

Angers le 26 décembre 2017

Monsieur le Président de Mauges
Communauté
Rue Robert Schumann
Beaupréau
49600 Beaupréau en Mauges

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-après les observations de la Sauvegarde de l'Anjou, fédération départementale d'associations de protection de l'environnement et du patrimoine, sur l'étude d'impact du dévoiement de la route départementale n°210 à Saint Florent le Vieil.

Il s'agit du deuxième dossier mis à disposition du public pour cette opération.

La raison évoquée est que le précédent dossier ne correspondait pas au cadre du projet de dévoiement de la RD 210, car l'étude d'impact incluait, outre le dévoiement, l'autorisation d'exploiter de la société industrielle.

Mauges Communauté considère qu'elle n'est concernée que par l'opération routière.

Nous ne pouvons que regretter que les observations formulées au cours de la première consultation n'aient pas trouvé la moindre réponse dans le cadre de cette nouvelle procédure.

L'intérêt général du projet reste à démontrer

Mauges Communauté estime que le dévoiement routier est destiné à satisfaire un but d'intérêt général, et qu'en conséquence elle ne doit traiter que de la RD 210.

Mais le dossier n'en apporte pas la preuve. Il ne décrit pas ce but d'intérêt général, et n'explique pas en quoi le dévoiement routier permet de le satisfaire. Il est difficile d'imaginer que la déviation de la RD 210 procurera un avantage certain aux usagers.

Au vu du dossier, il s'agit de favoriser une activité privée. Cette activité a, par le passé, choisi de traverser la RD 210, pour implanter l'extension de ses installations. Elle considère maintenant que la RD doit être déviée pour rendre ses installations plus sûres et plus opérationnelles. Cela ne justifie nullement que la collectivité ait à réaliser des travaux onéreux et dont l'impact sur l'environnement est rédhibitoire.

Le dossier n'explique d'ailleurs pas les raisons qui amènent l'entreprise à changer d'avis. Il n'explique pas les avantages qu'en tire la collectivité.

En réalité, la déviation de la RD 210 fait partie d'un ensemble de travaux à réaliser pour permettre le regroupement et, semble-t-il, l'extension du site industriel. Il convient donc de présenter une étude sur l'impact de l'ensemble du projet (extension de l'usine, dévoiement

de la RD et giratoire), et non pas uniquement sur les travaux préparatoires que constituent les travaux routiers.

Le morcellement du projet ne permet pas au maître de l'ouvrage de se faire une idée de l'ensemble des besoins à satisfaire, ni de l'impact du projet global et par conséquent de juger de l'économie globale du projet.

Le projet est-il nécessaire ? Est-il le seul envisageable ? Existe-t-il d'autres solutions satisfaisantes et globalement moins onéreuses ? Le projet est-il adapté aux besoins privés et publics ? Quel est l'impact du projet d'extension de l'usine sur l'environnement ? Quel est l'effet du cumul des impacts ? Que se passe-t-il réellement si on ne modifie pas le tracé de la RD ?...

Le dossier ne permet pas de se faire une idée du projet global. Il ne permet pas de juger de son opportunité, tel qu'il semble avoir été imaginé.

Au regard d'une telle dépense publique, il est nécessaire de faire un bilan coût-avantages et de justifier la dépense par un intérêt public avéré, faute de quoi la légitimité du projet n'est pas acquise et sa fragilité juridique est aggravée.

Le dossier présenté ne permet pas de faire un bilan coût avantage. Or celui-ci apparaît a priori très défavorable. La solution choisie pour le dévoiement de la RD a des impacts importants sur le milieu naturel qui constitue dans ce secteur un patrimoine d'une grande valeur écologique. Cette richesse patrimoniale a d'ailleurs été largement sous-estimée dans l'état initial.

Le périmètre du projet doit bien être complété pour inclure l'opération principale qui est le réaménagement du site de l'usine.

