



## Autorité environnementale

# Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la déviation sud d'Ernée (53) par la RN 12 (2<sup>e</sup> avis)

n°Ae : 2025-99

Avis délibéré n° 2025-99 adopté lors de la séance du 10 octobre 2025

# **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 10 octobre 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déviation sud d'Ernée (Mayenne) par la RN 12.*

*Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.*

*En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.*

\* \* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de la Mayenne le 24 juillet 2025, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 30 juillet 2025.*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale 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 a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 6 août 2025 :*

- *le préfet de Mayenne ,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire ,*
- *la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Pays de la Loire.*

*Sur le rapport de Sylvie Banoun, qui s'est rendue sur site le 22 septembre 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).**

**Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet de déviation de la RN 12 au sud d'Ernée (Mayenne), sur le tronçon entre Fougères et Alençon, vise à préserver le centre-bourg d'Ernée d'un trafic automobile élevé, principalement de transit, avec 11 500 véhicules/jour dont environ 1 500 poids lourds. Il est complémentaire du contournement nord-est de la RD 31 mis en service en 2019, les deux voies se croisant jusque-là au centre du bourg. Il est escompté du projet un gain de fonctionnalité, de sécurité routière et de qualité de vie. L'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire) est maître d'ouvrage. Le projet a fait l'objet d'un premier [avis de l'Ae](#) au stade de la déclaration d'utilité publique, intervenue le 30 juillet 2021.

Il s'agit d'un projet route bidirectionnelle (chaussée à 2 × 1 voie) de 5 km dont 3,6 km d'aménagement neuf à l'ouest d'Ernée et 1,4 km d'aménagement de la RD 31 existante, dotée de trois créneaux de dépassement courts et d'un viaduc pour franchir la vallée de l'Ernée. Sa réalisation nécessite le déplacement de plusieurs réseaux, notamment de la ligne électrique de 90 000 V Ernée-Fougères. Un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental à inclusion d'emprise accompagne le projet.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet pour l'environnement portent sur :

- la fonctionnalité des espaces naturels, notamment les zones humides et la restauration des continuités écologiques, en particulier le réseau de haies ;
- la santé des habitants (bruit et qualité de l'air) et leur qualité de vie ;
- le fonctionnement hydrologique du bassin versant de l'Ernée ;
- l'urbanisation induite à proximité du projet ;
- la mise en place de mobilités alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements de courte distance.

Le dossier a été complété par rapport au dossier initial de DUP de volets détaillés sur le rétablissement des écoulements naturels, le traitement des eaux de ruissellement, les incidences sur les milieux naturels et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement prévues en vue d'une amélioration et d'une restauration des fonctionnalités écologiques et prévoit désormais explicitement des aménagements cyclables et la restauration des trois itinéraires de randonnée. En revanche, le dossier ne comprend pas de démarche visant à crédibiliser le report effectif du trafic de transit sur le contournement par la requalification de l'actuelle RN12 dans le centre-bourg d'Ernée. Cela contribuerait pourtant au développement des modes actifs pour les déplacements de courte distance, à condition de parvenir à un maillage cyclable continu, ainsi que le report effectif du transit sur la déviation et la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il est nécessaire de compléter le projet en ce sens pour lui permettre de satisfaire l'objectif d'amélioration de la qualité de vie dans le centre-bourg. À défaut, il conviendra de revoir les projections de trafic sur la base du retour d'expérience du contournement nord d'Ernée et de la déviation de Moulay-Mayenne. Les principales recommandations de l'Ae visent ainsi à une complète information du public sur les effets réels du projet, y compris en termes d'urbanisation induite.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

La RN 12 est désormais un itinéraire secondaire entre Paris et Rennes<sup>2</sup>, maintenu dans le réseau national structurant après décentralisation. La section de 110 km entre Fougères (35) et Alençon (61), qui concerne les départements d'Ille-et-Vilaine (35), de la Mayenne (53) et de l'Orne (61), présente un intérêt local et régional. Après concertation, des scénarios de requalification et de sections de contournement ont conduit à retenir l'aménagement de la section entre Fougères (35) et Lalacelle (61) et la réalisation en priorité des déviations d'Ernée (53) et de Beaucé (35), près de Fougères) avant celles de Mayenne et de Pré-en-Pail (53). Si la déviation d'Ernée a été inscrite au contrat de plan entre l'État et la Région (2021–2027) pour un coût total de 43,5 millions d'euros<sup>3</sup>, ce n'est pas le cas des autres opérations de déviation. L'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire – Dreal) est maître d'ouvrage. Un premier [avis de l'Ae](#) a précédé la déclaration d'utilité publique, intervenue le 30 juillet 2021.

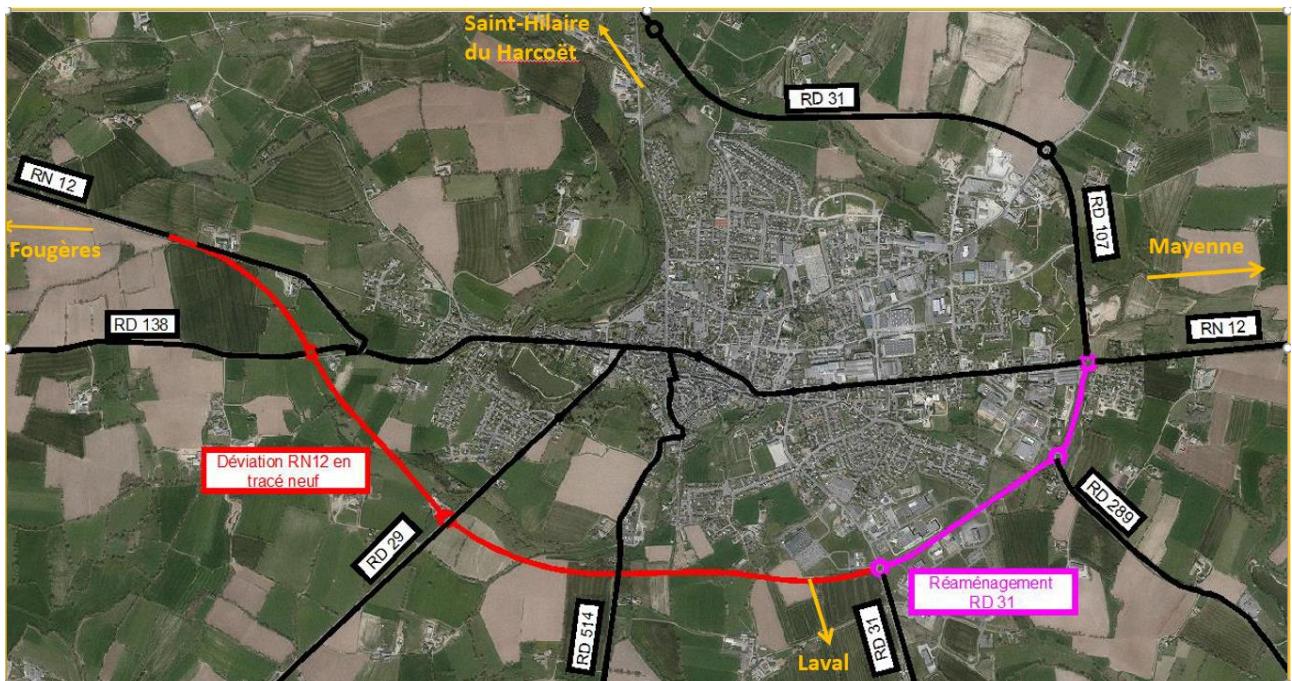


Figure 1 : localisation du projet – source : [dossier de concertation 2017](#) modifié par la rapporteure

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Ernée (5 500 habitants en 2022) est la plus peuplée des 15 communes de la Communauté de communes de l'Ernée (30 300 habitants à la même date). La population de la commune, comme celle de la communauté de communes, stagne ou décroît légèrement depuis 2006. La commune est traversée par deux infrastructures routières à usage principal de transit, la RN 12 et la RD 31, qui se croisaient jusqu'en 2019 en centre-bourg. La RN 12 supporte un trafic quotidien de plus de 10 000 véhicules dont environ 1 500 poids lourds.

<sup>2</sup> La liaison routière entre Paris et Rennes s'effectue principalement par les autoroutes A11, A81, puis la RN 157 ou les autoroutes A13 et A84.

