



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 des passages à niveau n°145 à 149 à Neau et Brée et le contournement nord de Montsûrs (53)

n°Ae : 2016-122

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 des passages à niveau n°145 à 149 à Neau et Brée et le contournement nord de Montsûrs (53).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeldler, 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 Mayenne, le dossier ayant été reçu complet le 29 novembre 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 :

- le préfet de département de la Mayenne,*
- 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 des Pays-de-la-Loire, et a pris en compte sa réponse en date du 6 février 2017.*

Sur le rapport de Christian Barthod et Caroll 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

Au terme d'un historique long et complexe, et à partir d'un problème de suppression de cinq passages à niveau, dont certains posent d'indéniables problèmes de sécurité, le projet porté conjointement par SNCF Réseau et par le Conseil départemental de la Mayenne a évolué pour désormais poursuivre cinq objectifs, dont celui d'éloigner le trafic routier, notamment de poids lourds, des zones habitées. Le contournement de Montsûrs (relevant d'un autre plan de financement) répond à ce dernier objectif, sans être lié à une suppression de passage à niveau.

Le projet conduit à la création de près de 9,5 km de voiries nouvelles (dont 1,7 km de voies de rétablissement) et à 2,2 km de reprise de voies existantes, ainsi qu'à quatre ouvrages d'art pour le franchissement de la voie ferrée. L'histoire et le contexte localement non consensuel expliquent, d'une part, certaines limites de l'étude d'impact, d'autre part qu'il soit actuellement difficile de conclure avec assurance sur l'optimisation technique du projet, aussi bien du point de vue environnemental que routier.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont la sécurité routière et ferroviaire, la préservation des zones d'expansion des crues de la Jouanne et du ruisseau de la Jarriais et des zones humides, la protection du captage d'eau potable du Buron et celle du bocage, à la fois au titre de la biodiversité et du paysage, et la conservation en état favorable des populations des trois insectes dépendant des vieux arbres à cavités, pour lesquels un site Natura 2000 a été désigné.

L'Ae recommande notamment de :

- conserver la "solution 1", à titre de référence historique, dans les tableaux de comparaisons entre variantes, et présenter un tableau de correspondance entre les versions 2 à 5 bis de la concertation et les versions A à C de l'étude d'impact ;
- ré-expertiser l'absence d'incidences significatives sur l'état de conservation des populations d'insectes qui ont justifié la désignation du site Natura 2000, avant d'affirmer qu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets ;
- démontrer, en cas d'impossibilité à conclure à l'absence d'incidences significatives, que le projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, qu'il n'y a pas de solutions alternatives raisonnables, et que toutes les mesures compensatoires nécessaires sont prises, et d'en informer la Commission européenne.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le passage à niveau (PN) n°145, situé dans le bourg de Neau (sur la RD 140) et emprunté par de nombreux camions (Cf. l'importante carrière Lhoist située à proximité) est classé en « passage à niveau à traitement prioritaire » depuis 1997². Mais il a fait l'objet, depuis au moins 1988³, de plusieurs projets de suppression. Ces projets successifs semblent ne jamais avoir été ciblés exclusivement sur le PN n°145, et comprennent, selon les configurations connues, tout ou partie des PN n°145 à 149, dont l'accidentologie⁴ préoccupe également la SNCF et le conseil départemental, sans qu'ils soient pour autant considérés comme « à traitement prioritaire » selon l'instruction ministérielle du 1er juillet 2014. La ligne ferroviaire Le Mans–Rennes–Brest est actuellement circulée par 92 trains par jour.

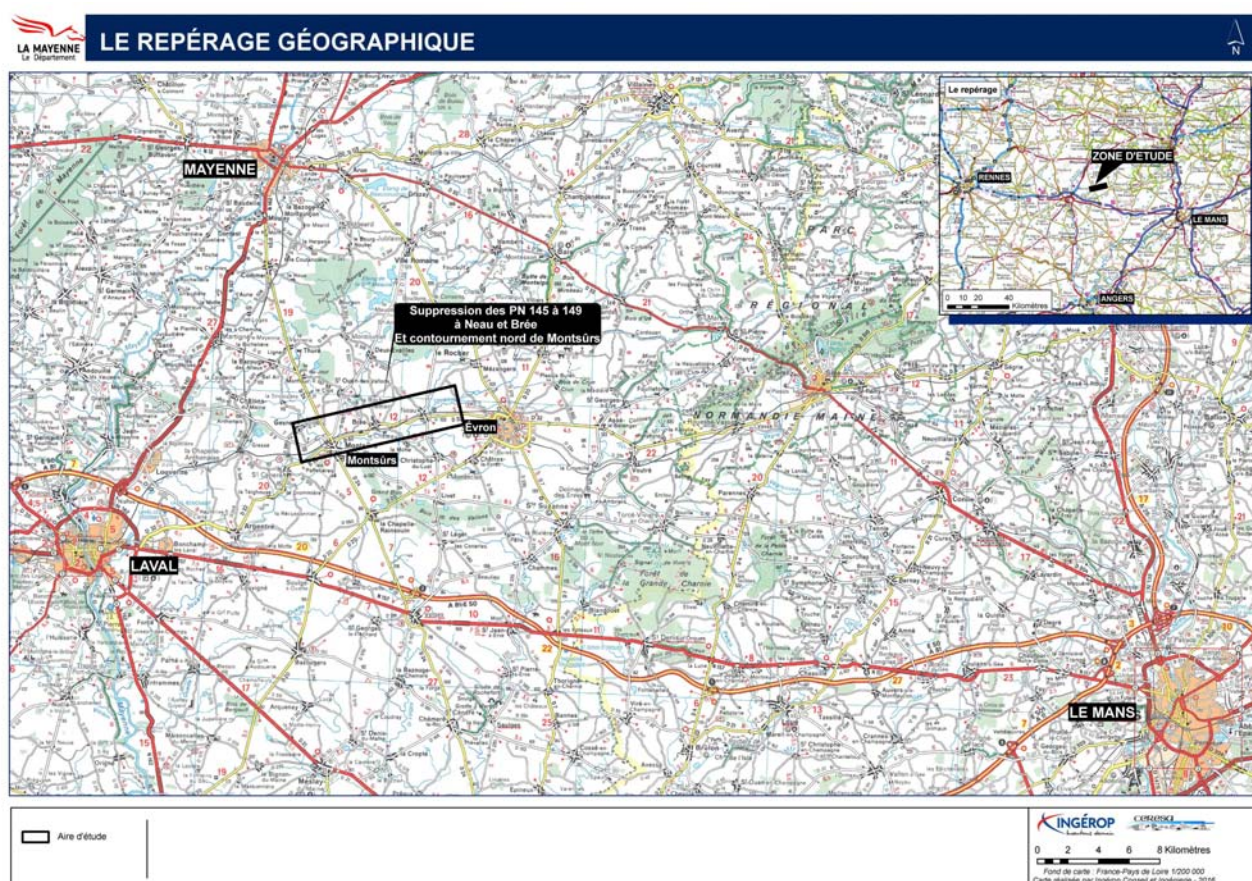


Figure 1 : Plan de situation, figurant dans la notice explicative du dossier

- ² Collision entre un train et un camion, avec six blessés légers dans le train.
- ³ Dans le cadre de l'arrivée de la LGV, il est décidé en octobre 1988 entre l'Etat et les élus que la SNCF étudierait la suppression de 8 PN en Mayenne, dont le n°145 et les n°147 et 148. Mais le présent dossier ne fait état que des projets successifs depuis 2001 et se limite à évoquer des études menées de 1997 à 2001.
- ⁴ Au total, de 1994 à 2015, pour 4 passages à niveau (le n°149 n'ayant pas connu d'accident), il est compté 24 accidents, 1 tué et 9 blessés. Le dernier accident grave date de 2009 et concerne le PN n°148.

