leurs fonctionnalités, dans l'aire d'étude,
- prévoir une mesure compensatoire à la destruction d'un arbre creux, potentiellement habitat d'insectes xylophages, de chiroptères et de la Chevêche d'Athéna.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

² Un insecte xylophage est un insecte dont le régime alimentaire, à l'état larvaire ou adulte, est composé principalement d'aubier (partie de l'arbre correspondant aux zones d'accroissement les plus récemment formées, contenant des cellules vivantes), mais aussi de bois parfait (partie plus colorée, ne contenant plus de cellules vivantes), et ceci dans les branches, les troncs ou les racines des arbres morts ou vivants. Les insectes saproxylophages ne consomment que le bois en décomposition.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet



Figure 1 : Plan de situation et photographie générale du site
(Source : Etude d'impact)

Le projet de suppression de passage à niveau (PN) n° 134 se situe au croisement de la ligne ferroviaire qui relie Paris à Brest et de la route départementale (RD) n° 310, sur la commune de Rouessé-Vassé (Sarthe). Selon le dossier mis à l'enquête publique, la présente ligne ferroviaire électrifiée, qui autorise une vitesse des trains de 160 km/h à cet endroit, connaîtrait un trafic de onze trains en moyenne par jour³, ce qui est manifestement erroné. Le trafic routier mesuré en 2012 est de 2 009 véhicules/j, dont 457 poids lourds.

La dangerosité de ce passage est liée notamment aux caractéristiques routières à l'amont et l'aval, favorables à la vitesse. Une signalisation renforcée du site s'est montrée insuffisante. L'accidento-

³ Le trafic de trains n'est pas spécifié dans l'étude d'impact, mais dans la note de présentation non technique, qui figure également dans le dossier d'enquête publique. Le chiffre de 11 est *a priori* surprenant, car le dossier de suppression des PN 145 à 149 de cette même ligne Le Mans-Rennes-Brest (faisant l'objet d'un avis rendu par l'Ae à la même date que le présent dossier) fait état de 92 trains par jour en 2015, dont 59 TGV (qui disparaîtront lors de la mise en service de la LGV Rennes-Le Mans), 22 TER, 9 trains de fret et 2 trains divers. Dans le présent dossier, l'évolution du trafic après la mise en service de la LGV n'est pas précisé, mais le dossier de suppression des PN 145 à 149 de cette même ligne Le Mans-Rennes-Brest fait état d'une prévision de 48 trains par jour en 2020 et 53 en 2040, dont une quarantaine de TER.

logie décrite fait mention d'une quinzaine d'accidents matériels⁴ entre janvier 1997 et juillet 2012. Ce passage à niveau est inscrit depuis 1997 sur la liste nationale des PN classés "préoccupants". Il fait l'objet d'un protocole de suppression, signé entre la région des Pays de la Loire, le département de la Sarthe et SNCF Réseau.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