<sup>3</sup> Financés à 72,5 % par l'État, 12,5 % par la Région, 10 % par le Département 53 et 5 % par la Communauté de communes de l'Ernée –source : [site de la préfecture de région Pays de la Loire](#)

## 1.1 Contexte et périmètre du projet

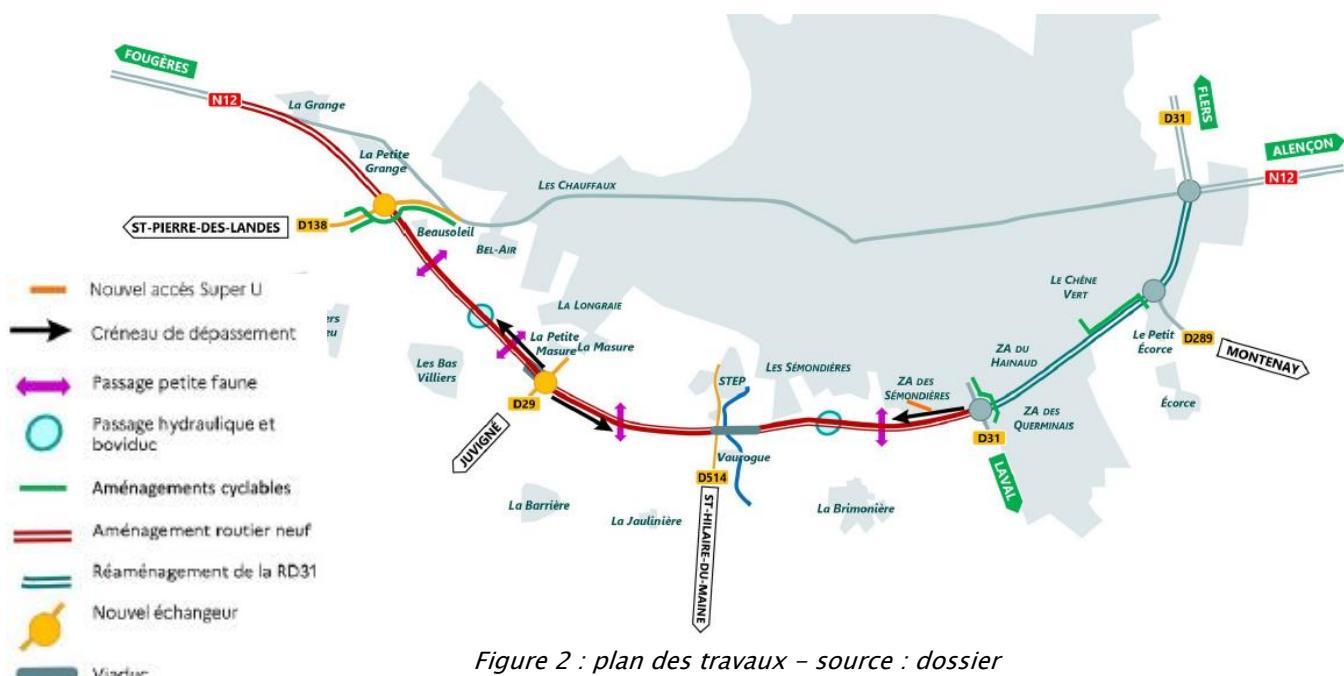
Les objectifs du projet, qui portaient principalement sur la sécurisation et l'amélioration du cadre de vie par la suppression des flux de transit, se sont enrichis depuis l'avis de l'Ae de 2020 d'un objet économique : contribuer au développement économique et démographique du territoire) et d'une composante de mobilité (développement de l'intermodalité et des modes actifs).

En revanche, et bien que l'avis de l'Ae ait insisté sur cet aspect, la réflexion sur la requalification du tronçon de la RN12 n'a pas progressé. Il participe du projet et de son objectif premier, et continuera de traverser le centre-bourg, ce qui compromet la satisfaction de cet objectif et donc la justification du projet, pourtant manifeste par ailleurs. La mise en œuvre de cette requalification immédiatement après la réalisation de la déviation, sera seule de nature à décourager effectivement le trafic de transit par le centre-bourg<sup>4</sup>.

*L'Ae recommande aux collectivités concernées, commune d'Ernée et Communauté de communes de l'Ernée, d'élaborer rapidement un projet de requalification du tronçon de la RN 12 qui continuera de traverser le centre-bourg après réalisation de la déviation, sous peine de fragiliser l'objectif premier de sécurisation et d'amélioration du cadre de vie dans la commune.*

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de déviation bidirectionnelle de 5 km comprend 3,6 km en tracé neuf (à l'ouest) et 1,4 km de requalification de la RD 31 (à l'est), circulée à 80 km/h, hors créneaux de dépassement (90 km/h) en vue de permettre la circulation des engins agricoles.



Il comprend trois créneaux de dépassement (à vitesse limitée à 90 km/h, localisés en sortie de giratoires) dont deux courts (< 500 m), quatre tronçons d'itinéraires cyclables, un viaduc pour le

<sup>4</sup> Le maître d'ouvrage s'est toutefois engagé auprès de la rapporteure à mettre en place une interdiction de circulation des poids lourds hors livraison, dès la mise en service du contournement.

franchissement de la vallée de la rivière Ernée et le rétablissement de la RD 514, cinq giratoires (carrefours à niveau), seuls points d'accès à la déviation (deux créés aux intersections avec la RD 138 et la RD 29), un modifié (RN12/RD31), deux maintenus (RN12/RD 289 et vers la RN12 est), des ouvrages d'art courants de rétablissement des fonctions agricoles, hydrauliques, écologiques, itinéraires de randonnée, écoulements naturels et transparence écologique et enfin des bassins de gestion et de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière.

Depuis le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, et même si le tracé lui-même (variante, etc.) a peu changé, le projet a été approfondi et précisé ; les profils en travers et en long de chacune des composantes ont été définis, l'ensemble de la section neuve étant en déblais et remblais. Un travail soigneux a été effectué sur l'insertion paysagère, notamment sur le viaduc, la réutilisation possible des déblais (le bilan est excédentaire<sup>5</sup>), le choix des matériaux utilisés en vue de réduire leur empreinte écologique, l'implantation des bases de travaux, la hauteur et le positionnement des écrans acoustiques, la préservation et la plantation de haies, etc.

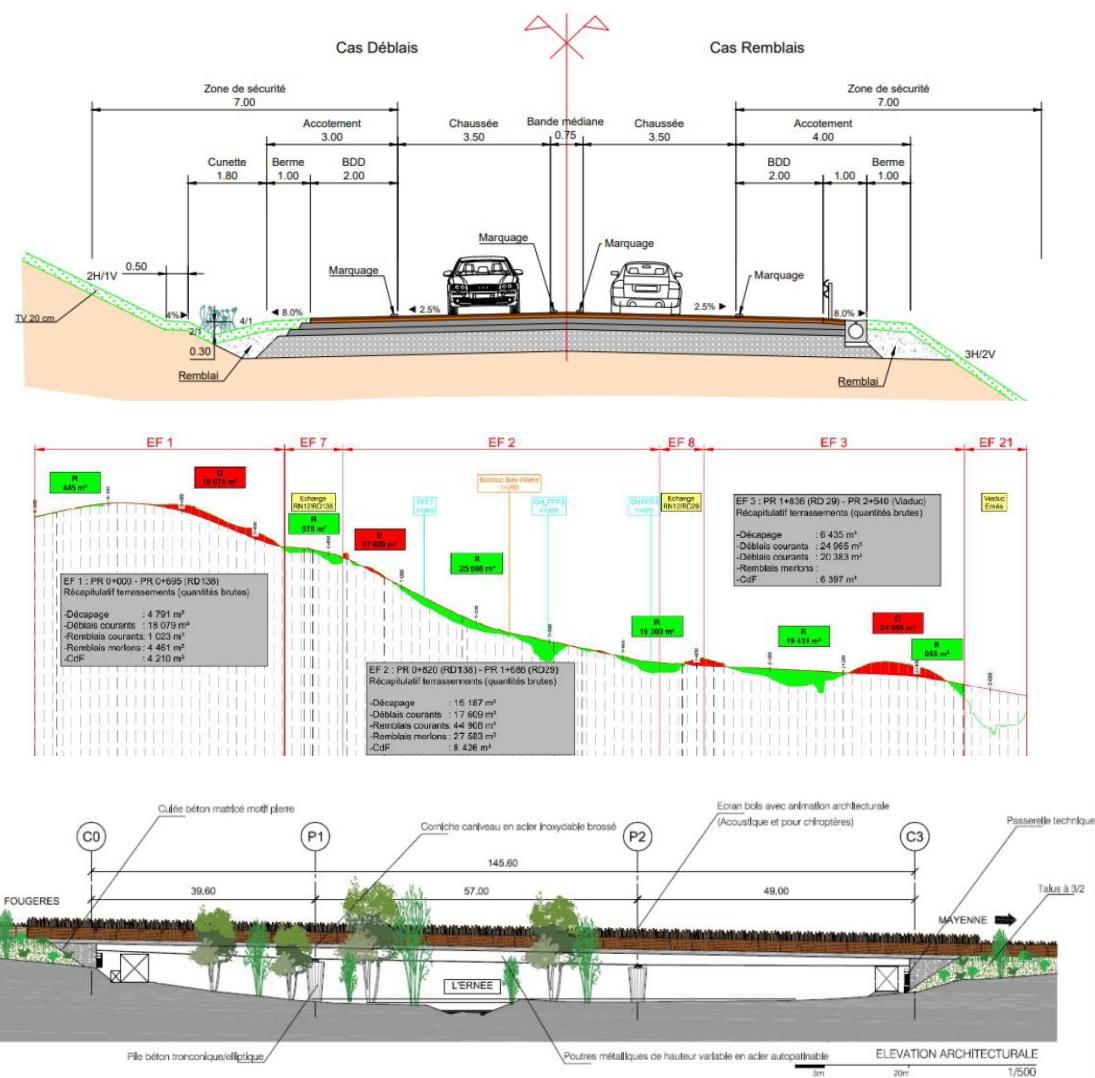


Figure 3 : illustration du travail effectué : profil en travers de la section neuve hors créneaux de dépassement, profil en long faisant apparaître les déblais (en rouge) et remblais (en vert), le viaduc - source : dossier