La mise en service prochaine de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Le Mans–Rennes doit s'accompagner de la suppression de 59 TGV par jour sur la présente ligne, partiellement compensée par les ambitions affichées d'augmentation du nombre de TER (de 22 à 36, considérés comme plus vulnérables que les TGV au déraillement) et de trains de fret. Au total, le trafic ferroviaire prévisionnel est estimé à 48 trains par jour en 2020 et 53 en 2040.

1.1 Contexte du projet

L'historique complexe des projets successifs depuis 2001 est retracé dans la notice explicative, permettant de comprendre une grande partie des évolutions des options retenues, suite aux négociations menées localement, conduisant à un projet à double objet, visant simultanément à supprimer les cinq passages à niveau, mais aussi à dévier le trafic, notamment de camions, hors du cœur des bourgs⁵. Le présent projet tient compte de longues concertations, mais il n'est pas consensuel puisque deux des cinq communes directement concernées par le tracé proposé s'opposent au projet, une autre commune moins directement concernée s'y opposant également.

S'agissant d'un projet dont les impacts routiers sur l'environnement ne peuvent être considérés comme négligeables, le dossier ne permet pas de bien comprendre le point de départ des réflexions de 2001, qui orientent fortement à la fois les négociations ultérieures et les évolutions successives du projet. Il est notamment précisé dans la notice explicative (page 13) : *"Entre 1997 et 2001, date du protocole d'accord de suppression des passages à niveau préoccupants en Pays de la Loire et de sa convention d'application pour le département de la Mayenne, les études ont montré que la suppression du passage à niveau n°145 était conditionnée par des tracés de voirie routière permettant également de supprimer d'autres passages à niveau, les n°146 à 149 situés sur la commune de Brée."*

Les rapporteurs ont été informés oralement des nombreuses difficultés rencontrées dans la concertation locale, conduisant le conseil départemental, la SNCF et les financeurs à devoir arbitrer certains points sensibles, les positions contradictoires qui se sont manifestées n'ayant pas permis à la concertation de converger vers un compromis ou vers une des variantes mises en débat.

1.2 Les objectifs et finalités du projet

La notice explicative fait état (page 54) des cinq objectifs suivants :

- la suppression des passages à niveau n°145 à n°149 à Neau et Brée pour sécuriser les déplacements (routiers, ferroviaires mais également piétons et cycles) ;
- le rétablissement des communications interrompues par ces fermetures et notamment l'ensemble des dessertes locales ;
- la déviation des trafics de la RD 9 et en particulier celui des poids lourds, pour sécuriser le lotissement de La Chauvinerie à Montsûrs par la réalisation d'un nouveau barreau entre la RD9 et la RD24 ;
- l'amélioration du cadre de vie des habitants des bourgs de Neau, Brée et Montsûrs ;
- l'amélioration des déplacements entre l'ouest et l'est du territoire (RD32–RD9) et la proposition d'une liaison rapide et sûre entre Evron et Montsûrs (axe Laval / Evron).

⁵ Option qui ne semble néanmoins pas partagée par toutes les communes.

Il est donc manifeste que l'intitulé du projet "*Suppression des passages à niveau n°145 à 149*" ne rend compte que de façon très incomplète de la fonctionnalité recherchée pour le projet, en dehors même du contournement de Montsûrs. Ce dernier, bien que mentionné à plusieurs reprises comme faisant partie du même projet et étant fonctionnellement lié aux aménagements routiers sur Brée et Neau permettant la suppression des passages à niveau, relève d'une logique un peu différente de la motivation du reste du projet, ainsi que d'un financement différent, car il s'y raccroche par la fonctionnalité recherchée de dévier les poids lourds des zones denses d'habitation (en l'occurrence un lotissement). L'Ae a constaté la volonté des co-maîtres d'ouvrage de dissocier dans l'étude d'impact les impacts de l'opération dite de suppression des passages à niveau de ceux concernant le contournement de Montsûrs.

Ainsi, l'historique du projet de suppression de cinq passages à niveau et des concertations afférentes semble expliquer l'essentiel des trois derniers des cinq objectifs affichés.

1.3 Les contours d'un éventuel programme de rattachement du projet

Le dossier stipule que les maîtres d'ouvrage n'identifient pas de programme de travaux plus large que le présent projet. Néanmoins la fiche concernant le présent projet, qui figure sur le site internet du conseil départemental de la Mayenne, fait état de quatre "programmes connexes⁶ à la suppression des cinq PN", sans que le lecteur puisse facilement comprendre les interactions et les liens fonctionnels, compte tenu notamment du fait que le contournement de Montsûrs fait à la fois partie des quatre programmes connexes et du projet lui-même. Le récent abandon (au moins dans sa forme précédemment envisagée) du contournement d'Évron/Châtres-la-forêt en 2015 semble par ailleurs de nature à reconsidérer à la hausse l'enjeu de la liaison RD32-RD9 (concernée par le présent projet) pour la liaison Laval-Évron : les trafics afférents méritent sans doute d'être réexaminés⁷.

Par ailleurs une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) a été créée sur un large périmètre pour décider de la mise en œuvre ou non d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) pour remédier aux dommages causés par le présent projet à la structure des exploitations agricoles et à leur fonctionnement (Article L123-24 du code rural et de la pêche maritime). Sa décision est attendue à la mi-2017. Compte tenu de la consommation de 52,4 ha concernant 23 exploitations, il est néanmoins probable qu'un AFAF sera prescrit et que les impacts du programme de travaux à réalisation différée devront être appréciés, ce que le dossier s'efforce d'ores et déjà de faire de manière qualitative.

1.4 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les travaux se situent sur le territoire des communes Neau, Brée, Montsûrs, Gesnes et Saint-Ceneré. Le projet est mené conjointement par SNCF Réseau et par le Département de la Mayenne, avec le soutien financier de l'État et de la Région des Pays de la Loire.

⁶ Projet de contournement de Montsûrs, contournement d'Évron/Châtres-la-Forêt, suppression du PN n°144 et l'extension des carrières Chaux et Dolomie Française de Neau.

⁷ Oralement, les rapporteurs ont été informés que le supplément de trafic, essentiellement de véhicules légers, pourrait être de 500-1 000 véhicules/jours, au grand maximum 1 500.

