

RD752

Créneau à 2 x 2 voies

entre Saint-Pierre-Montlimart
et Beaupreau communes
de Montrevault-sur-Èvre et
Beaupreau-en-Mauges

**Dossier d'enquête
complémentaire**



RD752

Créneau à 2 x 2 voies

entre Saint-Pierre-Montlimart
et Beaupreau communes
de Montrevault-sur-Èvre et
Beaupreau-en-Mauges

Sommaire

Préambule	6
I _ Objet de l'enquête et composition du dossier	7
II _ Notice explicative	8
1 Le contexte	8
2 Le projet initial	11
a – DESCRIPTION DU PROJET	11
b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME	11
c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	11
d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES	13
III _ Analyse des impacts liés aux modifications	19
1 Justification du projet	19
2 Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement	21
a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)	21
b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)	24
c – PAYSAGE	30
d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)	30
IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial	41
1 Sécurité et déplacements	41
a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS	41
b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC	41
c – LES LIAISONS DOUCES	41
2 Impacts environnementaux	42
a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)	42
b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)	42
c – PAYSAGE	43
3 Impact sur le foncier et surfaces agricoles	43
4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme	46
5 Aspects technico-financier	48
Synthèse	50
Conclusion	52

Maître d'ouvrage du projet

MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage du projet est le Département de Maine et Loire:

Département du Maine et Loire
DGA Territoires
Hôtel du Département
48B, boulevard Foch
49100 Angers
Tél : 02 41 81 49 49
SIRET : 224 900 019 00015

MAÎTRE D'ŒUVRE

La maîtrise d'œuvre est constituée par les équipes de :

Département du Maine-et-Loire
Direction des Routes Départementales
Hôtel du Département
48B Boulevard Foch
49100 Angers



Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

Le présent dossier d'enquête complémentaire porte sur l'aménagement d'un créneau de dépassement à 2x2 voies entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart.

Le projet initial qui prévoyait la réalisation d'un créneau à 2 x 2 voies de 3.2 km sur la section entre Beaupréau et Saint-Pierre Montlimart, a été soumis à enquête publique du 21 octobre 2019 au 22 novembre 2019. A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a rendu son rapport et conclusions, et a émis un avis défavorable à l'utilité publique du projet, et un avis favorable avec réserve à l'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Aussi, afin de tenir compte des observations du public et des conclusions du commissaire-enquêteur, le Conseil départemental a fait le choix de modifier son projet initial. Les modifications ayant pour effet de modifier l'économie générale du projet, le Département a décidé de solliciter auprès du Préfet l'ouverture d'une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients des modifications apportées en application des dispositions de l'article L123-14 II du Code de l'environnement.

Le présent dossier présente les modifications apportées au projet initial, et aborde uniquement les thématiques de l'étude d'impact pour lesquelles ces modifications ont des incidences.

I • Objet de l'enquête et composition du dossier

Le présent chapitre a pour objet de rappeler les modalités de l'enquête publique complémentaire dans le cadre du projet d'aménagement de la RD752 – Créneau de dépassement à 2x2 voies entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart dans le département de Maine-et-Loire (49).

L'enquête publique complémentaire est prévue en application de l'article L123-14 du Code de l'Environnement, celle-ci porte sur les avantages et inconvénients résultant des modifications envisagées par rapport au projet initialement porté à enquête.

Le présent dossier d'enquête complémentaire n'a donc pas vocation à remplacer ou reprendre dans son intégralité le dossier de demande d'autorisation initial ; mais à le compléter au vu des nouveaux éléments d'appréciation résultant des changements apportés au projet.

Ainsi, le contenu du dossier d'enquête complémentaire doit répondre aux prescriptions suivantes, telle, que définies par l'article R123-23 du Code de l'Environnement :

Lorsqu'une enquête publique complémentaire est organisée conformément au II de l'article L.123-14 (...), le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments et comprend notamment :

1° Une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;

2° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (...)

L'enquête complémentaire, d'une durée de quinze jours, est ouverte dans les conditions fixées aux articles R123-9 à R123-12 du code de l'Environnement, et elle sera clôturée dans les conditions prévues à l'article R123-18 du même code.

Le présent dossier d'enquête complémentaire est accompagné du dossier d'étude d'impact initial ayant été présenté à l'enquête publique du 21 octobre 2019 au 22 novembre 2019.

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

1 | Le contexte

2 | Le projet initial

- a – DESCRIPTION DU PROJET
- b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
- c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
- d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

1 | Justification du projet

- a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
- b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
- c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES

2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement

- a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
- b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
- c – PAYSAGE
- d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

1 | Sécurité et déplacements

- a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
- b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
- c – LES LIAISONS DOUCES

2 | Impacts environnementaux

- a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
- b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
- c – PAYSAGE

3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles

4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme

5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

II • Notice explicative

1 | Le contexte

Les Mauges constituent le 2^{ème} bassin économique du Maine-et-Loire. Ce territoire est bordé au nord par l'autoroute A11 Nantes-Paris, à l'est par l'autoroute A87 Angers-La Roche-sur-Yon, et est traversé dans sa partie sud par la RN249 Nantes-Cholet-Poitiers.

Le développement économique de la partie centrale des Mauges où l'on trouve de grandes entreprises (Eram, Lacroix...) nécessite à la fois de disposer d'un axe routier constituant une dorsale entre Cholet / Bressuire (120 000 hab.) et le secteur d'Ancenis / A11 (60 000 hab.), et d'une liaison de qualité entre le cœur des Mauges (Beaupreau-en-Mauges / Montrevault sur Evre) et la métropole Nantaise.

Il est à remarquer que ce territoire ne bénéficie pas d'alternative ferroviaire et que son développement est conditionné aux transports routiers et la qualité des liaisons vers les autoroutes.

Cette nécessité d'offrir des liaisons de qualité se justifie également du fait de l'organisation multipolaire des Mauges (Orée d'Anjou, Montrevault-sur-Evre, Beaupreau-en-Mauges, Mauges-sur-Loire, Sèvremoine, Chemillé-en-Anjou), et du fait de la densité des échanges entre pôles. Ce développement multipolaire 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

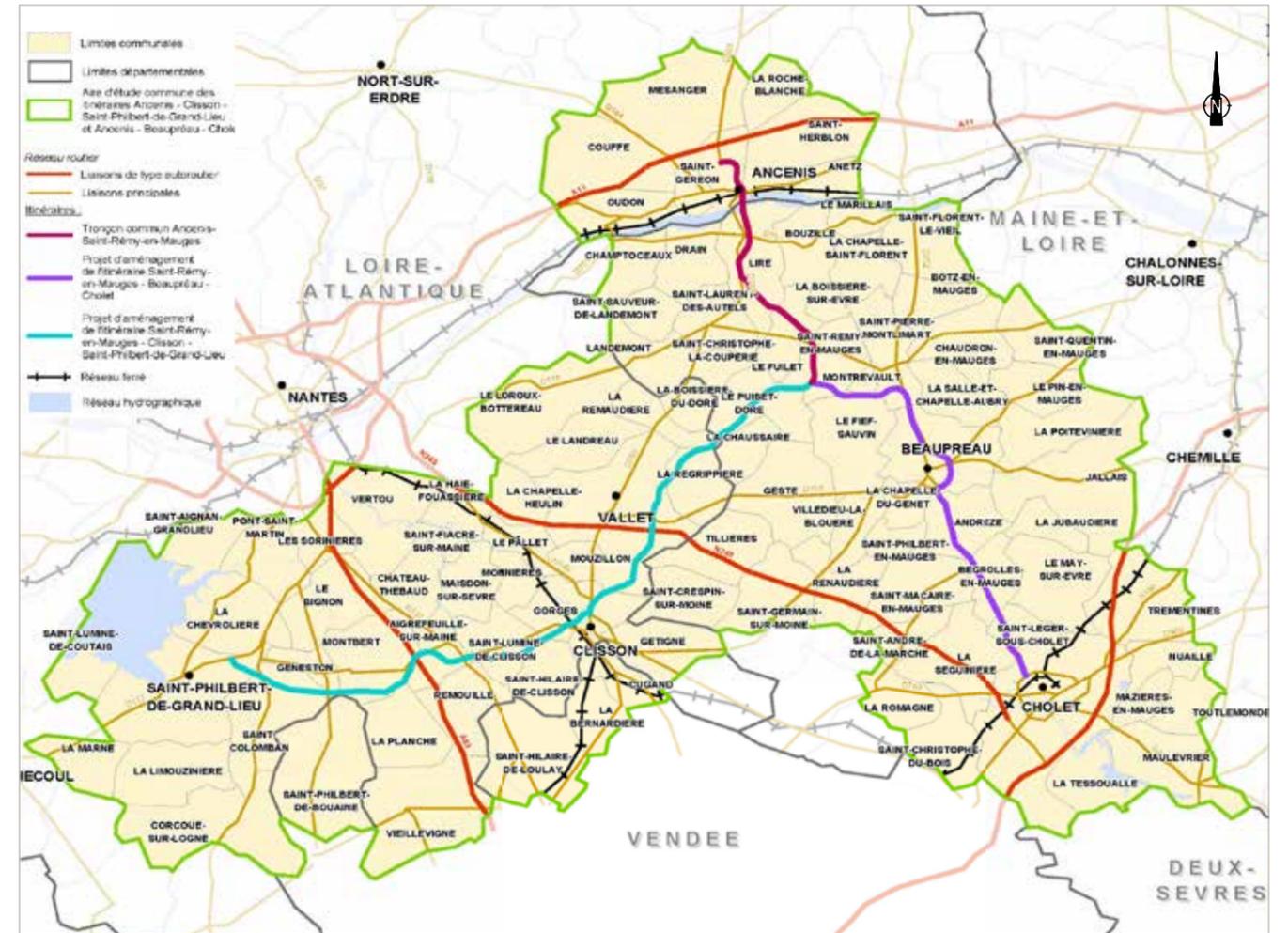
Poursuite de la liaison structurante Cholet – Ancenis actuellement aménagée à 2x2 voies entre Cholet et Beaupreau jusqu'à Beaupreau – dorsale du territoire des Mauges

→ 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.



RD752 – Situation générale

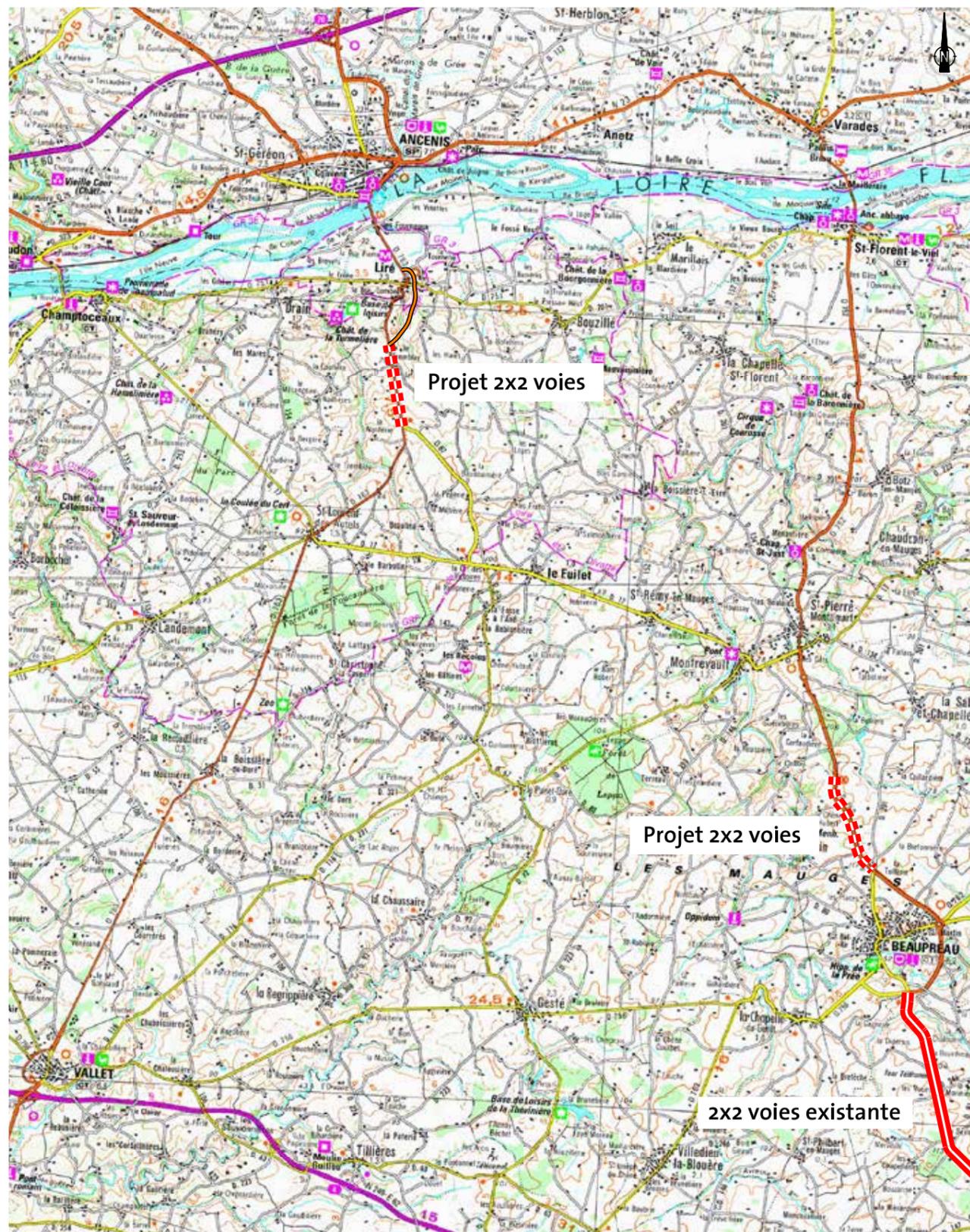


À l'échelle de l'itinéraire (Cholet-Ancenis), les possibilités de dépassement sont peu nombreuses entre Beaupreau et Ancenis. La présence de véhicules lents et de poids lourds sur cet itinéraire, nécessite la sécurisation des possibilités sur des zones de dépassements aménagées.

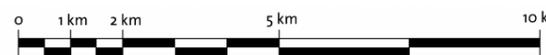
Aussi, la réflexion globale portée, par le Département, sur l'ensemble du territoire des Mauges, a conduit le conseil départemental à prioriser l'aménagement de deux créneaux de dépassement à chaque extrémité de la continuité de la liaison Cholet – Beaupreau – Ancenis, dans les secteurs où les tracés futurs empruntent le tracé de la route existante et qui correspondent d'ailleurs aux sections où le trafic est le plus important :

→ RD752 Beaupreau – Saint-Pierre-Montlimart au sud côté Beaupreau

→ RD763 Liré – Les Couronnières au nord côté Ancenis / Liré



RD752 – Situation générale



Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

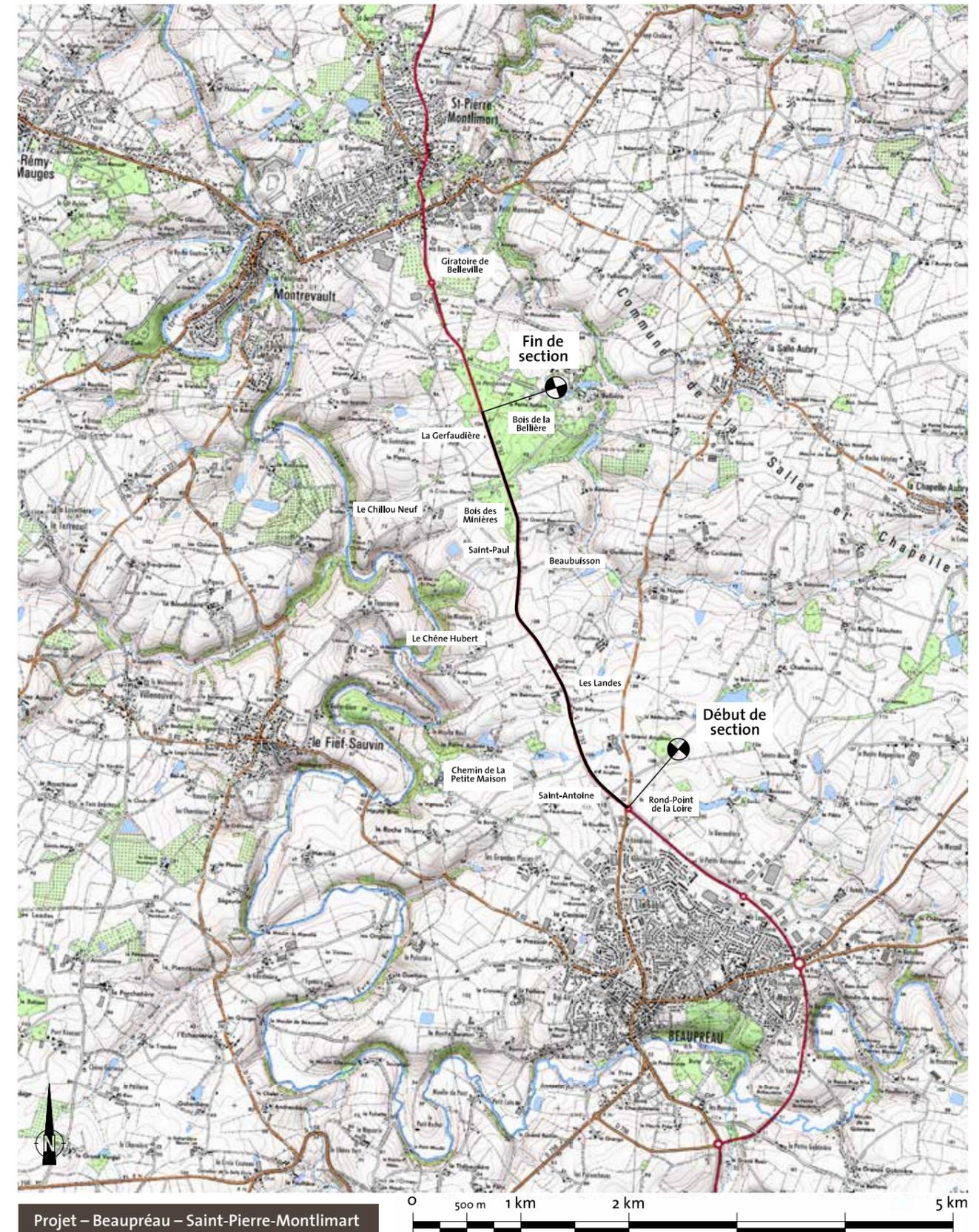
Dans ces conditions, le Conseil départemental a fait le choix de privilégier, dans le cadre du plan Anjou 2021, la réalisation d'un créneau de dépassement à 2x2 voies entre Beaupreau et Saint-Pierre-Montlimart.

Le trafic sur l'axe entre Beaupreau et Saint-Pierre-Montlimart est supérieur à 8 000 véhicules par jour dont 10% de poids-lourds.

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 projet répond à plusieurs objectifs :

- ★ **Fiabiliser et améliorer** les conditions de circulation et de dépassement à l'échelle de l'itinéraire ;
- ★ **Sécuriser la liaison** (en supprimant les accès directs, les carrefours et les véhicules lents sur la voie principale) ;
- ★ **Sécuriser les accès**, la desserte locale, la circulation des véhicules lents et des vélos avec la création d'une voie parallèle indépendante de la voie principale ;
- ★ **Faciliter** les circulations agricoles aujourd'hui nombreuses sur la RD 752.



2 | Projet initial

a – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet initial a fait l'objet d'une description détaillée dans le dossier initial soumis à enquête publique. On n'en rappellera ici que les principales composantes.

Le projet initial soumis à enquête publique comprenait les éléments suivants :

→ **Le doublement de la chaussée existante** (passage de 2 voies à 2x2 voies),

→ **La création d'un giratoire** au nord du tronçon réaménagé de la RD 752,

→ **La création de routes communales parallèles** pour la desserte locale et agricole :

— **À L'OUEST** sur tout le linéaire, venant se raccorder au rond-point de l'entrée nord de Beaupréau et sur le futur giratoire. La partie Sud de cette route (entre le giratoire et la route communale « la petite maison ») sera déclassée en RD 80,

— **À L'EST** avec :

- une voie reliant le futur giratoire et le lieu-dit « Beaubuisson » ;
 - une voie reliant le giratoire de l'entrée nord de Beaupréau jusqu'au lieu-dit « Grand Bellevue ».
- Environ 640 ml de ces voies reprennent une partie de la chaussée actuelle de la RD 752.