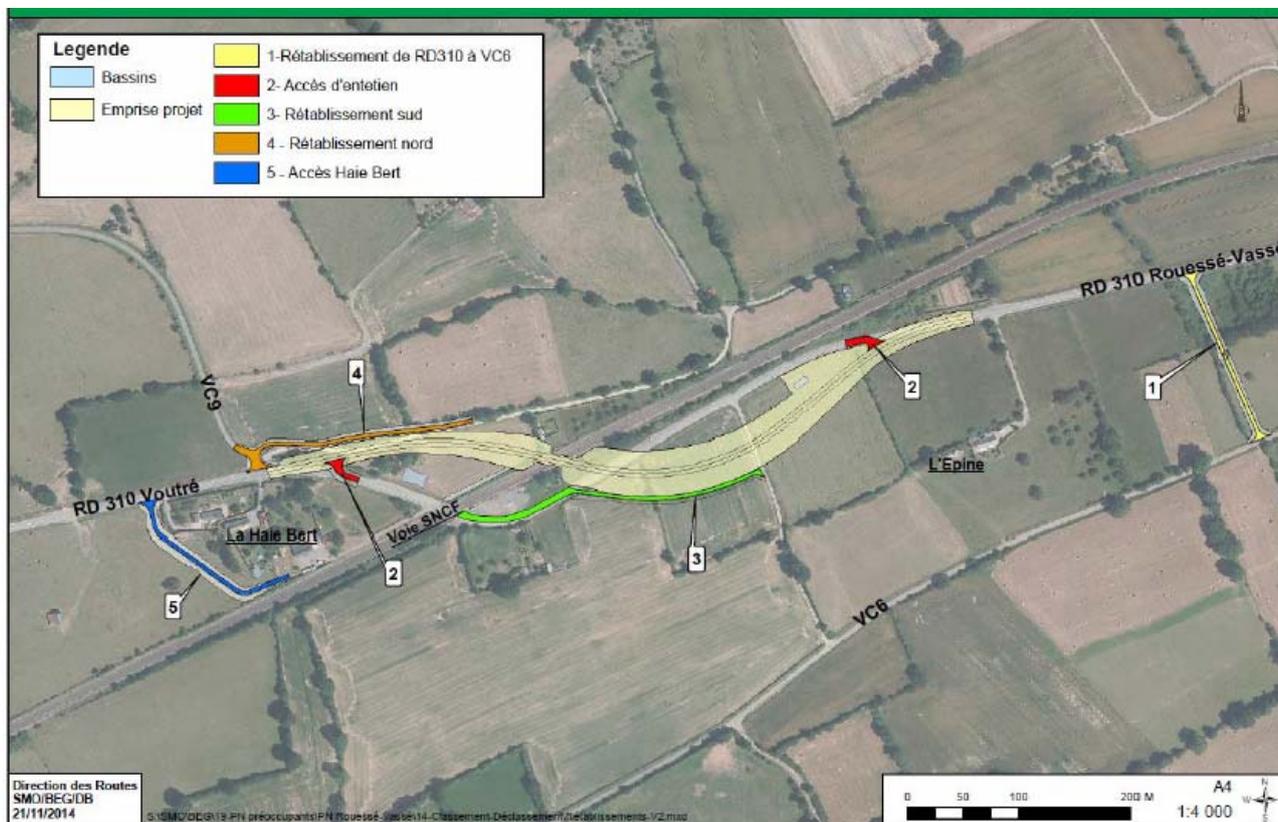


Figure 2 : Plan général du projet. (Source : Etude d'impact)

Le projet de suppression du passage à niveau, situé dans un site Natura 2000, consiste en la création d'un passage dénivelé par ouvrage d'art, de type portique sur semelles, d'un gabarit de 6,50 m pour la grande vitesse⁵, portant la route départementale au dessus de la voie ferrée, sans modification de la vitesse autorisée sur la route. La hauteur maximale de remblai d'ouvrage atteint 8 m⁶. La section de nouvelle route conserve le même profil bidirectionnel. Deux bassins de rétention⁷ seront installés pour recevoir les eaux du nouveau tronçon de route départementale. Les voies secondaires et accès des riverains sont rétablis avec le chemin VC 6 (index n°1 sur le plan de la figure 2), l'accès aux bassins de rétention (n°2), l'accès à la future antenne de télécommunication (n°3), la voie de rétablissement côté nord (n°4), la voie d'accès La haie Bert (n°5).

Les terrassements nécessiteront 125 000 m³ de matériaux de remblais. Le profil en long du projet (page 36) fait apparaître un volume de déblais qui ne peut couvrir les besoins en remblais.

⁴ Dont deux collisions entre des trains et des véhicules légers, sans blessé grave ni tué. Même après la disparition du trafic TGV, l'enjeu de sécurité ferroviaire demeure avec les TER, plus vulnérables au déraillement que les TGV.

⁵ Les rapporteurs ont été informés oralement que la ligne pourrait encore servir de voie de délestage pour les TGV, après la mise en service de la LGV.