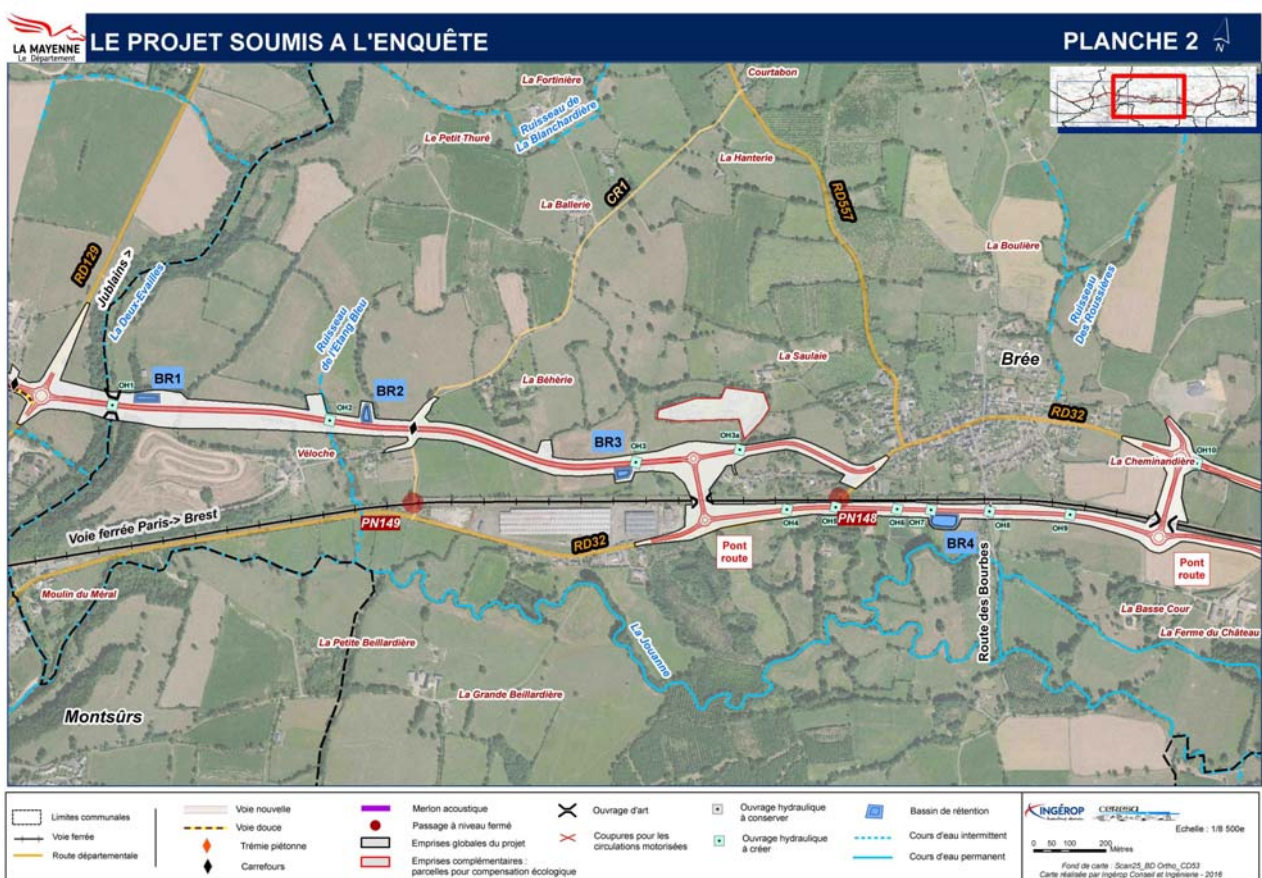
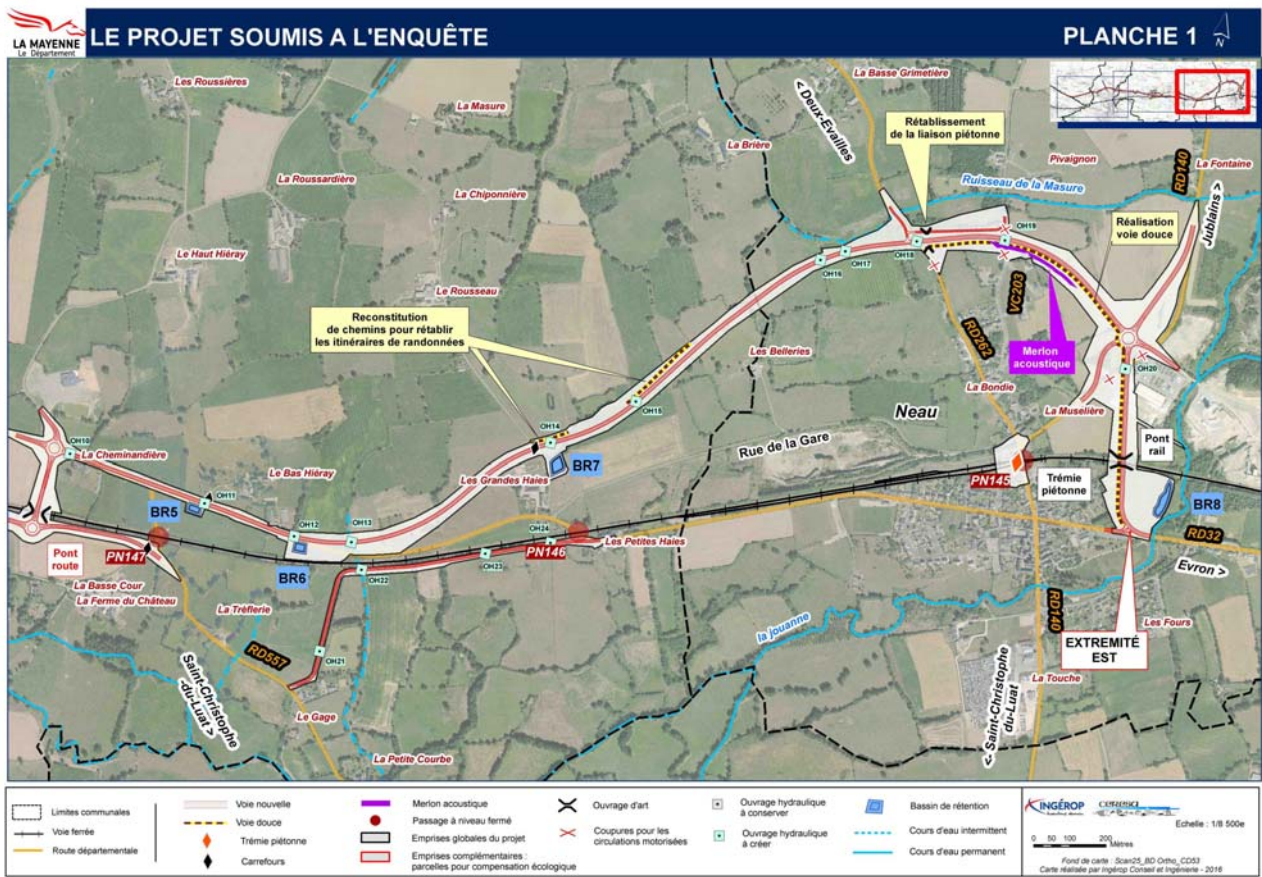


Figure 2 : planches 1 et 2 correspondant aux travaux de suppression des cinq passages à niveau (dans le dossier, fascicule H1)

