

COPIE

**Direction
des Etudes Economiques
et de l'Évaluation Environnementale**



Sous-direction de l'intégration de
l'environnement dans les politiques
publiques

Bureau des Infrastructures, des transports
et de l'aménagement

Affaire suivie par :
M. Lansiaert
C. Le Bris



Paris, le 07 JUN 2006

La ministre de l'écologie et du
développement durable

Direction des études économiques
et de l'évaluation environnementale

A

Monsieur le ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de
la mer

Direction générale de la mer et des
transports

Direction des Transports ferroviaires
et collectifs

objet : Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - LGV Bretagne-Pays de Loire

réf. : C2-06-215-CLB

Vous avez sollicité mon avis sur le dossier d'étude d'impact du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire en date du 24 avril 2006, qui sera joint au dossier d'enquête publique, en application des articles L 122-1 et R 123-6 du code de l'Environnement. Les différents tomes constituant ce dossier ont été réceptionnés par mes services le 28 avril et le 10 mai 2006. Suite au déroulement de la phase d'avant projet sommaire et à la réalisation d'études intermédiaires, un avis de mes services vous avait été transmis le 22 février.

Le projet de LGV Bretagne-Pays de Loire fait suite à la mise en place de la LGV Atlantique Paris Connerré. Le projet est constitué de 182 kilomètres entre Connerré et Rennes en section courante ainsi que d'un barreau de raccordement pour Sablé-sur-Sarthe et de raccordements pour les villes de Laval, la Milesse et Connerré pour une longueur de 32 kilomètres. La nouvelle ligne apportera aussi des bénéfices en terme de capacité sur les lignes existantes, permettant le développement des trafics des trains Express Régionaux et dégageant une offre de qualité pour le fret. Ce projet concourt à un objectif de report modal soutenu par le ministère de l'écologie et du développement durable.

Malgré la concertation réalisée dans les phases antérieures, je ne peux que regretter, s'agissant d'un dossier de cette importance, les délais très courts laissés par le maître d'ouvrage pour formuler le présent avis, et donc l'impossibilité pratique de tenir compte des remarques qui suivent dans le dossier d'enquête. Il sera d'autant plus important de les intégrer dans les phases suivantes et de travailler en commun sur la préparation des engagements de l'Etat.

Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

20, avenue de Ségur - 75302 Paris 07 SP

Tél : 01 42 19 20 21 - www.ecologie.gouv.fr

Les informations sur l'état initial de l'environnement du dossier d'avant projet sommaire ont été complétées. Elles répondent en grande majorité à mes remarques antérieures et permettent de présenter un diagnostic environnemental de bonne qualité. Cependant certains aspects déjà relevés dans le cadre de la consultation précédente mériteraient des clarifications ou des approfondissements. Ces remarques sont détaillées dans la partie technique jointe.

A l'inverse, des compléments auraient pu être apportés pour ce qui concerne les impacts et les mesures demandés précédemment. Plus précisément, les rétablissements des cheminements de la « grande faune » n'ont pas été réévalués ; seuls des ouvrages mixtes sont proposés et les aménagements sur les sites de Noyal-sur-Vilaine et Epineux-le-Seguin, ainsi qu'à Montfort-le-Gesnois pour les cerfs élaphe ne sont pas prévus malgré les passages avérés en ces lieux. De la même façon, les demandes relatives aux mesures hydrauliques n'ont pas été prises en compte.

De plus, sur certains thèmes, comme les milieux naturels et les zones humides, les impacts potentiels du projet ainsi que les mesures générales possibles sont identifiés, mais l'étude d'impact n'est pas suffisamment détaillée pour établir que le projet répond de façon satisfaisante à leur préservation. De grands principes sont énoncés quant à la localisation de banquettes petites faunes, le reboisement, la reconstitution de milieu (cf. remarques détaillées jointes), mais sans assurance de leur mise en œuvre à ce stade. Ces informations qui devront être reprises et complétées dans les phases et demandes postérieures du projet (APD ou dossier loi sur l'eau), auraient mérité de figurer au dossier d'étude d'impact.

Enfin, j'attire votre attention sur des impacts importants pour lesquels des variantes moins préjudiciables devront être étudiées dans les phases ultérieures. Il s'agit du passage en remblais sur plus d'un kilomètre sur le ruisseau de la Morinière, du double passage en remblais sur les ruisseaux du Quartier et de la Fontaine Nialles pour les voies de raccordement vers Le Mans et vers Laval, et de l'emprise réelle du projet sur les zones humides ainsi que la compensation envisagée. La configuration de la base travaux de Sablé-sur-Sarthe, en déblai partiel sur un secteur où les aquifères sont superficiels, et de la base de travaux de Saint-Berthevin, en remblais sur le ruisseau de la Morandière, devront donner lieu, compte tenu de leur localisation, à des études particulièrement poussées et à des précautions adaptées pour limiter les impacts sur les milieux aquatiques, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

L'étude d'impact présente des éléments sur l'alimentation électrique de la LGV, conformément à l'article R 122-3 du Code de l'Environnement, relatif à l'évaluation environnementale du programme des travaux. Cette partie aurait été plus complète si elle avait comporté des informations sur les impacts environnementaux des raccordements au réseau électrique national.

Par ailleurs, les études de trafic et la monétarisation ont été faites sur la base d'un baril de pétrole à 35\$. Cette hypothèse, à l'horizon de 20 ans et plus, peut paraître discutable. Il aurait été intéressant de disposer d'évaluations complémentaires sur la base d'un baril de pétrole à 60 voire 100\$ le baril.

