

Madame Brigitte Chalopin  
Commissaire Enquêteur  
Mairie de Beaupréau-en-Mauges  
Rue Robert Schuman CS 10 063  
Beaupréau  
49 602 Beaupréau-en-Mauges cedex

**RD 752**  
**Créneau à 2 fois 2 voies entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart**  
**Enquête publique complémentaire**

La Sauvegarde de l'Anjou est une fédération départementale d'associations de protection de l'environnement et des sites et monuments.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous, la déposition de la Sauvegarde de l'Anjou concernant l'enquête complémentaire pour le créneau à 2 fois 2 voies entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart.

**Le créneau est inutile**

La modification du projet porte sur :

- la **réduction de la longueur du créneau** à 2X2 voies de 4,2 Km à 1,8 Km,
- l'aménagement de **voies mixtes cyclables-dessertes agricoles** de part et d'autre de la RD 752,
- les **suppressions d'accès directs** de voies communales sur la RD, avec report sur les carrefours aménagés.

La Sauvegarde de l'Anjou est très favorable à l'aménagement des voies mixtes cyclables-dessertes agricoles. Cela fait en effet partie des demandes qu'elle avait formulées lors de l'enquête publique précédente.

Elle est également très favorable à la suppression des accès directs sur la RD, car cela va accroître la sécurité routière sur cet itinéraire.

En revanche **la Sauvegarde de l'Anjou est défavorable à la réalisation d'un créneau à 2 fois 2 voies**. Le dossier modifié, objet de l'enquête complémentaire, ne justifie pas plus la 2x2 voies que le dossier original.

Ce créneau n'est en effet pas justifié sur les plans technique et socio-économique ; en revanche, il reste nuisible pour l'environnement, même si le raccourcissement du créneau préserve un habitat d'espèces protégées.

**Pas de justification technique et socio-économique**

La **justification du projet** affichée dans le dossier d'enquête reste l'amélioration des conditions de circulation : « *amélioration de la desserte du pôle économique de Montrevault et Saint-Pierre-Montlimart par le sud, en offrant aux usagers une possibilité de dépassement sécurisé (fort taux de poids lourds), et en sécurisant les échanges transversaux* ».

Il n'y a **aucune démonstration de l'utilité de** cet aménagement à **2x2 voies**.

Autant il paraît évident que les aménagements annexes (voies vélos-dessertes agricoles et suppressions d'accès directs reportés sur carrefours aménagés) concourent bien à sécuriser les échanges transversaux, la circulation des vélos et la circulation principale, autant il reste à démontrer que le créneau de dépassement améliore la desserte du pôle économique, comme l'indique le dossier.

Le dossier n'apporte aucun élément technique ou socio-économique pour étayer cette affirmation.

S'agissant d'un équipement public, on attend une solide argumentation, avec un bilan coût-avantage de nature à justifier la dépense. En son absence, nous ne pouvons qu'exprimer de sérieux doutes, car au vu du trafic routier, **la configuration géométrique actuelle à 2 fois 1 voie, est tout à fait suffisante**. On est en effet 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). Le pourcentage de poids lourds (10%) reste moyen. Les témoignages d'usagers quotidiens de la voie concordent d'ailleurs avec les calculs.

**Le dossier complémentaire conforte bien ce raisonnement** (page 10) :

*« A ce jour, l'axe Beaupreau/Saint-Pierre-Montlimart ne souffre pas d'une saturation de trafic, mais son trafic nécessite des aménagements afin de sécuriser la circulation entre les différents types de véhicules empruntant cet axe. »*

Ce sont les aménagements dits annexes (voies vélos-dessertes agricoles et suppressions d'accès directs reportés sur carrefours aménagés) qui concourent à sécuriser les échanges transversaux, et la circulation principale, pas le créneau à 2x2 voies. Sur celui-ci, on peut même avancer que l'augmentation de la vitesse des véhicules ne va pas dans le sens de la sécurité routière.

