

**DIRECTION GENERALE ADJOINTE DEVELOPPEMENT**

Direction Modernisation des Routes

Service Grands Projets Routiers

## **Routes Départementales n° 763/117**

**Itinéraire Ancenis – Saint-Philbert-de-Grand-Lieu**

## **Routes Départementales n° 752/763**

**Itinéraire Ancenis – Beaupréau - Cholet**

# **BILAN DE LA CONCERTATION**

**RELATIVE AU PROJET DE RÉALISATION D'UNE LIAISON STRUCTURANTE  
CHOLET/ ANCENIS ET ANCENIS/ SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU**



<b>Projet</b>	Itinéraires Saint-Philbert-de-Grand-Lieu – Ancenis et Cholet - Ancenis		
<b>Étude</b>	1 <sup>er</sup> volet de la concertation		
<b>Nom du document</b>	Bilan de la concertation		
<b>Date de création</b>	20/01/2001	<b>Version</b>	A

## BILAN DE LA CONCERTATION

### RELATIVE AU PROJET DE RÉALISATION D'UNE LIAISON STRUCTURANTE CHOLET/ ANCENIS ET ANCENIS/ SAINT PHILBERT

#### SOMMAIRE

1	Contexte de la concertation publique .....	2
1.1	Rappel du déroulement de la concertation .....	2
1.2	La saisine de la CNDP .....	2
1.3	Avancement des sections.....	2
1.4	Carte des variantes en Maine et Loire .....	3
2	Les réunions publiques .....	4
3	Les expositions.....	4
4	Les permanences techniques .....	4
5	Le registre d'observations .....	5
6	Teneur des remarques et observations émises .....	6
6.1	Thèmes abordés .....	6
6.2	Éléments de réponse par thème.....	6
7	Avis des communes.....	10
8	Conclusion.....	10
9	Annexes .....	11

# 1 Contexte de la concertation publique

## 1.1 Rappel du déroulement de la concertation

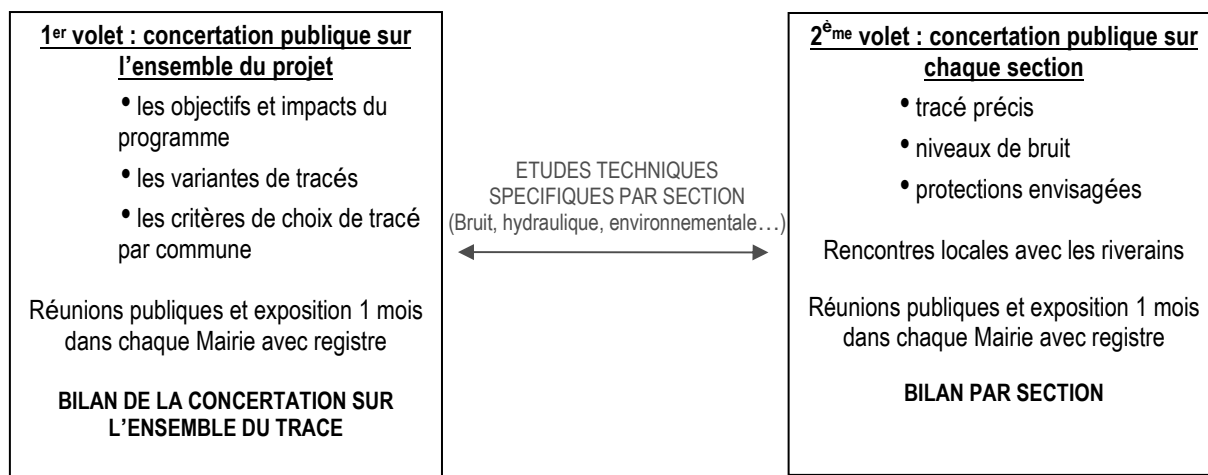
Dans un premier temps (2006-2007), la concertation a surtout eu lieu avec les conseils municipaux de chaque commune et l'association d'Information, de Concertation et de Défense (ICD) regroupant élus du territoire, associations, représentants agricoles, des riverains.