Le projet de LGV a donné lieu à une bonne concertation, notamment avec les services de l'administration, et son tracé est globalement satisfaisant pour l'environnement. L'étude d'impact sur l'environnement reste perfectible et quelques compléments ou approfondissements auraient assuré un meilleur respect des exigences environnementales. Compte tenu des délais d'instruction extrêmement courts de ce dossier d'enquête publique, je n'exclus pas de vous transmettre ultérieurement des compléments aux présentes remarques.

Le directeur des affaires départementales
et de l'évaluation environnementale

Guillaume SAINTENY

Remarques techniques sur les différents thèmes environnementaux

Eaux souterraines et superficielles / zones humides

- La cartographie des enjeux environnementaux (étude d'impact tome 1) ne présente pas de façon satisfaisante les enjeux liés aux milieux aquatiques, notamment concernant les zones humides et les secteurs où les eaux souterraines sont particulièrement vulnérables.
- Les représentations du franchissement du Treulon (tracé en plan, photomontages et description des ouvrages d'arts) sont à mettre en cohérence avec le projet qui prévoit un ouvrage type viaduc de 150m de long (p 724).
- Le principe de préservation du lit et berges des cours d'eau de la directive cadre sur l'eau n'est pas respecté, le projet ayant recours à des ponts-cadres et des buses alors que des alternatives techniques existent.
- L'impact du projet sur les zones humides de la vallée de la Blagne nécessite d'être clarifié. L'étude d'impact signale p 602 que la zone humide n'est pas concernée par le projet alors que le tableau p 436 mentionne une emprise significative sur les zones humides des communes de Domloup et Cesson-Seigné.
- Les aspects eaux souterraines sont renvoyés à des études ultérieures prévues pour la phase APD. Ainsi, l'étude d'impact n'évalue pas les impacts résiduels du projet sur la vulnérabilité et le fonctionnement des aquifères concernés par le projet (alimentation, drainage).
- Les mesures prévues pour les 25 hectares d'espaces sensibles impactés (p 440) mériteraient d'être plus explicités.
- Lorsque le projet traverse des vallées avec des terrains compressibles (Oudon, Rochettes, Machefferrières, Paillardière, Deux-Fonts, Gée, etc...), la solution géotechnique de purger ces terrains est généralement évoquée : il s'agit de vérifier que cette mesure ne porte pas atteinte à des zones humides, à défaut de quoi des alternatives doivent être recherchées.

Milieux Naturels

- La synthèse p 8 du tome 1 de l'étude d'impact ne recense pas la totalité des espèces protégées décrites ensuite à partir de la p74 du même tome.
- Il est indiqué p 441 le principe de création d'une mare pour toute mare détruite ou isolée, sachant que 42 mares sont impactés par le projet (p 436). Or p 442 il n'est prévu la réalisation de 25 mares le long des 200 Km du projet, ce qui n'est pas cohérent avec les principes indiqués précédemment.
- La localisation de banquettes pour la petite faune ne devrait pas attendre le stade APD mais celle-ci devrait être proposée dès maintenant.

- Concernant les mesures envisagées pour la grande faune, ne sont proposés que des ouvrages mixtes positionnés par rapport à des opportunités hydrauliques ou agricoles mais ne correspondant pas forcément aux passages de la faune. Des passages spécifiques seraient plus adaptés sur quelques sites notamment :
 - Sur les sites de Noyal-sur-Vilaine et Epineux-Le-Seguin, il convient de prévoir des aménagements de rétablissement de cheminement de grande faune dont le passage est avéré.
 - Au droit du bois de Montfort-le-Gesnois, un passage spécifique sur le cheminement des cerfs élaphe, recensés dans cette région, est nécessaire afin de ne pas fragmenter son habitat.
- Le ratio de reconstruction de haies est faible et devra être amélioré avec 13 Km reconstruit pour l'avifaune contre 165.3 Km détruit.
- Les départements concernés par le projet n'étant naturellement pas boisés, il s'agira d'être vigilant quant à la réalisation des bois de compensation aux 250 ha défrichés.

Bruit

- Les cartes du tome 1 font apparaître les bâtiments sensibles (écoles, maisons de retraite, hôpitaux) se trouvant dans la zone d'impact acoustique de la LGV. Cependant, les cartes acoustiques des annexes cartographiques ainsi que les isophones du tome 3, consacrés aux impacts et aux mesures par secteur géographique, ne rappellent pas leur localisation, ce qui ne permet pas une bonne appréciation de l'impact de l'infrastructure et encore moins de juger des mesures envisagées pour réduire la nuisance. De plus, concernant les bâtiments sensibles, les réflexions devraient être axées sur l'aspect sanitaire pour les occupants du bâtiment et non simplement en terme de réglementation acoustique.
- Les situations de multi-exposition avec les autres infrastructures existantes pourraient être approfondies à ce stade des études. Des rapprochements avec d'autres maîtres d'ouvrages d'infrastructures voisines pourraient avantageusement être établis sur certains tronçons du projet (jumelage avec l'A 81) pour traiter de manière plus globale la nuisance acoustique subie par les riverains.

Risques naturels

- En ce qui concerne le risque sismique, il conviendrait de prendre en compte les études récentes effectuées par le BRGM qui devraient déboucher sur une révision du zonage sismique résultant du décret du 14 mai 1991.
- Il importera que le maître d'ouvrage respecte les dispositions contenues dans les plans de prévention des risques d'inondations approuvés de la Mayenne, de la Sarthe aval et de l'Huisne.