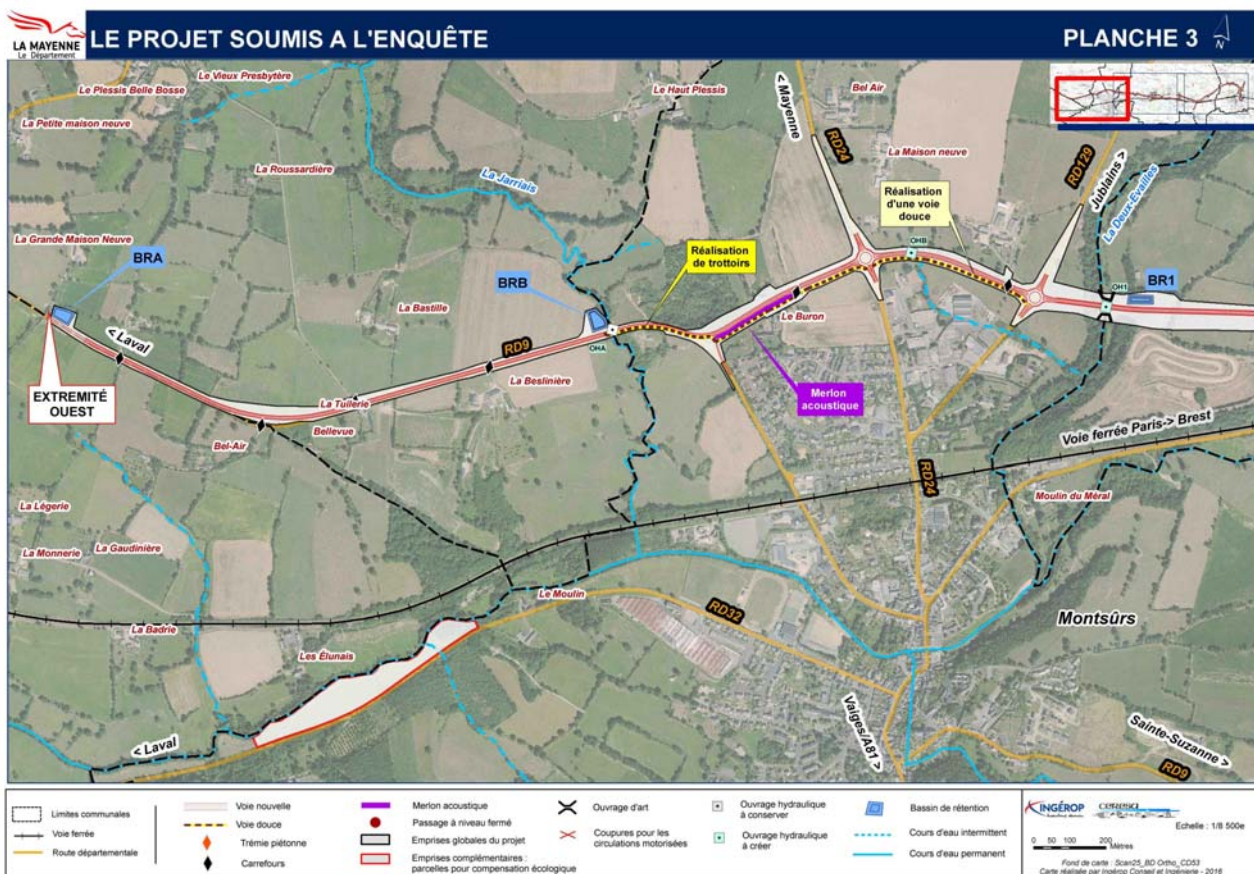


Figure 3 : planche 3, correspondant au contournement nord de Montsûrs (dans le dossier, fascicule H1)

Concernant la suppression des passages à niveaux (Figure 2, planches 1 et 2), le projet retenu conduit à encadrer, au nord et au sud, la voie ferrée par deux routes départementales, avec trois barreaux routiers connectant ces deux chaussées. La solution proposée à l'enquête publique nécessite au total :

- environ 6 800 m de tracé neuf (2 fois une voie) pour l'itinéraire principal,
- 750 m d'aménagement sur place de la RD32,
- 1 700 m de voies de rétablissement (rétablissement des Petites Haies et du bourg de Brée),
- quatre ouvrages d'art pour le franchissement de la voie ferrée (un pont-rail, deux ponts-routes et une trémie piétonne),
- un ouvrage d'art pour le rétablissement de la liaison piétonne de la RD262 au droit de la voie de contournement de Neau (passage inférieur),
- six carrefours giratoires et six carrefours en X ou en T pour le rétablissement de la voirie et des dessertes locales,
- 26 ouvrages hydrauliques pour le franchissement des écoulements naturels, et en particulier un ouvrage plus important pour le franchissement de la rivière de la Deux-Évailles (ouvrage d'art de 40 mètres d'ouverture et d'environ 15 m de haut) ;
- huit bassins de décantation des eaux pluviales.

Concernant le contournement de Montsûrs (Figure 3, planche 3), la solution mise à l'enquête publique nécessite :

- quatre carrefours plans (un giratoire et trois carrefours en T),
- environ 970 m de voirie nouvelle (2 fois une voie),

- une modification légère d'un ouvrage hydraulique pour créer des trottoirs,
- l'aménagement sur place de la RD 9 sur 1 500 m, entre le secteur du Buron et la voie d'accès à la Grande Maison Neuve (adaptation du profil en travers, avec un élargissement mesuré de la plateforme routière) ;
- deux bassins de décantation des eaux pluviales.

Au total, les déblais seront de l'ordre de 385 000 m³, les remblais de 210 000 m³, et les besoins de matériaux extérieurs de 77 000 m³. Des merlons acoustiques et paysagers sont prévus, mais non systématiquement localisés (étude paysagère à venir). Le projet, dont l'emprise globale est d'environ 83 ha⁸, conduit à un prélèvement de terres agricoles de 52,4 ha, dont 6,8 ha pour des mesures compensatoires.

Le coût du projet est estimé à 37,15 millions d'euros⁹ (année de référence non précisée), dont 3,1 millions d'euros de "mesures en faveur de l'environnement" (incluant les dispositions réglementairement obligatoires). Selon les informations données oralement aux rapporteurs, le coût moyen par passage à niveau supprimé du présent dossier serait comparable à celui des opérations précédemment menées dans la région.

1.5 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Il fera ultérieurement l'objet d'une demande d'autorisation environnementale unique au titre de l'ordonnance du 12 juin 2014, intégrant un dossier d'évaluation des incidences "loi sur l'eau" et une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces¹⁰. Un des deux co-maîtres d'ouvrage étant SNCF Réseau, placé sous la tutelle du ministère chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae).

Le projet nécessite par ailleurs la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Neau (problème lié au règlement) et de Montsûrs (déclassement d'un espace boisé classé). Les rapporteurs ont été informés oralement qu'un dossier allait très prochainement être déposé à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, en vue d'un avis par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Il y aura ultérieurement un dossier de classement et de déclassement (dans le domaine routier départemental et dans le domaine routier communal) des voies affectées ou créées dans le cadre du présent projet.

⁸ Sans prise en compte à ce stade des possibles effets du dépôt permanent de l'excès de matériaux de déblais sur le site (délaissés du projet) ou aux abords. A partir de l'expérience d'un précédent chantier, le conseil départemental estime prématuré d'étudier l'hypothèse de dépôts locaux avant d'avoir affiné son avant-projet et d'avoir identifié les autres chantiers susceptibles d'être intéressés par les caractéristiques des matériaux en excès.

⁹ Dont 22,1 millions d'euros liés aux travaux routiers découlant de la suppression des passages à niveau, 11,55 millions d'euros liés aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, et 3,5 millions d'euros pour le contournement nord de Montsûrs.