<sup>5</sup> Pour le décapage, 34 800 m<sup>3</sup> sont extraits dont 16 800 réutilisés ; pour les déblais courants, 85 900 m<sup>3</sup> sont extraits, dont 70 400 réutilisés, pour les remblais, 70 500 m<sup>3</sup> sont nécessaires dont 36 300 m<sup>3</sup> de matériaux d'apport extérieur ; les merlons seront intégralement constitués de matériaux du site réutilisés.

Un soin tout particulier a été apporté au dessin et à la restauration des liaisons utiles à l'activité agricole, à la conception des dispositifs de stockage et de traitement des eaux de ruissellement, au rétablissement des écoulements naturels (débusage de 755 m de cours d'eau par exemple), à l'analyse des fonctionnalités écologiques susceptibles d'être perturbées et à la sécurisation de mesures de compensation dont la pertinence peut être vérifiée. Par ailleurs, des aménagements destinés aux vélos ont été prévus ainsi que le rétablissement des sentiers de randonnée et la réalisation d'une aire de covoitfrage en lien avec une bretelle d'accès à l'hypermarché (super U) et avec l'arrêt des cars, comprenant quelques stationnements vélos sécurisés. S'agissant des aménagements cyclables, le dossier ne montre pas leur articulation avec les itinéraires existants ou en projet.

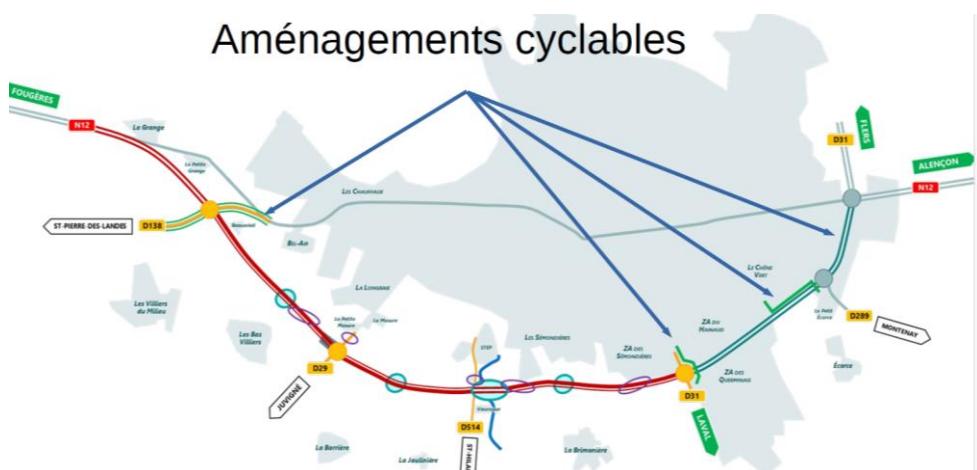


Figure 4 : positionnement des aménagements cyclables - source présentation à la rapporteure

À la demande de la rapporteure, une carte présentant les aménagements cyclables des différents maîtres d'ouvrage (Etat, Département, communauté de communes, commune) (ci-dessous), a été communiquée ; elle met en évidence le caractère discontinu du maillage.



*Figure 5 : aménagements cyclables prévus à terme – source : carte réalisée à la demande de la rapporteure*

**L'Ae recommande aux différents maîtres d'ouvrage de prévoir un maillage continu d'aménagements cyclables.**

Les modalités de gestion des eaux de ruissellement de la plateforme sont classiques : récupération des eaux pour traitement des pollutions par des caniveaux à fente et des cunettes enherbés et trois ouvrages de rétention et de traitement des eaux (bassins avec un ouvrage d'entrée et un ouvrage de sortie permettant la régulation pour écrêter les eaux avant rejet et isoler une pollution accidentelle). Les eaux pluviales de la plateforme routière sont dirigées vers des bassins routiers multifonctions, équipés de dispositifs de traitement des eaux avant rejet régulé dans le milieu naturel. Il s'agit de bassins avec un ouvrage d'entrée (bypass) et un ouvrage de sortie (cloison siphoïde, orifice de régulation, vanne de fermeture). Ils ont pour fonction d'écrêter les eaux avant rejet et d'isoler une pollution accidentelle. L'écrêtage entraînera un temps de transit dans le bassin qui permettra une décantation des pollutions chroniques (d'où la fonction de traitement)<sup>6</sup>. Les bassins étanches seront équipés d'un volume mort d'une hauteur de 0,50 m qui limite la vitesse de propagation d'un polluant, assurant un temps d'intervention suffisant pour les opérations, confine la pollution accidentelle (fermeture par vanne, ouverture d'un by-pass), piège les polluants non miscibles et plus denses que l'eau et favorise la dilution de la pollution saisonnière. Le débit de fuite du premier bassin vers le second bassin est de 8,6 l/s (soit le débit de fuite du second bassin). Celui-ci, non imperméabilisé, assure l'écrêtage de la pluie décennale avec un débit de fuite de 3 l/s/ha favorisant l'infiltration.

Compte tenu de l'interdiction du rejet des hydrocarbures aromatiques polycycliques (même d'origine en partie atmosphérique) vers les eaux depuis 2021, puisqu'ils relèvent des substances prioritaires dangereuses depuis 2001 ([arrêté ministériel du 8 juillet 2010](#)), le dossier devrait préciser les obligations réglementaires en ce sens s'appliquant au projet de la nouvelle route, les dispositions prises pour s'y conformer et plus généralement les performances du dispositif au regard de cette pollution.

Le ruissellement routier est, avec le lavage des vêtements, la principale source de rejets de microplastiques dans les eaux de surface. Le dossier pourrait utilement préciser l'efficacité du dispositif de traitement au regard des micro-plastiques.

**L'Ae recommande de :**

- préciser les obligations réglementaires s'appliquant au projet de la nouvelle route concernant les rejets d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, les dispositions prises pour s'y conformer et, plus généralement, les performances du dispositif au regard de cette pollution ;*
- décrire l'efficacité du dispositif de traitement sur les rejets de microplastiques.*

Il n'est pas prévu de revoir le dispositif de gestion des eaux de ruissellement de la RD31, requalifiée, mais il conviendrait de vérifier son état de conformité et, le cas échéant, de le mettre à niveau.

**L'Ae recommande de mettre à niveau si nécessaire le dispositif de gestion et de traitement des eaux de ruissellement de la RD31 réaménagée dans le cadre du projet.**

---

<sup>6</sup> Abattement minimal de 85 % des matières en suspension.

Le calendrier a également été précisé : les travaux devraient durer trois ans, la mise en service étant prévue fin 2028. La consultation du public devrait être organisée avant la fin 2025. À supposer que l'autorisation environnementale intervienne au début de l'année 2026, les travaux de dévoiement des réseaux (électricité, éclairage public, eaux pluviales, distribution de gaz mais également assainissement, téléphonie/fibre, etc.), entamés au moment de la visite de la rapporteure pourraient être achevés fin 2026, les travaux de démolition et de déboisement effectués pendant les hivers 2025 et 2026 et les travaux de terrassement de mi-2026 au 3<sup>e</sup> trimestre 2028, en parallèle de la réalisation du viaduc (15 mois à partir de mi-2026). Il est à noter que les opérations de travaux en lien avec les mesures compensatoires devraient s'échelonner entre début 2026 et début 2028.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral, le contournement d'Ernée nécessite une autorisation au titre de la législation sur l'eau et fait l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées et de leurs habitats. Le maître d'ouvrage étant un service sous l'autorité du ministre en charge des transports, l'Ae est compétente pour l'avis d'autorité environnementale. L'avis du Conseil national de la protection de la nature n'est pas encore disponible à la date de la délibération de l'avis de l'Ae.

