



Nantes, le 24 août 2022

Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Sous-direction études

Service études et concertation

Référence : E2022-08-0930
S2022-08-3351

Affaire suivie par :
Severine CHARRIER

Tél. 02 40 99 14 23

Monsieur le Préfet de la Région des Pays de la Loire
Préfet de la Loire-Atlantique
Direction de la coordination des politiques publiques
et de l'appui territorial
Bureau des procédures environnementales et
foncières
6 quai Ceineray - BP 33515
44035 NANTES CEDEX 1

Objet : RD 923 - Déviation de "La Loire" (communes de Mésanger et Pouillé-les-Côteaux) - Enquête publique unique

PJ : Réponses aux observations sur le dossier de déclaration d'utilité publique
Note en réponse à l'avis du CSRPN rendu le 30/06/2022

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la procédure d'instruction du dossier de déviation de « La Loire », vous nous avez remis, par courrier du 11 août 2022, les observations des services de l'Etat et des organismes consultés.

Je vous prie de trouver en retour les réponses que nous pouvons apporter à l'ensemble de ces observations.

Par ailleurs, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale, le dossier de « La Loire » a fait l'objet d'un avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel rendu le 30 juin 2022. Je vous transmets donc notre réponse qui a déjà été adressée le 26 juillet dernier au Directeur départemental des territoires et de la mer.

Je vous saurais gré d'intégrer ces deux documents (nos réponses aux observations sur le dossier DUP et la note en réponse à l'avis du CSRPN) dans le dossier d'enquête publique.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental
Le Directeur infrastructures

Stéphane FAIVRE

RD 923 - PROJET DE DEVIATION DE LA LOIRIERE

OBSERVATIONS DES SERVICES ET DES ORGANISMES CONSULTES (transmission de la Préfecture du 11 août 2022)

REPONSES DU DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Observations de la DDTM

L'analyse des autres variantes étudiées montre des impacts plus modérés sur la zone humide de la Loirière. Un évitement total des impacts sur le milieu naturel conduisant à un décalage du projet vers l'Est aurait pu être étudié.

Comme exposé dans le dossier, le calage du projet dans ce secteur est issu d'un long processus de concertation avec les habitants et les exploitants agricoles. L'emplacement de la route et du giratoire permet au minimum de préserver la partie botanique de la prairie humide, ainsi que la mare et les habitats à reptiles bordant le site.

Le choix du tracé retenu permet d'améliorer notablement le cadre de vie des habitants de La Loirière, contrairement à la variante en aménagement sur place de la route existante. Cette solution permet également de sécuriser les déplacements dans ce village.

Le zéro artificialisation nette et l'impératif de sobriété foncière est d'ores et déjà convoqué par l'objectif intermédiaire de réduction d'au moins 50% du rythme de la consommation des espaces naturel, agricole et forestier d'ici 2031.

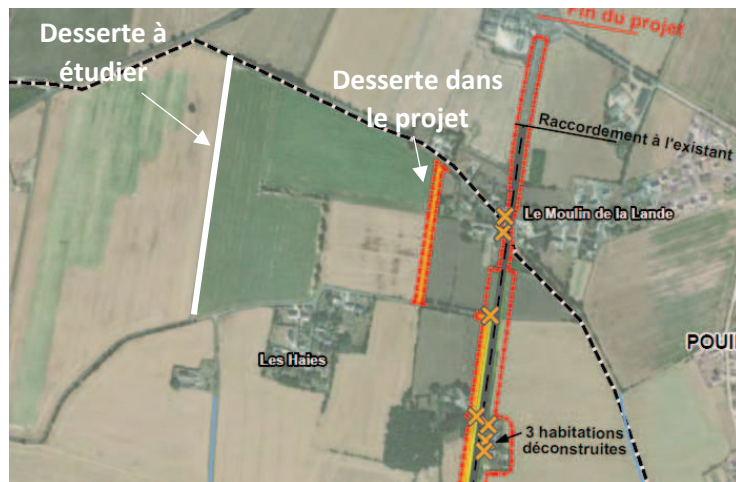
Les élus du Département de Loire-Atlantique sont très attachés à concilier les besoins d'équipements et d'infrastructures relevant des compétences du conseil départemental et les objectifs du zéro artificialisation nette. Ils se sont donc engagés dès aujourd'hui à compenser les surfaces artificialisées par les projets en cours à hauteur de 50% : cet objectif de compensation concerne la déviation de La Loirière.