→ **La reprise partielle de la route communale** « la petite maison ».

b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME

Dans sa version initiale, le projet nécessitait pour sa réalisation, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sur le secteur du Bois des Minières.

En effet, le linéaire du projet initial concernait les zones du PLU de Montrevault-sur-Evre :

→ **Agricole (A)**

→ **Naturelle (Nf)** correspondant aux ensembles boisés

D'après le règlement relatif au zonage du PLU de Montrevault-sur-Evre, en zone Naturelle indice « f » (spécifique à la forêt) « sont autorisés uniquement les aménagements et installations nécessaires à l'activité sylvicole de type plate-forme de stockage, hangar à matériel... ».

Dans ces conditions, le projet nécessitait la mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre en vue de retirer du zonage Nf les parties des massifs boisés recoupées par le projet (infrastructure et ses dépendances dont 1 bassin d'assainissement routier). La mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre induisant une réduction de la zone Nf de l'ordre de 49 700 m² au bénéfice de la zone N où « sont autorisées sans conditions particulières [...] les réseaux routiers (voiries...), transports en commun et stationnements, publics ou collectifs, continuités douces (pédestre, équestre, cyclable), d'intérêt général. »

Par ailleurs, une partie des massifs forestiers situés en zone A sur la commune de Saint-Pierre-Montlimart, concernée par l'emprise du projet initial, était classée en Espace Boisée Classée (EBC).

Par conséquent, le projet nécessitait la mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre en vue de déclasser du statut EBC, les parties des massifs boisés recoupées par le projet, et pour lesquelles une autorisation de défrichement était sollicitée en plus de celle au titre de la loi sur l'eau, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

C – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Dans son rapport et conclusions rendus à l'issue de l'enquête publique, le Commissaire-enquêteur a rendu un avis défavorable à l'utilité publique du projet, et un avis favorable avec réserve quant à l'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

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 Beaupréau/Saint-Pierre-Montlimart, et au regard du nombre peu élevé d'accidents corporels sur cet itinéraire.

Le commissaire-enquêteur a également remis en cause le bilan coûts-avantages de l'opération sur le volet environnemental. Malgré, la volonté du Département d'éviter le bois de la Bélière, le commissaire-enquêteur a rappelé que le projet initial avait notamment pour effet de supprimer un espace boisé d'une superficie de 3,2 ha, avec les conséquences sur la biodiversité qui s'ensuivent, pour un gain relativement faible.

Toutefois, le commissaire-enquêteur a relevé que le projet initial avait pour bénéfice de résoudre la difficulté de la circulation des véhicules lents et des passages agricoles sur l'itinéraire du fait de la réalisation de voies latérales. Le commissaire-enquêteur relève également que la réalisation d'un créneau de 2x2 voies faciliterait en toute sécurité le dépassement des poids-lourds.

Quant aux **réserves assorties à l'avis favorable** à l'autorisation environnementale et celui de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le commissaire enquêteur sollicitait de réduire le défrichement par :

→ La suppression au niveau du bois de la Bellière des bandes d'arrêt et la séparation de la voie parallèle par une simple haie,

→ Le décalage du tracé de la voie parallèle à l'arrière du bois.

Afin de prendre en compte les remarques du commissaire-enquêteur et du public, le Conseil départemental a décidé d'apporter des modifications substantielles à son projet initial.

Préambule

I – Objet de l'enquête et composition du dossier

II – Notice explicative

1 | Le contexte

2 | Le projet initial

a – DESCRIPTION DU PROJET

b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME

c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III – Analyse des impacts liés aux modifications

1 | Justification du projet

a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES

b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES

c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES

2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement

a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)

b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)

c – PAYSAGE

d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV – Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

1 | Sécurité et déplacements

a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS

b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC

c – LES LIAISONS DOUCES

2 | Impacts environnementaux

a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)

b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)

c – PAYSAGE

3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles

4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme

5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

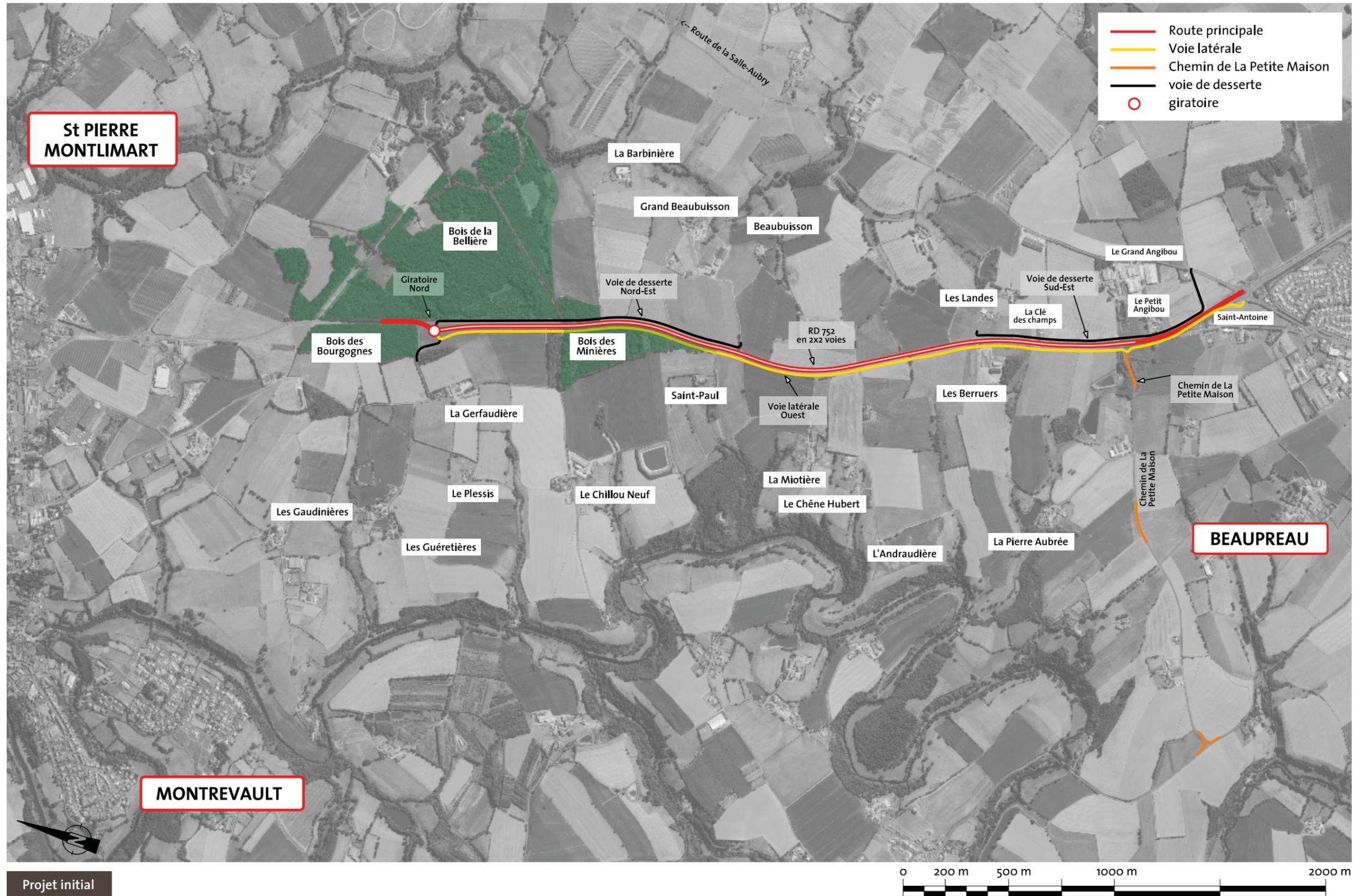
- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

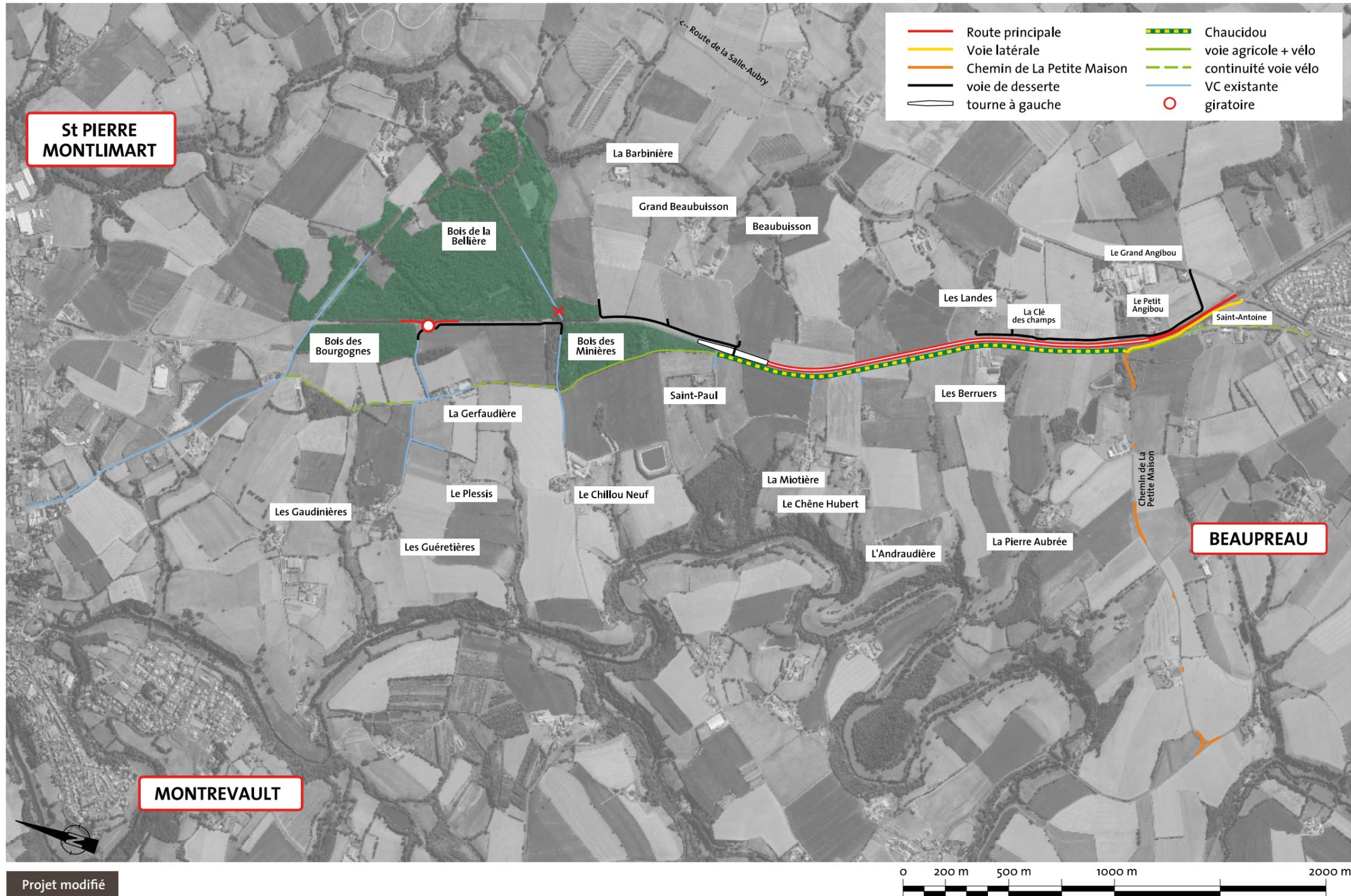
- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES



Projet modifié

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



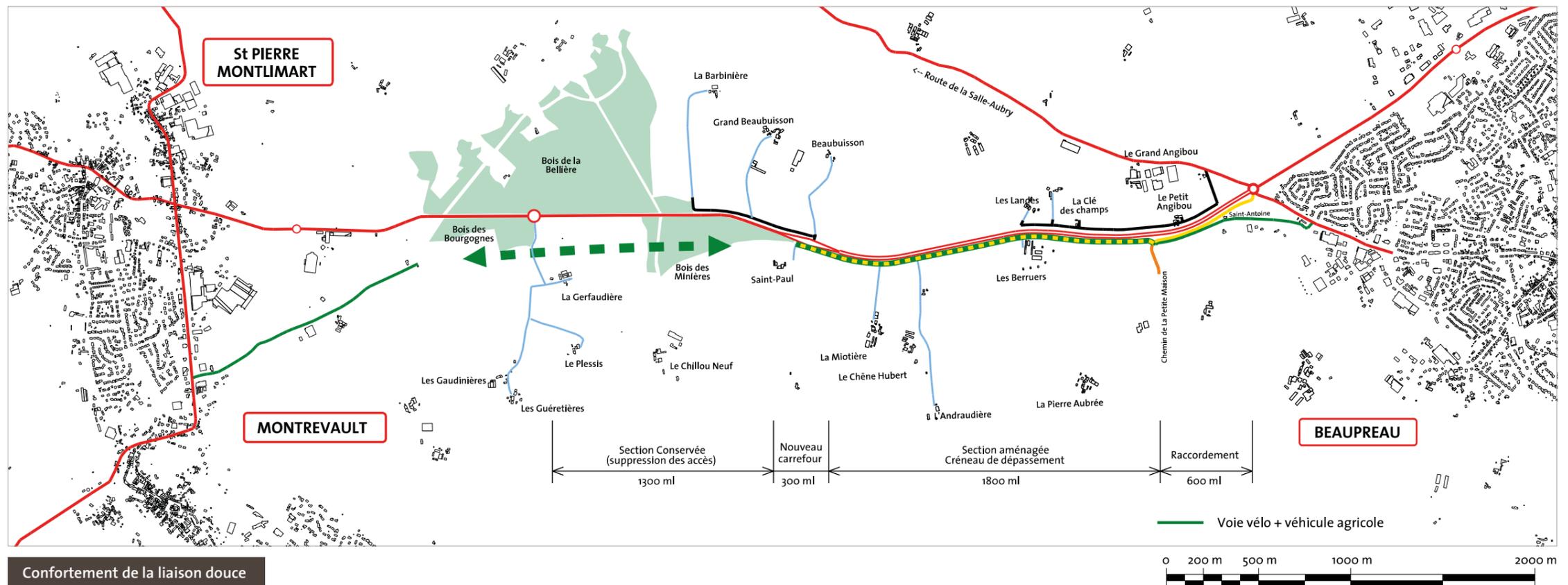
Maintien de la route existante

Le projet soumis à l'enquête complémentaire comprend les modifications suivantes :

→ **Maintien de la route existante** dans son état actuel entre Saint Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière, soit une longueur de 1300 ml, tout en supprimant les accès directs. Beaubuisson, la Barbinère, et le Chillou seront supprimés.

→ **Confortement de la liaison douce** prévue qui reliera Beaupréau (rond-point de La Loire) à Montrevault (Le Planty), s'appuyant sur la voie parallèle du projet conservée entre Beaupréau et Saint Paul.

A proximité de Beaupréau, la voie cyclable empruntera la continuité de la VC de la « Petite Maison » sur 300 mètres puis la voie de desserte de Saint Antoine jusqu'à l'entrée de Beaupréau sur la RD 80.

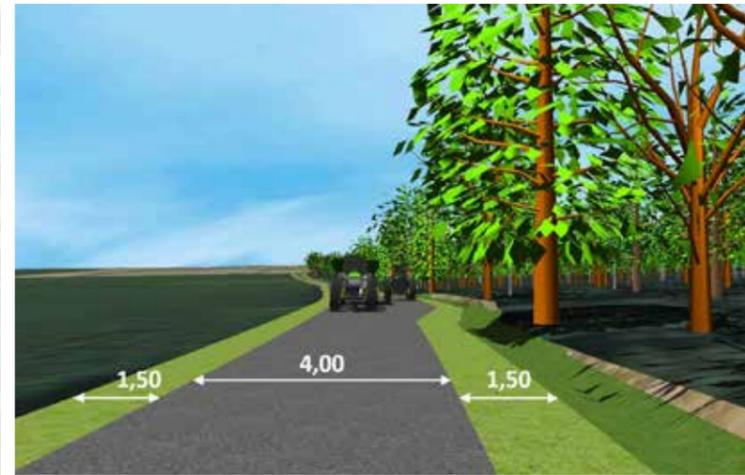


Confortement de la liaison douce

→ **Sécurisation des carrefours**, suppression des accès directs, aménagement d'un carrefour type tourne à gauche à Saint Paul pour rétablir les accès riverains et permettre les traversées et maintien du carrefour giratoire de la Gerfaudière. Réalisation d'une voie de raccordement de la VC de desserte du Chillou jusqu'au giratoire de la Gerfaudière.

→ **Réalisation d'un créneau de dépassement** à 2x2 voies réduit à la section comprise entre le Grand Angibou et Saint-Paul, soit une longueur de 1800 ml.

→ **Construction d'une voie vélo/engin agricole** à l'arrière du bois des Minières, entre saint Paul et la croix Blanche pour assurer la continuité de ces liaisons entre Beaupréau et Montrevault. L'aménagement sera complété par la réalisation de zone d'entrecroisement pour permettre le croisement des véhicules.



Construction d'une voie vélo/engin agricole

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

→ Les deux voies précédentes se substitueront à la voie parallèle prévue au projet initial entre Saint Paul et la Gerfaudière qui passaient alors en partie sur le bois des Minières.

→ Aménagement d'un carrefour type tourne à gauche sur la RD 752 au droit de Saint Paul/Beaubuisson :

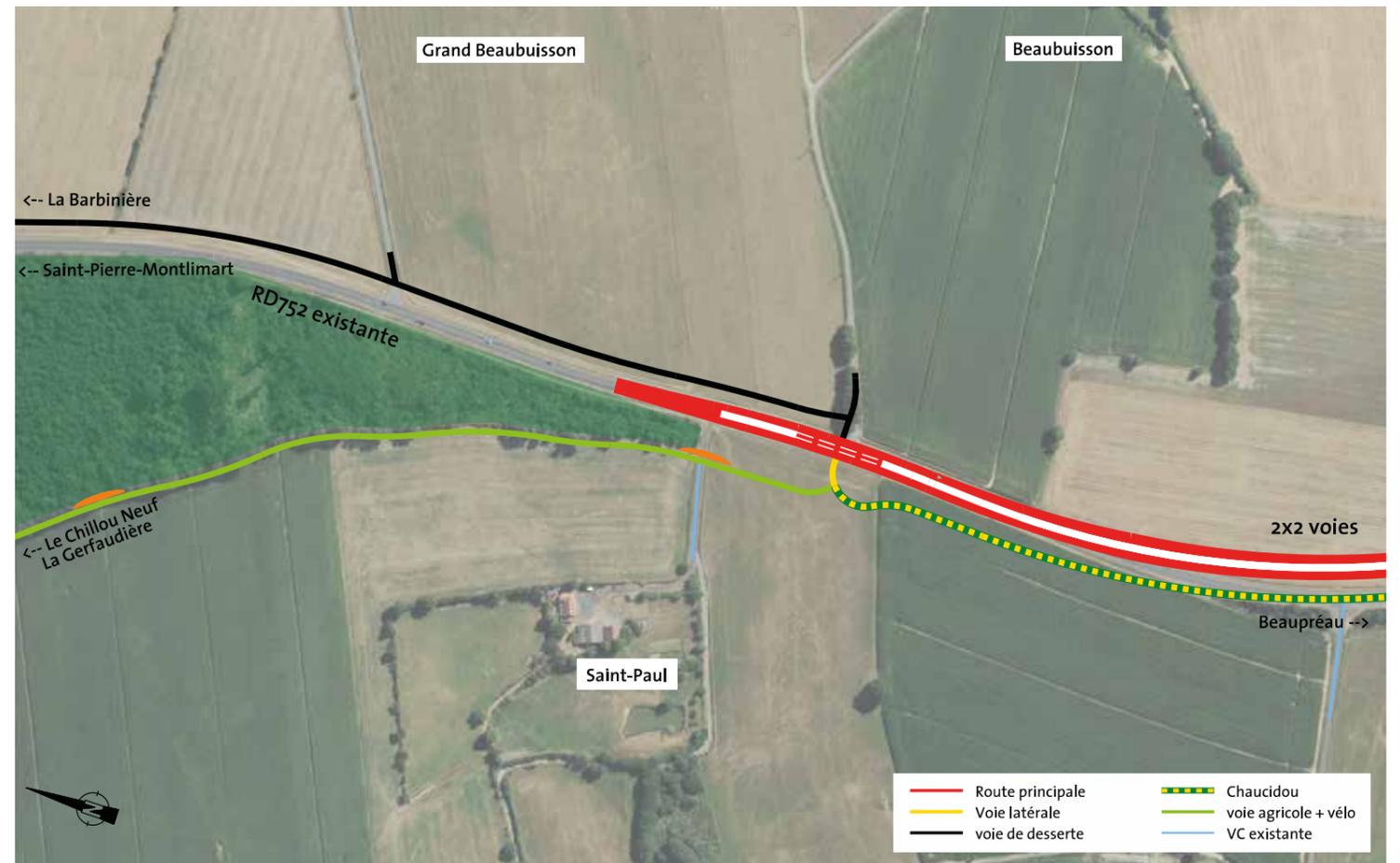
— pour permettre le raccordement des voies de desserte locale des lieux-dits la Barbinière, le Grand Beaubuisson, Beaubuisson côté Ouest

— pour permettre les échanges de desserte locale du lieu-dit saint Paul et le raccordement à la voie parallèle côté Est de la voie parallèle en direction de Beupréau

— pour sécuriser le tourne à gauche de la RD 752 vers les voies locales et permettre les traversées de la RD 752

— pour marquer la transition entre la section de la route à double sens (limitée à 80 km/h) et le créneau de dépassement à chaussée séparée. Le rabattement de 2 à 1 voie sera réalisé en amont.