¹⁰ Au-delà des impacts sur deux des trois insectes qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 (le Lucane cerf-volant n'étant pas classé en France en espèce protégée), le dossier précise : " *La dépression enfrichée, localisée à proximité immédiate du cours du ruisseau de L'Étang Bleu, située en contexte prairial, est impactée par le projet. Ce milieu accueille, en période de reproduction, le crapaud commun, espèce d'amphibiens protégée.*" "Une mare compensatoire sera réalisée dans le cadre du projet. Elle sera positionnée à proximité de la mare détruite, dans un rayon de 200 mètres environ, ceci afin de prendre en compte la capacité de dispersion des espèces concernées (vallon de L'Étang Bleu)".

1.6 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux concernant l'environnement et la santé humaine sont les suivants :

- la sécurité sur le réseau routier et ferroviaire au droit de cinq points de franchissement de la voie ferrée ;
- les zones d'expansion des crues de la Jouanne et du ruisseau de la Jarriais ;
- les zones humides ;
- la protection du captage d'eau potable du Buron ;
- la protection du bocage, à la fois au titre de la biodiversité et du paysage ;
- la conservation en état favorable des populations des insectes (Pique-prune, Grand capricorne et Lucane-cerf-volant) dépendant des vieux arbres à cavités, qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 traversé à plusieurs reprises par le tracé à l'ouest de Brée.

2 Analyse de l'étude d'impact

La prise en compte de l'environnement n'ayant pas été au cœur de l'élaboration progressive du présent projet et de la concertation afférente, ce n'est donc que tardivement que cette dimension a été intégrée¹¹ dans la formalisation d'une étude d'impact. Ce contexte explique qu'il soit actuellement difficile de conclure avec assurance sur l'optimisation technique, aussi bien du point de vue environnemental que routier.

L'Ae note qu'une partie des espaces prévus pour les mesures compensatoires ont été inclus dans le périmètre de la DUP. Ce choix implique une solide argumentation de la localisation des deux zones de compensation concernées par une expropriation (l'une au titre des zones humides, l'autre au titre du Grand capricorne et du Pique-prune) en fonction des autres localisations envisageables, ce qui n'est actuellement pas le cas dans le dossier.

L'Ae recommande de mieux argumenter la localisation des mesures compensatoires situées dans le périmètre de la DUP.

2.1 Analyse de l'état initial

L'Ae n'a pas de commentaires à faire sur la description de l'état initial qui est satisfaisante, hormis pour ce qui concerne les espèces exotiques envahissantes¹².

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

Comme indiqué précédemment, la reformulation des objectifs du projet à la suite des différentes étapes de la concertation menée a conduit les co-maîtres d'ouvrage à ne pas faire état dans l'étude d'impact des toutes premières options envisagées, notamment de celle qui limitait au strict minimum les travaux et les voiries nouvelles. Les rapporteurs ont été informés oralement que la

¹¹ D'une manière relativement approfondie, comme les rapporteurs ont pu le constater, compte tenu des difficultés et contraintes rencontrées, mais sans pouvoir faire disparaître les interrogations restantes.

¹² L'état initial ne fait pas mention d'espèces floristiques exotiques envahissantes, alors qu'elle met en évidence une espèce faunistique exotique envahissante (le ragondin). Cette situation explique sans doute le silence du dossier sur les mesures à prendre pour éviter la dissémination de telles espèces par le chantier, via les engins, silence auquel il conviendrait de remédier.

toute première version du projet, étudiée exclusivement sur plan, comportait une trémie pour véhicules légers et un contournement relativement court de Neau pour les poids lourds : il s'agirait de la "solution 1" figurant dans la notice explicative.

L'Ae comprend que la redéfinition des objectifs du projet, désormais non strictement limités à la suppression des PN et visant aussi à contourner les zones habitées, a conduit à ne pas reprendre cette "variante de base" dans les "*principales solutions de substitution*" étudiées dans la pièce H2. Néanmoins, elle est utile pour comprendre comment, par ajustements successifs, le projet a évolué. À ce titre, une appréciation de ses principaux impacts, avantages et inconvénients serait utile, comme il serait utile de la présenter, à titre de référence historique, dans les tableaux de comparaison entre variantes.

Même si elle ne répond pas à l'ensemble du cahier des charges actuel du présent projet, l'Ae recommande de prendre en compte la solution 1, à titre de référence historique, dans les tableaux de comparaison entre variantes, sur la base d'une appréciation ses principaux impacts, avantages et inconvénients, notamment environnementaux.

La pièce H2 (page 6), entièrement consacrée à "*l'esquisse des principales solutions de substitution*", indique : "*Afin de répondre à la réglementation actuelle concernant la prise en compte de l'environnement dans tout projet d'aménagement (doctrine Eviter-Réduire-Compenser), les variantes de tracé ont été recherchées dans les fuseaux de moindres contraintes. Les variantes proposées dans les chapitres suivants sont donc différentes des variantes présentées à la concertation en 2009/2010 (voire Pièce B – notice explicative – chapitre 2.4)*". Pour ce qui concerne la partie du projet relative à la suppression des cinq passages à niveau, il est extrêmement difficile pour le lecteur d'établir par lui-même les correspondances entre les variantes 2 à 5 bis de la concertation¹³ (brièvement décrites dans la notice explicative, mais pas dans l'étude d'impact) et les variantes (A1, A2, B et C) de l'étude d'impact, notamment pour les aspects qui conditionnent ensuite les impacts environnementaux et la comparaison entre les "nouvelles" variantes retenues par l'étude d'impact.

L'Ae recommande de présenter un tableau de correspondance entre les versions 2 à 5 bis de la concertation et les versions A à C de l'étude d'impact, avec les choix correspondants qui permettent de différencier les variantes de l'étude d'impact par rapport à celles de la concertation, notamment pour ce qui concerne les impacts sur l'environnement.

L'Ae note que le fascicule H2 compare les variantes, mais ne conclut pas explicitement sur le parti retenu. Ce n'est que dans le fascicule H3 que le lecteur apprend, à propos des impacts sur les eaux superficielles, que la variante B est retenue pour la partie "suppression des passages à niveaux", et la variante V pour le contournement de Montsûrs. Cette situation semble conforter le côté un peu artificiel du positionnement du fascicule H2, pourtant tout à fait essentiel et même central dans une étude d'impact, puisque dédié aux variantes et à la justification des choix. Par ailleurs, l'Ae note que l'enjeu Natura 2000 est identifié comme une "contrainte forte", mais pas majeure.

¹³ Les délibérations de certaines collectivités en 2016 sur le présent projet continuent à faire état de positions prises en 2010 et 2011 pour ou contre les "scénarios d'aménagement" n°5 et 5bis.

L'Ae recommande de conclure explicitement "l'esquisse des principales solutions de substitution" sur le choix des partis retenu pour les deux parties du projet, en justifiant la pondération donnée aux impacts environnementaux.

Les tableaux de comparaison entre les variantes A1, A2, B et C ne sont pas parfaitement cohérents en termes d'impacts environnementaux par rapport à ce qui est ensuite indiqué dans le fascicule H3. Par exemple, la variante B (retenue) conduirait, selon le tableau comparatif, à couper seulement deux vieux arbres creux à cavités, alors que la suite de l'étude d'impact, fondée sur le choix de cette variante B, fait état de la nécessité de couper six arbres effectivement colonisés et sept arbres d'intérêt potentiel. Dans le fascicule H3 (page 6), sont mentionnées des évolutions ultérieures du dossier, dont la motivation affichée est une meilleure prise en compte de l'environnement. Mais il est alors très difficile de comprendre que certains impacts environnementaux aient pu fortement croître à cette occasion, sans qu'il soit précisément expliqué comment des choix justifiés par certains compartiments de l'environnement ont pu avoir des effets collatéraux négatifs sur d'autres compartiments, et sans expliquer comment ces effets contradictoires ont été identifiés, comparés et arbitrés.