Observations de la Chambre d'agriculture

Etude d'une desserte utilisant le chemin communal des Fossés Neufs existant, comme alternative à la création d'une desserte nouvelle entre la VC 110 des Haies et la VC du Moulin de la Lande.

La voie de desserte du village du Moulin de la Lande permet de relier au plus court ce lieu-dit à La Loirière et Ancenis. L'alternative proposée par la Chambre d'agriculture conduit à un allongement de parcours de plus de 1200 mètres. Par ailleurs, les exploitants agricoles ont proposé au Département, lors d'une réunion de présentation du projet qui s'est déroulée le 1^{er} février 2022, de déconstruire le chemin communal des Fossés Neufs, ce qui permettrait de compenser largement l'artificialisation liée à la création de la desserte prévue dans le cadre du projet. Le Département est tout à fait disposé à examiner la faisabilité de cette déconstruction.

Localisation du chemin communal des Fossés Neufs



Les sièges d'exploitation doivent être protégés des nuisances sonores

Le siège d'exploitation le plus proche, au « Pas Malet », est situé largement en dehors de la zone de perception de la contribution sonore à long terme de la route. Les mesures de protection acoustique concernent donc les zones habitées jouxtant immédiatement le projet (hameaux de la Loire, Belle Issue, le Moulin de la Lande).

Trouver une valorisation conciliant enjeux environnementaux et économiques pour les 2 ha de surfaces destinées à compenser les zones humides impactées par le projet

Le Département est d'accord sur le principe de rechercher des mesures de gestion des zones humides compensatoires pouvant présenter une utilité pour les exploitants. Les modalités de gestion de ces terrains devront néanmoins permettre de reconstituer et pérenniser une prairie à caractéristiques humides comprenant des espèces végétales diversifiées.

Matérialiser par des haies les emprises routières (incluant les pistes cyclables) et l'espace agricole

Dans tous les cas, des clôtures seront posées avant le démarrage des travaux pour matérialiser l'emprise du chantier. Lorsque les travaux seront achevés, le Département n'est pas opposé à ce que les emprises routières soient matérialisées par des haies. De plus, le projet comporte un volet paysager qui prévoit la plantation de près de 1900 m de linéaire de haies. En haut de talus, le CSRPN a suggéré de laisser se développer une colonisation végétale naturelle.

Observations de l'ARS

Les recommandations de l'OMS (lignes directrices de 2018) pour les niveaux d'exposition à l'extérieur, liés aux bruits de la circulation routière qui s'élèvent à 53 dBA (Lden) et 45 dBA (Lnight).

La réalisation d'une infrastructure de transport terrestre nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transport terrestre existante sont soumis aux

articles R571-44 à R571-52-1 du code de l'environnement et à l'arrêté du 5 mai 1995 qui détermine les seuils à respecter.

A noter que la réglementation française applique des seuils déterminés par les indicateurs Laeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h) et que l'OMS utilise les indicateurs Lden (*level day evening night*) et Ln (*level night*), également reconnus par la commission européenne pour suivre les politiques publiques du bruit.

Juridiquement, la référence pour les dossiers d'enquête publique reste la réglementation française et par ailleurs, il est difficile d'établir une correspondance entre les deux types d'indicateurs.

Un linéaire de 1470 mètres de protections acoustiques sera mis en œuvre (essentiellement sous la forme de merlons de terre). Grâce à ces mesures de protection, le projet contribuera à réduire très significativement le niveau d'exposition des habitants de La Loire.