La circulation des convois agricoles, véhicules lents et vélos sera interdite sur la RD 752 entre Beupréau et la Gerfaudière.



Carrefour « Tourne à gauche » de Saint-Paul

La voie parallèle

La voie parallèle prévue au projet est conservée dans la partie comprise entre Saint-Antoine et Saint-Paul et traitée en « chaucidou »*. La voie de desserte des Landes, de Bellevue et du petit Angibou, permettant de supprimer les accès directs sur la RD 752, est conservée.



Panneau provisoire qui sera installé en attente d'une signalisation réglementaire

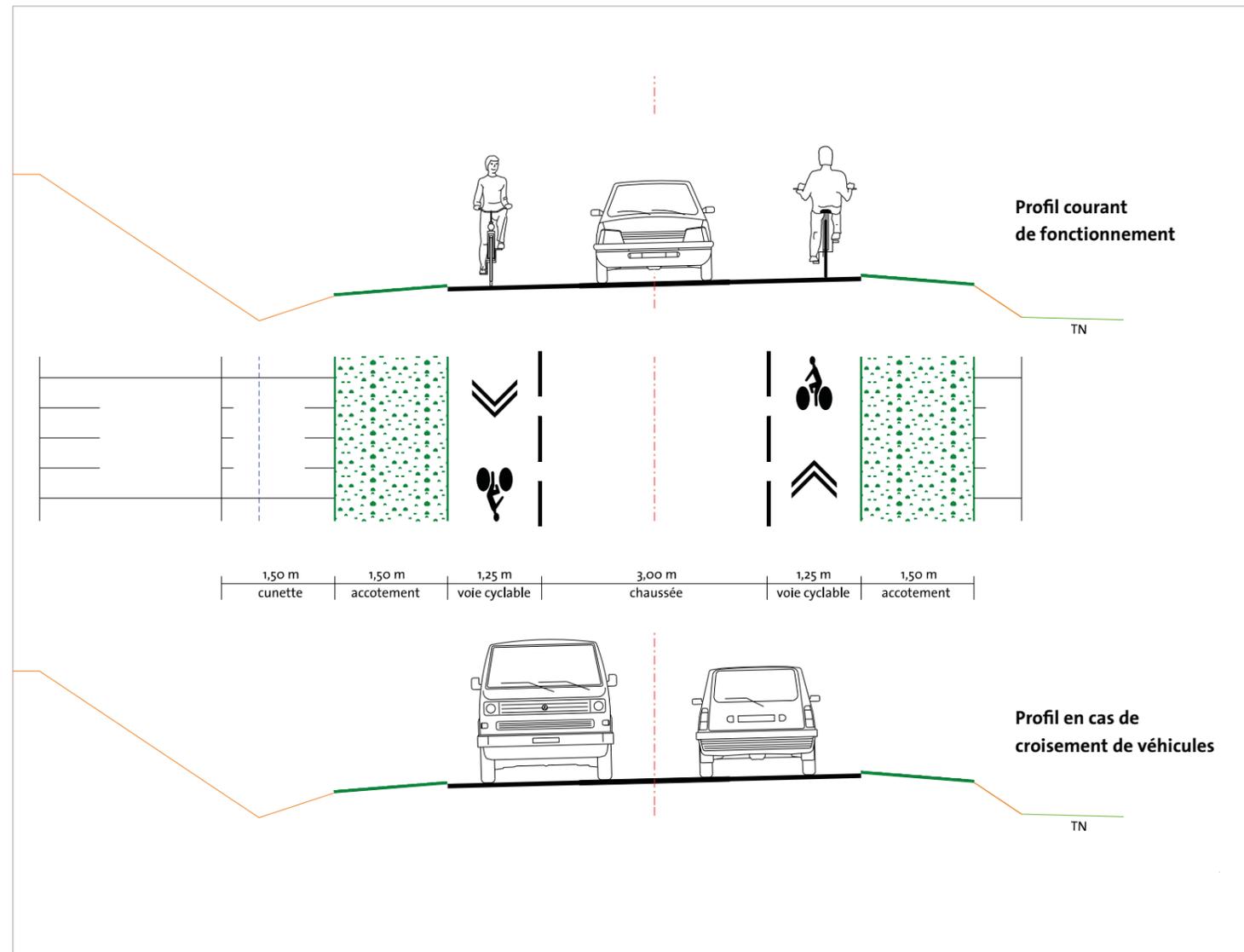
* Une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) dit « chaucidou » est une chaussée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, sous réserve de l'absence de cyclistes. L'aménagement et l'utilisation des CVCB sont désormais réglementés (article R431-9 du code de la route et article 118-1C de la partie 7 de l'IISR Instruction interministérielle sur la signalisation routière).



Traitement de la voie parallèle en « Chaucidou »



Traitement de la voie parallèle en « Chaucidou »



Traitement de la voie parallèle en « Chaucidou » entre la route de La Petite Maison et Saint-Paul

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

La voie communale de La Petite Maison

La voie communale du Vigneau (ou de « la Petite Maison ») sera raccordée directement au rond-point de la Loire à Beaupréau (RD 752/80/201). La réalisation d'aménagements ponctuels est prévue par le Département dans le cadre de l'aménagement de la RD 752 pour faciliter le croisement des engins agricoles et faciliter la circulation dans les parties les plus étroites.

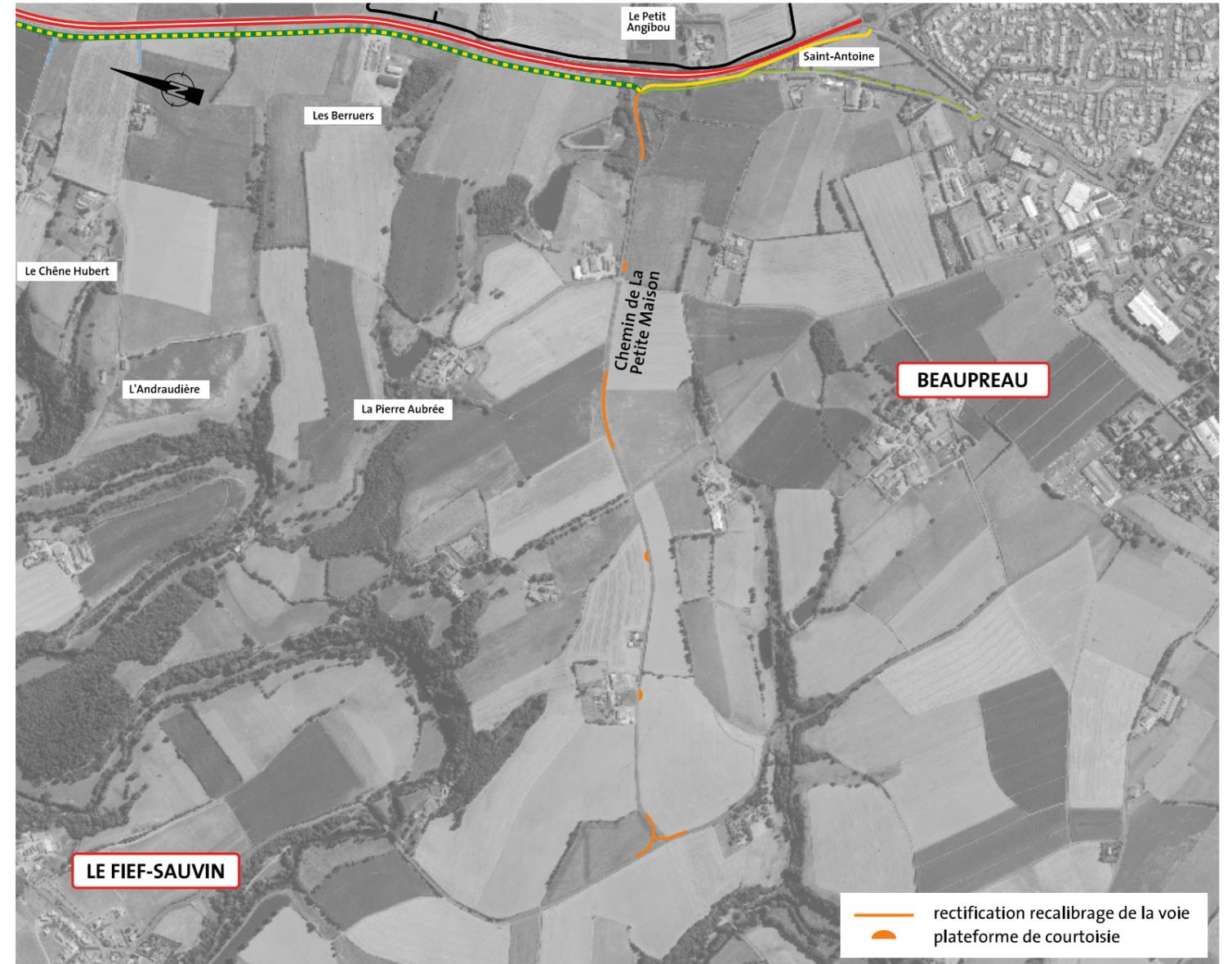
Les traitements des points singuliers prévus sont les suivants :

- élargissement de 4 à 5,5 ml sur 180 ml de long en amont du raccordement à la voie parallèle à la RD 752,
- rectification et recalibrage à 5,5 ml d'une zone de virage sur 200 ml,
- reconfiguration du carrefour RD 80/VC7 pour faciliter les liaisons entre la RD 752 et le Fief-Sauvin.

L'aménagement sera complété par 6 plateformes de courtoisie pour permettre le croisement des véhicules de grandes longueurs.

Cette voie est actuellement interdite aux véhicules de transport de marchandise.

La commune de Beaupréau-en-Mauges a en perspective un programme de sécurisation et d'aménagement urbain de la traverse de Beaupréau rue de la Lime, avenue de l'Europe et rue du Pressoir (actuelle RD 80). La VC 7 pourrait être alors recalibrée dans sa totalité avec la perspective d'un échange de voie entre le Département (RD 80 entre le Bolin et le rond-point de la Loire) et la commune (VC 7). Ce projet ne fait pas partie du programme de travaux de la présente opération et fera l'objet d'une réflexion spécifique en lien avec les aménagements urbains de la commune de Beaupréau-en-Mauges.



Chemin de La Petite Maison

III • Analyse des impacts liés aux modifications

1 | Justification du projet

L'opération présentée dans le dossier initial répond à 3 enjeux principaux :

- **L'attractivité économique du territoire des Mauges** autour d'un axe de circulation Cholet-Ancenis de qualité
- **L'amélioration des conditions de circulation** à l'échelle de l'itinéraire, en disposant de sections de dépassement réparties régulièrement sur l'itinéraire.
- **La sécurisation du tronçon** Beaupréau-Saint Pierre Montlimart avec des itinéraires indépendants de la RD 752 pour les engins agricoles et vélos ainsi que la suppression des accès riverains directs.



Circulation de véhicules lents

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

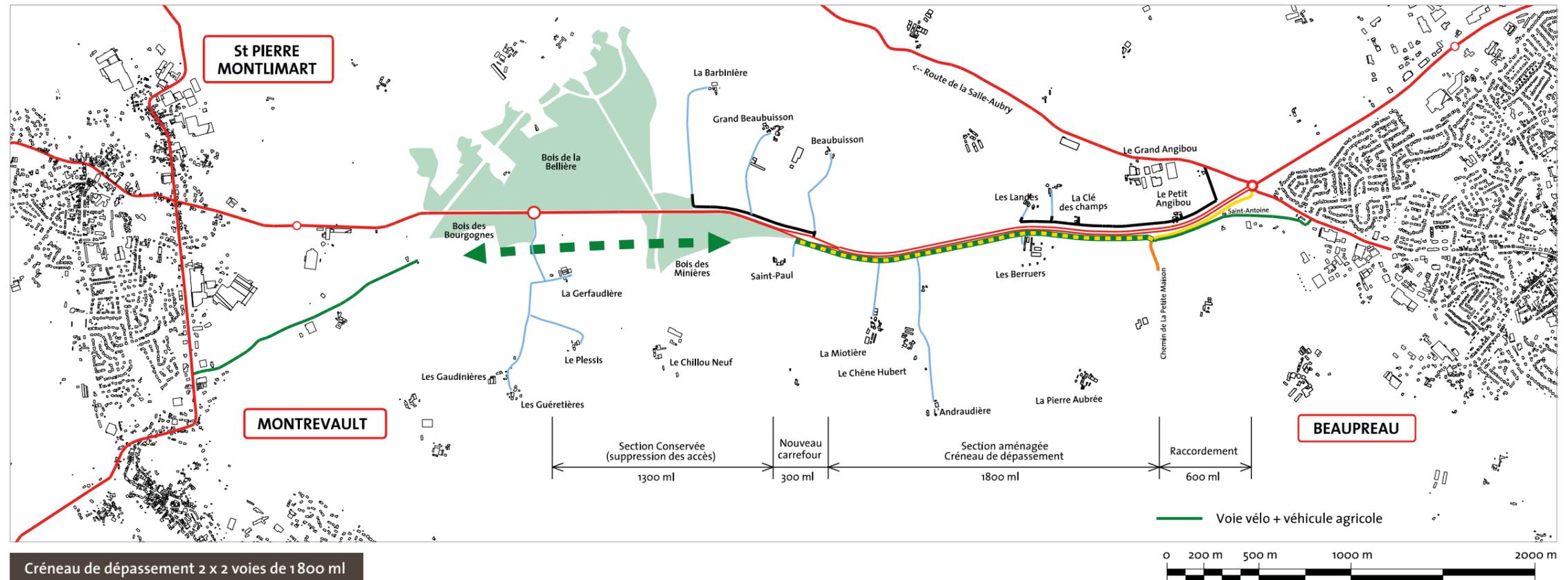
IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Ce projet comprenait un créneau de dépassement à 2x2 voies de 3200 ml sur une longueur de 4200 ml.



Sur les 20 km qui séparent Beaupréau et Liré, il est prévu deux créneaux de dépassement pour tenir compte des traverses d'agglomérations (Montrevault, St Rémy-en-Mauges, Le Fuilet) et de certains tronçons (Montrevault-St Rémy, La Gerfaudière-St Pierre Montlimart, déviation de Beaupréau) où il est pratiquement impossible de dépasser (carrefours, accès, sommets...).

Pour tenir compte des incidences sur le bois des Minières et des impacts potentiels sur les espèces inféodées à ces espaces boisés, il est proposé de réduire la longueur du créneau de dépassement de 1300 ml et de conserver la route dans sa configuration actuelle entre Saint Paul et La Gerfaudière.

L'objectif de sécurisation de la RD 752 comprend 3 enjeux :

- La prise en compte des véhicules lents (notamment agricoles) et cheminements vélos ;
- Le traitement des accès riverains directs ;
- L'amélioration des possibilités de dépassement.

La réalisation des liaisons agricoles, de la liaison douce Beau-préau-Montrevault avec les reprises des dessertes riveraines permettent de répondre, aux deux premiers enjeux. Cela est valable quel que soit le traitement retenu pour le profil de la voie principale. L'aménagement comprenant la voie parallèle, le rétablissement des voies d'accès de desserte locale est estimé à environ 2 M€.

a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES

Les manœuvres de dépassements sur une route bidirectionnelle restent soumises à l'absence de circulation dans le sens opposé, ce qui est pratiquement impossible en journée sur une route présentant ce niveau de trafic. Cela amène aussi souvent à des prises de risques par les automobilistes les plus impatientes avec des conséquences qui peuvent être graves. L'enjeu reste donc de présenter régulièrement sur l'itinéraire des zones avec une voie de dépassement dédiée suffisamment longue et significative pour inciter l'utilisateur qui circule à différer la manœuvre dans une zone sûre.

L'aménagement à 2 voies limite le gain de sécurité à la séparation des véhicules lents et à la suppression des accès. Il n'apporte pas de réponse à la problématique de dépassement sur un itinéraire qui offre par ailleurs très peu de possibilité. Par exemple entre Saint-Rémy-en-Mauges et Beaupréau, il n'existe qu'une seule possibilité de dépassement (au niveau de la Gerfaudière) sur 11 km.

Le seul aménagement de la route à 2 voies ne répondrait pas à l'objectif d'améliorer les possibilités de dépassements et de les sécuriser à l'échelle de la liaison entre Beaupréau et Liré d'une part mais aussi entre Beaupréau et St Florent-le-Vieil d'autre part.

b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES

L'aménagement du tronçon résiduel entre le raccordement de la route de la petite maison et St Paul à 3 voies permettrait de réaliser une zone de dépassement de 800 mètres par sens compte tenu des longueurs de rabattement nécessaires. Cette zone de dépassement serait relativement courte, et ne répondrait pas à l'objectif d'améliorer les conditions de circulation à l'échelle de l'itinéraire actuel et futur.

La gain en terme de sécurité reste limité par rapport à une route à chaussée séparée (2 fois moins d'accidents sur une voie bidirectionnelle sans accès), avec le risques d'une collision frontale.

Son coût serait inférieur à celui d'une 2x2 voies mais dans une proportion peu significative (environ 800 000 €) les coûts de rectification de virage et de déplacement des réseaux étant dans tous les cas nécessaires. Le cout avec un aménagement à 3 voies est donc estimé à environ 3 000 000 €.

C – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES

Il est donc retenu une solution permettant de disposer d'un créneau à 2x2 voies de 1800 ml qui permet de dépasser dans les 2 sens. La présence d'un terre-plein central étant un gain en termes de sécurité, **le risque de collisions frontales** qui constituent les accidents les plus graves en termes de bilan humain **et aboutissent souvent même à des accidents mortels** en cas de perte de trajectoire d'un véhicule, **se trouve définitivement écarté**. Le coût de cet aménagement est estimé à 3 800 000€. Les routes à chaussées séparées sont 3 fois plus sûres que les routes bidirectionnelles.

L'aménagement avec un créneau de dépassement à 2x2 voies est le seul qui réponde à l'ensemble des objectifs initiaux et contribue à requalifier ce tronçon de la liaison routière qui doit constituer la voie dorsale nord-sud de ce secteur du cœur des Mauges en prolongement tronçon Cholet - Beaupreau.

2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement

Ne seront exposées, dans cette partie, que les rubriques de l'étude d'impact initiale qui subissent des modifications.

Les impacts en phases travaux demeurent globalement inchangés par rapport à ce qui est précisé dans l'étude d'impact initiale et ne seront donc pas explicités. Toutefois, il convient de préciser qu'en raison de l'évitement des espaces boisés, les impacts explicités dans l'étude d'impact initiale, sur les espaces boisés sont dorénavant inexistantes.