L'étude d'impact comprend une annexe relative aux incidences sur les sites Natura 2000<sup>7</sup>. Les sites les plus proches sont situés à plus de 25 km ; il s'agit des zones spéciales de conservation « Combles de la chapelle de l'Oratoire de Passais » (FR2502011), « Bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume » (FR5202007) et « Complexe forestier de Rennes-Liffré-Chevré, Étang et lande d'Ouée, forêt de haute Sèvre » (FR 5300025). Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet sont bien étayées et n'appellent pas d'observation de l'Ae.

### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet pour l'environnement portent sur :

- la fonctionnalité des espaces naturels, notamment les zones humides et la restauration des continuités écologiques, en particulier le réseau de haies ;
- la santé des habitants (bruit et qualité de l'air) et leur qualité de vie ;
- le fonctionnement hydrologique du bassin versant de l'Ernée ;
- l'urbanisation induite à proximité du projet ;
- la mise en place de mobilités alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements de courte distance.

<sup>7</sup> 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 » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact actualisée pour partie en 2025 est détaillée et didactique, notamment sur les points soulignés dans le premier avis de l'Ae (délimitation des zones humides, biodiversité et continuités écologiques, mesures compensatoires, aménagements cyclables, émissions de gaz à effet de serre, gestion des eaux de ruissellement, insertion paysagère du viaduc...). Le travail sur les mesures compensatoires en lien avec les zones humides est particulièrement abouti.

En revanche, le dossier est touffu avec de nombreuses pièces identiques mais portant des noms différents, des actualisations partielles et des choix d'actualisation qui ne sont pas nécessairement explicités. Pour la complète information du public, il conviendrait de justifier ces choix au début de l'étude d'impact et dans le résumé non technique.

### 2.1 Trafic et nuisances associées

Le dossier sur lequel l'Ae a rendu un premier avis portait sur une étude de trafic de 2016 qui n'a pas été actualisée mais de nouveaux comptages ont été réalisés en 2023. Selon ces données, les trafics ont peu évolué entre 2016 et 2023 sur la RN12, à l'est et à l'ouest comme en traversée d'Ernée.

La campagne de comptages et d'enquêtes conduite en 2016 faisait état de 11 500 véhicules quotidiens sur la RN 12 dont 13 % de poids lourds, notamment liés à des flux de transit est-ouest (RN12 Alençon – RN12 Fougères) et ouest-sud (RN12 Fougères – RD31 Laval). À l'entrée ouest sur la RN12, le trafic de transit représentait 70 % du trafic de l'ensemble des véhicules et cette part est encore plus élevée pour les poids lourds puisqu'entre 85 et 90 % des poids lourds sont en transit. À l'horizon 2024 (date de la mise en service initiale), sans le projet, le trafic sur la RN12 devait selon le modèle diminuer de 12 à 15 % selon les sections tandis que celui de la RD31 sud devait augmenter de 7 à 10 % et celui de la RD31 nord de 56 %. La baisse sur la RN12 est très peu marquée (11 454 dont 14 % de poids lourds), le report des trafics de transit empruntant la RN12 et l'A84 vers ou depuis Rennes vers l'itinéraire RN 162 – A11 pour bénéficier de la déviation de Moulay Mayenne n'étant pas intervenu. En outre, le trafic sur la RD31 vers et depuis Laval a augmenté (passant de 6 700 à 8 800, dont 9 % de poids lourds), selon le dossier du fait du développement des zones d'activités au sud d'Ernée.

Le contournement au nord-est d'Ernée par la RD31 (lien entre la RD31 et la RD 107), réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Département, inauguré en juin 2019, devait contribuer à dissuader le transit notamment des poids lourds par le centre-bourg. Mais selon les chiffres communiqués à la rapporteure, qui ne figurent pas au dossier, le trafic moyen journalier annualisé traversant le centre-bourg en 2015 avant ce contournement était de 3 300 dont 12 % de poids lourds, et il est désormais de 2 300 dont 2 % de poids lourds. Le trafic des poids lourds a par conséquent effectivement diminué mais celui des véhicules particuliers n'a décrue que de 30 %.

Le dossier reprend pourtant sans les modifier les prévisions du modèle initial en indiquant qu'à la mise en service, la déviation devrait attirer 5 000 véhicules par jour et 7 600 vingt ans après la mise en service, ce qui correspondrait à une baisse de moitié du trafic dans le bourg. Il conviendrait de tenir compte du retour d'expérience des évolutions consécutives au contournement nord et de l'itinéraire RN 162 – A11 vers et en provenance de Rennes. Il conviendrait également de confirmer l'engagement d'interdire aux poids lourds la traversée du centre-bourg (hors livraisons) à compter

de la mise en service de la déviation et de modéliser les effets d'une requalification de la RN12 actuelle (apaisement des vitesses et aménagements en conséquence) dans le centre-bourg pour apprécier la contribution que cette requalification apporterait à la réalisation des objectifs d'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie dans le bourg.

**L'Ae recommande :**

- *de recaler le modèle de prévision des trafics en fonction des comptages effectués en 2023 et du retour d'expérience sur les effets du contournement nord et de la déviation de Moulay-Mayenne (RN 162) pour présenter une projection crédible à la mise en service et vingt ans après la mise en service ;*
- *de confirmer l'interdiction de traversée du centre-bourg d'Ernée par les poids lourds (hors livraisons) dès la mise en service du contournement sud ;*
- *de modéliser les effets sur les trafics de transit d'une requalification de l'actuelle RN12 en centre-bourg .*

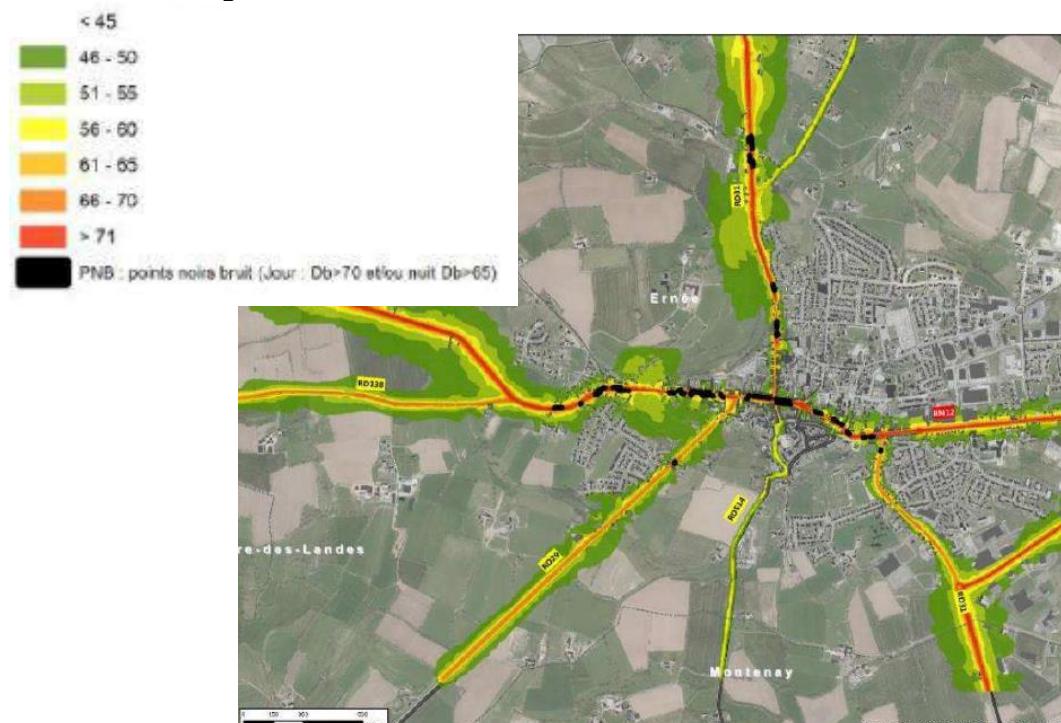


Figure 6 : état actuel des niveaux de bruit et points noir du bruit de jour (6 h -22h)

Selon le dossier, la diminution du bruit dans le centre-bourg serait importante (4 dB) dès la mise en service du contournement, le nombre de points noirs du bruit<sup>8</sup> diminuant de ce fait significativement ; aujourd’hui il y en a 98 le long de la RN12 dans le centre d’Ernée et onze le long de la RD31.