Il n'est pas plus facile de comprendre comment les tableaux de comparaison entre les variantes V, W1, W2 et X portant sur le contournement de Montsûrs peuvent expliquer le fait que le choix de la variante V prenne en compte les effets sur deux arbres isolés à proximité du tracé, mais aucun effet sur des arbres sénescents (type d'effet pourtant mentionnés pour les autres variantes), alors qu'en fin de compte le projet fondé sur la variante V conduise à couper cinq arbres colonisés et sept arbres d'intérêt potentiel. En l'absence de toute explication, ce simple constat est de nature à jeter la suspicion sur le caractère sincère et véritable de ces comparaisons et donc de la justification du parti retenu.

L'Ae recommande de mieux expliquer comment les évolutions apportées à la variante B et à la variante V peuvent augmenter très significativement certains impacts, et de justifier le rapport avantages/inconvénients de ces évolutions, ainsi que le fait que cela ne remet pas en cause, eu égard aux effets sur l'environnement, la comparaison des variantes conduisant au parti retenu.

L'Ae n'a pas de commentaire sur le choix de la solution pour le franchissement piétonnier à Neau par une trémie.

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

Le dossier ne fait pas état d'impact possible sur les nappes souterraines, malgré des déblais pouvant atteindre localement une dizaine de mètres. Les piézomètres posés en 2015 n'ont pas été exploités pour l'étude d'impact. Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée sensible du captage du Buron, mais sur le tracé routier actuel. Il est fait mention d'un avis de l'hydrogéologue agréé, de décembre 2015, concluant à l'absence d'impact du fait du profil rasant ou en léger remblai, mais sans qu'on puisse facilement comprendre la réserve mentionnée : "*sous réserve que les mesures de protection édictées ci-dessus soient effectives*". Il serait utile que ces réserves soient explicitées, et que les caractéristiques permettant d'éviter les pollutions accidentelles soient approfondies.

L'Ae commente les impacts du projet sur les vieux arbres à cavités dans le chapitre dédié à l'évaluation des incidences Natura 2000. Outre le déplacement des arbres coupés à proximité de vieux arbres à cavités¹⁴, le dossier propose, à titre de mesure compensatoire, des plantations d'arbres de haut jet ("chênes à privilégier") espacés de 10 m, sur un total de 1 100 mètres (434 m + 677 m), avec des tailles en têtards¹⁵. L'Ae note néanmoins que l'effet attendu sera très significativement différé¹⁶, et que l'ambition très positive de renouveler la population d'arbres favorables aux trois insectes concernés reste excessivement localisée (110 arbres en un seul endroit, alors que les arbres qui seront coupés sont répartis le long du tracé) et n'aura ses effets que dans plusieurs décennies : les caractéristiques de cette mesure compensatoire rendent encore plus importante la question de l'évitement à l'amont du projet, que les modalités historiques d'étude des variantes n'ont pas permis de mener avec toute la rigueur qu'exige l'enjeu lié au site Natura 2000.

Le dossier fait état d'un défrichement (au sens du code forestier) inférieur à 1 ha, mais d'un déboisement de 17 384 m², sans qu'il soit facile au public de comprendre cet écart. Selon le dossier, une compensation¹⁷ est prévue par le reboisement de deux parcelles pour un total de 25 580 m², une à proximité immédiate des espaces boisés affectés de la vallée des Deux-Evailles¹⁸, l'autre située le long du ruisseau de la Masure, sans qu'il soit expliqué si ce boisement se situe dans la zone humide (mentionnée à la page 48 du fascicule H3), ce qui ne serait *a priori* pas acceptable, et susciterait à son tour un impact nouveau à prendre en compte dans le projet. Le dossier se limite à préciser que "*les essences proposées ainsi que le choix des parcelles à reboiser ont été réalisés de manière à retrouver, à terme, les mêmes caractéristiques et les mêmes qualités que les formations boisées impactées.*"

Le linéaire de haies détruit est de 4 734 m dont 3 568 m par la partie du projet concernant la suppression des PN, et 1 166 m pour la déviation de Montsûrs. En compensation, 5 449 m de haies sont replantées (dont les 1 100 m de plantations d'arbres de haut jet, soit 110 arbres). Le ratio de compensation de 115 % ne prend pas en compte de manière satisfaisante la non équivalence de fonctionnalité écologique entre une haie ancienne et une jeune haie, ni le fait que leur localisation exclusivement en bordure des voiries nouvelles n'est pas strictement équivalente en termes de fonctionnalité écologique avec les haies du bocage qu'elles compensent.

L'Ae recommande de réévaluer à la hausse le ratio de compensation des haies détruites.

Le dossier fait état de 3,6 ha de zones humides détruites de manière définitive et de 1,4 ha affectés par les travaux, soit au total 5 ha. Dans la catégorie des zones humides détruites de manière définitive, sont prises en compte les seules surfaces sous emprise routière. Dans la

¹⁴ H3, page 71 : "*L'objectif de ce déplacement est de permettre aux larves contenues dans ces arbres d'achever leur cycle biologique (qui dure environ 3 ans), et de coloniser d'autres habitats favorables afin de renforcer les populations locales et ainsi de pérenniser les espèces d'insectes saproxyliques... Le site d'accueil (cf. parcelle proposée figurant sur la carte de synthèse des mesures, entre les lieux-dits La Saulaie et de La Picotière) comporte de vieux arbres favorables au cantonnement des espèces d'insectes saproxyliques (arbres âgés ou sénescents avec présence ou non de cavités, notamment des chênes), dans des conditions écologiques similaires (exposition, contexte agricole et bocager, etc.)*"

¹⁵ H3, page 71 : "*Dans le cas présent, en compensation de l'impact sur l'habitat du grand capricorne et du pique-prune, un linéaire de 1 100 mètres de nouvelles haies sera affecté à la compensation de la destruction des arbres habités, sur une parcelle localisée à La Saulaie, acquise à cet effet dans le cadre du projet. Les arbres plantés (chênes à privilégier principalement), feront l'objet d'une taille de formation afin qu'ils soient menés en têtards (soit environ 110 arbres).*"

¹⁶ L'échéance de 15 ans mentionnée semble excessivement optimiste

¹⁷ Les cartes des pages 88 à 92 du fascicule H3 font apparaître davantage de zones de reboisement, sans identifier les reboisements compensatoires faisant l'objet d'un cahier des charges "biologique et écologique", des boisements volontaires à but paysager non décrits.

¹⁸ Abritent deux espèces d'oiseaux sensibles (nidification probable du Bruant jaune et du Gobemouche gris).

surface de zone humide affectée provisoirement est seulement prise en compte la sur largeur nécessaire à la réalisation des travaux. Il n'est donc pas tenu compte des effets des travaux et du projet sur le fonctionnement des zones humides restantes, par exemple lorsque un secteur se trouve coupé en deux par une nouvelle voirie. La compensation consiste en l'acquisition, la restauration et l'entretien par le département de deux parcelles de zone humide dégradées, l'une de 2,4 ha¹⁹, l'autre de 3,9 ha²⁰, soit un total de 6,3 ha. Le ratio de compensation (126 %) fait l'objet d'une justification par rapport aux trois conditions²¹ mises par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne pour ne pas appliquer le ratio qui serait autrement de 200 %, mais ne prend pas vraiment en compte ni la durée nécessaire pour retrouver toutes les fonctionnalités d'une zone humide, ni le risque d'échec.