En phase d'exploitation, certaines incidences sont également inchangées, tel est le cas pour les rubriques suivantes :

- **Climat et changement climatique** : Les modifications induites par le nouveau projet ne sont pas de nature à modifier les données relevées et envisagées dans l'étude d'impact initiale.
- **Composantes des terrains et souterrains** : Les modifications induites par le nouveau projet ne sont pas de nature à modifier les données relevées et envisagées dans l'étude d'impact initiale.
- **Patrimoine culturel et esthétique** : Comme pour le projet initial, le projet modifié ne recoupe aucun périmètre de monument historique ou de site inscrit ou classé.
- **Ambiance sonore, vibrations** : Le projet initial avait un impact peu significatif sur l'ambiance sonore et les vibrations dans le secteur d'étude. Les modifications apportées au projet ont pour effet de le réduire davantage dans la mesure où le maintien de la voie existante entre la Gerfaudière et Saint-Paul avec une vitesse limitée à 90km/h ne modifie en rien la situation actuelle. Le projet modifié a donc une incidence résiduelle sur l'ambiance sonore et les vibrations.
- **Qualité de l'air** : Les modifications induites par le nouveau projet ne sont pas de nature modifier les données relevées et envisagées dans l'étude d'impact initiale.
- **Risques naturels et technologiques** : Le projet initial comme le projet modifié ayant pour but d'améliorer la sécurité des usagers, le risque technologique lié au transport de matières dangereuses en sera amoindri. Quant aux inondations, les aménagements de noues et d'un bassin de rétention dimensionné selon une pluie décennale sont conservés.
- **Déchets et pollution** : Les modifications apportées au projet ne sont pas de nature à engendrer plus de déchet que la voirie actuelle. De la même manière, le trafic étant inchangé, le réaménagement de la RD 752 tel que nouvellement envisagé

n'aura aucune incidence sur la pollution routière. Le système d'assainissement pluvial et le prétraitement initialement prévu et conservé permettra de limiter l'impact sur la qualité des milieux récepteur des eaux ruisselées sur ce tronçon de la RD752. Un bassin sera aménagé au niveau du giratoire de la Gerfaudière afin de pouvoir recevoir et isoler les pollutions ou déchets accidentellement déversés sur la voie.

a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)

La réalisation du projet routier sur des parcelles actuellement agricoles et naturelles impliquera une modification de l'occupation du sol générant alors une augmentation des surfaces imperméabilisées.

Alors que le projet initial engendrait une augmentation des surfaces actives sur son emprise, à hauteur de 5,9 ha, les modifications apportées au projet réduisent ces surfaces actives qui sont désormais augmentée de 2,8 ha.

Afin de prendre en compte cette situation, notamment pour la section aménagée en 2x2 voies, un bassin d'assainissement routier sera réalisé au niveau de Saint-Paul, ainsi que des noues entre Les Berruers et Le Grand Angibou (cf. carte).

Toutefois, la situation restera inchangée pour les eaux tombant sur la RD752 dans sa partie non réaménagée : elles suivront le même chemin qu'actuellement via les fossés existants.

La surface de bassins-versant interceptés par la route représente 28,7 ha (situés au sud du projet), cette surface reste inchangée par rapport au projet initial.

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

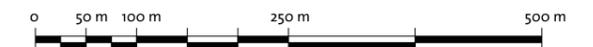
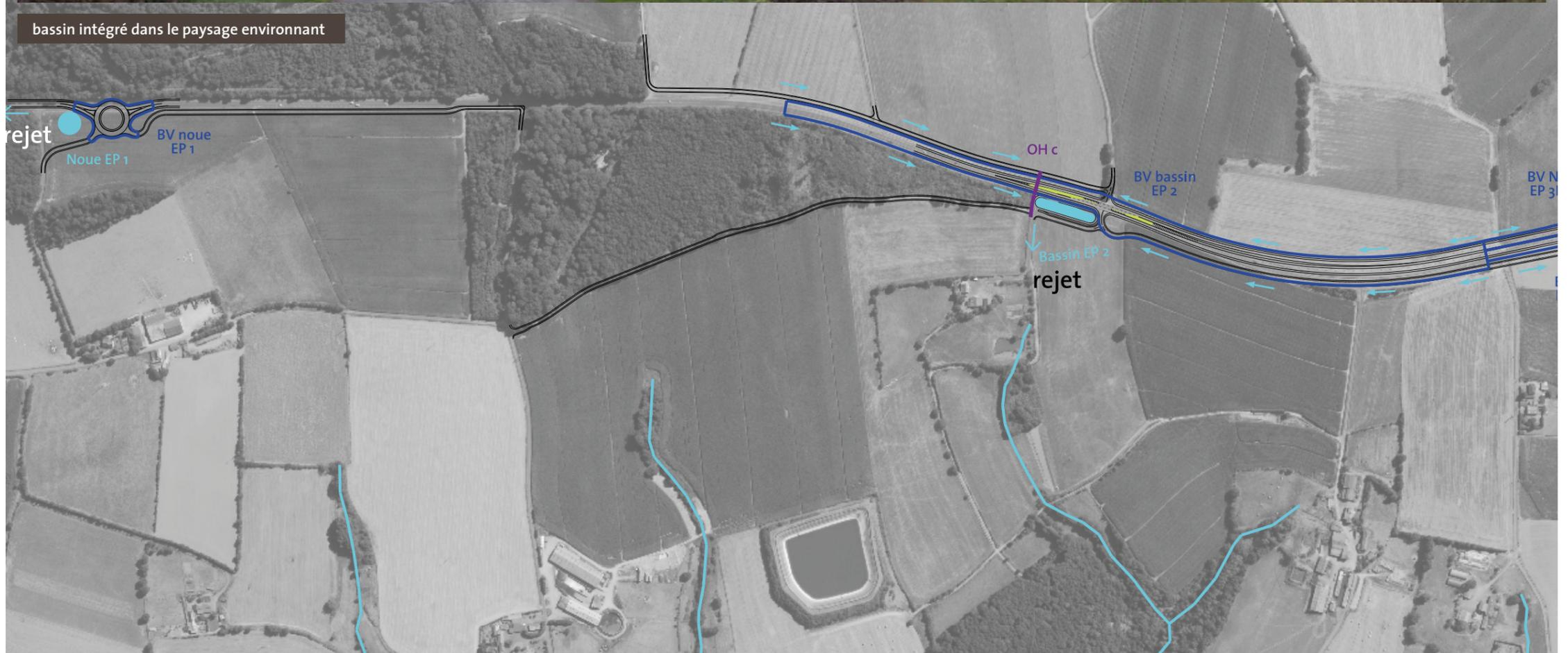
- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

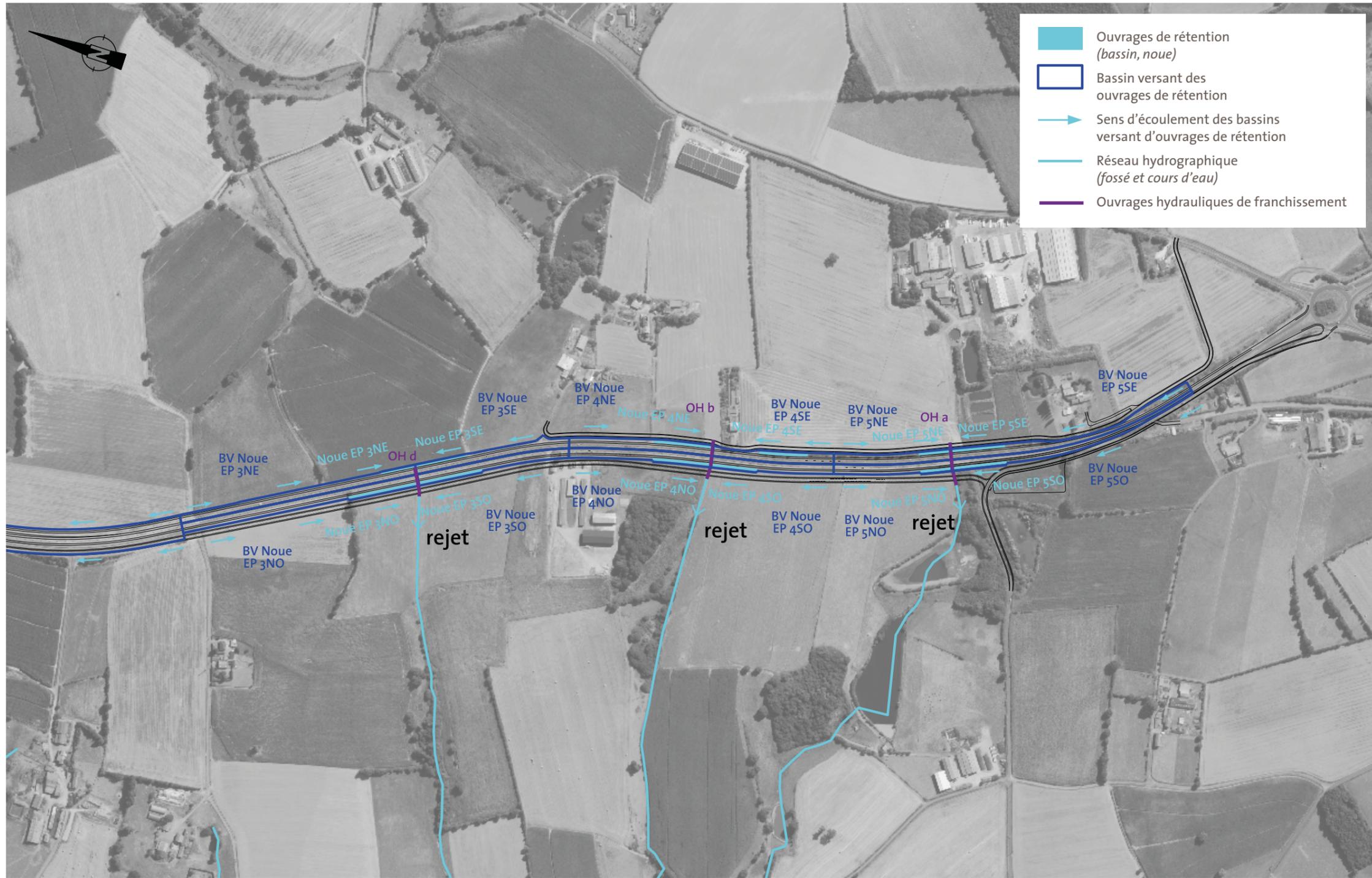
IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion





Dispositifs d'assainissement Sud



Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 x 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)

1 — Habitat naturel

La réalisation du projet initial, dans son emprise, engageait une modification définitive de l'occupation du sol et donc la perte d'habitat pour la faune et la flore, notamment en raison du déboisement d'une partie du bois des Minières.

Dans sa version modifiée, le projet n'impacte plus le bois des Minières, et permet ainsi un évitement total des habitats d'espèces naturelles dans ce secteur. Dans ces conditions, le défrichage n'est plus nécessaire et les mesures de compensation (versement d'une indemnité au Fonds stratégique de la forêt et du bois) deviennent caduques.



© Shutterstock

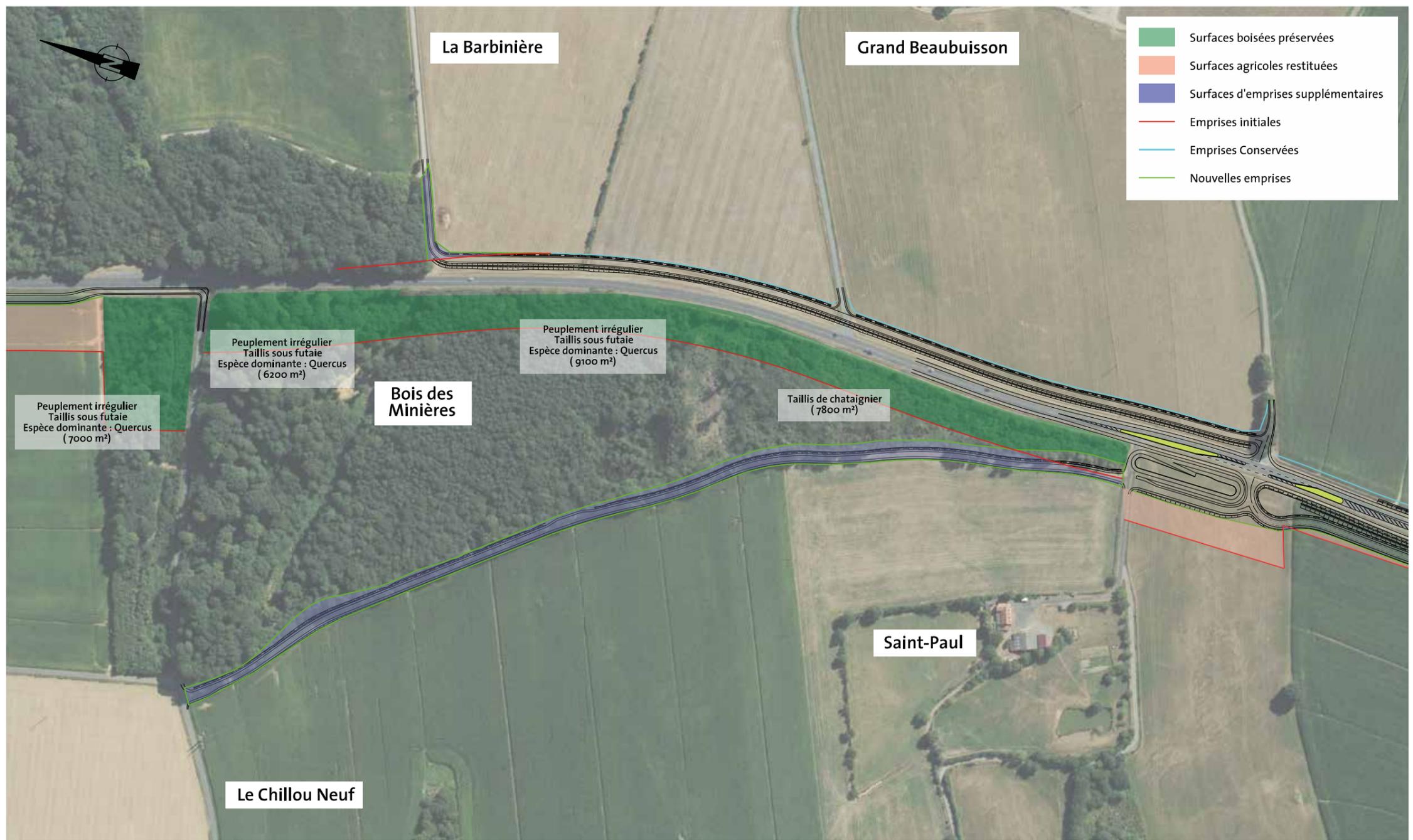


© Shutterstock



© Shutterstock

Espèces protégées dorénavant épargnées



Surface de défrichement

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

2 — Zones humides

Le projet de réalisation de la voie agricole et cyclable qui sera réalisée le long du bois des Minières, a nécessité une vérification préalable sur le terrain a été faite le 20 février 2020 pour s'assurer de l'absence de zone humide sous emprise de cette future voie.

Les deux habitats impactés par cette voirie (culture de céréales et chemin agricole empierré) ne sont pas caractéristiques de zone humide. En outre, les 7 sondages pédologiques réalisés dans les points bas susceptibles d'accueillir une zone humide n'ont pas révélé la présence de traces d'hydromorphie significatives (classes GEPPA : IIIa).

La surface de zones humides détruites (prairie pâturée à sol hydromorphe) reste donc inchangé, soit environ 3 000 m². Les mesures de compensation initialement prévues sont donc maintenues (création d'une zone humide de 3000 m² par le creusement d'une dépression dans le terrain naturel. Elle sera alors alimentée par le déversement des fossés d'eaux pluviales).

Il est à noter qu'historiquement ce bois était déjà longé par un chemin rural comme en atteste les cartes anciennes d'état-major ainsi que la photographie aérienne de 1950.



SONDAGES TARIÈRE	HORIZONS PÉDOLOGIQUES
0 à 0,35 m	Terre végétale ou horizon de labour. Limons fins et moyens graveleux bruns-beiges. 5 à 10 % de cailloutis centimétriques et décimétriques de quartz laiteux.
0,35 à 0,60 m	Horizon intermédiaire. Limons fins et moyens argilo-sableux ocre-bruns à ocre-orangés. Taches ocres brunes croissant avec la profondeur et nombreuses petites concrétions ferromanganique noires à partir de 0,70/0,73 m.
0,60 à 0,75 m	Argile bariolée à gravillons de quartz et lentilles de sables fins ferrugineux ocre-rouilles et lie-de-vin contrastées. Transition et limite diffuse
0,75 m	Refus (roche mère probable)

Caractéristiques des sondages



Photographie aérienne de 1950 et carte d'état-major du XIX^{ème} siècle figurant déjà un chemin le long du boisement (source IGN www.remonterletemps.ign.fr)



Carte de localisation des sondages pédologiques

0 100 200 m

3 — Faune : évitement complet des zones à enjeux pour la faune

Dans la version initiale du projet, les impacts sur la faune, en phase d'exploitation, concernaient particulièrement la perte d'habitat pour les espèces d'oiseaux arboricoles avec la destruction de parcelles boisées, ainsi que pour les espèces inféodées aux milieux agricoles, avec des prairies et des champs impactés.

Le projet modifié n'impactant plus les boisements, il y a un évitement complet des zones à enjeux pour les oiseaux et des chiroptères. Les mesures d'accompagnement proposées par le Département seront conservées :

→ **Plantations de haies champêtres** : il est prévu la plantation de 4100 mètres de haies, le projet initial prévoyait la plantation de 4400 mètres pour 500 mètres détruits. Cette mesure constitue une amélioration par rapport à l'existant dans la mesure où il sera planté davantage de haies que de haies détruites dans un secteur qui demeure actuellement pauvre en haies. Ceci permettra de recréer une ambiance bocagère sur ce secteur où le maillage bocager résiduel est aujourd'hui destructuré.

→ **Pose de grillage à grande faune** dans le prolongement des zones boisées : 2300 mètres.

→ **Création d'un site de ponte et d'hivernage** pour reptiles (conforme aux prescriptions du CEREMA). Il est proposé que la mesure à la perte d'habitat temporaire pour les reptiles, décrite page 140 de l'étude d'impact, soit mise en œuvre avant les travaux. Cette mesure permettra donc d'offrir un site refuge avant travaux, non impacté ultérieurement. Il s'agira de mettre en place un site de ponte et d'hivernage de 4m x 4m sur 1,40m de haut composé de blocs et de terre végétale suivant le principe suivant (source : CEREMA) :

Cette mesure sera située, comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact, à l'extrémité nord du projet. Elle sera préférentiellement installée en lisière forestière, en connexion avec des habitats favorables aux reptiles.

→ **Création d'un passage à petite faune** de 50 x 50 cm sous la RD752 actuelle au niveau de la zone boisée. Du fait de l'absence de travaux dans la zone boisée, la présence de la conduite de gaz ne permet pas la réalisation du passage petite faune initial (70 x 100cm).

Ces mesures constituent une amélioration de la situation actuelle, en particulier en ce qui concerne les haies et le passage à petite faune.

Il faut noter la présence d'un alignement d'arbres têtards en lisière du boisement. Ces arbres présentent un intérêt écologique indéniable. On suspecte la présence d'espèces protégées dans 26

de ces arbres : Grand capricorne (présence avérée sur 5 arbres), Chiroptères (utilisation comme site de repos et potentiellement comme site de reproduction de certains arbres), Pique-prune (présence potentielle sur 2 arbres), oiseaux cavernicoles.

L'aménagement de la voie agricole et cyclable prendra place à une distance d'au moins 2,5 m du pied des arbres et afin d'éviter de dégrader leurs racines, le fossé de récupération des eaux de chaussée ne sera creusé qu'à 30 cm de profondeur. De plus, le Département s'engage à créer 5 arbres têtards dans cet alignement afin de renforcer à terme les capacités d'accueil d'espèces patrimoniales.



Exemples d'arbres conservés en lisière de bois

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

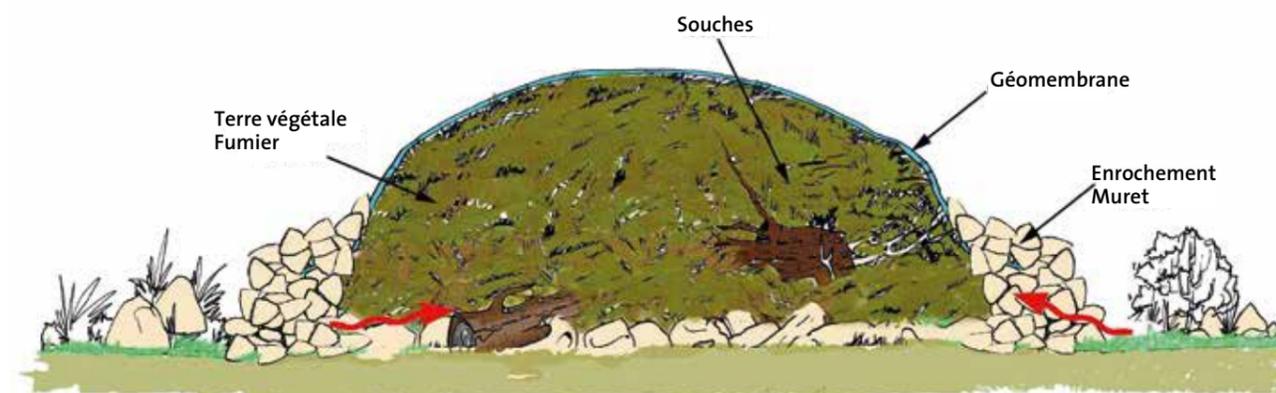
- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



Mesures environnementales Nord



Création d'un site de ponte et d'hivernage pour reptiles



Principe de réalisation du passage à petite faune



Mesures environnementales Sud



Clôture faune (photo RD775)



Haies détruites et replantées

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

C – PAYSAGE

Dans leurs versions initiales, les aménagements prévus concernaient déjà en grande partie la reprise du tracé de la voirie existante, le projet initial engendrait une intensification de la composante « voirie ». Dans sa version modifiée, l'intensification de la composante voirie s'avère moindre du fait du maintien de la RD 752 actuelle entre Saint-Paul et le giratoire de la Gerfaudière.