Le nombre de points noirs de bruit passerait à 44 après la mise en service de la déviation sud. La déviation elle-même serait de nature à induire six nouveaux points noirs de bruit selon le dossier, dans quatre secteurs, mais deux secteurs correspondent à des sites acquis par le maître d’ouvrage

<sup>8</sup> Un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent l’une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L<sub>Aeq</sub> (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L<sub>Aeq</sub> (22h-6h)). L'instruction du Premier ministre du 11 avril 1984, confirmée par une circulaire du 12 juin 2001, puis à l'occasion du Grenelle de l'Environnement, détaille une politique de l'État visant à recenser puis à résorber ces PNB.

en vue d'y réaliser des mesures compensatoires, ce qui réduira le nombre de nouveaux points noirs de bruit.

Les secteurs affectés par le bruit de la nouvelle infrastructure sont situés aux lieux-dits La Grange, La Petite Grange et Beausoleil (à l'intersection avec la RD38), Laubrais et les Bas Villiers, La Longraie, La Petite Masure, La Masure, les Sémondières et Vaurogue. Pour ces secteurs, le projet prévoit des merlons de 2 m de haut (120 m de long à La Grange, 130 m et 180 m de long à Vaurogue, 140 m aux Sémondières) et de 3 m de haut à La Petite Masure (330 m) et des écrans acoustiques sur le viaduc (330 m de long, 2 m de haut). Ces mesures paraissent satisfaisantes.

## 2.2 Milieux naturels

### 2.2.1 Eaux souterraines et superficielles

Le réseau hydrographique de l'aire d'étude autour du projet de contournement sud est très dense (du fait de la rivière l'Ernée et de ses affluents) et huit bassins versants sont susceptibles d'être affectés par le projet, la déviation recoupant trois cours d'eau, l'Ernée, et deux talwegs, un affluent en rive droite (ruisseau de Beausoleil) et un affluent en rive gauche (ruisseau des Sémondières).

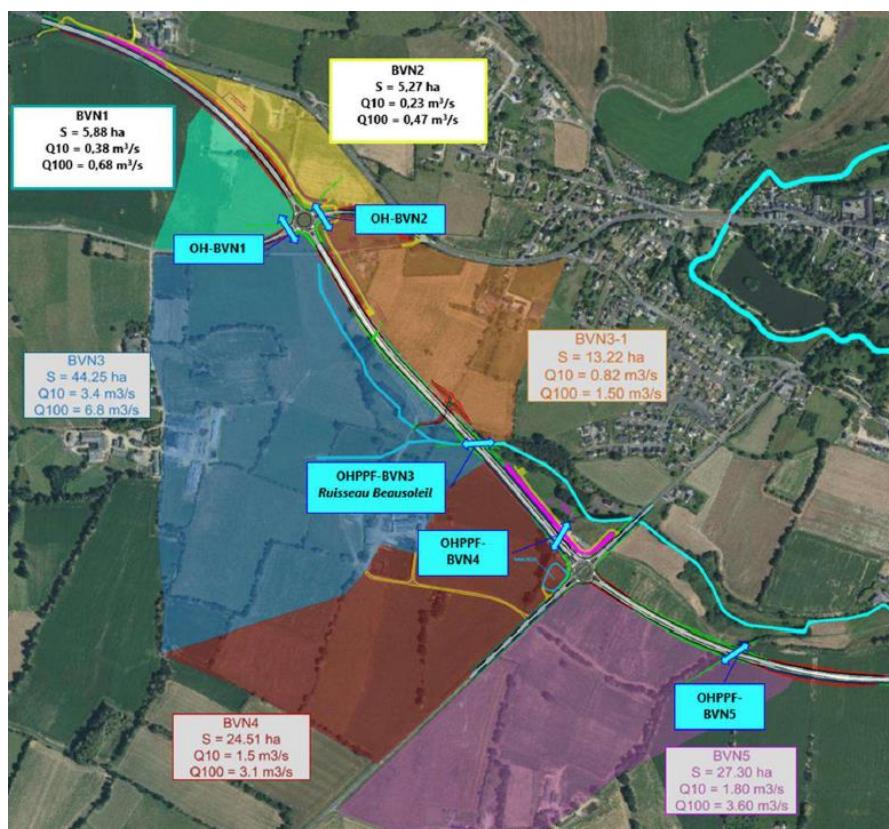


Figure 7 : bassins versants 1 à 5 affectés par le projet et ouvrages de rétablissement des écoulements (cartouches bleus) – source : dossier

Le projet comprend par conséquent six ouvrages de rétablissement des écoulements naturels. Certains sont associés au rétablissement de circulations agricoles, de passages à faune ou de mesures compensatoires. Ils sont dimensionnés pour une crue centennale et calés sur les continuités existantes (réseau hydrographique, haies...). Les ouvrages hydrauliques, fossés enherbés et passages pour la petite faune terrestre et aquatique visent ainsi à rétablir les écoulements naturels.

## 2.2.2 Habitats naturels

La réserve naturelle régionale « Prairie et boisement humide des Bizeuls » et trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique<sup>9</sup> de type I (« Vallée de l'Ernée au Petit-Val », « Zones tourbeuses du ruisseau des Bizeuls » et « Château du Haut Surgoin ») se trouvent à proximité (moins de 2,5 km) de l'aire d'étude.

Le projet s'inscrit dans un contexte bocager bien conservé (45,2 km de haies sont recensés dans l'aire d'étude), principalement des haies arborées de hauts-jets (16,3 km), des haies arbustives (7,8 km), des haies buissonnantes, le cas échéant avec hauts-jets (7,2 km), des alignements de hauts-jets, parfois de peupliers (8,6 km) et des haies horticoles (3,1 km). Le projet entraîne la destruction de 1,8 km de haies, soit environ 4 % du total mais une part significative des haies buissonnantes denses (435 m soit 12 %), des haies de cépées peu denses (130 m soit 23 %) et des haies buissonnantes peu denses avec quelques hauts-jets (220 m soit 32 %). C'est un espace fonctionnel pour de nombreuses espèces de reptiles, amphibiens, insectes, mammifères et oiseaux.

