

M. Vincent Lavenet
Commissaire enquêteur RD 752
Mairie de Beaupréau-en-Mauges
Rue Robert Schuman
CS 10063 Beaupréau
49602 Beaupréau-en-Mauges cedex

Mise à 2x2 voies de la RD 752 entre Beaupréau et St-Pierre-Montlimart

Le projet présenté à l'enquête publique n'explore pas tous les impacts de l'aménagement routier, notamment celui de l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre. Il ne compense pas suffisamment certains impacts identifiés. Par ailleurs l'aménagement projeté n'est pas d'utilité publique : il n'est pas justifié sur le plan technique, en l'état actuel du niveau de circulation et de sécurité routière.

Pas de comparaison des solutions envisageables

La justification du projet ne s'appuie pas sur une analyse des différentes variables possibles.

L'analyse des variantes devrait démontrer que, parmi les critères qui ont pesé dans le choix de la solution retenue, on a inclus : la protection des habitats naturels et espèces associées, la préservation des continuités écologiques en lien avec le réseau hydrographique et les zones humides, la prise en compte du paysage, l'évitement et la réduction des impacts sur les milieux agricoles et les conditions d'accessibilité.

L'analyse des variantes aurait dû permettre de corroborer la pertinence des mesures d'évitement et de réduction mises en oeuvre, en particulier vis-à-vis de la zone humide et des gîtes de chiroptères. Il y a en effet des solutions qui permettent d'éviter les impacts prévus : maintien de la voie à 7 m tel qu'actuellement avec ou sans voies adjacentes pour circulations agricoles et cyclistes, créneau à 2x2 voies plus court, etc. Ces solutions auraient dû faire l'objet d'un examen au regard de leur utilité publique, ainsi que d'une évaluation et d'une comparaison de leurs impacts sur l'environnement et la biodiversité, conformément à la loi.

Des impacts non explorés

Le projet ne fait aucune allusion à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'il va engendrer. Lutter contre le réchauffement climatique est devenu un enjeu vital pour l'humanité. Il convient donc de limiter le plus possible les émissions de gaz à effet de serre.

Le passage d'une vitesse de base de 80 Km par heure à une vitesse de base de 110 Km par heure va faire augmenter d'environ 40% la consommation des véhicules. Cela va accroître, dans les mêmes proportions, les émissions de CO₂ (Cf. annexe 1).

Le projet présenté va ainsi accroître, d'environ 730 tonnes par an, les émissions de gaz à effet de serre (CO₂) sur cette section de la RD 752.

On ne peut passer sous silence cette conséquence. Le projet aurait dû explorer cet impact et l'inclure dans une comparaison entre les différentes solutions envisageables.

Des impacts identifiés non compensés

Environ 1 million d'espèces animales et végétales sont aujourd'hui menacées d'extinction au cours des prochaines décennies, ce qui n'a jamais eu lieu auparavant dans l'histoire de l'humanité. C'est le

constat fait par la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) dans le rapport scientifique sur l'état de la nature publié en 2019, fruit du travail de 450 experts durant trois ans. Cet effondrement de la biodiversité met en péril les conditions mêmes de la vie humaine sur terre. Il s'agit d'un fléau de même niveau que celui que va causer le réchauffement climatique.

D'après le SRCE Pays de la Loire et le SCoT du Pays des Mauges, le boisement au Nord du secteur d'étude joue un rôle important pour la Trame Verte et Bleue, en agissant en tant que réservoir de biodiversité ou cœur de biodiversité. Le défrichement d'une partie de la forêt, habitat de chiroptères et élément important pour la préservation de la biodiversité ne fait l'objet d'aucune tentative d'évitement, de réduction ou de compensation. Cela n'est pas acceptable.

Une espèce de reptile sur 2 est menacée ou en voie d'extinction. Il faut mettre en œuvre des mesures adaptées pour sauvegarder les reptiles vivant dans le secteur. Certains d'entre-eux ont en effet des difficultés à se déplacer sur de grandes distances. Des refuges pour les reptiles doivent être mis en place en dehors de l'emprise du futur chantier, au moins 1 an avant la réalisation des travaux : haies champêtres le long de la future voie, en dehors de la zone de travaux, avec constitution de gîtes potentiels tels que tas de pierres, zones sableuses ou décompactées etc.