L'Ae recommande d'expertiser à nouveau les surfaces de zones humides affectées, en prenant en compte les effets de coupure d'une zone humide par les voiries nouvelles, et de mieux justifier le ratio de compensation, voire de l'augmenter.

Concernant les impacts du projet sur les continuités écologiques, le dossier identifie un risque de mortalité routière par collision, notamment au niveau des continuités écologiques interrompues (les abords de la vallée du ruisseau de la Masure, le vallon de l'Étang Bleu, la vallée de la Deux Évailles, ainsi que les abords de la vallée de la Jarriais), ainsi qu'un risque de fractionnement des habitats (bas de pente des Grandes Haies, plaine de la Jouanne au droit de la Trèflerie et vallon de l'Étang Bleu). Au titre des mesures de réduction d'impact, est rappelé d'une part la mise en place d'un ouvrage hydraulique de grande dimension au niveau du franchissement de la vallée de la Deux Évailles, qui permet le passage de la grande et de la petite faune, d'autre part que sont prévus des ouvrages permettant le passage de la petite faune (type buse sèche) au niveau des continuités écologiques locales identifiées (abords de la carrière du Buron, vallon de l'Étang Bleu, bas de pente des Grandes Haies, abords de la vallée du ruisseau de la Masure).

Les passages en déblais et en remblais ne peuvent être considérés comme dépourvus d'impacts paysagers, que l'Ae estime être ponctuellement moyens ou forts ; les photomontages figurant dans le dossier permettent au public de visualiser les effets du projet. Les deux points les plus concernés, en termes paysagers, concernent d'une part le hameau de la Picotière, directement affecté par l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée, et d'autre part le franchissement de la rivière des Deux-Évailles par un ouvrage important, même s'il n'existe pas de maisons à proximité. Les cartes figurant dans le dossier font état de plantations destinées à atténuer les impacts visuels, et les rapporteurs ont été informés oralement qu'une étude paysagère plus fine sera ultérieurement menée, y compris pour identifier avec les habitants concernés les mesures de

¹⁹ Déjà acquise au titre des espaces naturels sensibles (ENS), située entre la Jouanne et un bras mort encore en eau, avec un sol hydromorphe, régulièrement inondée et non drainée, ceinturée de végétation hygrophile, avec le projet reconverter cette zone cultivée en maïs en prairie humide et en marais, en vue de favoriser le développement des espèces végétales et animales caractéristiques de zones humides.

²⁰ Dont il est écrit (H3, page 15) que ces 3,9 ha mobilisés sur Montsûrs pour compenser la destruction de zones humides resteront valorisés par l'agriculture, sans plus de précision, alors qu'il est également précisé (H3, page 63) : " Cet ensemble de parcelles est inclus dans le périmètre pressenti pour la Déclaration d'utilité publique. Une fois la maîtrise foncière obtenue dans ce cadre, les travaux et la gestion ultérieure seront assurés par le Maître d'ouvrage, en l'occurrence le Département de la Mayenne."

²¹ La disposition 8B1 du SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 prescrit que : « A défaut d'alternative avérée et après réduction des impacts du projet, dès lors que sa mise en oeuvre conduit, à la dégradation ou à la disparition de zones humides, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir la création ou la restauration des zones humides, cumulativement :

- dans le bassin versant de la masse d'eau ;
- équivalente sur le plan fonctionnel ;
- équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité."

réduction d'impact les plus appropriées. S'agissant du hameau de la Picotière, les rapporteurs ont été informés oralement que l'ouvrage visuellement très pénalisant ne faisait pas partie des propositions initiales du maître d'ouvrage, et qu'il cherche à répondre à la demande locale qui s'est manifestée lors de la concertation.

La modélisation des incidences sonores du projet routier (sans précision sur le fait que l'effet d'opportunité d'un nouveau tracé alternatif Laval-Evron a été pris en compte) conduit à identifier l'obligation de prévoir des protections acoustiques pour trois secteurs (une habitation du lotissement de Neau, la maison de la Chaminadière et la Tuilerie), et à envisager des mesures d'accompagnement sur deux secteurs (La Picotière et Le Buron). L'analyse des contraintes techniques et économiques conclut à la réalisation de deux merlons à Neau et au Buron, et des protections en façade pour la Chaminadière, la Tuilerie et la Picotière, en prévoyant une campagne de mesures six mois après la mise en service du nouveau tracé routier et d'éventuelles mesures correctives.

L'Ae note que l'étude d'impact aborde rapidement les effets indirects du projet, pouvant notamment conduire à une urbanisation supplémentaire (maisons ou zones d'activité) le long des nouvelles voiries. Mais les terrains réservés pour les carrières (sur la commune de Neau) et l'objectif même d'éloigner les trafics des zones habitées qui explique le présent projet devraient conduire les communes à durablement limiter une telle option, néanmoins probable à Montsûrs.

Sur la base du logiciel TREFIC 4, l'impact de la réalisation du projet, par rapport à la situation qui consiste à ne pas réaliser l'opération, se traduirait par une augmentation des émissions de CO₂ de 13 % (augmentation de 16 % pour la partie concernant la suppression des passages à niveau, baisse de 1,6 % pour le contournement de Montsûrs) à échéance 2040, sans que le lecteur sache si les calculs intègrent l'attractivité supplémentaire de la liaison RD9-RD32 Laval-Evron.

2.4 Evaluation des incidences Natura 2000

L'Ae a apprécié que l'analyse se réfère au document d'objectif (DOCOB) du site, ce qui n'est pas fréquent. Le DOCOB est essentiellement fondé sur un inventaire des vieux arbres à cavités offrant un habitat propice aux trois insectes qui ont justifié la désignation du site, compte tenu de l'extrême complexité qu'il y a à apprécier leur population. Les travaux d'estimation menés conduisent le DOCOB à faire état de 1 811 arbres têtards à cavités, sans qu'il soit possible d'apprécier leur niveau de colonisation, ni la fiabilité de ce chiffre qui doit être pris comme un ordre de grandeur, et sans pouvoir exclure la présence d'insectes dans d'autres types de vieux arbres à cavités. Dès lors, le raisonnement sur les impacts doit se situer sur le même terrain que le DOCOB, au seul niveau des arbres d'intérêt potentiel, colonisés ou non.

La partie du projet ciblée sur la suppression des cinq passages à niveau conduit à couper cinq arbres d'intérêt potentiel dans le site Natura 2000, ainsi que quatre arbres à Grand capricorne, deux arbres à Pique-prune et deux arbres d'intérêt potentiel à 250-300 m du site, c'est-à-dire à une distance pouvant conduire à estimer très vraisemblable un lien écologique fonctionnel avec les populations du site²². La partie du projet concernant le contournement de Montsûrs conduit pour sa part à couper cinq arbres à Grand capricorne et deux arbres d'intérêt potentiel dans le site

²² Comme le rappelle le dossier, la capacité de dispersion de ces insectes est réduite : 700 m au plus pour le Pique-prune, 2 km au plus pour le Grand capricorne.