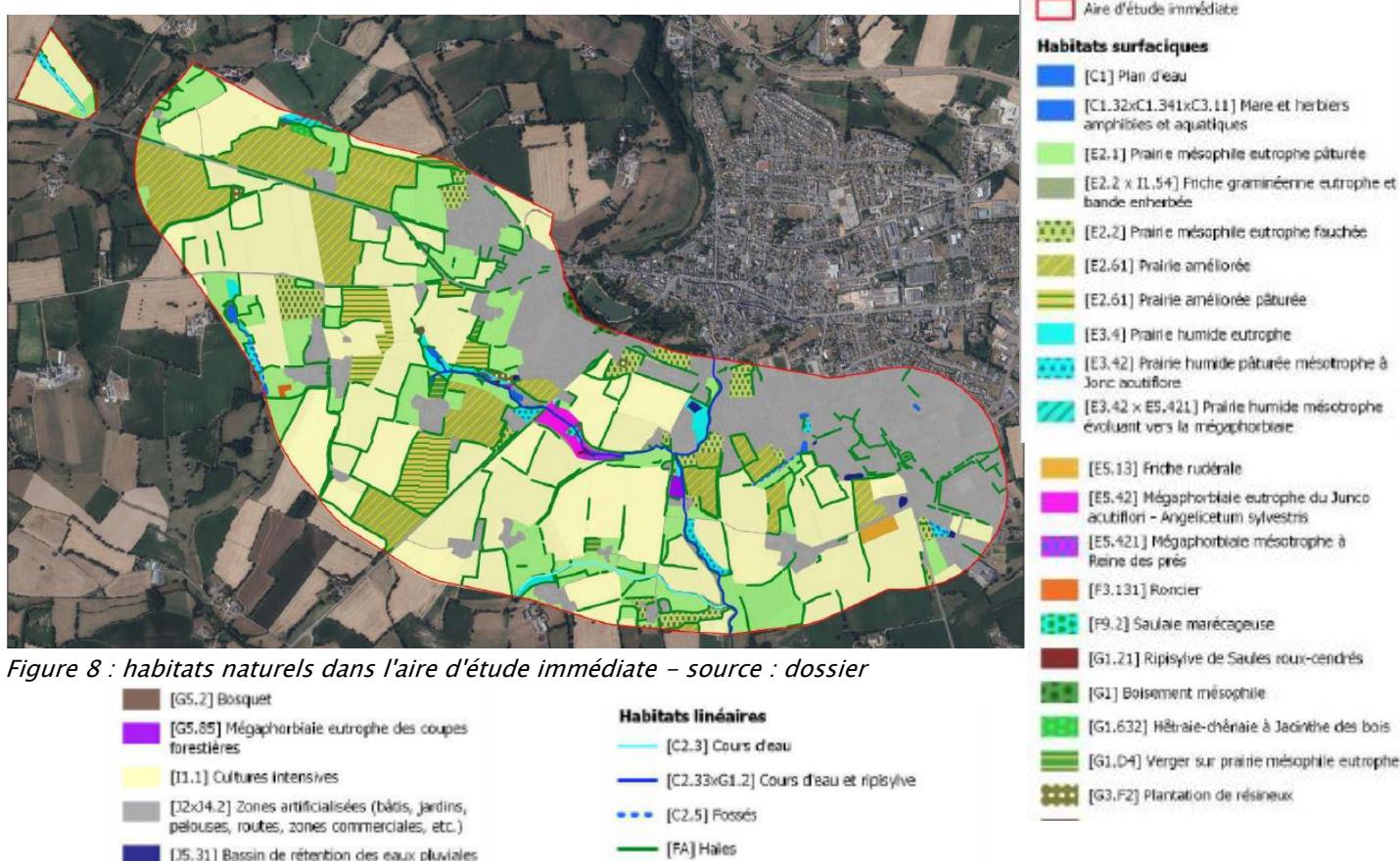


Figure 8 : habitats naturels dans l'aire d'étude immédiate – source : dossier

Le dossier représente sur une carte la mosaïque d'habitats naturels présents dans l'aire d'étude immédiate et les secteurs affectés et des cartes spécifiques aux zones humides. Les habitats détruits ou dégradés sont, outre les haies, des cultures intensives (10,2 ha), des prairies (6,2 ha) et des espaces artificialisés (2,8 ha) ; un arbre à Grand Capricorne est détruit.

<sup>9</sup> L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znief) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On en distingue deux types : les Znief de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znief de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

## 2.2.3 Espèces patrimoniales

Selon le dossier, aucune espèce végétale patrimoniale n'a été identifiée dans l'aire d'étude. La préservation des habitats permettrait en tout état de cause de les sauvegarder.

Les espèces patrimoniales de faune identifiées sont principalement des poissons (Anguille européenne, Truite commune), des insectes (Agrion de Mercure, Grand Capricorne, Naïade aux yeux rouges, Lucane cerf-volant, Cordulégastre annelé, Cétoine variable), des amphibiens (Grenouille rousse, Triton marbré). Des reptiles (Couleuvres d'Esculape et helvétique, Lézards à deux raies et vivipare, Orvet fragile) et de très nombreux oiseaux nicheurs<sup>10</sup>, des espèces pour la plupart liées au bocage et au réseau hydrographique (Bruant jaune, Linotte mélodieuse, Tourterelle des bois, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Pipit farlouse et Martin-pêcheur d'Europe), des mammifères terrestres et semi-aquatiques (Lapin de garenne, Putois d'Europe, Campagnol amphibie et Loutre d'Europe,) et des chauves-souris (Sérotine commune, Murins de Bechstein et à oreilles échancrées, Noctule commune, Grand rhinolophe et Pipistrelles de Kuhl, de Nathusius et commune).

L'impact sur les habitats est apprécié précisément (ci-dessous à titre d'exemple), y compris pour la phase de chantier. La démarche d'évitement et à défaut de réduction est correctement conduite.

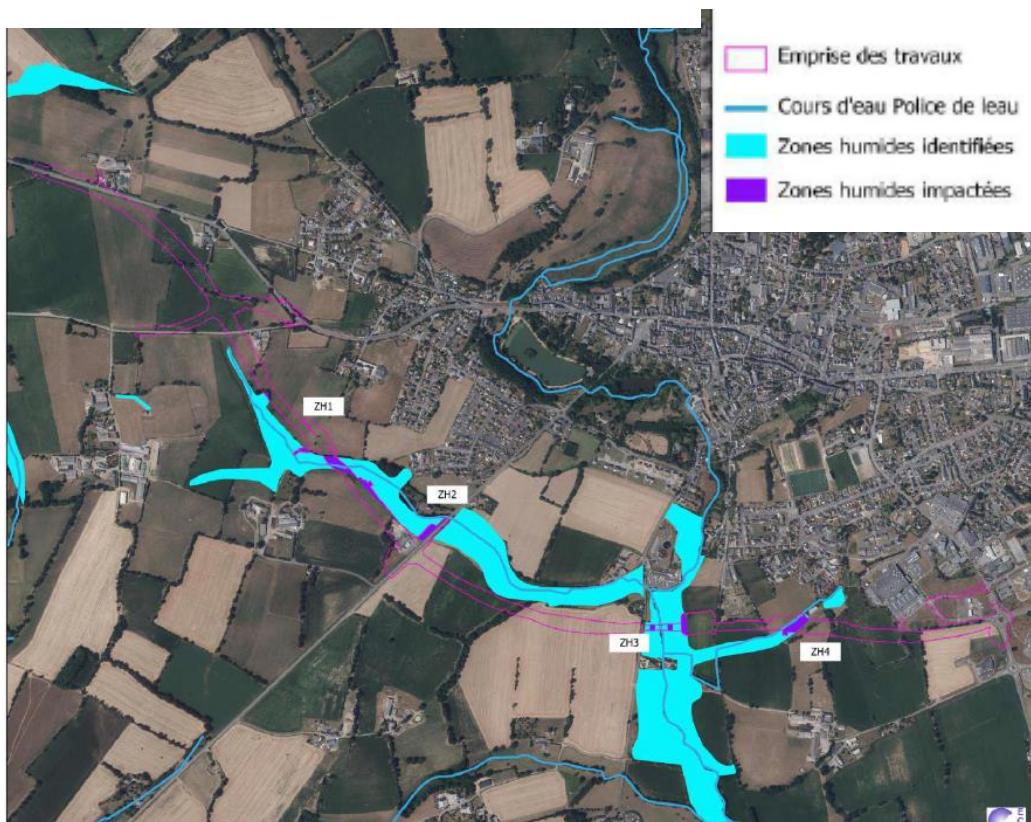


Figure 9 : quatre principales zones humides (en à plat bleu) et affectées par le projet (en mauve)

<sup>10</sup> La zone d'étude était très élargie pour l'observation des oiseaux.



*Figure 10 : habitats détruits ou dégradés - le liseré rouge marque l'emprise des travaux.  
La légende est celle de la figure 7 - source : dossier*

Les incidences temporaires ne sont pas négligées même si les mesures classiques de réduction sont prévues.



*Figure 11 : emprises du chantier, mise en défens des milieux sensibles -source : dossier*

#### 2.2.4 Un travail fin et abouti sur les sites de compensation

La plupart des sept sites de compensation (sites des Sémondières, de Fourboué, du viaduc, de la Masure, de la Petite Masure, de la Boulaie et de la Grange) sont localisés à proximité immédiate des incidences identifiées ; la création de mares est également prévue en mesure d'accompagnement. La maîtrise foncière est effective pour la plupart, avec l'objectif d'une gestion par le Conservatoire des espaces naturels de Normandie, en vue d'une préservation pérenne. Pour une des zones, il est prévu une convention de gestion avec le propriétaire et une obligation réelle environnementale (ORE)<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. Source : Ministère de la transition écologique.

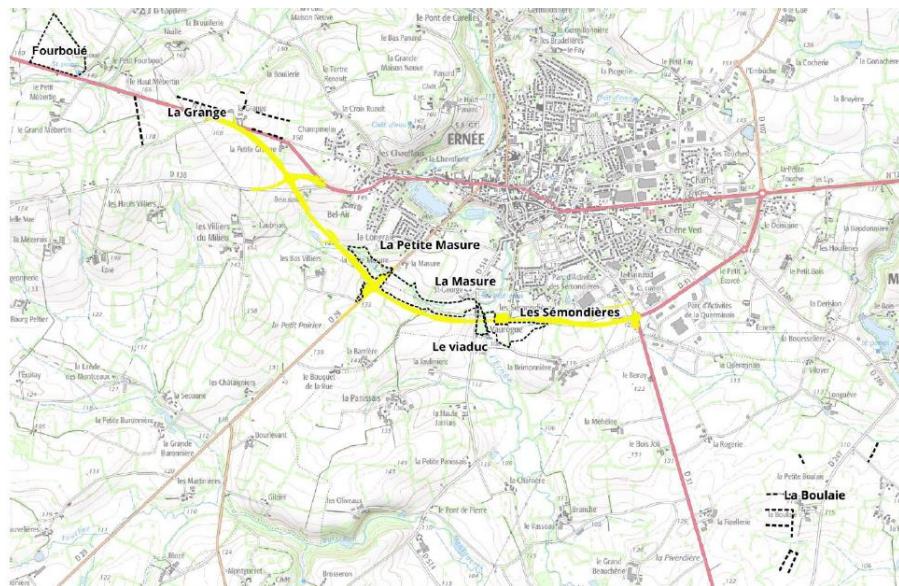


Figure 12 : localisation des sites de compensation- source : dossier

Pour chacun de ces sites est établi un état initial et un état projeté, qui prévoit plusieurs actions complémentaires d'amélioration - débusage, noues, reconstitution de haies, de boisements et de ripisylves, reméandrage avec façonnage de lit mineur (1,4 km), parfois talus, création de mares, etc.