Des besoins non satisfaits

Il n'est pas prévu de pistes cyclables.

La faible distance entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart autorise pourtant des déplacements à vélo, ou à vélo à assistance électrique. Ces modes de déplacements permettent de réduire les déplacements en voiture, et donc d'éviter les émissions de gaz à effet de serre dues à la combustion des carburants issus d'énergies fossiles (pétrole et gaz naturel).

Le projet n'y fait pas allusion, alors qu'il y aurait peu de choses à y rajouter pour satisfaire ce besoin devenu d'utilité publique.

La politique du département de Maine et Loire doit rejoindre les politiques et lois nationales en faveur de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la lutte contre le changement climatique. (Cf. annexe 2)

Un aménagement inutile

L'aménagement à 2x2 voies prévu par le projet mis à l'enquête publique n'est pas d'utilité publique.

Pour un gain de temps d'environ 1 minute sur les 4 Km aménagés (Cf. annexe 3), il est prévu une dépense de 5.1 millions d'euros.

Cela n'est pas adapté. Ce niveau de dépense publique aurait mérité une étude de rentabilité de l'aménagement projeté qui aurait vraisemblablement démontré son manque d'intérêt pour la collectivité.

Par ailleurs, le niveau de sécurité de la voie, dans cette section, est bon puisqu'on ne relève que 3 accidents en 6 ans, accidents qui ont fait 4 blessés dont 2 hospitalisés. On ne peut pas affirmer que la section soit plus dangereuse que l'ensemble des voiries départementales. Cela ne peut pas plus justifier d'une mise à 2x2 voies.

Tout au plus pourrait-on admettre que les aménagements de voies parallèles soient utiles à un accroissement de la sécurité routière, et qu'elles puissent être aménagées pour servir de pistes cyclables, qui manquent cruellement à l'aménagement projeté.

Enfin on est bien loin d'un risque d'encombrement de circulation. Cette section de RD 752 est parfaitement fluide puisque le trafic actuel (440 UVP/heure/sens de circulation) est de l'ordre du tiers de la capacité de la voie (1280 UVP/heure/sens de circulation). Cf. annexe 4.

Les témoignages d'usagers quotidiens de la voie concordent d'ailleurs avec les calculs.

Rien ne justifie l'aménagement présenté et le dossier ne donne aucun argument recevable pour démontrer son utilité publique.

Les économies réalisées peuvent être affectées à la lutte contre le changement climatique

Les 5.2 millions d'euros prévus pourraient, nous semble-t-il, être plus utilement employés dans un renforcement de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'économies d'énergies et de mise en place de ressources d'énergies renouvelables :

- soit directement vers les habitations passoires énergétiques et les habitants en précarité énergétique,
- soit par une aide aux collectivités locales qui mettent en place de telles actions, notamment dans le cadre de plans climat air énergie territoriaux.

Conclusion

La Sauvegarde de l'Anjou s'oppose à la réalisation de l'aménagement à 2 fois 2 voies entre Beaupréau et Saint Pierre Montlimart, qui ne répond à aucun besoin réel de circulation et de sécurité, et demande à Monsieur le Commissaire enquêteur de bien vouloir prendre en considération son argumentation ci-dessus.

Le Président



Yves Lepage

Annexes

1 Calcul de l'accroissement des émissions de CO2 dû à la mise à 2x2 voies :

Le passage d'une vitesse de base de 80 Km par heure à une vitesse de base de 110 Km par heure fait passer la consommation d'une voiture ordinaire de 6.4 à 9 litres aux 100 Km selon l'ADEME, soit un accroissement de 2,6 litres aux 100 Km. Et 0,104 litres pour 4 Km.