Les arguments avancés par le précédent commissaire enquêteur pour émettre un avis défavorable sont toujours d'actualité (cf. page 11) :

*« Sur le volet de l'utilité publique, le commissaire-enquêteur a fait part de son regret quant à l'absence de solutions alternatives proposées (2x2 voies, 3 voies, voie bidirectionnelle avec voies latérales...). Dans cette perspective, le commissaire-enquêteur a également fait part de ses doutes quant à l'intérêt de réaliser une 2x2 voies au regard des faibles enjeux de trafic et de saturation sur l'axe Beaupreau/Saint-Pierre-Montlimart, et au regard du nombre peu élevé d'accidents corporels sur cet itinéraire. »*

Le nouveau dossier ne modifie en rien cet argumentaire.

La rentabilité économique du créneau à 2x2 voies n'a pas été évaluée. Pour un gain de temps de quelques secondes sur les 1,8 Km aménagés, il est prévu une dépense de 1,8 millions d'euros.

Cela n'est pas adapté. Au regard des quelques éléments de calcul de rentabilité donnés par le dossier, les éléments positifs viennent du gain en sécurité réalisé par les aménagements annexes, et les éléments négatifs viennent de l'aménagement à 2 fois 2 voies. Le créneau à 2 fois 2 voies est la partie la plus onéreuse du projet. Il n'est pas raisonnable d'engager de telles dépenses publiques avec aussi peu de fondements technico-économiques.

**La Sauvegarde de l'Anjou constate en conséquence que le créneau à 2x2 voies prévu par le projet mis à l'enquête publique n'est pas d'utilité publique.**

**Le créneau est en revanche nuisible pour l'environnement**

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 CO<sub>2</sub> (Cf. annexe).

Le projet présenté va ainsi **augmenter, d'environ 330 tonnes par an, les émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>)** sur cette section de la RD 752.

En un temps où les différents acteurs du territoire sont engagés, par l'État français et par l'Union Européenne, à diminuer leurs rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, il n'est pas acceptable que le département de Maine et Loire ne s'associe pas à cet effort collectif.

Bien entendu, cette augmentation de la consommation de carburant va accroître la pollution atmosphérique.

Et l'accroissement de la vitesse de base va provoquer celui des nuisances phoniques.

## **Changer de logiciel**

Le dossier initial indique que le projet répond favorablement aux objectifs visés par le SCoT approuvé en juillet 2013. Cela ne peut constituer un justificatif suffisant. D'évidence il est nécessaire de revoir les objectifs du SCoT, tout comme les orientations des investissements routiers du Département.

Depuis 8 ans, les enjeux environnementaux ont en effet considérablement évolué : accélération des émissions de gaz à effet de serre entraînant l'augmentation du réchauffement climatique, effondrement de la biodiversité.

Cela a provoqué de grands changements des politiques d'aménagement du territoire, tels que les nouvelles orientations nationales (lutte contre le changement climatique, transition écologique etc.).

La Sauvegarde de l'Anjou rappelle, en conséquence, la nécessité d'une action plus forte des pouvoirs publics dans la lutte contre le changement climatique, qui passe notamment par une évolution profonde de nos modes de déplacements. Dans ce cadre, tout projet d'infrastructure doit être analysé au regard de son impact sur le bilan carbone, les émissions de polluants dans l'air, leurs conséquences sur la santé des riverains, les émissions de Gaz à Effet de Serre générés, et de son impact sur les écosystèmes voisins et la dynamique des populations d'espèces protégées.

On doit envisager les alternatives possibles, appliquant la **séquence (ERC) consolidée par la loi du 8 août 2016 relative à la reconquête de la biodiversité** : l'aménagement est-il indispensable (Eviter) ? Si oui, peut-on en limiter les effets (Réduire) ? A défaut, que mettre en œuvre pour réparer les impacts (Compenser) ?