## 1.2 La saisine de la CNDP

Les Départements de Maine et Loire et de Loire Atlantique ont saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) par courrier daté du 1<sup>er</sup> octobre 2008.

La conclusion de la CNDP (délibération du 3 décembre 2008, décision 2008/28/LAML/1) est qu'il n'y a pas lieu de mettre en place un débat public mais recommande de réaliser une concertation publique sous l'égide d'une personnalité indépendante garante de son bon déroulement : M. Pierre-Gérard MERLETTE.

Sur son territoire, le conseil général de Maine et Loire propose les modalités de concertations suivantes : concertation en 2 volets avec réunions publiques, exposition d'un mois dans chaque mairie avec permanence technique d'une demi-journée et registre d'observations.



Ces modalités ont été validées par M. Merlette.

Le présent bilan rend compte du premier volet de la concertation publique.

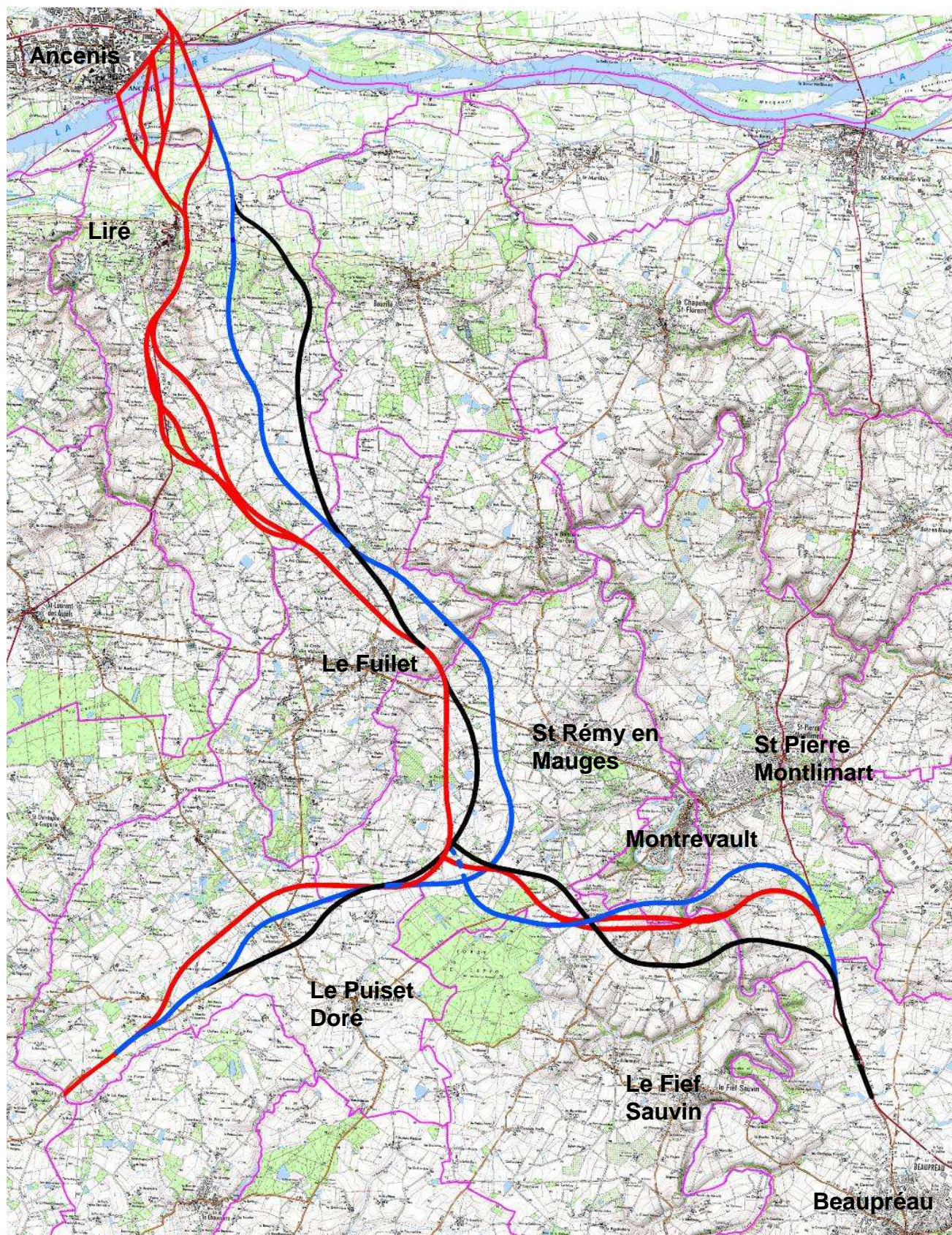
## 1.3 Avancement des sections

Il est à noter que le tracé en Maine et Loire fait l'objet de cette concertation en dehors de la section Cholet – Beaupréau déjà réalisée à 2x2 voies.

En Loire Atlantique, le tronçon Clisson – Maine et Loire est en cours de concertation. Sur les autres tronçons, le tracé est déjà défini (partiellement réalisé, déclaré d'utilité publique ou juste choisi).



## 1.4 Carte des variantes en Maine et Loire





## 2 Les réunions publiques

5 réunions publiques ont été organisées pour informer la population des 9 communes traversées.

Pour prévenir le plus large public de la tenue de ces réunions, une page y a été consacrée dans le magazine du Département de Maine et Loire (n° de novembre 2009), un article est paru dans la presse locale (Courrier de l'Ouest du 18/11/09). Ces articles ont en général été relayés dans les bulletins communaux.