Natura 2000, ainsi que deux arbres d'intérêt potentiel à proximité immédiate du site Natura 2000. Le total des arbres favorables supprimés est donc de 22.

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut : "*L'impact du projet pour l'habitat des insectes saproxyliques, ayant justifié la désignation du site Natura 2000, peut être qualifié de faible et non significatif, et non susceptible de remettre en cause les objectifs de conservation pour cet habitat.*". L'Ae s'interroge fortement sur la compatibilité de cette affirmation avec les conditions mises par la Cour de justice de l'Union européenne²³ (CJUE) pour une telle conclusion, et ce pour trois raisons :

- l'absence de certitude que la destruction d'une vingtaine d'arbres favorables à ces insectes à la biologie très particulière, au regard de la population d'arbres favorables estimée par le DOCOB, est dépourvue d'effets préjudiciables durables à l'intégrité de ce site, et qu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets peut être interrogée ;
- cet impact ne prend pas en compte le haut degré de probabilité qu'un AFAF prescrit pour remédier aux effets du présent projet sur les exploitations agricoles ait des impacts cumulés a priori non négligeables en termes de vieux arbres à cavités coupés ;
- cet impact ne prend pas non plus en compte les effets conjugués du présent projet avec tous les effets des projets menés depuis l'inscription du site sur la liste des sites d'intérêt communautaires en 2007²⁴, dans un contexte où une étude menée par le conseil départemental de la Mayenne (animateur du site jusqu'en 2016) a montré une disparition de haies de 53 km entre 2006 et 2010 (par rapport à une longueur de 461 km en 2006) dans le présent site Natura 2000, sans qu'il soit possible, dans l'état actuel du dossier, de supposer que le rythme de disparition ait significativement évolué depuis 2010, dans un sens ou dans un autre²⁵. En première instance, la disparition du nombre de vieux arbres à cavités devrait être proportionnelle à la disparition des haies.

L'Ae n'est pas en mesure de conclure à un effet significatif à partir de ces seuls points de raisonnement, mais elle estime que, dans l'état actuel du dossier, il n'est raisonnablement pas

²³ Arrêt de la Cour (troisième chambre) en date du 11 avril 2013 dans l'affaire C 258/11 : "*L'autorisation d'un plan ou d'un projet, au sens de l'article 6, paragraphe 3, de la directive «habitats», ne peut, dès lors, être octroyée qu'à la condition que les autorités compétentes, une fois identifiés tous les aspects dudit plan ou projet pouvant, par eux-mêmes ou en combinaison avec d'autres plans ou projets, affecter les objectifs de conservation du site concerné, et compte tenu des meilleures connaissances scientifiques en la matière, aient acquis la certitude qu'il est dépourvu d'effets préjudiciables durables à l'intégrité de ce site. Il en est ainsi lorsqu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets (voir, en ce sens, arrêts précités du 24 novembre 2011, Commission/Espagne, point 99, ainsi que Solvay e.a., point 67).*"

À cet égard, il y a lieu de relever que, l'autorité devant refuser l'autorisation du plan ou du projet considéré lorsque subsiste une incertitude quant à l'absence d'effets préjudiciables pour l'intégrité dudit site, le critère d'autorisation prévu à l'article 6, paragraphe 3, seconde phrase, de la directive «habitats» intègre le principe de précaution et permet de prévenir de manière efficace les atteintes à l'intégrité des sites protégés dues aux plans ou aux projets envisagés. Un critère d'autorisation moins strict que celui en cause ne saurait garantir de manière aussi efficace la réalisation de l'objectif de protection des sites à laquelle tend ladite disposition (arrêt Waddenvereniging et Vogelbeschermingsvereniging, précité, points 57 et 58)."

²⁴ 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.*"

²⁵ Les effets sur la conservation des vieux arbres têtards dans le présent site Natura 2000 du passage des mesures agro-environnementales territorialisées aux mesures agro-environnementales climatiques pourraient utilement être évalués.

possible de conclure avec certitude à l'absence d'effet significatif, compte tenu notamment des effets cumulés, s'agissant surtout de vieux arbres très difficilement substituables ou compensables.

Dès lors, il est nécessaire de démontrer que le projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur²⁶, y compris de nature sociale ou économique, qu'il n'y a pas de solution alternative raisonnable, et que toutes les mesures compensatoires nécessaires sont prises, en lien avec l'État²⁷, pour garantir l'intégrité du site, à tout le moins de sa partie ouest affectée par le projet, les co-maîtres d'ouvrage du présent projet ne pouvant être considérés comme responsables de l'évolution de l'ensemble du site. L'État devra informer la Commission européenne des mesures compensatoires adoptées.

L'Ae recommande de :

- ***ré-expertiser l'absence d'incidences significatives pour mieux tenir compte d'une part du guide interprétatif de la Commission européenne de 2000, d'autre part des conditions mises par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, permettant d'affirmer qu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets ;***
- ***démontrer, en cas d'impossibilité à conclure à l'absence d'incidence significative, que le projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, qu'il n'y a pas de solution alternative raisonnable, et que toutes les mesures compensatoires nécessaires sont prises, et d'en informer la Commission européenne.***

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

Il est prévu qu'un mandat soit donné à un "bureau indépendant" pour l'assistance environnementale à maîtrise d'ouvrage durant les travaux. Les modalités de suivi de la réhabilitation des zones humides, des amphibiens faisant l'objet de mesures compensatoires, des troncs colonisés déplacés et des plantations n'appellent pas de commentaires. Il est prévu qu'un bilan soit fait après chacun des suivis, adressé à la DDT et à la DREAL. Le problème majeur insuffisamment traité concerne le suivi des 110 arbres qui doivent être taillés en têtard pour développer un habitat favorable à la colonisation par les trois insectes qui ont justifié la désignation du site Natura 2000.

L'Ae recommande aux co-maîtres d'ouvrages d'élaborer, en lien avec la DDT et la DREAL, les modalités de suivi à long terme de l'efficacité réelle de la mesure compensatoire de plantation et taille en têtard de la centaine d'arbres de haute tige plantés et mentionnés dans l'état actuel du dossier (sans doute révisé suite aux recommandations concernant l'évaluation des incidences Natura 2000), en mobilisant les compétences scientifiques nécessaires.

2.6 Méthodes

L'Ae note avec intérêt la forte pression d'inventaires naturalistes mentionnée à la page 235 du fascicule H3.

²⁶ L'Ae note que les objectifs du projet prennent bien en compte « la santé de l'homme et la sécurité publique », mais que l'absence d'alternative du tracé permettant d'éviter la destruction des vieux arbres à cavité devra être argumentée.

²⁷ Seul interlocuteur en l'absence désormais d'animateur du site.

3 Résumé non technique

L'Ae souligne l'importance du résumé non technique pour la complète information du public dès lors qu'il n'est pas spécialisé. Le résumé non technique (126 pages) peut sembler un peu long au regard de l'ampleur du projet et des trois fascicules de l'étude d'impact (total de 624 pages), et à ce titre rendre laborieux l'accès à un lecteur ne disposant pas de beaucoup de temps. Mais dans son état actuel, il est très complet et bien illustré. L'Ae ne peut que laisser les co-maîtres d'ouvrage apprécier dans quelle mesure ce document répond de manière *a priori* satisfaisante au besoin pressenti de l'enquête publique, compte tenu notamment de l'indéniable complexité de l'élaboration du projet et des concertations le concernant.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.