L'impact majeur sur le paysage était le défrichement de 3,2 ha d'espaces boisés. L'évitement complet du bois des Minières, permet d'annuler cet impact.

Les modifications paysagères engendrées par le projet modifié se concentrent sur la réalisation de plantation de haies (4 100 ml). Pour la partie sud du projet, les modifications sont inchangées : les merlons de covisibilité et les plantations de haies permettront la bonne intégration de l'infrastructure nouvelle.

d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

1 — Foncier et bâti

La réalisation du projet initial nécessitait une emprise totale de 18,1 ha. Les modifications apportées au projet initial induisent une réduction de l'emprise totale, désormais portée à 13,3 ha soit une diminution de 4,8 ha par rapport au projet initial.

Ces diminutions concernent :

→ 3,2 ha de parcelles forestières soit la totalité des parcelles boisées impactées ;

→ 1,6 ha de parcelles agricoles.

Ces réductions d'emprise sont dues au maintien de la route existante sa configuration actuelle dans sa section comprise entre Saint-Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière, soit une longueur de 1300 ml. Ce maintien permet d'éviter le Bois des Minières dans sa totalité.

La modification du projet permet également de réduire les emprises de 1,6 ha sur l'ensemble parcelles agricoles malgré la réalisation d'une voie de raccordement de la VC de desserte du Chillou jusqu'au giratoire de la Gerfaudière et la construction d'une voie vélo/engin agricole à l'arrière du bois des Minières, entre saint Paul et la croix Blanche, pour assurer la continuité de ces liaisons entre Beaupréau et Montrevault.

L'impact sur le foncier et le bâti du projet modifié est donc moindre que l'impact du projet initial.

2 — Activités et emplois

Rappelons que le secteur des Mauges constitue le 2^{ème} bassin économique du Maine-et-Loire. A l'échelle de ce territoire, dans lequel se situent de grandes entreprises (Eram, Lacroix...), demeure un enjeu économique majeur. L'absence d'alternative ferroviaire, justifie d'autant plus la réalisation d'infrastructures routières de qualité pour relier ce bassin économique à la métropole Nantaise mais aussi aux grandes agglomérations (Cholet/Bressuire, Angers et Ancenis), et ainsi favoriser le développement économique du territoire. Les modifications apportées au projet poursuivent cet objectif de développement, inscrit dans le projet initial.

A l'échelle de la section Beaupréau – Saint-Pierre-Montlimart, l'objectif est d'améliorer la desserte du pôle économique de Montravault et de Saint-Pierre-Montliart par le sud. Sur ce tronçon, l'enjeu économique porte essentiellement sur les activités agricoles, lesquelles sont directement impactées par la réalisation du projet et par ses effets lors de la phase d'exploitation.

L'étude de la chambre d'Agriculture, les rencontres individuelles à l'initiative du Département de Maine et Loire menées en 2018 et 2019 et les réserves SAFER dont disposait le Département ont permis de compenser intégralement les surfaces agricoles impactées par le projet initial.

L'objectif était, par des échanges amiables de parcelles, de réorganiser les exploitations en regroupant les îlots d'exploitation, limiter ainsi les longueurs des déplacements et réduire le linéaire de voies latérales (dessertes agricoles) qui sont autant d'emprises supplémentaires sur les surfaces agricoles. La réorganisation des exploitations agricoles engendre également la réalisation de travaux connexes tels que le rétablissement et/ou la création des accès, des réseaux d'irrigations etc.

Le projet modifié permet de réduire l'emprise routière sur le GAEC Coiffard de 1,3 ha malgré la réalisation d'une voie de raccordement de la VC de desserte du Chillou jusqu'au giratoire de la Gerfaudière et la construction d'une voie vélo/engin agricole à l'arrière du bois des Minières, voies entièrement situées sur des parcelles du GAEC Coiffard.

→ Il n'y a donc aucune réduction du potentiel agro-économique des exploitations prises individuellement, liée à la redistribution des 14 ha de réserve SAFER constituée par le Département.

→ Il n'y a pas de rallongement des parcours professionnels notamment entre les différents sites d'exploitation ou pour rejoindre les centres des communes voisines (livraison, fourniture agricoles, ...), du fait du regroupement des parcelles par la réorganisation et les échanges amiables et de la création des voies latérales complétées par la traversée Est – Ouest de la RD752 rendu possible par la réalisation du carrefour à St Paul.

→ Le délaissé de parcelle agricole (giratoire de la Gerfaudière) est faible et sans incidence sur les surfaces des exploitations. Ce délaissé est, par ailleurs, réduit en raison du décalage du giratoire sur l'emprise de la route actuelle.

3 — Déplacements

La RD 752 sera aménagée en 2x2 voies entre Beaupréau et « Saint-Paul » permettant de disposer de voies de dépassement dans les deux sens sur une longueur de 1800 ml.

Cette section sera aménagée avec un terre-plein central équipé de glissières métalliques de séparation.



2 x 2 voies avec TPC glissières métalliques

Le virage situé entre « Le Chêne Hubert » et « Saint-Paul » sera rectifié et la courbe adoucie.



La virage sera rectifié et la courbe adoucie

La route existante sera maintenue dans sa configuration actuelle entre « Saint Paul » et « La Gerfaudière ».



Voie existante sera maintenue dans la partie boisée

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 x 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

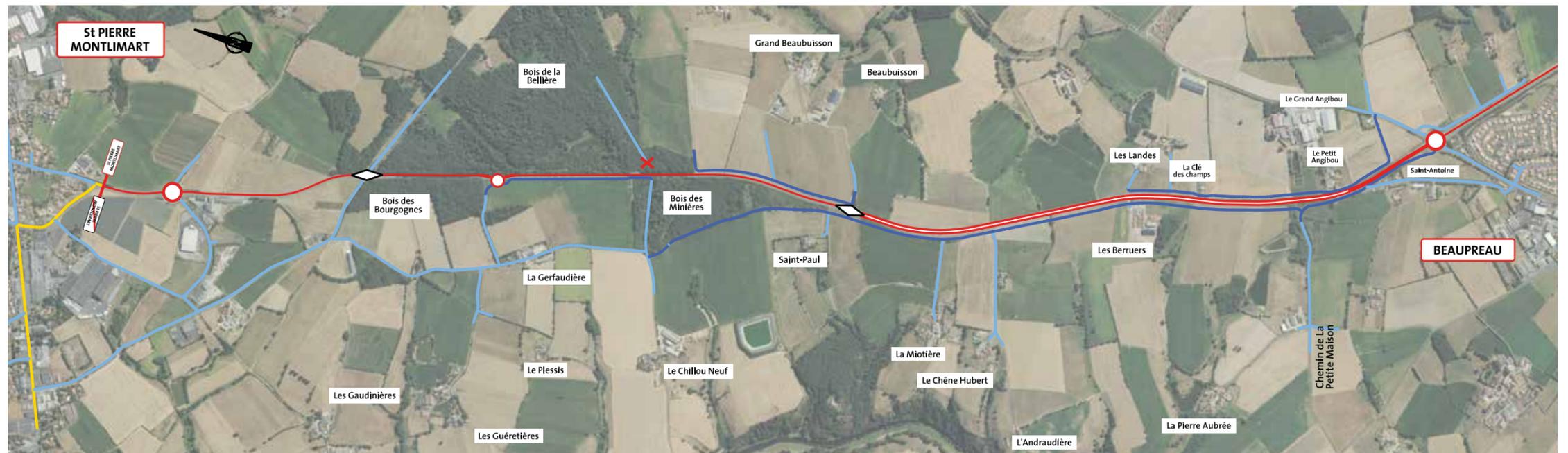
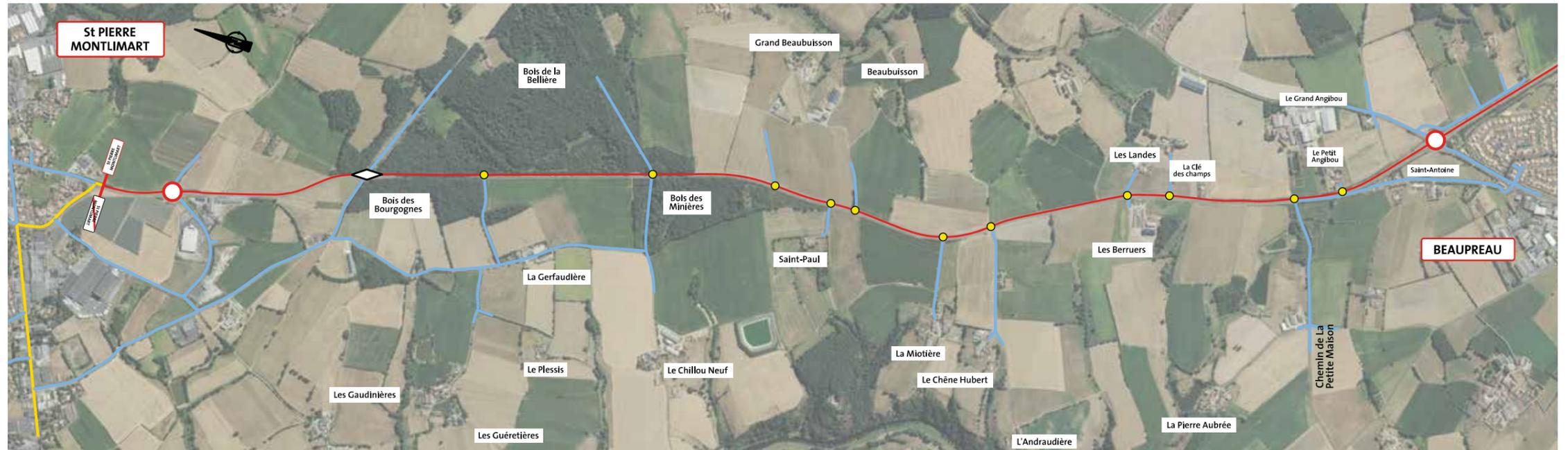
IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Les accès riverains à la route départementale seront condamnés et désormais assurés par des voies parallèles qui seront créées :



Création des voies parallèles pour les riverains

-  Route principale
-  Traversée d'agglomération
-  tourne à gauche
-  Intersection
-  Voirie Neuve
-  voirie existante
-  giratoire



Côté Ouest :

→ Entre Beaupréau (giratoire de La Loire) et le giratoire de « La Gerfaudière »

Côté Est :

→ Entre « Au gré du vent » et « Les Landes »
→ Entre « La Barbinière » et « Beaubuisson »

La circulation des convois agricoles, véhicules lents et vélos sera interdite sur la RD 752 entre Beaupréau et « la Gerfaudière » et s'effectuera par les voies parallèles.

Une liaison cyclable reliant Beaupréau (rond-point de l'Hermitage) et Montrevault (Le planty) sera matérialisée sur la voie parallèle Ouest, dont une partie sera traitée en chaucidou : chaussée à voie centrale banalisée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, sous réserve de l'absence de cyclistes.

A l'inverse du projet initial, l'emplacement de stationnement situé sur l'accotement Ouest au Nord de l'accès au « Chillou » sera supprimé suite à la création de la voie de raccordement de la VC de desserte du « Chillou » jusqu'au giratoire de « La Gerfaudière ». L'emplacement à l'Est sera, quant à lui, maintenu.

La voie communale de « La Barbinière » sera directement reliée à la voie parallèle côté « Beaubuisson », permettant un accès vers Beaupréau en empruntant un carrefour tourne à gauche à « Saint Paul/Beaubuisson ».

La création de ce carrefour permettra de sécuriser les échanges de desserte locale :

→ Des lieux-dits « La Barbinière », « Le Grand Beaubuisson », « Beaubuisson » côté Est
→ Du lieu-dit « Saint-Paul » et le raccordement à la voie parallèle côté Ouest.

Il permettra également de sécuriser le tourne à gauche de la RD 752 vers les voies locales.

Enfin, il marquera la transition entre la section de la route à double sens (limitée à 80 km/h) et le créneau de dépassement à chaussée séparée. Le rabattement de 2 à 1 voie sera réalisé en amont.

Un carrefour de « La Gerfaudière » permettant la desserte sécurisée du hameau de « La Gerfaudière » et de la voie latérale raccordée à la VC du « Chillou » sera conservé sous forme de giratoire.

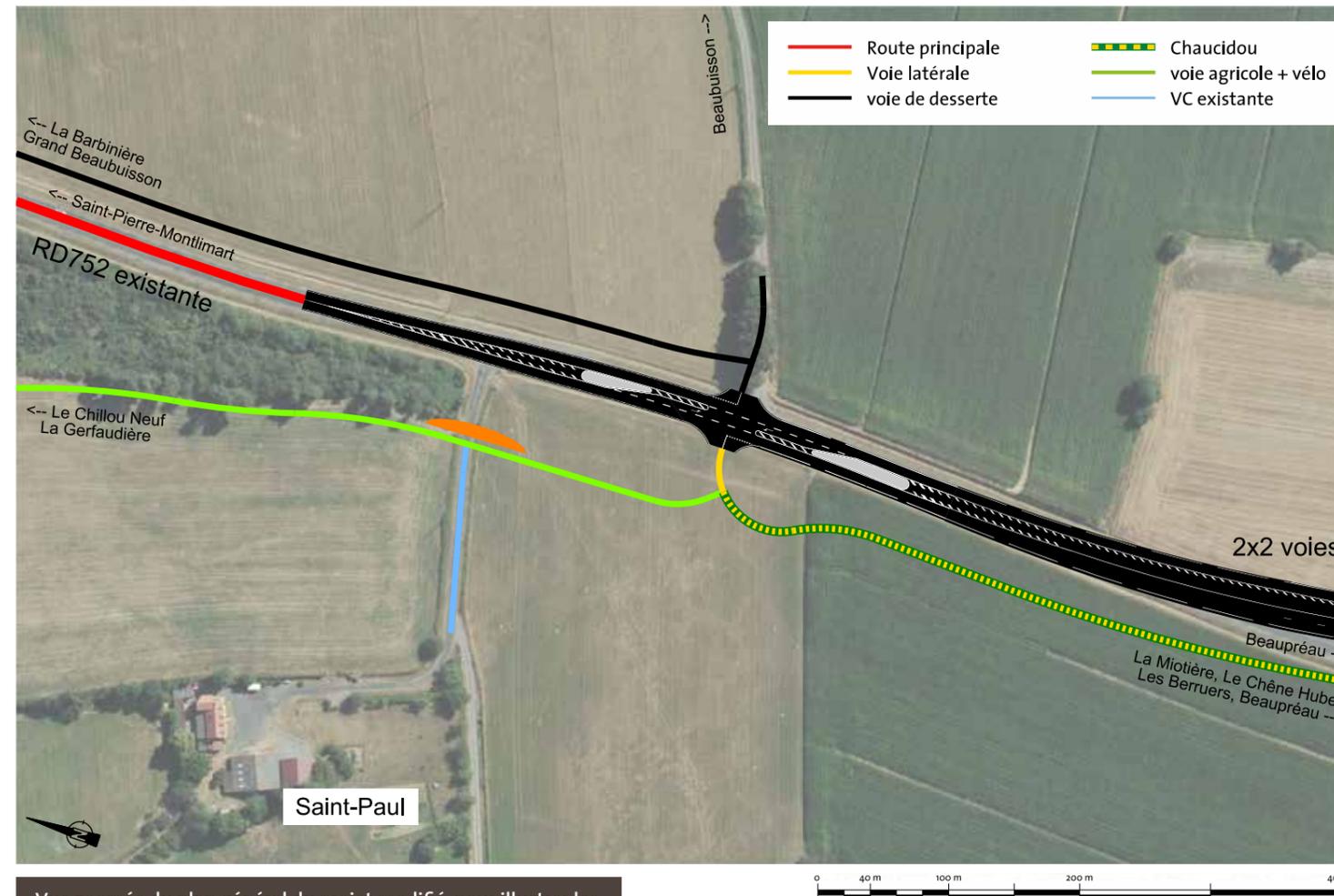
De surcroît il marquera la fin de section sans accès direct et la section suivante entre « La Gerfaudière » et l'entrée de « Saint-Pierre-Montlimart ».

Les aménagements sur La voie communale du Vigneau (ou de « La Petite Maison ») sont maintenus. La voie sera raccordée directement au rond-point de la Loire à Beaupréau et des aménagements ponctuels sont prévus dans le cadre de l'aménagement de la RD 752 pour faciliter le croisement des engins agricoles et faciliter la circulation dans les parties les plus étroites.

Les traitements des points singuliers prévus sont les suivants :
→ Élargissement de 4 à 5,5 ml sur 180 ml de long en amont du raccordement à la voie parallèle à la RD 752.

→ Rectification et recalibrage à 5,5 ml d'une zone de virage sur 200 ml
→ Reconfiguration du carrefour RD 80/VC7 pour faciliter les liaisons entre la RD 752 et le Fief-Sauvin.

L'aménagement sera complété par 6 plateformes de courtoisie pour permettre le croisement des véhicules de grandes longueurs.



Vue zoomée du plan général du projet modifié, pour illustrer les secteurs desservis par le tourne à gauche

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

4 — Réseaux

Le projet modifié n'impacte plus le réseau numérique Melisa, situé en bordure de la route actuelle, entre St Paul et La Gerfaudière. Ce dernier devra être dévié ou protégé au niveau du carrefour giratoire de la Gerfaudière.

5 — Sécurité

L'analyse des impacts sur la sécurité du projet modifié s'établit suivant 3 aspects :

- La gestion des véhicules lents et des 2 roues,
- La gestion des accès directs sur la route départementale,
- Les possibilités de dépassements.

La gestion des véhicules lents et des 2 roues :

Les exploitations agricoles situées de part et d'autres de la RD752 et l'absence d'itinéraires alternatifs entre le giratoire de la Loire et le bois de la Bellière amènent les convois agricoles à emprunter régulièrement la RD752. Pour les 2 roues, la RD752 est également l'unique voie possible entre Beaupréau et St Pierre Montlimart. Le trafic important sur cette section ainsi que le pourcentage élevé de Poids lourds accroissent les risques d'accident.

Le projet modifié par la création de voies latérales comme indiqué au chapitre précédent «Déplacements» va offrir aux engins agricoles et aux utilisateurs de deux roues un itinéraire plus sécurisé. De plus, dans la partie comprise entre Saint Antoine et Saint Paul, la voie latérale, sera traitée en « chaudiou » (chaussée à voie centrale banalisée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, sous réserve de l'absence de cyclistes). Ces voies latérales, venant compléter le réseau de voies communales existantes, assurent ainsi la continuité d'un itinéraire sécurisé complet entre Beaupréau et Montrevault pour les véhicules lents et les 2 roues.



Véhicules lents sur la RD752

La gestion des accès directs sur la route départementale

Les accès directs sur une route avec un trafic de cette importance (8000 véhicules par jour dont 10% de PL) sont autant de risques potentiels d'accidents. Sur une section de 4.2 km, ces accès directs vers des propriétés bâties sont au nombre de 14 auxquels il convient d'ajouter 5 accès directs sur des parcelles agricoles bordant la RD752. La création de voies de dessertes et de voies latérales indiquées au chapitre précédent «c-) Déplacements» permet la suppression de tous ces accès directs. Les riverains et les agriculteurs concernés peuvent ainsi sortir de leur domicile et/ou circuler en utilisant les voies parallèles et de desserte sans aucune interaction avec les usagers de la RD752. Les échanges et les accès à la RD752 se réduisent, sur la section, à 3 uniques points d'échanges sécurisés : le giratoire actuel dit de la Loire à l'extrémité Sud du projet, le futur giratoire de la Gerfaudière à l'extrémité Nord du projet et le carrefour plan au droit de Saint Paul/Beaubuisson. Sur ce point, le projet modifié présente un impact très positif en terme de sécurité.