⁶ Même si le trafic TGV sera déjà reporté sur la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) à la date d'entrée en service de l'ouvrage, SNCF Réseau a demandé au conseil départemental de la Sarthe que l'ouvrage de franchissement reste au gabarit TGV, la ligne restant une ligne de possible délestage en cas de problème sur la LGV.

⁷ Le dossier ne précise pas le dimensionnement et la capacité de rétention des bassins ni les plates-formes qu'ils assainissent, et renvoie au futur dossier intégrant la "loi sur l'eau".

Le coût du projet est évalué à 5 020 000 € TTC (valeur décembre 2014)⁸, compte tenu d'un montant estimé à 16 000 € pour les mesures environnementales.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'Ae du 11 mars 2013, en réponse à une saisine du 8 février 2013 par le maître d'ouvrage pour un examen au cas par cas, conformément à l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

L'étude d'impact fait l'objet d'un avis de l'Ae, autorité environnementale compétente compte tenu du fait que le projet comporte un volet ferroviaire⁹ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, établissement public sous tutelle de la ministre chargée de l'environnement. Les travaux routiers, d'assainissement et d'ouvrage d'art sont sous la maîtrise d'ouvrage du département.

Le maître d'ouvrage envisage d'organiser une enquête publique unique sur la déclaration d'utilité publique du projet, le classement et déclassé des voiries routières et la suppression du passage à niveau du domaine public ferroviaire.

Le dossier indique que les impacts sur les eaux superficielles et souterraines feront ultérieurement l'objet du dossier d'incidence au titre de la "loi sur l'eau", expliquant que les impacts ne soient abordés dans le présent dossier que de manière "synthétique et générale". Il est également mentionné un possible futur dossier de demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces, en cas de besoin¹⁰.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 dans lequel le projet s'inscrit,
- les autres espèces protégées, non inscrites en annexe d'une directive européenne,
- les impacts sur le paysage,
- la création de délaissés routiers dont le devenir n'est pas clairement précisé dans le dossier¹¹.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux du projet, mais elle souffre de certaines incohérences¹² ou lacunes qui rendent sa compréhension parfois complexe, sans toutefois

⁸ L'étude d'impact évoque un coût de projet évalué à 3 980 000 € HT et ne précise pas l'année de valeur.

⁹ Cf. note de présentation non technique, pages 13 et 14.

¹⁰ Qu'il appartient au maître d'ouvrage de présenter au comité national de protection de la Nature (CNPN)

¹¹ Page 109 : "*La partie délaissée de la RD 310 sera végétalisée et rendue à l'agriculture le cas échéant*". Les rapporteurs ont été informés oralement que toutes les sections ne retrouvant pas un usage de desserte locale indispensable seraient effectivement détruites.

conduire à modifier les conclusions qui doivent en être tirées en termes d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation d'impacts et qui pourraient être facilement repérées par une relecture plus attentive et rectifiées. Il n'est pas toujours simple de bien identifier la spécificité écologique de la zone d'étude immédiate (directement impactée par les travaux) par rapport à celle de la zone d'étude rapprochée, définie au vu des espèces et des habitats naturels identifiés dans la description notamment du site Natura 2000¹³ et de la ZNIEFF¹⁴ de type II.

L'Ae recommande de mettre en cohérence les éléments relatifs à l'état des lieux du milieu naturel.

2.1 Analyse de l'état initial

Le projet se situe dans la vallée de la Vègre, qui prend sa source à proximité du projet. L'état chimique et biologique de cette rivière est qualifié de moyen. Elle a un objectif de bon état écologique pour 2027. La nappe n'est pas utilisée pour l'alimentation en eau potable. Le projet s'inscrit dans le périmètre du parc naturel régional Normandie-Maine et dans le périmètre Natura 2000 de la zone de conservation spéciale FR5202003 "*Bocage à *Osmoderma eremita*¹⁵ entre Sillé-le-Guillaume et la grande Charnie*" (SIC n° FR5202003). Les habitats du Pique-prune se rencontrent dans les "*arbres âgés à cavités, essentiellement les chênes exploités en têtards*¹⁶, dans les haies denses du maillage bocager subsistant"¹⁷.