Réunion	Lieu	Date	Nombre de participants
Saint-Rémy-en-Mauges	Salle du Souchay	20/11/09 à 18h	120
Le Fuilet	Salle des associations	20/11/09 à 20h30	80
Le Puiset-Doré	Salle communale	04/12/09 à 18h	80
Montrevault, Saint-Pierre-Montlimart, Le Fief-Sauvin, Beaupréau	Salle Bayard à Montrevault	04/12/09 à 20h30	100
Liré, Ancenis	Salle Polyvalente à Liré	14/12/09 à 18h	200

L'ambiance des réunions publiques était particulièrement studieuse, le public qui était en attente d'information est resté attentif et intéressé lors des présentations.

Toutes les questions ont reçu réponse soit par l'animateur soit par le directeur général adjoint développement ou le vice président du conseil général chargé des infrastructures.

## 3 Les expositions

Une exposition de 6 à 7 panneaux a été réalisée dans chacune des mairies concernées. Ces expositions prévues pour durer un mois ont été installées le mardi 15 décembre 2009 et démontées le mardi 19 janvier 2010. Ces dates sont les mêmes pour toutes les mairies.

## 4 Les permanences techniques

Une permanence technique d'une demi-journée a été réalisée par un technicien du conseil général dans chacune des mairies concernées par le tracé.

A noter que les permanences techniques concernant la traversée de la Loire, soit à Liré et Ancenis, ont été assurées conjointement par un technicien du conseil général de Maine et Loire et par un technicien du conseil général de Loire Atlantique.

Les dates des permanences ont été données en réunions publiques et ont été relayés dans les articles parus suite à ces réunions dans Ouest France et Courrier de l'Ouest et dans les bulletins communaux.