La comparaison objective des variantes ne plaide pas en faveur du tracé retenu

En imaginant résolu le problème évoqué au chapitre précédent, on ne peut que constater que la comparaison des variantes n'est pas correctement réalisée :

- Il faudrait examiner sérieusement les conséquences de l'absence de déviation de la RD (état zéro).
- Le développement du site industriel ne peut constituer un critère d'impact du projet du dévoiement. Ce n'est pas un patrimoine collectif, comme peuvent l'être la biodiversité et la richesse écologique des milieux détruits par le projet. Ce n'est pas un riverain qui serait impacté par le dévoiement. C'est une installation privée qui demande le dévoiement de la route départementale. Le projet de déviation n'est pas une cause d'impact sur l'activité industrielle, mais une conséquence de l'extension ou de la réorganisation de cette activité. Il suffisait donc d'identifier les projets de dévoiement permettant la réalisation de l'opération projetée par Lactalis. Par essence, tous les projets présentés la permettent, sinon ils n'auraient pas été examinés.
- L'état initial de l'environnement est incomplet, il minimise la richesse écologique du milieu naturel impacté par le projet (frayère, par exemple)
- L'appréciation des impacts des variantes, y compris dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, n'est pas réalisée de manière rigoureuse, ce qui fausse les résultats de l'analyse multicritères des différents scénarios.

Le projet retenu par le maître d'ouvrage impacte très fortement le patrimoine naturel :

La qualité de celui-ci, dans ce secteur, est soulignée par deux ZNIEFF de types 1 et 2, avec la présence d'espèces végétales patrimoniales, d'une frayère et par le classement en zone Natura 2000 de deux sites voisins.

Le projet implique la destruction d'une zone humide. Les zones humides, dont la moitié a été détruite en France dans les 20 dernières années, sont des biotopes dont la richesse et la productivité biologiques ont été largement soulignées par de très nombreuses publications scientifiques. Celle-ci est d'autant plus précieuse qu'elle est en liaison écologique avec le lit de la Loire, zone Natura 2000, dont l'importance patrimoniale de niveau international est notoire.

Le dossier démontre qu'il y a des solutions autres que celle choisie, qui ne détruisent pas la biodiversité remarquable et fragile de ces espaces.

Il convient donc impérativement d'appliquer la loi. Celle-ci demande d'éviter les impacts sur l'environnement, avant de penser à les réduire ou les compenser.

Il y a des solutions qui permettent d'éviter les impacts sur l'environnement. Il faut donc les mettre en œuvre et réduire ou compenser leurs propres impacts, que l'étude initiale montre comme bien moindres.

La variante retenue est une des deux variantes qui ont le plus fort impact sur l'environnement : le plus fort impact sur la zone humide et une des plus fortes concernant le pourcentage de tracé en zone inondable.

De ce point de vue, c'est la variante 2 qui aurait pu être retenue, au vu de la comparaison présentée dans le dossier. Car c'est elle qui a l'impact environnemental le plus faible, tout en garantissant le projet de réorganisation ou de développement de l'usine.

Le "mémoire en réponse" du maître d'ouvrage n'apporte sur ce point aucun élément factuel nouveau. Il se contente d'une requalification formelle des impacts, non fondée sur le plan technique.

Des remblais en zone inondable incompatibles avec le PPRI

Le projet de déviation se développe en partie en zone inondable de la Loire, zone rouge, notamment d'aléa fort et très fort.

Dans cette zone tous les remblais sont interdits, y compris les remblais routiers.

“La réalisation des travaux d'infrastructure présentant un caractère d'utilité publique, leurs équipements, leurs remblaiements strictement indispensables, y compris leur entretien, peuvent être admis à condition :

*- que leurs fonctions rendent impossible toute solution d'implantation en dehors des zones inondables.
- que le parti retenu, parmi les différentes solutions techniques envisageables, soit le meilleur compromis entre les intérêts hydrauliques, économiques et environnementaux.”*

Les deux conditions sont cumulatives et non alternatives.

L'étude d'impact montre bien qu'il existe d'autres solutions d'implantation en dehors de la zone inondable. Le règlement du PPRI interdit dans ce cas de choisir parmi les solutions qui impactent la zone inondable. Elles auraient dû être éliminées a priori.

Le projet de déviation retenu ne respecte pas le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Le PPRI est une servitude d'utilité publique, qui s'impose à tous. Il n'y a pas de dérogation possible.

Par voie de conséquence, le projet n'est pas conforme au PLU, qui se conforme aux règles du PPRI.