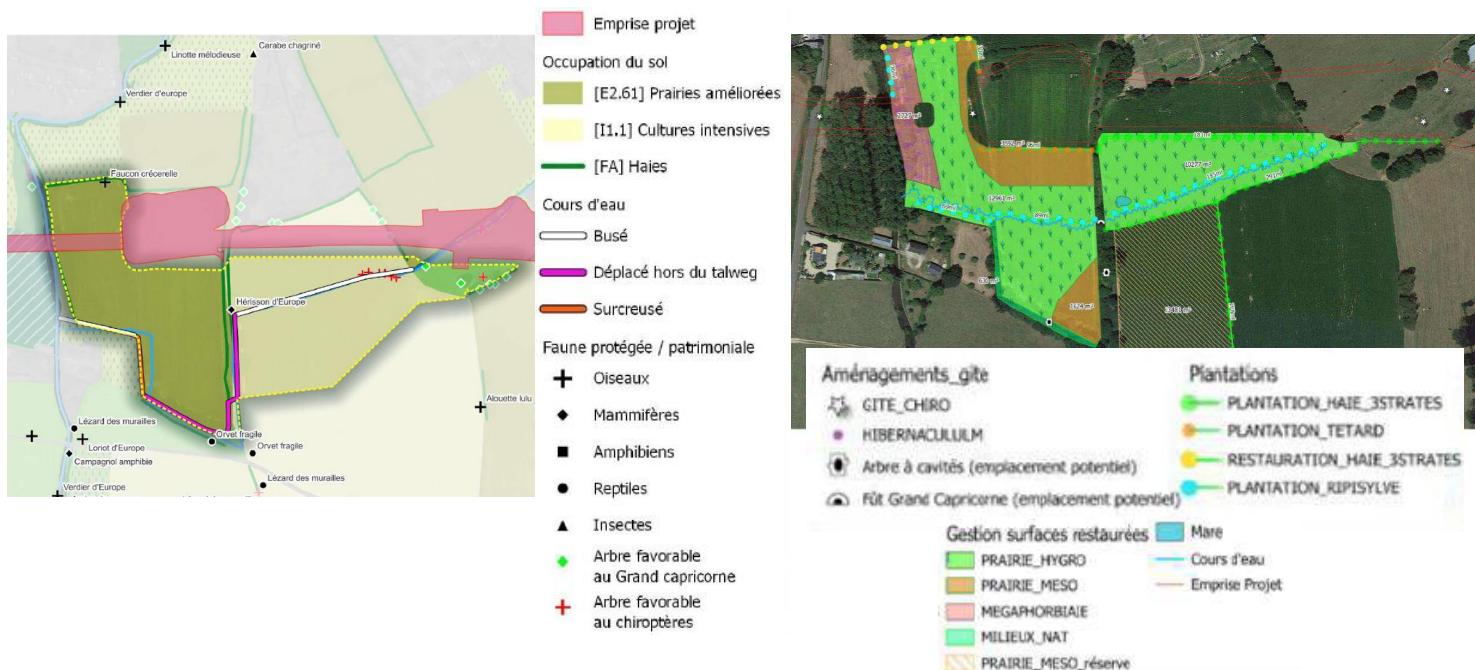


Figure 13 : exemple de la mesure de compensation sur le site des Sémondières – source : dossier

Le résultat des actions de compensation est apprécié en termes surfaciques et fonctionnels avec des ratios qui excèdent toujours les obligations strictes : pour les haies, plantation de 7,3 km pour 1,8 km détruits, pour la saulaie, 0,1 ha, pour la prairie mésophile (10,9 ha) créés, etc. L'analyse est faite pour chacun des habitats naturels et pour les cours d'eau (78 m busés du fait du projet).

Plusieurs petites portions de routes sont déconstruites avec retrait de la couche d'enrobé de 20 à 27 cm<sup>12</sup>.

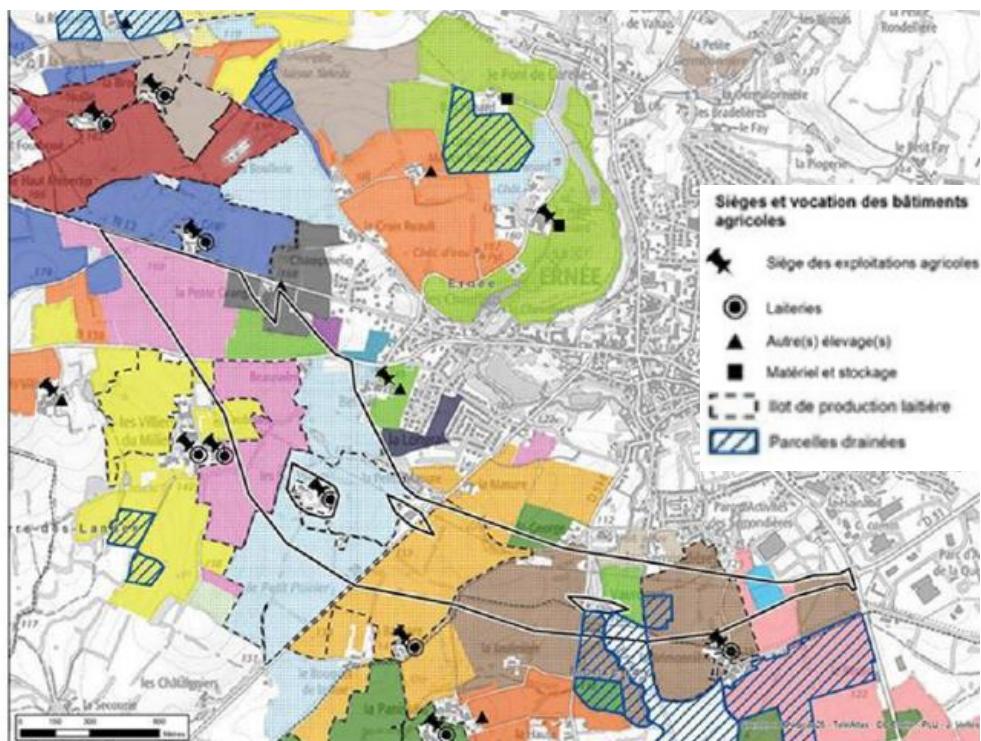
Plantation boisements	1,1 ha
Plantation haies 3 strates	4400 ml
Plantation haies de tétard	1630 ml
Plantation ripisylves	1100 ml
Restauration haies	960 ml
Plantation boutures de saules	2300
Ensemencement	192 000 m <sup>2</sup>
Clôtures	9950 ml
Géotextile biodégradable	3120 m <sup>2</sup>
Hibernaculum	11 u
Gîtes à chiroptères	17 u

Figure 14 : récapitulatif du résultat attendu d'actions de compensation – source : dossier

## 2.3 Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental

Le contexte est très marqué par l'activité agricole, principalement l'élevage de bovins laitiers. La déviation affecte directement douze exploitations en activité tant pendant les travaux qu'en fonctionnement avec des pertes directes ou des parcelles enclavées, deux exploitations perdant plus de 4 % de leur surface agricole utile (20 ha de terres labourables cultivées, 6 ha de prairies et 13,3 ha de peupleraies). Les rétablissements des circulations par des boviducs sont de nature à réduire ces effets et la mise en place d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Aafe) avec inclusion d'emprise suite à la décision de la commission intercommunale d'aménagement foncier en 2021, a permis de réfléchir à l'échelle d'un périmètre élargi (2 060 ha hors voiries) situé sur les communes d'Ernée, de Montenay et de Saint-Pierre-des-Landes. Les opérations ont conduit à réduire le mitage et les délaissés (non exploitables et enclavés) mais il a été nécessaire de réduire le drainage, les accès extérieurs et les déplacements agricoles, même si la circulation des engins agricoles est autorisée sur la déviation. Le dossier détaille les modalités de l'Aafe.

<sup>12</sup> Le total des déconstructions aboutit à 2,1 ha : sur la RN12, au niveau du raccordement (350 m), entre les lieux-dits La Grange et la Petite Grange (375 m), entre les lieux-dits La Petite Grange et Beausoleil (350 m), à l'interface avec la RD 138 (250 m), sur la RD 138 (375 m), les voiries du centre commercial (50 m) et la plateforme Agrial désaffectée. Les largeurs sont de 8 à 12,5 m.



*Figure 15 : exploitations agricoles de l'aire d'étude en à-plats de couleurs - source : dossier*

Les modifications parcellaires conduisent à la suppression de haies (1,6 km) ; les mesures de réduction et de compensation prévues comprennent la création de 2,8 km et le renforcement de 730 m de haies arborées ou buissonnantes et la création de gîtes à reptiles ainsi qu'à chauves-souris.