Lieu de la permanence	Date de la permanence	Nombre de visiteur
Le Fuilet	07/01/2010 de 9h à 12h	9
Saint-Rémy-en-Mauges	07/01/2010 de 14h à 17h	11
Le Fief-Sauvin	08/01/2010 de 9h à 12h	5
Le Puiset-Doré	08/01/2010 de 14h à 17h	5
Liré	11/01/2010 de 14h à 17h	14
Ancenis	11/01/2010 de 16h à 19h	3
Montrevault	12/01/2010 de 9h à 12h	0
Saint-Pierre-Montlimart	12/01/2010 de 14h à 17h	9
Beaupréau	13/01/2010 de 9h à 12h	2
Total		58

La fréquentation de ces permanences est très variable d'une commune à l'autre (de 0 à une quinzaine de visites). Il est à noter la très faible fréquentation à Montrevault (0 visite lors de la permanence, 1 remarque sur le registre) et à Ancenis (3 visites lors de la permanence, 0 remarque sur le registre).

Au total, 58 personnes sont venues rencontrer le technicien du conseil général dont 34 étaient directement concernées par le projet.

Les questions posées concernaient essentiellement le planning des travaux, le cadre de vie des riverains, la position des échangeurs, le parcellaire agricole et des demande de précision sur le tracé pressenti. Ces questions ont en grande majorité été reprises dans le registre d'observations.

## 5 Le registre d'observations

Les registres d'observations sont restés à la disposition du public pendant la durée de l'exposition soit du 15 décembre 2009 au 18 janvier 2010.

Le nombre de remarques inscrites varie fortement d'une commune à l'autre de 0 à Ancenis à 18 à Liré.

Ancenis	0
Liré	18
Le Fuilet	12
Saint-Rémy-en-Mauges	8
Saint-Pierre-Montlimart	5
Montrevault	1
Le Puiset-Doré	1
Le Fief-Sauvin	3
Beaupréau	4
<b>TOTAL</b>	<b>52</b>

Sur les 52 remarques inscrites au registre, 40 étaient émises par des personnes directement concernées par le projet.

Il est à noter le très faible nombre de remarques inscrites sur les registres des communes d'Ancenis (0), de Montrevault (1) et du Puiset-Doré (1).

## 6 Teneur des remarques et observations émises

### 6.1 Thèmes abordés

<b>Total de remarques</b>	<b>52</b>
Remise en cause du projet	3
Position contre la variante rouge	4
Position favorable à la variante rouge	8
Cadre de vie, bruit	26
Agriculture	14
Accès, échanges, desserte piétons / cycles	11
Environnement, remblaiement, hydraulique	10
situation de la voie	8
Concertation	4
Calendrier	3
Demandes spécifiques	6

### 6.2 Éléments de réponse par thème

#### 6.2.1 Les remises en cause du projet

*3 remarques remettent en cause le projet et ses objectifs notamment sur les bienfaits économiques d'une telle infrastructure, la surface ponctionnée sur les terres agricoles, le coût de l'ouvrage dans le contexte de crise économique, l'augmentation du coût du foncier.*

Par son expérience, le conseil général constate que les zones d'activités qui se développent sont situées à proximité des infrastructures routières de type 2x2 voies.

L'impact sur les terres agricoles est important pour ce type de projet, c'est pourquoi le conseil général, en collaboration avec la SAFER, accumule dès à présent des réserves foncières pour permettre le moment venu une réorganisation des exploitations et ne pas empêcher l'installation de nouveaux agriculteurs.

La rentabilité économique du projet a été étudiée et est plutôt bonne, ce type de projet est avant tout un investissement pour le secteur traversé.

Le faible nombre de ce type de remarque, par ailleurs exprimé une seule fois en 5 réunions publiques, montre que le projet est bien accepté voir attendu, 8 remarques allant dans un sens favorable au projet.

#### 6.2.2 Les différentes variantes

*Certains commentaires se positionnent contre la variante rouge (1) ou pour une autre variante (3).*

Ces remarques, peu nombreuses, sont émises par des riverains du tracé pressenti qui préfèrent naturellement une autre variante notamment par crainte de bruit. Ces préoccupations seront à prendre en compte dans les études à venir, les protections des

riverains de la voie nouvelle devront notamment être étudiées précisément pour diminuer l'impact de la route sur le cadre de vie.