La Sauvegarde de l'Anjou est opposée à ce projet, mais constate par ailleurs que dans sa décision d'aménager un créneau à 2x2 voies, le Département n'a pas appliqué la séquence Eviter, Réduire, Compenser.

## **Or le projet de créneau à 2x2 voies présenté a un impact environnemental important.**

Le code de l'environnement qualifie les **zones humides d'intérêt général**.

Le **SDAGE** Loire - Bretagne inscrit dans ses objectifs de **préserver les zones humides** : disposition 8B1 - « ... les maîtres d'ouvrage de projet impactant une zone humide cherchent une autre implantation à leur projet, afin d'éviter de dégrader la zone humide. » Le programme d'aménagement et de gestion durable du **SAGE** Evre - Thou - Saint-Denis identifie comme l'un de ses 5 enjeux majeurs la **reconquête des zones humides** et la préservation de la biodiversité. Le SAGE reprend les objectifs du SDAGE sur les zones humides.

Or l'impact sur les zones humides reste inchangé, par rapport au projet initial : **disparition de 3 000 m<sup>2</sup> de zones humides** (prairies atlantiques et sub-atlantiques humides adjacentes à une saussaie marécageuse à saule cendré). Ces zones humides sont situées en partie sud du

projet, "avec une sensibilité écologique que le dossier qualifie d'élevée, d'autant plus que ce type d'habitat est peu représenté dans la zone d'étude, et qu'il fait partie d'une mosaïque d'habitats adjacents d'une sensibilité écologique remarquable".

Le projet ne prévoit que la solution de destruction avec compensation par une zone proche, de même surface, rendue humide. Il n'y a bien sûr aucune assurance que l'on retrouvera les mêmes fonctionnalités écologiques. D'autre part, le dossier ne donne aucune assurance quant à la pérennité de gestion de la zone humide créée en compensation. Un partenariat avec un agriculteur local sera recherché pour un pâturage extensif ou une prairie de fauche. En cas de cessation de ce partenariat, divers travaux et entretiens sont décrits par le dossier, sans garantie quant à leur mise en œuvre et leur pérennisation.

### **Le dossier n'évoque pas de solution alternative**

Alors qu'il existe d'autres solutions permettant d'éviter la destruction de la zone humide :

- Il n'est pas d'utilité publique d'aménager un créneau à 2x2 voies comme on a vu ci-dessus. L'abandon de cette partie de l'aménagement est donc la solution la plus évidente.
- Pour la réalisation du nouveau créneau à 2x2 voies projeté, il existe d'autres solutions géométriques, que celle proposée pour le créneau de dépassement. Certaines permettent d'éviter la zone humide. Il est anormal que le dossier ne les explore pas. L'existence d'une courbe sur la RD permet, par exemple, sans difficulté d'éviter de détruire la zone humide, située côté ouest de la RD : il convient, pour ce faire, de réaliser l'élargissement côté intérieur de la courbe (côté est) au lieu du côté extérieur (côté ouest où se trouve la zone humide), comme le prévoit le projet. Cette solution permet de modifier l'implantation de la deuxième voie, conformément au SDAGE pour éviter de détruire la zone humide. Cela n'a pas d'incidence sur les caractéristiques géométriques de la route (légère augmentation du rayon de courbure). En revanche cette solution suppose probablement le déplacement ou la protection d'une canalisation de gaz. Cette **variante aurait dû être explorée dans le dossier**. Le déplacement d'une canalisation de gaz a un coût mais la destruction d'une zone humide a également un coût très important pour la société. Or les deux tiers de ce type de zones, d'intérêt général, ont disparu, au siècle dernier, du territoire national et le Maine-et-Loire ne fait pas exception.

### **Le morcellement d'un projet beaucoup plus vaste**

Cet aménagement présenté comme local, fait en réalité partie d'un plus **vaste projet d'aménagement d'itinéraire routier interdépartemental**. Le conseil départemental et le conseil régional communiquent dans les médias sur ce projet. Le projet est interdépartemental et concerne, en Maine-et-Loire la RD 752, la RD 17, la RD 67 et la RD 963.