Accès direct sur RD752

Les possibilités de dépassements

Le projet comprend l'aménagement d'un créneau de 2x2 voies de 1800 m sur la section comprise entre le Grand Angibou et Saint Paul afin de donner aux automobilistes des possibilités de dépassements sur cet itinéraire. Cette possibilité offerte aux usagers s'appuie sur les études menées en 2018 et 2017 par le Département sur l'ensemble de son réseau structurant et dont les résultats ont montré que les 2x2 voies sont plus sûres que les routes bidirectionnelles et les routes à 3 voies.

• Les risques de collisions

Le réseau routier départemental compte, en effet, 4800km de voies : 1050 km de réseau structurant dont 157km de 2x2 voies et 70 km de 3 voies affectées, 1630 km de desserte des bourgs et 2120 km de réseau secondaire. En sécurité routière, sont généralement utilisés de façon simultanée plusieurs indicateurs de base considérés comme complémentaires :

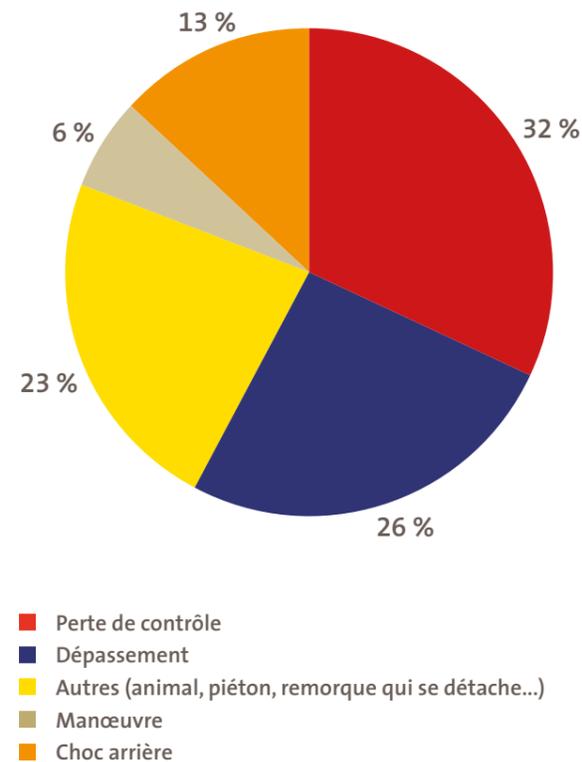
— **Le taux d'accidents** est caractéristique du risque d'accident corporel. Cette valeur traduit à trafic égal, le risque d'accident corporel sur une section de route.

— **La densité** caractérise l'enjeu de sécurité par kilomètre de route. Les densités élevées désignent les endroits où un aménagement peut apporter des gains de sécurité appréciables. On retrouve, en général parmi les routes à densité élevée les routes les plus chargées en trafic et où, par conséquent les accidents sont plus nombreux, même si le taux est faible ou moyen.

La première étude portant sur 40km de 2x2 voies consiste à comparer la sécurité avant travaux et après travaux (mise à 2x2 voies).

Les résultats sont les suivants : le taux d'accident passe de 2,98 à 1,04 et la densité de 0,14 à 0,06. La mise à 2x2 voies d'une route bidirectionnelle a donc permis de diviser le taux d'accidents par 3 et la densité par 2. Les 2x2 voies sont donc 3 fois plus sûres que les routes bidirectionnelles.

Une autre étude a également été effectuée la même année (2017) sur les 70 km de 3 voies affectées. Le taux d'accident relevé sur ces 3 voies était de 2,06 et la densité de 0,08. Cette étude comportait une typologie des accidents constatés sur la période 2012-2016. Plus d'un quart de ces accidents se sont produits à l'occasion de dépassements, accidents (pour la plupart des chocs frontaux) dont la gravité est considérable. Les circonstances de tels accidents sont quasi inexistantes sur une 2x2 voies de part la séparation des 2 sens de circulation.



Les résultats de ces deux études démontrent donc l'intérêt sur l'aspect sécurité de réaliser ce créneau de dépassement de 1800 m d'autant que les possibilités de dépassement pour un usager empruntant les 25 km entre Beaupréau et Ancenis sont extrêmement réduites comme l'illustre les cartes ci-après.

• Les besoins de dépassements entre Beaupréau et Ancenis

Côté Ancenis, il existe 2 zones de dépassement de 500 mètres entre Ancenis et Saint-Laurent-des-Autels (soit 5 km). Il n'existe pratiquement aucune possibilité en dehors de petites zones de 300 mètres (qui ne permettent que le dépassement d'un véhicule lent) entre Saint-Rémy-en-Mauges et La Gerfautière soit 7,3 km.

Entre Saint-Pierre-Montlimart et Beaupréau on trouve 2 zones de dépassement de 750 mètres et 500 mètres dans chaque sens. La première se trouve dans le bois entre La Gerfautière et le Grand Beaubuisson et pourra être conservée. La seconde se trouve au niveau de Saint-Paul et devra être supprimée par l'aménagement d'un nouveau carrefour.

La circulation en journée sur la déviation de Beaupréau et jusqu'à Saint-Pierre-Montlimart donne très peu d'opportunités de dépassement, d'où l'objectif d'une aire avec une voie de dépassement dédiée qui permettra de temporiser entre Saint-Rémy-en-Mauges et Beaupréau. Les contraintes d'un éventuel tracé de contournement de Saint-Pierre avec la traversée de l'Evre et une géométrie contrainte pour éviter les zones d'habitation et de nombreuses courbes n'apporteraient pas de possibilités nouvelles sur la section suivante.

Les diagrammes suivants présentent les zones de dépassements autorisées par sens sur la liaison principale.

La présence de zones de dépassements régulières et sécurisées contribue à fiabiliser la liaison et contribue à son attractivité par rapport à des routes plus secondaires moins bien aménagées et donc plus accidentogènes.

Définition et calcul des indicateurs

En milieu interurbain

Le **taux d'accidents** est le nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il caractérise la probabilité pour un usager d'avoir un accident sur un site donné : il s'agit d'une mesure de risque individuel.

La formule de calcul est la suivante : $t = \frac{N \times 10^4}{L \times T \times 365 \times n}$

N : nombre d'accidents pendant n années
L : longueur de la section étudiée en km
T : trafic MIA en véhicules/jour
n : nombre d'années étudiées

La **densité d'accidents** est le nombre d'accidents par an et par kilomètre, c'est à dire le risque pour la collectivité d'observer des accidents: il s'agit d'une mesure de risque collectif qui caractérise l'enjeu pour le gestionnaire du site.

La formule de calcul est la suivante : $d = \frac{N}{L \times n}$

N : nombre d'accidents pendant n années
L : longueur de la section étudiée en km
n : nombre d'années étudiées

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENTS DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

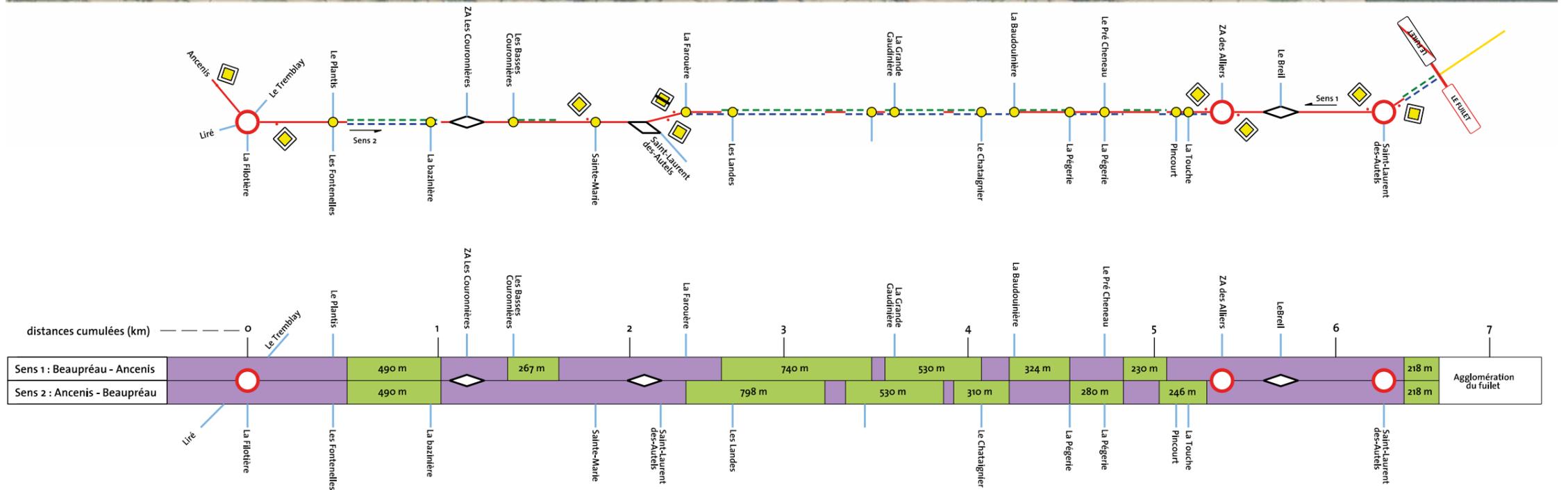
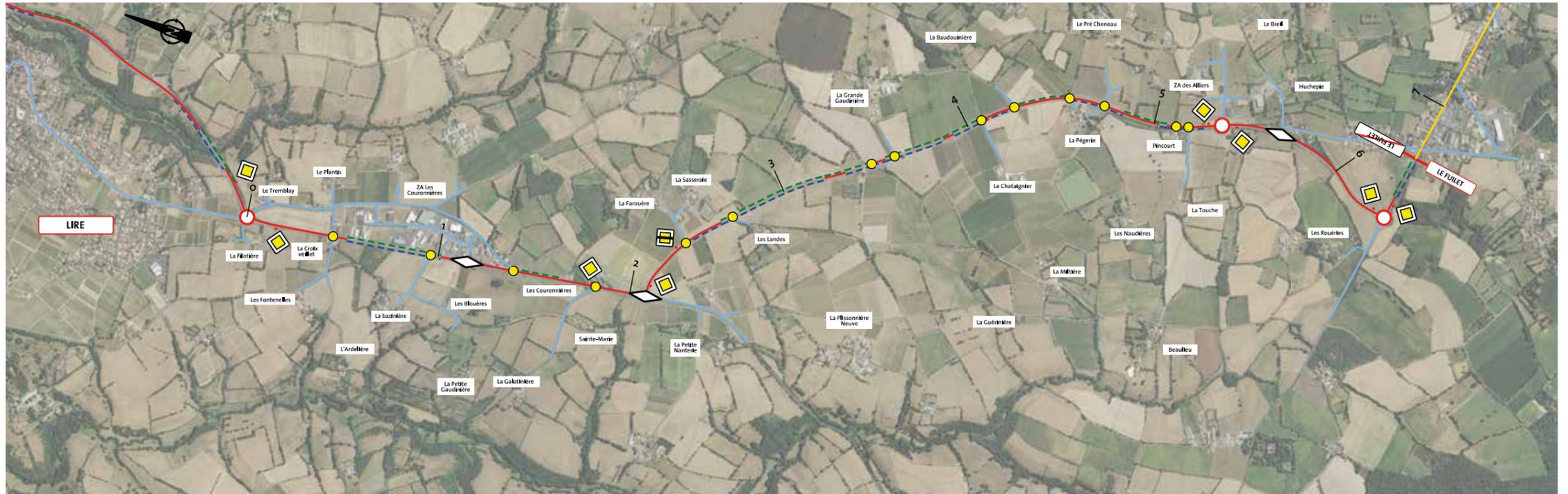
- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



SECTION LIRÉ - LE FUILET – longueur : 8000 ml

	Longueur totale de dépassement	% de possibilités de dépassement sur la section
Sens 1 : Beaupréau - Ancenis		
Zones de dépassement possibles :	3	1760 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	4700 ml (comprenant la traversée du Fuilet)	
Sens 2 : Ancenis - Beaupréau		
Zones de dépassement possibles :	3	1818 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	4800 ml (comprenant la traversée du Fuilet)	

- dépassement interdit
- - - dépassement sens 1
- - - dépassement sens 2
- giratoire
- traversée d'agglomération
- voiries existantes
- ◊ Tourne à gauche
- Intersection

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENTS DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

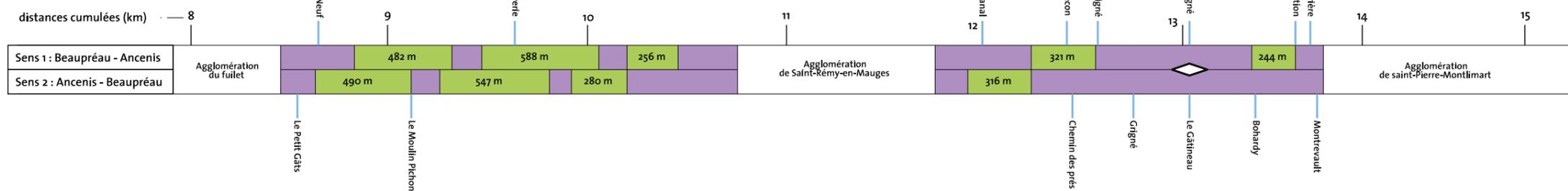
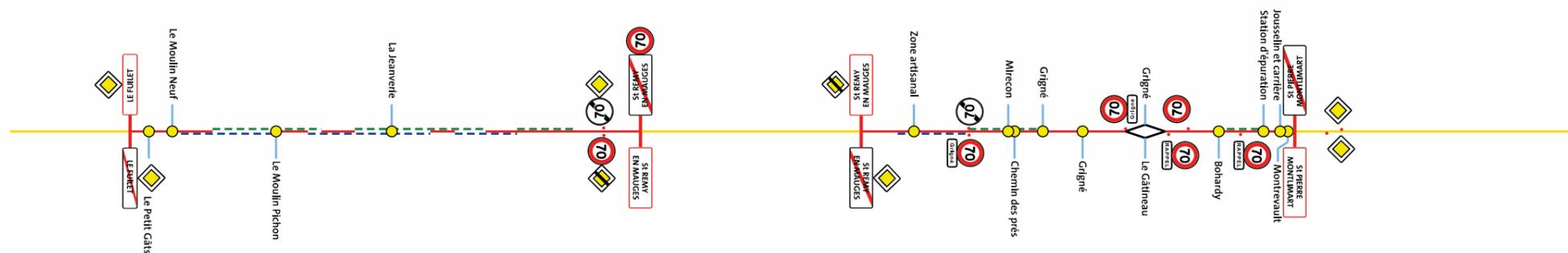
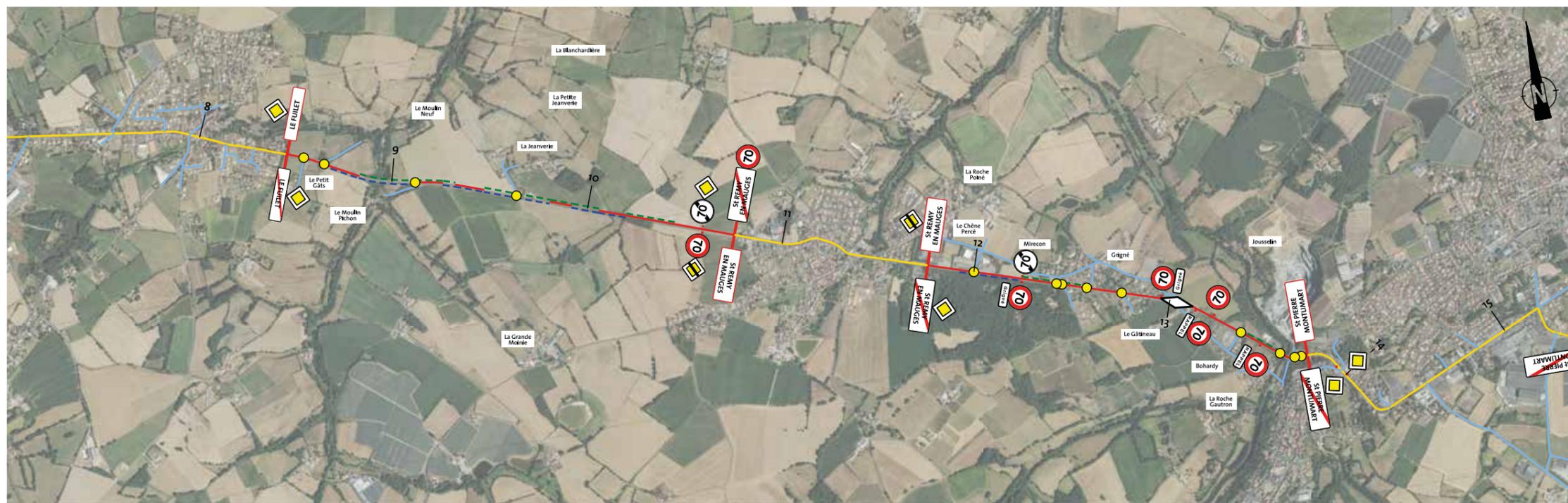
- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



SECTION LE FUILET - ST PIERRE MONTREVAULT – longueur: 7000 ml

	Longueur totale de dépassement	% de possibilités de dépassement sur la section
Sens 1 : Beaupréau - Ancenis		
Zones de dépassement possibles :	2	1070 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	7700 ml (comprenant la traversée de Montrevault St Pierre)	
Sens 2 : Ancenis - Beaupréau		
Zones de dépassement possibles :	2	1037 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	8000 ml (comprenant la traversée de Montrevault St Pierre)	

- dépassement interdit
- - - dépassement sens 1
- - - dépassement sens 2
- giratoire
- traversée d'agglomération
- voiries existantes
- ◊ Tourne à gauche
- Intersection

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

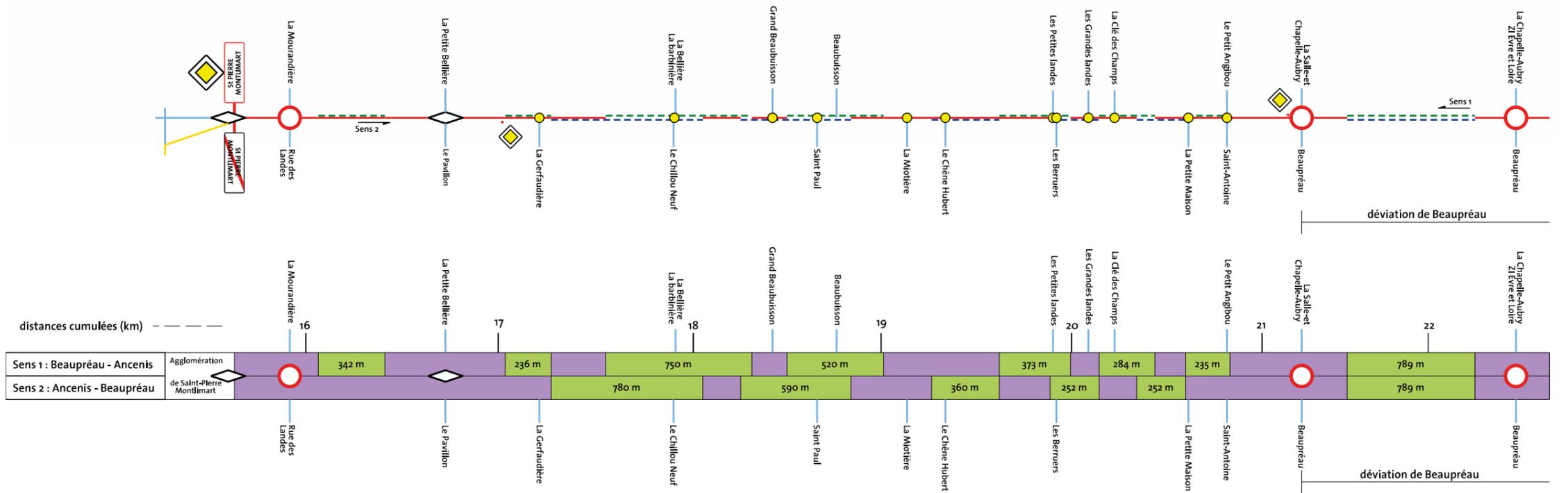
- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion



SECTION ST PIERRE MONTREVAULT - BEAUPRÉAU – longueur: 8000 ml

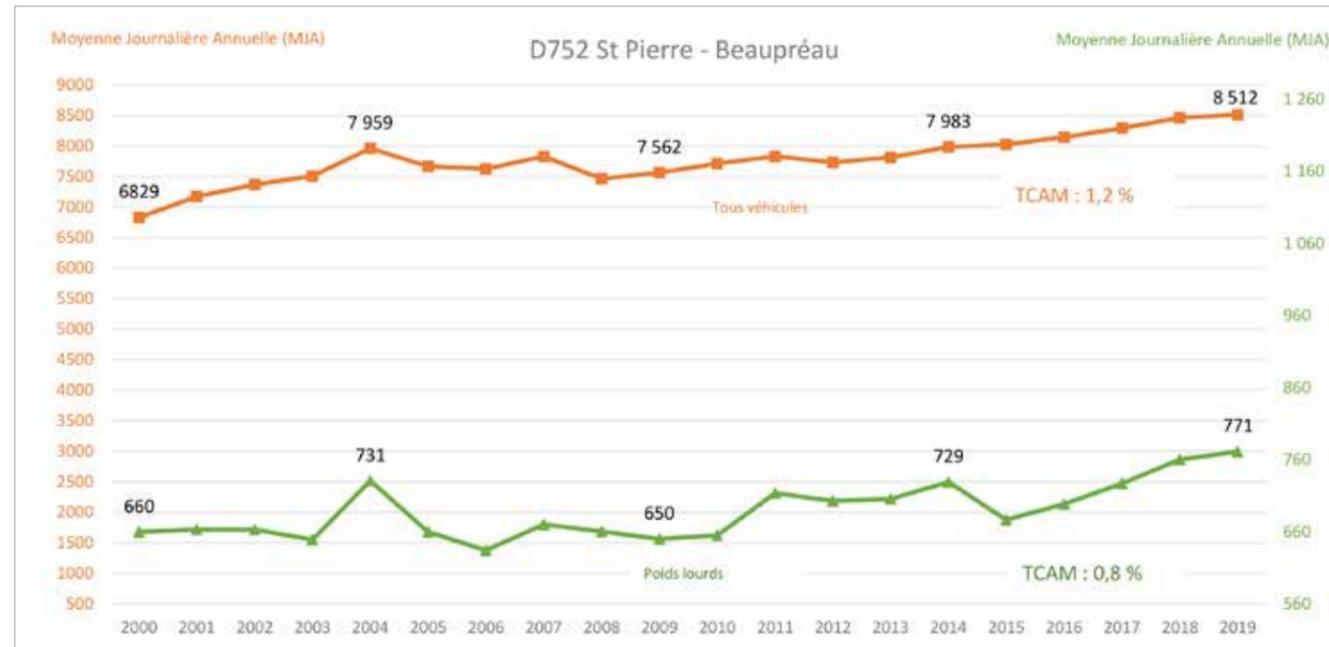
	Longueur totale de dépassement	% de possibilités de dépassement sur la section
Sens 1 : Beaupréau - Ancenis		
Zones de dépassement possibles :	4	2059 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	2700 ml	26%
Sens 2 : Ancenis - Beaupréau		
Zones de dépassement possibles :	3	2159 ml
Distance la plus importante sans possibilité de dépassement :	2900 ml	27%

- dépassement interdit
- - - dépassement sens 1
- - - dépassement sens 2
- giratoire
- traversée d'agglomération
- voiries existantes
- Tourne à gauche
- Intersection

Bien que l'axe Beaupreau / Saint-Pierre-Montlimart ne souffre pas d'une saturation de trafic, son trafic nécessite des aménagements afin de sécuriser la circulation entre les différents types de véhicules empruntant cet axe.

L'augmentation du trafic demeure constante (cf. graphique et tableau suivants).

Il convient de rappeler que le projet de créneau à 2x2 voies ne vise pas à répondre à une problématique de saturation du trafic mais à répondre plus globalement à une problématique liée aux difficultés de dépassement sur l'ensemble de l'itinéraire Beaupreau/Ancenis, comme ceci a pu être précédemment démontré.



Évolution du trafic entre 2000 et 2019 TCAM: Taux de Croissance Annuel Moyen

Année	M.J.A	%PL	PL
2 000	6829	9	660
2 001	7172	9,20	663
2 002	7366	9,00	663
2 003	7506	8,65	649
2 004	7959	9,18	731
2 005	7667	8,61	660
2 006	7625	8,32	634
2 007	7828	8,56	670
2 008	7464	8,85	660
2 009	7562	8,60	650
2 010	7714	8,49	655
2 011	7827	9,12	714
2 012	7732	9,09	703
2 013	7811	9,03	705
2 014	7983	9,13	729
2 015	8026	8,43	677
2 016	8145	8,58	699
2 017	8293	8,77	727
2 018	8461	8,98	760
2 019	8512	9,06	771

Tableau de comptage des véhicules MJA: Moyenne Journalière Annuelle

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Le projet modifié répond donc bien à l'ensemble des problématiques de sécurité rencontrée sur ce type d'itinéraire.

Le projet modifié comprend la réalisation de voies latérales comme indiqué au chapitre précédent « Déplacements ». De plus, dans la partie comprise entre Saint-Antoine et Saint-Paul, la voie latérale, sera traitée en « chaucidou » (chaussée à voie centrale banalisée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, sous réserve de l'absence de cyclistes). Ces voies latérales, venant compléter le réseau de voies communales existantes, assurent ainsi la continuité d'un itinéraire sécurisé complet entre Beaupréau et Montrevault pour les véhicules lents et les 2 roues.

Les modifications apportées au projet initial comprennent également la suppression de tous les accès directs actuels sur la RD 752 entre Beaupréau et le futur giratoire de la Gerfaudière. Ces accès sont ramenés par les voies de desserte créées ou les voies latérales sur 3 uniques points sécurisés : le giratoire actuel de Beaupréau à l'extrémité Sud du projet, le futur giratoire de la Gerfaudière à l'extrémité Nord du projet et le carrefour plan au droit de Saint Paul/Beaubuisson.

Enfin, l'aménagement d'un créneau de 2x2 voies de 1800 m sur la section comprise entre le Grand Angibou et Saint-Paul donnera aux automobilistes des possibilités de dépassements sur cet itinéraire.

Le projet modifié répond donc bien à la problématique de sécurité rencontrée sur ce type d'itinéraire.

IV • Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

1 | Sécurité et déplacements

a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS

Si le projet initial prévoyait un créneau de dépassement sécurisé sur toute la section comprise entre Beaupréau et « La Gerfaudière » (3 100 ml), la réalisation d'une section de 1 800 ml, entre le « Grand Angibou » et « Saint Paul », permet de disposer d'une portion certes réduite, mais significative, répondant à l'enjeu de sécurité à l'échelle du tracé et de l'itinéraire.

Le choix qui a été retenu d'un aménagement en 2x2 voies, permet de bénéficier de possibilités de dépassement dans les deux sens. La présence d'un terre-plein central équipé de glissières de séparation est un atout supplémentaire en termes de sécurité limitant ainsi les risques de collision frontale. De plus à l'occasion des modifications apportées, le virage situé entre « Le Chêne Hubert » et « St Paul » sera rectifié et la courbe adoucie.

b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC

L'aménagement de voies parallèles était un élément de sécurité important du dossier initial.

Le principe a été maintenu, la création de ces voies permettant de condamner les nombreux accès directs (14 accès directs) sur la RD 752 entre Beaupréau et La Gerfaudière qui sont autant de zones à risque de collisions.

Ces voies assureront les dessertes locales et agricoles.

La voie parallèle entre « Le Chillou » et « La Gerfaudière » est maintenue. La réalisation de cette voie permettra d'assurer la sécurité des usagers qui souhaitent rejoindre la départementale par le giratoire de « La Gerfaudière ». La VC traversant le hameau de « La Gerfaudière » est très étroite et l'augmentation du trafic sur cette voie entraînerait des problèmes de sécurité liés aux passages déjà nombreux des engins de l'entreprise de TP agricole présente sur le site.

La voie parallèle, initialement prévue, qui longeait la route départementale entre « Saint Paul » et « Le Chillou » est supprimée. Une voie vélo/engin agricole sera créée à l'arrière du bois des « Minières », entre « saint Paul » et « la croix Blanche ». Cette nouvelle configuration a pour avantage d'assurer la continuité de la liaison jusqu'à Montrevault en utilisant la VC existante à partir de « La croix Blanche », et d'épargner les surfaces boisées. La voie communale de « La Barbinière » sera directement reliée à la voie parallèle côté « Beaubuisson », permettant un accès

sécurisé vers Beaupréau en empruntant un carrefour tourne à gauche à hauteur de « Saint-Paul ».

La création du carrefour tourne à gauche permettra de sécuriser les échanges de desserte locale :

→ des lieux-dits « La Barbinière », « Le Grand Beaubuisson », « Beaubuisson » côté Est,

→ du lieu-dit « Saint Paul » et le raccordement à la voie parallèle côté Ouest.

Il permettra également de sécuriser le tourne à gauche de la RD 752 vers les voies locales.

Les riverains de « Beaubuisson » et du « Grand Beaubuisson » ne subiront ainsi plus de rallongement de parcours, bénéficiant d'un accès direct à la RD ou à la voie parallèle côté Ouest sur toute sa longueur.

Toutefois, un tel carrefour, bien que réalisé dans des conditions de sécurité optimales, peut présenter une zone à risque pour les usagers et implique l'éventualité d'accidents ou de chocs latéraux, qui n'existaient pas sur un créneau à 2x2 voies tel que présenté dans le projet initial.

Parmi les autres points d'accès à la RD, la réalisation d'un carrefour giratoire à « La Gerfaudière » est maintenue. Il permet la desserte sécurisée du hameau de « La Gerfaudière » et de la voie latérale raccordée à la VC du « Chillou ».

Enfin, les aménagements sur La voie communale du Vigneau (ou de « la petite Maison ») sont maintenus. La voie sera raccordée directement au rond-point de la Loire à Beaupréau et des aménagements ponctuels sont prévus dans le cadre de l'aménagement de la RD 752 pour faciliter le croisement des engins agricoles et faciliter la circulation dans les parties les plus étroites.

L'aménagement sera complété par 6 plateformes de courtoisie pour permettre le croisement des véhicules de grandes longueurs

En comparaison, le projet modifié présente, sur le plan de la sécurité un bilan en deçà du projet initial. Le créneau à 2x2 voies, offrant des possibilités de dépassements sécurisés, est réduit de 1300 ml. Le choix de maintenir une section à 2x2 voies entre Beaupréau et Saint-Paul permet cependant d'offrir des possibilités de dépassements sécurisés dans les deux sens sur une longueur significative de 1800 ml.

Un nouveau point d'échange est créé à hauteur de Saint Paul pouvant représenter un risque sur les mouvements de tourne

à gauche ou de traversée Est/Ouest. La situation actuelle sera cependant améliorée, ces mouvements ce faisant aujourd'hui en l'absence de tout aménagement. La création de deux îlots séparateurs permettra de bénéficier d'une zone refuge.

Du point de vue des déplacements le bilan est positif. L'aménagement de voies latérales permet, comme le projet initial, la séparation des types de flux (activités, résidentiels, loisirs). L'itinéraire pour les 2 roues et les véhicules lents est améliorée. La liaison douce est prolongée jusqu'à Montrevault, une voie cyclable est matérialisée.

Le carrefour tourne à gauche créé à Saint Paul offre aux riverains de « Beaubuisson » du « Grand Beaubuisson » et de « La Barbinière » un accès direct à la RD et à la voie parallèle ouest sur toute sa longueur, supprimant ainsi le rallongement de parcours initialement prévu.

c – LES LIAISONS DOUCES

Le projet modifié propose une liaison cyclable reliant Beaupréau (rond-point de l'Hermitage) et Montrevault (Le Planty). Cette liaison sera traitée en chaudière de Beaupréau à Saint-Paul : chaussée à voie centrale banalisée où les véhicules circulent sur la voie centrale et empruntent la bande cyclable uniquement pour se croiser, sous réserve de l'absence de cyclistes.

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

2 | Impacts environnementaux

a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)

Les modifications apportées au projet présentent des impacts moindres comparés à ceux du projet initial.

En effet, la modification du projet engendre la suppression d'un bassin d'assainissement routier (EP1), prévu initialement au niveau du bois des Minières. Le projet initial engendrait une augmentation des surfaces actives sur son emprise, à hauteur de 59 000 m², alors que désormais cette surface est ramenée à 28 000 m².

Pour la section de la RD752 aménagée à 2x2 voies, les dispositifs d'assainissement sont conservés : réalisation d'un bassin au ni-

veau de Saint-Paul (EP2) ainsi que des noues entre Les Berruers et Le Grand Angibou.

Les conséquences sur l'hydrologie et la qualité de l'eau sont donc globalement améliorées du fait de la réalisation de ces dispositifs d'assainissement.

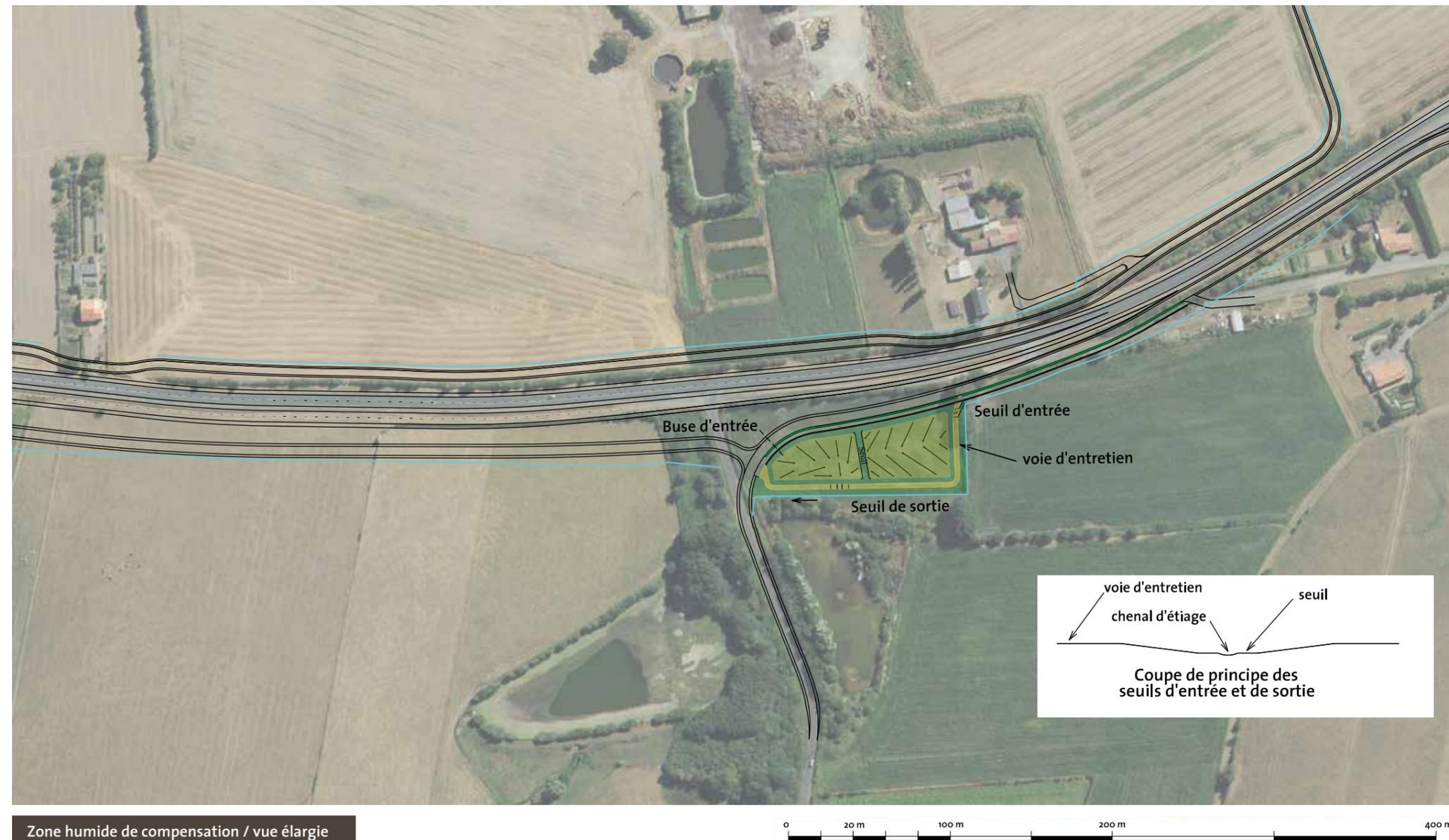
Par rapport au projet initial, la surface de bassins-versant interceptés reste inchangée avec 28,7 ha (situés au sud du projet).

b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)

La modification du projet entraîne une réduction de l'impact global sur les habitats naturels.

En effet, le projet modifié n'entraîne aucun déboisement alors que 3,2ha de bois étaient défrichés initialement. Toutes les mesures de compensations liées au défrichement deviennent donc caduques, notamment la compensation initialement envisagée par le versement d'une indemnité au fond stratégique de la forêt et du bois.

En ce qui concerne les zones humides la situation reste inchangée : le projet modifié a le même impact que le projet initialement envisagé : destruction de 3 000 m² de prairie temporaire située en partie sud du projet. La compensation reste donc inchangée, de même que les suivis envisagés sur cette zone. En effet, une zone humide de compensation sera réalisée dans un délaissé à la sortie du chemin du Vigneau.



Concernant la faune, le projet modifié n'impactant plus les boisements, les zones à enjeux pour les oiseaux et les chiroptères sont totalement préservées.

Toutefois, le Département a fait le choix de maintenir les mesures d'accompagnement envisagées dans le projet initial, à savoir :

→ **Plantations de haies champêtres** : il est prévu la plantation de 4100 mètres de haies. Cette mesure constitue une amélioration par rapport à l'existant dans la mesure où il sera planté davantage de haies que de haies détruites dans un secteur qui demeure actuellement pauvre en haies. Ceci permettra de recréer une ambiance bocagère sur ce secteur où le maillage bocager résiduel est aujourd'hui déstructuré.

→ **Pose de grillage à grande faune** dans le prolongement des zones boisées : 2300 mètres

→ **Création d'un site de ponte** et d'hivernage pour reptiles (conforme aux prescriptions du CEREMA),

→ **Création d'un passage à petite faune** de 50*50 cm sous la RD752 actuelle au niveau de la zone boisée. Du fait de l'absence de travaux dans la zone boisée, la présence de la conduite de gaz ne permet pas la réalisation du passage petite faune initial (70x100cm).

Ces mesures constituent une amélioration du projet mais également une amélioration de la situation actuelle. Ceci se vérifie notamment au regard des haies dont le linéaire de plantations nouvelles s'avère nettement supérieure au linéaire détruit, dans un secteur qui demeure relativement dépourvu de haies champêtres. Il en est de même s'agissant du passage à petite faune qui est maintenu. La mise en place de cette mesure était justifiée en raison du fait que le projet venait intercepter les habitats naturels des parcelles boisées. Toutefois, les modifications du projet permettent un évitement complet des habitats naturels présent dans le bois des Minières. Le maintien du passage à petite faune en dépit de ces modifications se révèle être une amélioration du projet mais également de la situation actuelle.

C – PAYSAGE

Des modifications paysagères sont à prévoir, dont certaines restent inchangées dans la partie sud du projet : les merlons de covisibilité et les plantations de haies permettront la bonne intégration de l'infrastructure nouvelle. Ceci permettra en outre de recréer une ambiance bocagère sur ce secteur où le maillage bocager hérité est aujourd'hui déstructuré.

Toutefois, les modifications paysagères engendrées par le projet modifié seront moins importantes que celles du projet initial. Les aménagements initialement prévus concernaient déjà en

grande partie la reprise du tracé de la voirie existante, le projet initial n'engageait pas un changement conséquent de l'aspect paysager global du secteur mais plutôt une intensification de la composante « voirie ». Dans sa version modifiée, l'intensification de la composante voirie s'avère moindre du fait du maintien de la RD752 actuelle entre Saint-Paul et le giratoire de la Gerfaudière.

Dans le projet initial, le défrichement de 3,2 ha d'espaces boisés représentait, par ailleurs, une modification paysagère majeure. Désormais, l'évitement complet du bois des Minières, permet de réduire significativement cet impact.

3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles

Les échanges entre exploitants initiés par la chambre d'agriculture et conclus à l'amiable par le Département sont maintenus. Ces échanges ont permis de regrouper des parcelles pour les rapprocher des sièges d'exploitations et éviter les traversées Est Ouest d'engins agricoles.