La compensation des impacts prévue par le projet est illusoire

L'agrandissement de la zone humide et du champ d'expansion des crues se fait en déblayant un talus végétalisé. Le dossier juge celui-ci peu intéressant sur le plan écologique car il est le siège d'une végétation exogène.

Mais le dossier n'évoque pas son rôle de zone tampon et son rôle épurateur qui protège la zone humide et la préserve des pollutions diffuses.

Cette zone tampon est remplacée, dans le projet, par le remblai de la route et, pour compensation de la destruction d'espaces naturels remarquables, par l'élargissement de la zone humide et inondable.

Les pollutions diffuses issues de la route ne seront plus épurées.

Le régime des eaux de ruissellement est localement bouleversé et la zone tampon est supprimée. Cela va fortement perturber le fonctionnement écologique de la zone humide.

Par ailleurs, le cloisonnement en 2 parties de la zone humide, reliées par un ouvrage d'art de dimension modeste est destructeur de la biodiversité du secteur. Le fractionnement des biotopes et des milieux naturels ordinaires est en effet une cause scientifiquement bien identifiée de la perte de biodiversité. C'est une des raisons qui ont conduit à préconiser l'aménagement, aux diverses échelles du territoire, de corridors écologiques afin de rétablir un certain dé-fractionnement des biotopes.

L'étude d'impact donne l'illusion de doubler la surface de zone humide. En réalité, elle crée une zone isolée dont la fonctionnalité est illusoire.

Le projet détruit un système qui fonctionne (au vu des observations faites par les naturalistes). Il en crée deux autres qui seront loin de compenser les fonctions écologiques détruites.

Par ailleurs, la continuité des corridors écologiques terrestres et aquatiques existants n'est pas assurée, sur le plan fonctionnel : barrage du remblai routier et faible ouverture de l'ouvrage d'art. Or la vallée de la Loire est un réservoir de biodiversité remarquable, de niveau international. Les zones humides qui la bordent doivent être préservées et les corridors écologiques qui la rejoignent doivent être aménagés et non réduits.

Une étude acoustique incomplète

L'usine pose actuellement de gros problèmes de nuisances phoniques à son environnement urbain. Ils ont été soulignés par une mise en demeure des services de l'Etat.

S'agissant d'un projet plus global, comme indiqué plus haut, puisque le projet présenté est réalisé pour la réorganisation de l'usine, il est nécessaire que l'étude acoustique soit réalisée sur la totalité du projet et pas uniquement sur le dévoiement de la route départementale.

Le fractionnement en plusieurs projets de ce qui n'est en fait qu'un projet global (usine + déviation de la RD) ne permet pas de traiter correctement cet impact.

La sécurité routière n'est pas assurée

Le carrefour de la déviation adoptée, avec la RD 751 est dangereux : il se situe dans un virage de la RD 751, dans une zone de faible visibilité.

Par ailleurs, la largeur de la voie projetée ne permet pas le croisement de deux poids lourds.

Conclusion : le projet doit être revu

Le projet présenté dans le nouveau dossier d'étude d'impact ne constitue qu'une partie d'un projet plus global (usine + déviation de la RD). Il constitue un fractionnement d'une opération qui doit être examinée dans son ensemble afin d'en estimer la balance globale coûts-avantages et les impacts généraux. Mauges Communauté ne peut pas s'intéresser qu'au seul dévoiement de la RD, dont il est maître d'ouvrage. Il doit examiner l'opération dans sa globalité pour en estimer l'utilité publique.

La solution choisie pour la déviation est l'une dont l'impact est le plus important :

- sur l'espace naturel remarquable du secteur, notamment une zone humide à préserver pour sa richesse biologique,
- et sur la zone inondable d'aléa fort et très fort, alors qu'il existe d'autres solutions sans impact sur le patrimoine naturel ou la zone inondable.

La solution choisie n'est pas conforme au PLU et au PPRI, servitude d'utilité publique.

Les compensations proposées sont très insuffisantes, ou non fonctionnelles.

Les caractéristiques techniques du projet retenu n'assurent pas une bonne sécurité routière.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Sauvegarde de l'Anjou vous renouvelle sa demande de bien vouloir abandonner ce projet et le faire reprendre de manière plus globale et en tenant compte de l'ensemble des difficultés soulevées ci-dessus.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le président



Yves Lepage