Le dossier complémentaire, présenté à cette enquête, évoque rapidement (page 8) ce vaste projet :

*« Le développement multipolaire des Mauges demande de compléter l'armature du réseau routier structurant dans le secteur nord-ouest des Mauges. La nécessité d'une telle liaison s'est concrétisée à travers les différentes consultations avec les différents territoires et au cours du débat public de 2010, à l'issue duquel le principe de tracé a été retenu sur la base des 3 liaisons suivantes :*

*Beaupreau – Ancenis : Poursuite de la liaison structurante Cholet – Ancenis actuellement aménagée à 2x2 voies entre Cholet et Beaupreau jusqu'à Beaupreau – dorsale du territoire des Mauges*

*Beaupreau – Vallet : Liaison départementale en substitution de la route existante (virage La Chapelle du Genet, traverses de la Chapelle, Gesté, Villedieu)*

*Ancenis – Vallet Liaison structurante A83 – Clisson – Vallet – Ancenis : Alternative à la traverse de La Boissière, et de St-Laurent-des-Autels ».*

Ce grand projet prévoirait notamment, la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire à Liré, dans un site extrêmement sensible sur le plan de l'environnement, pour rejoindre Ancenis. Les éléments présentés dans le dossier complémentaire sont trop succincts et trop partiels pour permettre de se faire une idée précise du grand projet, de ses impacts, de ses avantages et de ses inconvénients. La balance coût avantages n'est pas étudiée.

**Il n'est pas envisageable (code de l'environnement) de tronçonner ainsi un grand projet** (dont on ne connaît pas l'impact global sur l'environnement et sur la biodiversité), pour le soustraire aux évaluations et concertations réglementaires, empêchant ainsi d'estimer l'utilité publique du projet global au regard de ses impacts écologiques et humains. Le projet doit être appréhendé « dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Le dossier présente, sur ce point encore davantage, une fragilité juridique.

### **Période de l'enquête complémentaire**

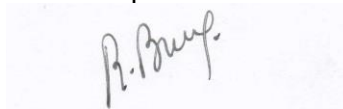
La Sauvegarde de l'Anjou regrette que la période choisie pour cette enquête complémentaire soit celle d'un confinement national, pendant lequel il est fortement recommandé aux citoyens d'éviter tout déplacement et les rassemblements de plus de 6 personnes. Cela ressemble à une très regrettable manœuvre pour empêcher toute concertation entre les nombreux opposants au projet initial. Ce n'est pas dans l'esprit de ce que la loi a prévu pour une concertation réglementaire ouverte. La Sauvegarde de l'Anjou demande à Madame la Commissaire Enquêteur de bien vouloir se saisir de cette question.

### **Conclusion**

La Sauvegarde de l'Anjou est favorable aux aménagements de sécurité, avec notamment la suppression des accès directs sur la RD, et l'aménagement des voies mixtes cyclables-dessertes agricoles. Celles-ci vont en outre favoriser des modes de déplacements autres que la voiture, non émetteurs de gaz à effet de serre.

La Sauvegarde de l'Anjou est opposée à la réalisation d'un créneau à 2x2 voies dont le dossier ne démontre nullement l'intérêt public et pour lequel la solution retenue détruit une zone humide d'un grand intérêt écologique.

Régine Bruny  
Co-présidente



Pièce jointe :  
1 annexe

## **Annexe**

### **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 0,047 litres pour 1,8 Km.

Lors de sa consommation, 1 litre de carburant produit 2.4 Kg de CO2, ce qui donne, pour 1 an :  
 $2,4 \text{ Kg de CO}_2 \times 0,047 \text{ litres} \times 8\,000 \text{ véhicules} \times 365 \text{ jours} = 329\,376 \text{ Kg de CO}_2$  supplémentaires émis dans l'atmosphère.