Le dossier indique (p. 116) que l'habitat "bocage"¹⁸ (au sens de la terminologie Corine biotope¹⁹ 84.4) a été recherché sans succès sur la zone d'étude. Les inventaires de 2011 révèlent néanmoins, d'une part, la présence ponctuelle d'arbres constituant un habitat favorable aux insectes xylophages²⁰ et, d'autre part, la présence du Lucane cerf-volant, espèce inscrite à l'annexe II de la directive "Habitats, faune, flore" et d'anciennes traces de Grand capricorne inscrit aux annexes IV et II de cette même directive. Le dossier (paragraphe relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 (p. 119) précise en outre qu'un arbre favorable aux insectes xylophages, rapaces nocturnes et chiroptères est situé sur le tracé de l'emprise routière envisagée. Au total, 138 m de haies (selon la page 107) ou "environ 300 m" (selon la page 120) sont détruites par le projet, mais l'état initial

¹² Outre les doutes susmentionnés sur le trafic ferroviaire décrit, l'Ae note, par exemple, que la description de l'état initial du milieu naturel en section 4 dédiée, ne correspond pas parfaitement à celle rapportée en section 5 relative aux effets du projet, qui mentionne, dans un paragraphe intitulé "état initial", les espèces Céraiste des champs, en danger, Géranium Herbe à Robert et Bugrane rampante, totalement absentes de la section 4. S'agissant de la faune, l'analyse des impacts dresse également un tableau de l'état initial légèrement différent de celui porté au paragraphe éponyme du dossier, le Lucane Cerf-volant ayant bien été rencontré, ainsi que la Chevêche d'Athéna, espèce protégée en France et figurant à l'annexe II de la convention de Berne du 19 septembre 1979 relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe. Certains problèmes pourraient s'expliquer par le fait que l'état initial du dossier, qui date des inventaires de 2011, n'aurait pas été complètement mis à jour avec les relevés réalisés en 2015 et 2016 pour l'analyse des impacts.

¹³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE «Oiseaux» (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

¹⁴ Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de Znieff : les ZNIEFF de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes

¹⁵ Ou Pique prune

¹⁶ Arbres étêtés de façon à favoriser la repousse des repousses supérieures, exploitées périodiquement

¹⁷ Données de l'INPN (<https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR5202003>)

¹⁸ "Paysages réticulés de lignes d'arbres, de haies, de petits bois, de pâturages et de cultures, caractéristiques, en particulier, de l'ouest de la France".

¹⁹ La base de données Corine (COordination et Recherche de l'INformation en Environnement) Biotope est une typologie des habitats naturels et semi-naturels présents sur le sol européen. Corine Biotope permet de servir de référentiel commun en Europe, et de s'assurer que l'on parle des mêmes habitats.

²⁰ Il s'agit présentement du Pique-prune, du Lucane cerf-volant et du Grand capricorne

ne fait état ni du linéaire de haies dans la zone d'étude, ni de leur caractéristiques fonctionnelles (anti-érosive, hydraulique, habitat pour la biodiversité, ...).

Pour ce qui concerne l'aire d'étude rapprochée, incluant l'aire d'étude immédiate, l'Ae recommande de :

- ***compléter l'état initial des habitats potentiels d'insectes xylophages ayant justifié la désignation du site Natura 2000,***
- ***préciser le linéaire de haies et leurs fonctionnalités.***

Parmi les espèces d'oiseaux relevées, aucune ne figure à l'annexe I de la directive "Oiseaux" et n'est déterminante au titre des ZNIEFF ; 32 espèces d'oiseaux du secteur d'étude sont protégées au niveau national. Des mammifères communs, Renard roux, Lièvre d'Europe, Chevreuil, et Pipistrelle commune, de Kuhl et de Nathusius, ces trois derniers étant protégés au niveau national et inscrites à l'annexe IV de la directive "Habitats, faune, flore", ont été rencontrés. Il serait opportun de compléter le dossier par la recherche des éventuelles espèces exotiques envahissantes.