*8 remarques sont de nature à conforter le choix de la variante rouge.*

Il est à noter que 5 observations sont favorables à la variante pressentie (rouge) et que 3 observations se positionnent contre des variantes qui ne sont pas pressenties ce qui est également favorable à la variante rouge.

### 6.2.3 Le cadre de vie : le bruit

*Malgré la première étude de bruit réalisée, les nuisances sonores restent la principale préoccupation des riverains (26 remarques sur 52). Les questions portent sur le niveau de bruit ainsi que le type de protection qui sera mis en place. Les demandes portent sur la réalisation de merlons ou d'une route en déblai.*

Pour rappel, la réglementation en vigueur oblige le maître d'ouvrage à mettre en place des mesures de protection lorsque le niveau sonore en façade d'une habitation située le long d'une nouvelle route est supérieur à 60 décibels ou lorsque la modification d'une route existante entraîne une hausse significative du bruit (+2db).

Pour estimer le niveau de bruit en façade d'une habitation une étude acoustique précise avec mesures in situ sera effectuée lorsque le tracé sera définitivement calé, en complément de l'étude sommaire réalisée. Cette étude comprendra les échanges.

L'opportunité de concevoir la route en déblai est étudiée en fonction des contraintes techniques et topographique, de la proximité de zones habitées et d'un relatif équilibre entre les volumes de matériaux extraits et ceux à mettre en œuvre.

Outre les protections réglementaires nécessaires, la mise en place de merlons complémentaires pourra être étudiée en fonction de la faisabilité technique, du coût et de l'impact supplémentaire sur le parcellaire agricole.

*A Beaupréau, les remarques portent majoritairement sur le bruit actuellement perçu dans les nouveaux lotissements construits le long de la RD752.*

Pour rappel, si les lotissements ont été construits postérieurement à la RD, des mesures de protection ont été réalisées dans le cadre du lotissement. La nécessité éventuelle de compléments de protection est à étudier avec le lotisseur.

### 6.2.4 Agriculture

*Certains exploitants et propriétaires se posent des questions sur le devenir des exploitations (terrains coupés en 2, viabilité des terres restantes), sur le réaménagement foncier, sur le fonctionnement des réserves foncières avec la SAFER.*

L'impact sur les terres agricoles est important pour ce type de projet, c'est pourquoi le conseil général, en collaboration avec la SAFER, accumule dès à présent des réserves foncières pour permettre le moment venu une réorganisation des exploitations et ne pas empêcher l'installation de nouveaux agriculteurs. La convention signée avec la SAFER porte sur l'acquisition de 200ha de terrain (soit la surface de l'emprise routière).

Dans le cas où des points d'eau ou puits seraient impactés par le projet, le conseil général prévoira de les recréer (ou pour ce faire indemniser les propriétaires).



Le cas des terrains coupés en deux sera étudié et la mise en place d'échanges soit amiable soit dans le cadre d'aménagement foncier (code rural) sera à envisager.

*2 remarques regrettent que le tracé ne passe pas d'avantage dans la forêt de Leppo de manière à moins impacter l'espace agricole d'une part, le cadre de vie d'autre part.*

Le tracé proposé est un compromis entre les impacts sur l'environnement, sur l'agriculture et sur l'habitat. Un passage dans la forêt de Leppo nécessiterait des mesures compensatoires de replantation de massif boisé qui impacterait fortement les surfaces agricoles. Par ailleurs, la solution proposée maintient les hameaux les plus proches à des niveaux de bruit très inférieurs au seuil réglementaire. Un passage dans la forêt qui impacterait plus l'environnement ne serait pas justifiable.