Lors de sa consommation, 1 litre de carburant produit 2.4 Kg de CO2, ce qui donne, pour 1 an :
2,4 Kg de CO2 x 0,104 litres x 8 000 véhicules x 365 jours = 728 832 Kg de CO2 supplémentaires émis dans l'atmosphère.

2 Des lois en faveur de la lutte contre le changement climatique

Plusieurs lois françaises engagent les autorités publiques à mettre en œuvre des dispositions pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique, notamment :

LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement —

. L'article 75 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE) a posé le principe d'une généralisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre.

« Art.L. 229-26.-I. de la loi : Les régions et la collectivité territoriale de Corse, si elles ne l'ont pas intégré dans le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie mentionné à l'article L. 222-1, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ainsi que les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants doivent avoir adopté un plan climat-énergie territorial pour le 31 décembre 2012.

« II. — En tenant compte des bilans des émissions de gaz à effet de serre prévus à l'article L. 229-25, ce plan définit, dans les champs de compétences respectifs de chacune des collectivités publiques énumérées au I du présent article :

« 1° Les objectifs stratégiques et opérationnels de la collectivité afin d'atténuer et lutter efficacement contre le réchauffement climatique et de s'y adapter ;

« 2° Le programme des actions à réaliser afin notamment d'améliorer l'efficacité énergétique, d'augmenter la production d'énergie renouvelable et de réduire l'impact des activités en termes d'émissions de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat ;

Le Département de Maine et Loire doit se conformer à ces objectifs de la loi et programmer son action en cherchant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, y compris dans l'aménagement et la gestion des voiries départementales.

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Titre Ier : définir les objectifs communs pour réussir la transition énergétique, renforcer l'indépendance énergétique et la compétitivité économique de la France, préserver la santé humaine et l'environnement et lutter contre le changement climatique

Art. L. 100-2.-Pour atteindre les objectifs définis à l'article L. 100-1, pour la politique énergétique, l'Etat, en cohérence avec les collectivités territoriales et leurs groupements et en mobilisant les entreprises, les associations et les citoyens, veille, en particulier, à :

« 1° Maîtriser la demande d'énergie et favoriser l'efficacité et la sobriété énergétiques ;

-La politique énergétique nationale a pour objectifs :

« 1° De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050.

2° De réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030.

Titre III : développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé

Le Département de Maine et Loire doit programmer la réduction des gaz à effet de serre, réduire la consommation d'énergie sur son territoire et développer les transports propres.

Il est nécessaire que le Conseil départemental s'appuie sur ces lois pour modifier en conséquence ses politiques, notamment celles concernant les déplacements.

3 Calcul du gain de temps apporté par le projet :

Temps de parcours actuel : 4Km à 80 Km/h = 3 minutes

Temps de parcours après aménagement à 2x2 voies : 4 Km à 110 Km/h = 2.1 minutes

Le gain de temps est de l'ordre d'une minute

4 Calcul de la réserve de capacité

Le trafic est de l'ordre de 8000 véhicules par jour, soit 800 véhicules par heure en pointe de trafic. En l'absence de précision donnée par le maître d'ouvrage on compte un trafic de pointe horaire approximativement égal à 10% du trafic journalier.

Dont environ 10 % de poids lourds. Du fait de la gêne qu'il produit, un poids lourds équivaut à 2 voitures pour estimer la capacité d'une voie.

Cela donne

- environ 720 véhicules légers par heure soit 720 UVP (unités de voitures particulières)
- et 80 poids lourds par heure, soit $80 \times 2 = 160$ UVP.

Au total le trafic est de 880 UVP par heure, soit 440 UVP par heure et par sens de circulation.

Il est couramment admis qu'une route de 7 m de large atteint le seuil de risque de congestion entre 1200 et 1350 UVP par heure et par sens de circulation (Service Technique des Routes et Autoroutes de l'Etat – mai 2002 - Calcul de la réserve de capacité d'un itinéraire).

Pour la RD 752 dans cette section, on est donc pour l'instant au 1/3 (33 %) du trafic qui présenterait un risque de congestion : 440 UVP / 1280 UVP