S'agissant de la qualité de l'air, le dossier indique qu'il n'y pas de données fournies par des mesures locales, le trafic étant faible. S'agissant du bruit, aucune mesure n'a été effectuée pour qualifier l'état initial, bien qu'il soit indiqué que "*L'Épine est la seule habitation potentiellement pénalisée*". Mais le dossier considère que le niveau sonore existant est majoré par la valeur empirique de 56 dB(A) donnée pour un trafic de 2 500 véhicules/jour, sans prise en compte du bruit ferroviaire. Le représentant du conseil départemental a indiqué oralement aux rapporteurs qu'un état des lieux sonore serait effectué avant les travaux sur cette habitation, qu'un suivi serait assuré à la fin des travaux (comme indiqué dans le dossier) et que des conséquences en seraient tirées si les seuils réglementaires étaient dépassés.

En termes de paysage, le dossier indique que les infrastructures linéaires de transports actuelles sont masquées par le système bocager.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente quatre variantes de tracé et plusieurs variantes de rétablissement des voies d'accès, chacune correspondant à des choix techniques différents mais dont l'exposé ne s'articule pas de manière évidente avec une démarche cherchant à éviter les impacts environnementaux. Ces derniers sont très succinctement décrits et de manière non homogène pour chacune des variantes dans un tableau d'analyse multicritères²¹. La solution retenue pour le projet est fondée sur la variante C, au coût moindre, mais avec un point de franchissement repoussé de 100 mètres vers l'est. Les rapporteurs ont pu constater qu'il n'est pas possible d'envisager une variante hors du site Natura 2000.

²¹ Globalisation de l'impact environnemental, agricole et sur l'habitat : en fait, à l'exception de la variante A qui affecte le secteur habité, la comparaison est essentiellement faite sur la base des impacts sur l'agriculture. Seule la variante D fait état d'une destruction de haie sur 200 m, alors que la variante C retenue n'est pas associée à la destruction de 138 m de haies et d'un arbre favorable aux insectes xylophages (impacts pourtant mentionnés ultérieurement, mais qui peuvent aussi découler du report de 100 mètres déjà évoqué).

2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.3.1 Impacts temporaires, en phase travaux

A ce stade des études, le dossier ne précise pas l'origine des remblais estimés à 125 000 m³. Le profil en long du projet montre que les déblais ne pourront pas satisfaire en volume ces besoins, conduisant à l'apport de matériaux extérieurs au chantier. Les rapporteurs ont pu constater la proximité de carrières susceptibles de fournir les matériaux de remblais, rendant moindre l'enjeu d'une appréciation des impacts de leur acheminement, en termes d'émission de gaz à effet de serre ou de nuisance découlant du trafic de camions déjà localement dense, mais n'étant cependant pas évalué.

2.3.2 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Milieu naturel

S'agissant de la flore, la Campanule à feuilles de pêcher²² (non mentionnée dans le cadre de la définition de la ZNIEFF ; identifiée en 2011 par un premier bureau d'étude mandaté sur le projet, dans une prairie (milieu ne correspondant *a priori* pas à ses exigences écologiques) n'a pas été retrouvée lors des relevés réalisés en 2015 et 2016, malgré une recherche ciblée sur cette espèce. Le dossier conclut que sa présence en 2011, lors du relevé d'état des lieux, est probablement accidentelle²³, s'agissant également d'une plante ornementale vendue dans le commerce.

En l'absence de stations comparables décrites dans la Sarthe, l'Ae considère que cette conclusion est recevable.

Le dossier ne présente pas d'autres effets sur la flore.