### 6.2.5 Rétablissement des accès, échangeurs, desserte piétons/cycles

*Les questions concernent notamment la manière dont les communications avec le bourg ou les routes principales sont rétablies, la position des échangeurs et la prise en compte des circulations piétons et cycles (chemins de randonnée et VTT, itinéraire piétons/cycles Liré-Ancenis)*

L'étude des rétablissements de voies et d'accès reste à faire et devra permettre de clarifier précisément ce point. Même chose pour les chemins de randonnée et VTT.

Le projet peut mener à certains remaniements de voies mais pas à la suppression des accès.

En l'état actuel des études les points d'échange seront situés :

- Ancenis – RD723
- Le fourneau – RD763
- Liré – RD751
- 2 Demi échangeurs à Liré – RD763
- Le Fuilet – Accès à la ZA des Alliés – RD67
- St Rémy (route du Fuilet) – RD17
- Montrevault – RD146
- St-Pierre-Montlimart – RD752
- Le Puiset-Doré – RD80

En ce qui concerne l'itinéraire piétons/cycles entre Liré et Ancenis, il apparaît nécessaire d'intégrer ce cheminement dans le projet quelque soit la variante retenue en traversée de la Loire.

### 6.2.6 Environnement

*Sur la traversée de la Loire, les observations portent sur la quantité importante de remblais dans la zone inondable.*

Les études réalisées montrent des quantités importantes de remblais à mettre en œuvre dans le lit majeur de la Loire. Conformément à la réglementation, le département cherchera d'une part à minimiser les volumes, d'autre part à proposer des compensations qui ne remettent pas en cause la richesse écologique du secteur. A noter que l'étude hydraulique réalisée montre que moyennant des ouvrages correctement dimensionnés, les variantes n'ont pas d'impact sur les niveaux de crues.

*Sur le reste du tracé, les observations portent sur l'atteinte au paysage et sur les risques de pollution de l'eau. Une remarque porte sur l'opportunité de réaliser un bilan carbone sur les différents tracés.*

Une étude paysagère sera réalisée pour intégrer au mieux la nouvelle route dans son environnement.

L'étude portant sur la maîtrise de la pollution de l'eau est une étude réglementaire obligatoire et sera réalisée dans le cadre de la Loi sur l'eau.

Concernant le bilan carbone, il n'existe pas aujourd'hui d'obligation réglementaire à réaliser ce type d'étude. Les modalités techniques d'une telle étude ne sont pas établies au niveau national. Le département poursuit ce projet dans une volonté de développement durable alliant le respect de l'environnement, le développement économique et le maintien de l'équilibre social. Il n'est pas prévu d'établir un bilan carbone.

### 6.2.7 Position de la route

*Certaines personnes demandent à ce que le tracé soit situé suffisamment loin de leur habitation, de leur clôture.*

Le calage précis du projet n'est pas encore réalisé, ces demandes seront étudiées en fonction des possibilités techniques, de la proximité d'autres riverains, etc.

*Les habitants des habitations "la maison cassée" se posent la question de la pérennité de leurs habitations situées à proximité immédiate de la culée sud de l'ouvrage de franchissement de la Loire dans le cas où la variante 2ter serait retenue.*

Le choix de la variante sur la traversée de la Loire n'est pas encore fait mais la variante 2ter semble être l'une des variantes possible au vu des études réalisées. Dans le cas où cette variante serait retenue, une étude plus fine permettra de voir où se situe l'ouvrage et s'il est possible de le décaler. L'acquisition de ces habitations n'est pas à exclure si le cadre de vie venait à être trop détérioré.

### 6.2.8 Concertation

*2 commentaires mettent en avant une information insuffisante pour la réunion publique au Fület. Le même genre de réaction a eu lieu au Fief-Sauvin.*

Pour informer de la date, de l'heure et du lieu des réunions publiques, le conseil général de Maine et Loire a fait paraître un article dans la presse locale et une page y a été consacrée dans le magazine du département distribué dans tous les foyers. Les dates des expositions et des permanences ont été mentionnées en réunion publique et ont été relayées dans les articles qui ont fait suite à ces réunion (courrier de l'Ouest, Ouest France, Gazette d'Ancenis). L'ensemble de ces informations ont en général été relayées par les communes dans leur lettre communale.