#### *2.4 L'urbanisation induite par le projet*

Le plan local d'urbanisme intercommunal de la Communauté de communes de l'Ernée a été approuvé le 25 novembre 2019 et a fait l'objet, depuis lors, des révisions allégées n°1 à 4 et de la modification n°1 approuvées le 11 mars 2025. Le dossier mentionne l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 « La Brimonière » à Montenay, qui prévoit d'agrandir le parc d'activité existant (zone 1 AUe sur la figure ci-dessous). Mais il ne mentionne pas les zones 2 AUe qui constituent également à terme des secteurs d'extension des zones d'activité, soit le long de la déviation sud, soit le long de la R31. Le dossier en conclut qu'il n'y a pas d'urbanisation induite par la déviation, ce qui ne paraît pas exact.

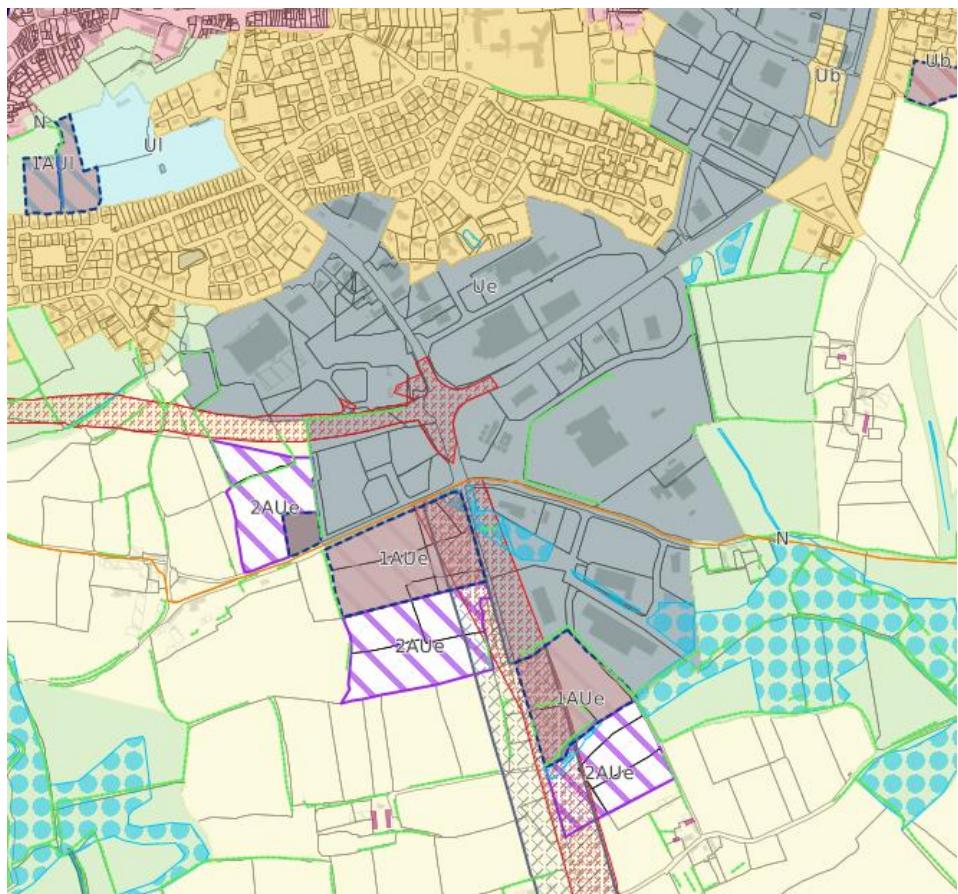


Figure 16 : extrait du PLUi révisé en vigueur en 2025 – [source : site de la communauté de communes](#)

L'[inventaire des zones d'activités](#) réalisé en vertu de la [loi Climat et résilience](#) (article L. 318-8-2) par la communauté de communes n'est pas fourni au dossier. Le taux de vacance y est de 13 %. Les possibilités de densification n'y sont pas examinées. La nécessité de ces extensions n'est par conséquent pas démontrée, d'autant que l'artificialisation nette entre 2019 et 2022 est de 33,5 ha dans la communauté de communes ([source mondiagartif](#)).

*L'Ae recommande à la Communauté de communes de l'Ernée d'évaluer les possibilités de densification des zones d'activité existantes et de reconsidérer la nécessité de leur extension.*

## 2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le bilan socio-économique du projet n'a pas été repris depuis le dossier d'enquête publique en lien avec la déclaration d'utilité publique même s'il a été mis à jour suite au premier avis de l'Ae. Les principaux bénéficiaires du contournement sont les usagers en transit, du fait des gains de temps associés et des gains de sécurité, et les usagers locaux du fait surtout de l'amélioration attendue de la qualité de vie, dont l'évaluation socio-économique rend mal compte, malgré la monétarisation de la réduction du bruit et de l'amélioration de la qualité de l'air en centre-bourg. Il est d'autant plus nécessaire de s'assurer que ces bénéfices interviendront effectivement et donc d'intégrer effectivement au projet et au calendrier la requalification de l'actuelle RN12 dans la traversée du centre-bourg qui, en outre, crédibiliserait les hypothèses de croissance de la part modale de la marche et du vélo pour les déplacements de courte distance, ce qui contribuerait à améliorer le bilan

des émissions de gaz à effet de serre du projet et à diminuer les émissions de polluants atmosphériques.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet est en l'état défavorable, très déséquilibré par la phase de chantier, malgré des choix d'optimisation des matériaux (l'objectif étant de passer de 9 000 teqCO<sub>2</sub> à moins de 8 000 teqCO<sub>2</sub>), compte tenu de l'objectif de décarbonation du parc de véhicules pour atteindre une neutralité carbone à l'horizon 2050, soit moins de vingt ans après la mise en service de l'infrastructure. Le bilan est négatif pour la puissance publique du fait de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cette constatation devrait conduire, en plus de l'attention à accorder à la réduction des émissions en phase chantier comme en phase exploitation (cf. supra), à s'interroger sur la nécessité de compenser tout ou partie des émissions du projet<sup>13</sup>, qui n'apparaît pas s'inscrire dans les objectifs de décarbonation fixés en particulier dans la stratégie nationale bas-carbone.

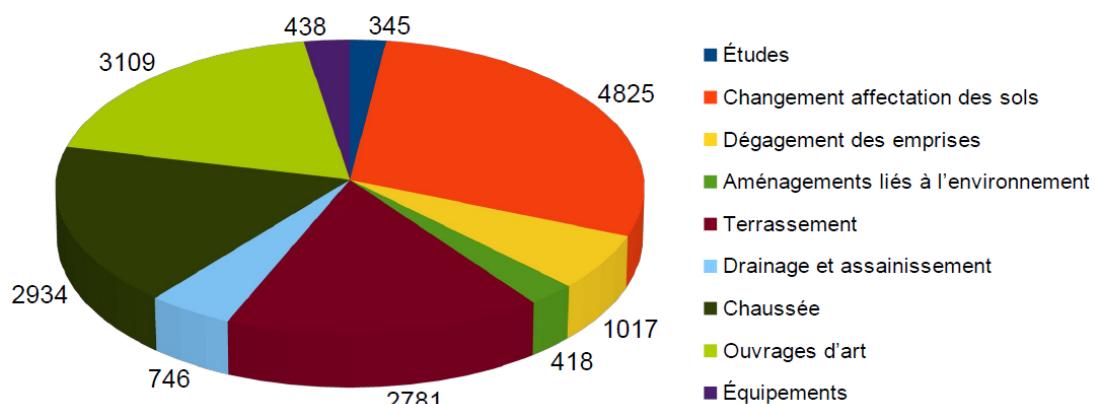


Figure 17 : bilan des émissions de gaz à effet de serre de la réalisation du projet – source : dossier

## 2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Chacune des mesures fait l'objet d'une fiche descriptive précisant l'objectif, la phase, la cible, les modalités, y compris de recueil des données et leur source, l'opérateur chargé de la mise en œuvre, le coût. Le suivi est prévu par catégorie de mesure et fait lui-même l'objet de fiches dédiées, associées à des modalités de mise en œuvre, en phase de travaux comme en phase d'exploitation.

## 2.7 Résumé non technique

Mis à jour en novembre 2024, le résumé non technique esquisse une perspective d'urbanisation jusqu'à l'infrastructure de contournement. Il rend bien compte des enjeux, y compris pour l'Aafe. Sur les projections de trafic, il est plus lisible que l'étude d'impact.

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

<sup>13</sup> 240307\_note\_ges\_climat\_validee\_ae\_et\_mrae\_ara\_cr.pdf