S'agissant des haies, l'Ae note l'ambition louable du dossier qui propose de créer 1 200 m de haie (400 m de haie discontinue et 800 m continue) pour compenser les 138 m (ou 300 m) de haies détruites, principalement le long de la route départementale, par une double haie, dont l'objectif, précisé en annexe, est de créer des corridors pour les chauves-souris. Cependant, le dossier ne précise pas la structure précise et la largeur de ces haies doubles²⁴, ni les espacements des arbres de la ligne de haie discontinue, ni les garanties pour le succès de cette mesure compensatoire, ni en quels endroits ces corridors, qui constituent un enjeu décrit dans la charte du PNR²⁵ sont connectés de part et d'autre de la route départementale. Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que les haies nouvellement créées seront plantées dans l'emprise routière du département qui en assurera la gestion. Le dossier mentionne comme seul effet possible sur la faune, les collisions de chiroptères avec les véhicules, plus fréquentes du fait du remblai (maximum à 8 m) qui les oblige à voler plus haut (alors que le vol des Pipistrelles peut descendre à deux ou trois

²² *Campanula persicifolia* est une plante des bois, à tout le moins des lisières, généralement associée dans la Sarthe avec la chénaie pubescente (dans le Sud) et pouvant se rencontrer dans la chénaie-charmaie calcicole qui prend le relais de la chénaie pubescente au nord de la Sarthe. Mais il s'agit également d'une plante ornementale vendue dans le commerce.

²³ L'annexe de l'étude d'impact (page 214) précise que "*le milieu dans lequel la Campanule à feuille de pêcher a été observée ne correspond pas au biotope présentant les conditions stationnelles favorables à l'espèce*".

²⁴ Présentation d'un schéma très général proposé par l'ancien SETRA (ex-service d'études techniques des routes et autoroutes), désormais intégré au Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

²⁵ Relevé dans la décision de l'Ae du 11 mars 2013

mètres par exemple). Selon l'annexe de l'étude d'impact, les haies seront constituées d'essences autochtones.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact pour mieux caractériser les haies replantées et de montrer dans quelle mesure ces corridors sont positionnés pour guider les chauves-souris à traverser la route départementale aux endroits hors remblai.

Le dossier indique (page 120) que le projet n'a "pas d'incidences avérées sur les espèces xylophages ayant justifié la désignation en site Natura 2000", tout en précisant par ailleurs qu'un arbre creux favorable à ces espèces²⁶, mais non colonisé, sera détruit par le projet²⁷. L'Ae rappelle qu'une évaluation des incidences Natura 2000 ne se prononce pas sur l'existence d'incidences avérées, mais sur l'absence d'incidences significatives sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié la désignation du site. En l'absence d'analyse des effets cumulés, il peut rester un doute sur la conclusion de l'absence d'effet significatif. Néanmoins, même en l'absence d'incidence significative, il ne faut pas exclure toute mesure compensatoire à la destruction de cet arbre favorable aux insectes xylophages²⁸, mais aussi aux chiroptères²⁹ et à la Chevêche d'Athéna, surtout dès lors qu'il est situé dans un site Natura 2000 désigné pour des insectes totalement dépendant de ce type d'arbres.

L'Ae recommande de prévoir une mesure compensatoire à la destruction d'un arbre creux, potentiellement habitat d'insectes xylophages, de chiroptères et de Chevêche d'Athéna, situé dans un site Natura 2000 désigné pour trois espèces rares d'insectes xylophages.

En termes de paysage, le dossier indique que le projet aura "une incidence relativement modérée" du fait de la végétalisation des talus et de la reconstitution du réseau de haies, mais propose un photo montage (figure 50) du remblai qui illustre de manière contradictoire cette conclusion, le remblai constituant un cache visuel important. Le dossier évoque une vue possible sur le clocher du bourg voisin en circulant sur le nouveau ouvrage mais n'en propose pas d'illustrations. Le dossier indique (page 109) que "la partie délaissée de la RD 310 sera végétalisée et rendue à l'agriculture le cas échéant", mais sans détailler les dispositions qui permettront ou non d'atteindre cet objectif de remise en état.

L'Ae recommande :

- ***d'illustrer de manière plus didactique l'analyse des impacts paysager du projet et d'adapter la portée de ses conclusions en fonction de ces illustrations,***
- ***d'expliciter les raisons qui conduiraient à ne pas démolir le délaissé de l'ancienne voirie.***

Effets cumulés

Le dossier ne comporte pas d'analyse des effets cumulés de projets situés dans le secteur d'étude, ni d'ailleurs dans le périmètre Natura 2000, sans qu'il soit possible de savoir s'il s'agit de l'oubli d'une prescription pourtant obligatoire du code de l'environnement, ou d'une absence effective de

²⁶ Le dossier précise qu'une inspection détaillée n'a pas permis d'y détecter la présence d'insectes xylophages.