L'objectif de cette première phase de concertation était aussi d'informer les personnes qui ignoraient tout de ce projet, jusqu'à son existence et de permettre leur expression. La présence même de ces remarques montre que l'information a bien circulé.

### 6.2.9 Calendrier

*La grande majorité des personnes rencontrées lors des permanences se demande à quelle date la route sera mise en service et par quel tronçon commenceront les travaux.*

Le calendrier sur le phasage et la réalisation des travaux n'est pas encore fixé. Sur les 160M€ nécessaires à la réalisation de l'opération, 67M€ sont prévus au plan routier départemental 2006-2020. Sur le tracé pressenti, il est possible de réaliser certaines

sections indépendamment du reste du tracé : traversée de la Loire entre Liré et Ancenis, déviation du Fuiet entre le RD67 et la RD17, ...

Le phasage des travaux sera étudié par la commission des routes en 2010.

## 7 Avis des communes

*3 communes ont fait part de leurs remarques : Liré, Le Fief-Sauvin et Montrevault.*

*La commune de Liré ne remet pas en cause la variante pressentie sous réserve de porter une attention particulière aux impacts sur les riverains et aux échanges et accès. Elle rappelle l'impact important de l'infrastructure sur le territoire communal et demande que soit prises en compte les circulations douces en traversée de la Loire.*

*La commune du Fief-Sauvin exprime le besoin de cet axe nécessaire au développement des Mauges et se positionne en faveur de la sous-variante pressentie. Elle insiste sur l'urgence de désenclaver le Fief-Sauvin par la voie communale du Vigneau.*

*La commune de Montrevault ne remet pas en cause les objectifs du projet et sa nécessité mais demande un décalage du tracé pressenti vers le Sud au plus proche de la limite communale et du carrefour Montrevault-Le Fief Sauvin-Gesté qui se trouve sur la commune du Fief Sauvin, pour des raisons d'insertion et de possibilités d'extension de la commune.*

La limite communale entre Montrevault et la Fief Sauvin est matérialisée dans ce secteur par une vallée dont le fond présente des intérêts environnementaux. Le tracé doit donc s'inscrire à flanc de coteaux, les impacts agricoles conduisant à choisir le coteau nord côté Montrevault. L'insertion tant paysagère que sonore de ces 2 passages est équivalente voire meilleure pour le tracé pressenti.

Par ailleurs, l'absence de remarque des habitants de Montrevault lors de l'exposition montre que ce tracé paraît acceptable à la population, son implantation permettant le développement futur de Montrevault dans le secteur de la Bretèche.

## 8 Conclusion

Au regard des réunions publiques et de l'examen des remarques, il est tiré les conclusions suivantes :

- Le programme d'axes routiers St Philbert de Grand Lieu – Ancenis et Cholet – Ancenis, ainsi que ses objectifs, est globalement accepté et validé.
- La variante rouge, ainsi que les sous-variantes locales proposées à la concertation, est retenue
- Une attention particulière sera portée lors des études par section au cadre de vie notamment du point de vue du bruit et des protections complémentaires du type merlons de terre pourront être réalisées en fonction des contraintes pour améliorer l'insertion du tracé.
- Le tracé en traversée de la Loire devra intégrer la problématique des déplacements doux.
- La réduction de l'impact agricole sera recherchée par l'acquisition de réserves foncières et par l'organisation d'échanges amiable ou par voie d'aménagements fonciers



- Les rétablissements des circulations locales et accès aux parcelles feront l'objet d'une concertation avec les communes et l'association ICD.
- L'ensemble des précisions apportées suite aux remarques sur chaque section sera présenté dans un deuxième volet de concertation ainsi que le phasage prévisionnel de réalisation.

## **9 Annexes**

- Annexe 1 : copie des registres d'observation
- Annexe 2 : revue de presse