²⁷ Le Chêne situé dans l'emprise du projet sera coupé pendant une période automnale. L'arbre sera débité en billots de bois qui seront placés, ainsi que la souche, à proximité d'une haie favorable aux insectes xylophages.

²⁸ Le dossier précise en son annexe (page 200) que, "suite aux conclusions de l'expertise réalisée par l'agent du département et animateur du site Natura 2000 "Châtaigneraies à *Osmoderma eremita* au sud du Mans" et en l'absence d'observations de trou d'émergence récent, il est considéré que l'arbre concerné n'est plus habité et que par conséquent "aucune dérogation à la réglementation sur les espèces protégées n'est nécessaire pour cette espèce".

²⁹ Le dossier rapporte en son annexe (page 195) l'avis du service de l'Eau et Environnement de la DDT "aucun gîte de chiroptères n'ayant été repéré en 2011 ou 2015, au vu des habitats concernés et de leur surface, aucune dérogation à la réglementation sur les espèces protégées n'est nécessaire pour ce groupe taxonomique".

projets susceptibles de cumuler leurs effets. Le projet se situant dans un site Natura 2000 désigné pour des espèces dépendantes de vieux arbres à cavité, très difficilement substituables ou compensables, l'enjeu d'une analyse des effets cumulés depuis 2004³⁰, date d'inscription, par la Commission européenne, du site sur la liste des sites d'intérêt communautaire est particulièrement fort. Néanmoins, l'Ae note que le document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000 fait état d'environ 64 000 arbres têtards (représentant un habitat potentiellement favorable aux insectes à protéger) en 2005 sur ce site.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

L'Ae note qu'il n'est pas prévu de mesures de suivi.

L'Ae recommande de :

- ***compléter le dossier par des actions de suivi sur 10 ans des mesures compensatoires, notamment des 1200 m de haies créées et de proposer des mesures complémentaires s'il s'avérait que lors des visites de suivi, la repousse des nouvelles plantations n'était pas satisfaisante,***
- ***compléter le chapitre relatif au suivi, par les mesures acoustiques qui sont prévues dans d'autres parties du dossier.***

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique comporte l'essentiel des éléments permettant au public non spécialiste de comprendre l'ensemble du dossier. Néanmoins, il comporte des incohérences par rapport à l'étude d'impact. Il propose par exemple de compenser les impacts de la destruction de la Campanule à feuilles de pêcher en ressemant des graines sur une parcelle voisine de qualité semblable. Cette mesure compensatoire ne figure pas dans l'étude d'impact³¹. L'étude d'impact ne propose aucune parcelle susceptible de recevoir une telle mesure.

L'Ae recommande de :

- ***mettre en conformité le résumé non technique avec l'étude d'impact pour les mesures compensatoires au projet,***
- ***prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

³⁰ Cf. le guide interprétatif de la Commission européenne " GÉRER LES SITES NATURA 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive «Habitats» (92/43/CEE)" , point 4.4.3. : "*Une série d'incidences bénignes peuvent produire en conjugaison un effet significatif. L'article 6, paragraphe 3, s'efforce de traiter cet aspect en prenant en compte la combinaison des effets imputables à d'autres plans ou projets... Il importe de remarquer que le but de ces dispositions est d'assurer la prise en compte de l'effet cumulatif des incidences, qui finit souvent par jouer avec le temps... Outre les effets des plans ou des projets qui constituent l'objet principal de l'évaluation, il peut être indiqué de prendre en compte les effets des plans et des projets déjà terminés dans cette évaluation de «deuxième niveau». Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 3, il est important de prendre encore en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité.*"

³¹ Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que cette mesure n'était plus envisagée.