Les réserves SAFER dont disposait le Département ont permis de compenser intégralement chaque exploitant des pertes de surface d'exploitation.

Le projet ici présenté permet de réduire l'emprise sur les surfaces agricoles par rapport au projet initial passant de 18,1 ha à 13,3 ha. La réorganisation des exploitations agricoles s'accompagne de la réalisation de travaux connexes tels que le rétablissement et/ou la création des accès, des réseaux d'irrigations etc.

Si la création d'une voie parallèle à l'arrière du bois des « Minières » ainsi que le raccordement de la VC de « La Barbinière » à la voie parallèle Est constituent des emprises supplémentaires 1.09 ha, plusieurs modifications viennent réduire l'impact du projet sur les surfaces agricoles :

Le maintien de la route dans sa configuration actuelle entre « Saint Paul » et « La Gerfaudière » et le décalage du futur giratoire vers l'axe de la route départementale permettent ainsi de préserver 2.3 ha au droit des parcelles exploitées.

L'aménagement du carrefour tourne à gauche à « Saint Paul » et l'intégration du bassin dans cet aménagement permettent d'optimiser les surfaces d'emprise et de préserver 3 500 m² de surface agricole.

Le projet modifié présente donc un bilan très positif. Les échanges visant à améliorer le parcellaire sont maintenus, les modifications de l'aménagement routier permettent de réduire l'impact sur les terres agricoles pour une surface totale de 1,6 ha.

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

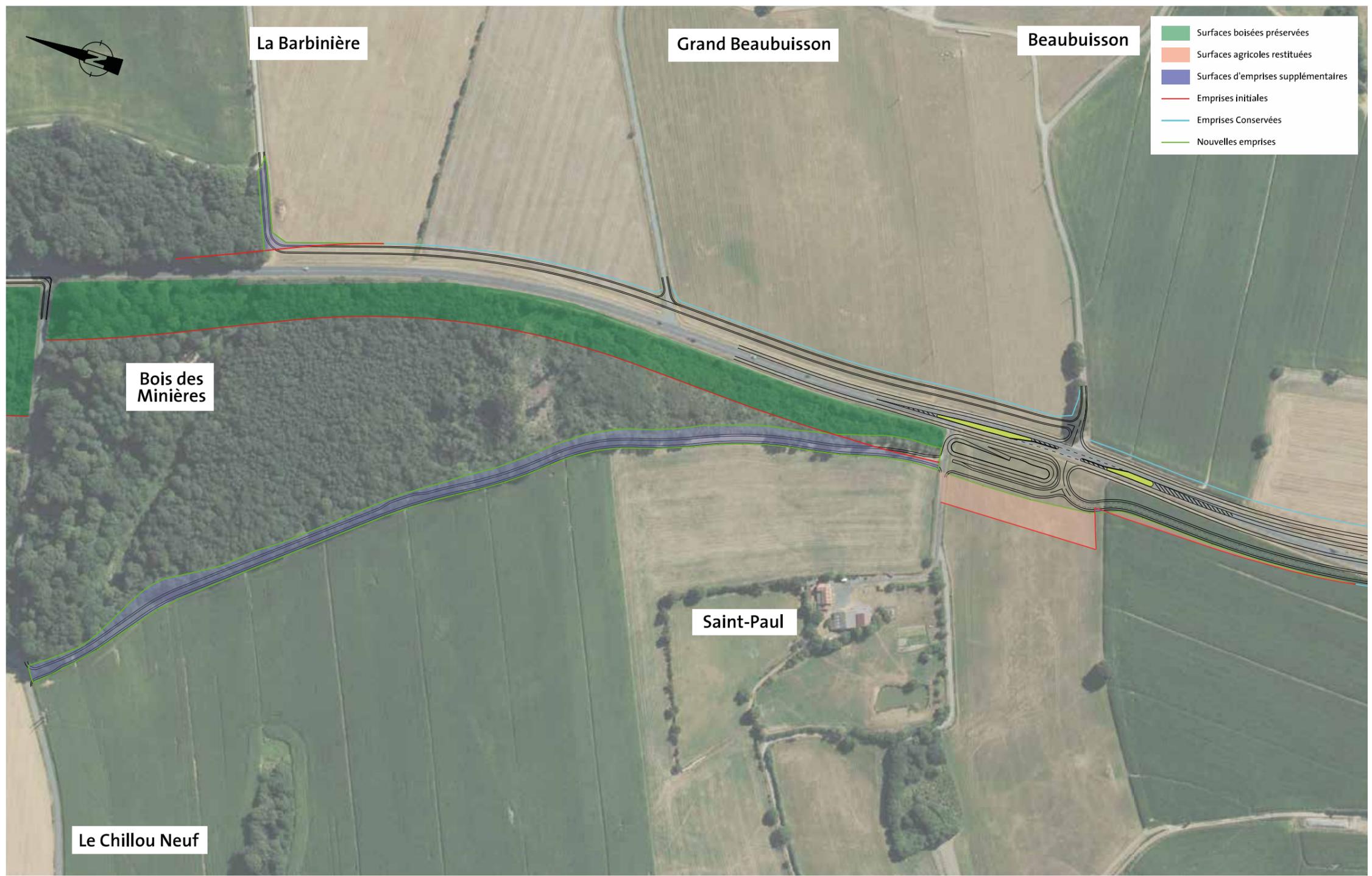
Synthèse

Conclusion



Surfaces compensées

0 25 m 50 m 100 m 200 m



- Surfaces boisées préservées
- Surfaces agricoles restituées
- Surfaces d'emprises supplémentaires
- Emprises initiales
- Emprises Conservées
- Nouvelles emprises

Surfaces compensées

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Dans sa version initiale, le projet nécessitait pour sa réalisation, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sur le secteur du Bois des Minières.

En effet, le linéaire du projet initial concernait les zones du PLU de Montrevault-sur-Evre :

→ Agricole (A)

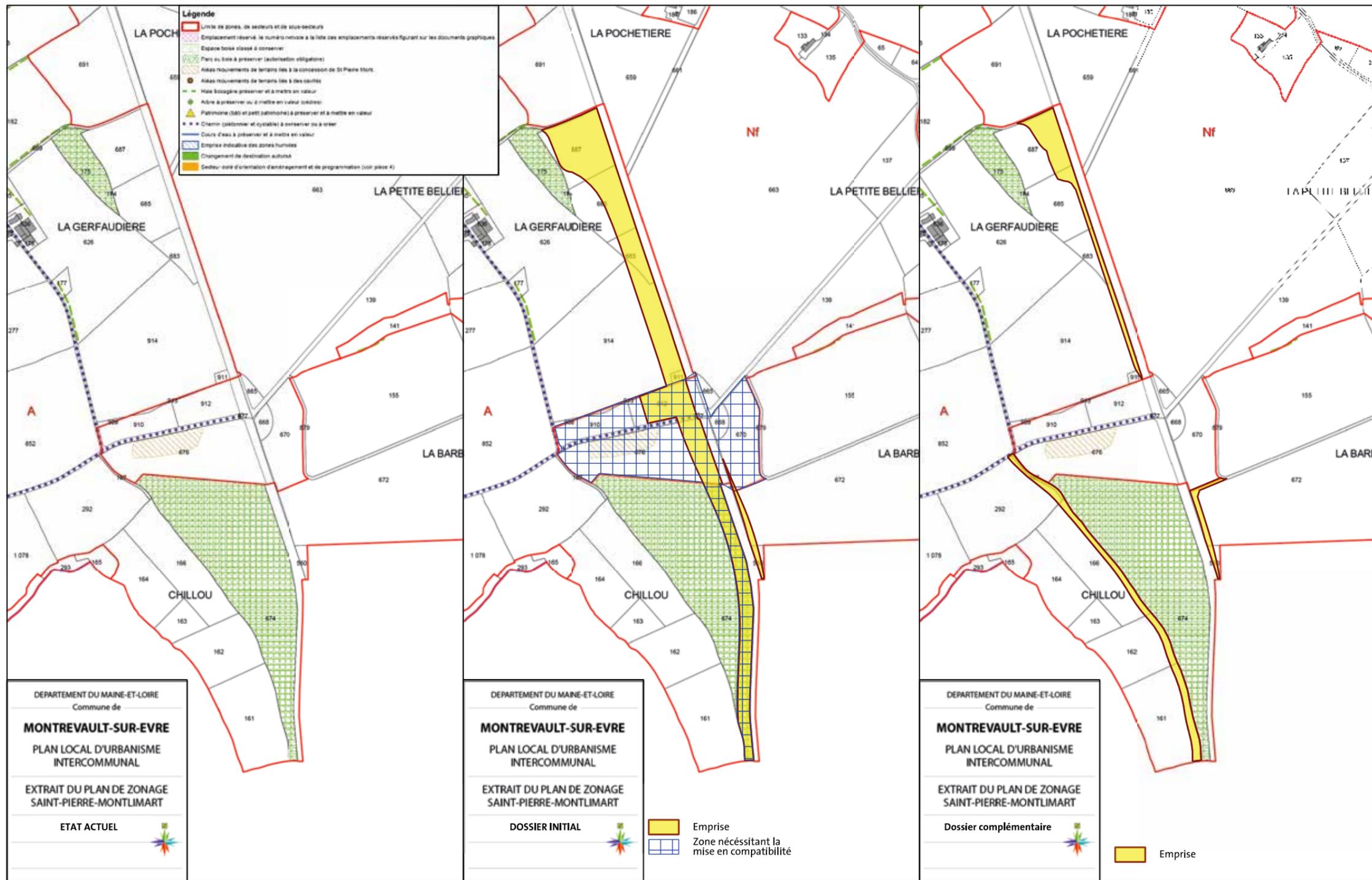
→ Naturelle (Nf) correspondant aux ensembles boisés

D'après le règlement relatif au zonage du PLU de Montrevault-sur-Evre, en zone Naturelle indice « f » (spécifique à la forêt) « sont autorisés uniquement les aménagements et installations nécessaires à l'activité sylvicole de type plate-forme de stockage, hangar à matériel... ».

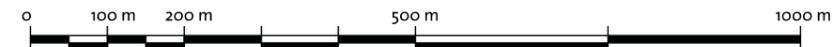
Par conséquent, le projet nécessitait la mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre en vue de retirer du zonage Nf les parties des massifs boisés recoupées par le projet (infrastructure et ses dépendances dont 1 bassin d'assainissement routier). La mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre induisant une réduction de la zone Nf de l'ordre de 49700 m² au bénéfice de la zone N où « sont autorisées sans conditions particulières [...] les réseaux routiers (voiries...), transports en commun et stationnements, publics ou collectifs, continuités douces (pédestre, équestre, cyclable), d'intérêt général. »

Par ailleurs, une partie des massifs forestiers situés en zone A sur la commune de Saint-Pierre-Montlimart, concernée par l'emprise du projet initial, était classée en Espace Boisée Classée (EBC). Par conséquent, le projet nécessitait la mise en compatibilité du PLU de Montrevault-sur-Evre en vue de déclasser du statut EBC, les parties des massifs boisés recoupées par le projet.

Le projet modifié en ce qu'il évite le secteur du Bois des Minières, a pour effet de ne plus impacter les espaces boisés qui étaient donc concernés par les zones A et Nf ou classés en EBC. Le projet est donc compatible avec les prescriptions du PLU de Montrevault-sur-Evre, la procédure de mise en compatibilité devient désormais caduque.



MEC du PLU (avant/après)



Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a - DESCRIPTION DU PROJET
 - b - INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c - LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d - DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a - HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTMART À 2 VOIES
 - b - HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c - PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
 - d - CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a - SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b - SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c - LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a - HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b - CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c - PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

5 | Aspects technico-financier

Alors que le coût du projet initial était estimé à 5.1 M€, le coût prévisionnel de l'opération est ramené à 3.8 M € se décomposant comme suit :

→ Aménagement des carrefours La Gerfautière et Saint-Paul	450 000 €
→ Rétablissement de desserte, voie parallèle, modification des accès, voie douce de Beupreau à Montrevault	1 100 000 €
→ Aménagements ponctuels Route de la petite maison	200 000 €
→ Créneau à 2x2 voies y compris rectification de virage et reprise route existante	1 800 000 €
→ Mesures environnementales et aménagements connexes (plantations de haie, reconfiguration parcelles, irrigation, traversée petite faune, clôtures, reconstitution zone humide)	250 000 €

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

1 | Le contexte

2 | Le projet initial

- a – DESCRIPTION DU PROJET
- b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
- c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
- d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

1 | Justification du projet

- a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
- b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
- c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES

2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement

- a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
- b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
- c – PAYSAGE
- d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

1 | Sécurité et déplacements

- a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
- b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
- c – LES LIAISONS DOUCES

2 | Impacts environnementaux

- a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
- b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
- c – PAYSAGE

3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles

4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme

5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPRÉAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Synthèse

Les modifications apportées ont pour effet de faire évoluer l'impact du projet sur de nombreux aspects. Certains ne subissent aucune modification ou des modifications non substantielles. D'autres permettent d'améliorer le bilan de l'opération. Le projet modifié n'a aucun impact supplémentaire par rapport au projet initial.

Les rubriques abordées dans l'étude d'impact initial tel que « climat », « terrains/souterrains », « patrimoine culturel », « qualité de l'air », « risques naturels et technologiques » ne connaissent aucun changement.

IMPACT SUR LE MILIEU AQUATIQUE

→ **Hydrographie** : la route existante est située sur une ligne de crête. Le projet initial par nature épouse le niveau des terrains existant et en conséquences sur l'hydrologie les cours d'eau et le tracé des émissaires et leur profondeur reste marginale. La surface de bassins-versants interceptés reste inchangée.

→ **Eaux superficielles** : La qualité de l'eau était globalement améliorée dans le projet initial du fait de la réalisation de différents dispositifs d'assainissement inexistants aujourd'hui. Ces dispositifs sont conservés, excepté le bassin d'assainissement prévu initialement au niveau du bois des Minières qui est désormais supprimé du fait de l'absence d'aménagement à cette hauteur.

→ **Zones humides** : Le projet modifié ne touche pas davantage de zones humides et les fonctionnalités perturbées des 3 000 m² impactés seront reconstitués au niveau des réaménagements de la zone de compensation.

IMPACT SUR LE MILIEU NATUREL (ENJEU MAJEUR)

→ **Habitats** : Le projet initial comportait le défrichement de 3,2 ha de bois ce qui engendrait impact fort sur l'habitat naturel. Il y aura donc un évitement total des habitats dans ce secteur. Les mesures d'accompagnement prévues dans le projet initial seront maintenues malgré l'évitement complet des zones à enjeux (zones boisées). Outre la plantation de 4100 ml de haies, le projet prévoit la pose d'un grillage grande faune dans le prolongement des zones boisées, la création d'un site de ponte et d'hivernage pour les reptiles, la création d'un passage petite faune. Le projet modifié prévoit également la création de 5 arbres têtards à l'arrière du bois des Minières pour renforcer la capacité d'accueil de ces sujets pour les espèces patrimoniales.

→ **Flore / boisement** : Le projet modifié vient éviter tout impact sur les parcelles boisées et n'entraîne donc aucun défrichement. La reconstitution de haie d'essences locales peut être favorable au développement de la biodiversité à la frange des espaces cultivés

PATRIMOINE ET PAYSAGE

→ **Haies** : L'impact majeur du projet initial sur le paysage était le défrichement de 3,2 ha de bois. Le projet modifié évite totalement ces espaces boisés et préserve donc intégralement le paysage dans ce secteur. Les aménagements paysagers prévus initialement sont conservés. Les plantations de 4100 ml de haies pour seulement 500 ml détruits constituent une amélioration de l'intégration de la route dans le paysage. Ceci permettra de recréer une ambiance bocagère sur ce secteur où le maillage bocager résiduel est aujourd'hui déstructuré.

FONCIER (ENJEU FORT)

Les 14 ha de réserves SAFER que le Département a constitué depuis 2010 ont été redistribués et ont permis de compenser intégralement les pertes de surfaces de chaque exploitation. La réalisation du projet initial nécessitait une emprise totale de 18,1 ha. Les modifications apportées au projet initial induisent une réduction de l'emprise totale, désormais portée à 13,3 ha soit une diminution de 4,8 ha par rapport au projet initial. Ces diminutions concernent 3,2 ha de parcelle forestières soit la totalité des parcelles boisées impactées et 1,6 ha de parcelles agricoles.

ACTIVITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE (ENJEU TRÈS FORT)

→ **Activités agricoles** : Le projet initial a été l'occasion d'initier des échanges entre exploitants. Ces échanges, conclus à l'amiable par le Département, seront maintenus. Ils ont permis, de regrouper les parcelles dans des îlots d'exploitation plus vaste permettant ainsi de réduire les déplacements avec les sièges d'exploitation. Les voies parallèles permettront une desserte sécurisée des parcelles. L'aménagement d'un carrefour tourne à gauche à St Paul supprime l'allongement de parcours qui résultait initialement pour les exploitants de Beaubuisson qui pourront directement emprunter la voie parallèle ouest pour rejoindre Beaupréau.

→ **Déplacement** : Le projet modifié prévoit une section de 2x2 voies certes réduite entre Le Grand Angibou et Saint Paul mais permettant de disposer d'un créneau de dépassement de 1800 ml dans les deux sens. La création de voies parallèles était un élément important du projet initial qui permettait de résoudre la difficulté de circulation des véhicules lents et des engins agricoles. Le principe est maintenu et amélioré. Le projet modifié propose une liaison cyclable reliant Beaupréau jusqu'à Montrevault, traitée en « chaudière » de Beaupréau à Saint-Paul.

→ **Activités et emplois** :

Rappelons qu'à l'échelle du territoire des Mauges, dans lequel se situent de grandes entreprises (Eram, Lacroix...), demeure un enjeu économique majeur. L'absence d'alternative ferroviaire, justifie d'autant plus la réalisation d'infrastructures routières de qualité pour relier ce bassin économique à la métropole Nantaise mais aussi aux grandes agglomérations (Cholet/Bressuire, Angers et Ancenis). Le développement économique du territoire est donc conditionné par les transports routiers et la qualité des liaisons vers les autoroutes.

RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES, POLLUTIONS (ENJEU FORT)

Le projet modifié comme le projet initial ne sont pas de nature à engendrer plus de déchets ni de pollution routière que la voirie actuelle. Toutefois, le projet comprend la réalisation d'un système d'assainissement pluvial afin de limiter l'impact sur la qualité des milieux récepteurs des eaux ruisselées sur ce tronçon de la RD752, par l'aménagement d'ouvrages de prétraitement et de bassin de rétention. Un bassin sera aménagé au niveau du giratoire de la Gerfaudière afin de pouvoir recevoir et isoler les pollutions ou déchets accidentellement déversés sur la voie.

Quant aux risques d'inondations, le projet prévoit la réalisation de noues et de bassin dimensionnés pour une pluie décennale. Ces aménagements constituent une amélioration par rapport à la situation actuelle de ce tronçon qui est en actuellement dépourvus.

Le projet ayant pour but d'améliorer la sécurité des usagers, le risque technologique lié au transport de matières dangereuses en sera amoindri.

SÉCURITÉ (ENJEU MAJEUR DU PROJET)

Le projet initial prévoyait un créneau de dépassement à 2x2 voies de 3200 ml. Le projet modifié offre des possibilités de dépassements sécurisés sur une section plus courte, mais le maintien d'une section à 2x2 voies sur 1800 ml permet toutefois de répondre à l'objectif d'amélioration des conditions de circulation et de dépassement.

La présence d'un terre-plein central est également un élément de sécurité important.

La création de voies parallèles pour les dessertes locales et agricoles permettra de supprimer les accès directs sur la route départementale. Ces accès se feront à partir des carrefours giratoires aux deux extrémités du projet. Le projet modifié intègre également la création d'un carrefour à Saint Paul qui marquera la transition avec la section à 2x2 voies et permettra de sécuriser les mouvements de tourne à gauche ou de traversée.

CADRE DE VIE

→ **Qualité de l'air** : Les modifications induites par le nouveau projet ne sont pas de nature modifier les données relevées et envisagées dans l'étude d'impact initiale, lesquelles ont une incidence peu significative par rapport à la situation actuelle du fait de la faible présence d'habitation aux abords immédiats de la route.

→ **Emission de CO₂** : Le bilan des émissions de CO₂ sera neutre par rapport à la situation actuelle. L'augmentation des vitesses sur la zone de dépassement sera compensée par la stabilité des vitesses et de l'apaisement des conditions de circulation qui résultera de la minimisation des ralentissements et accélérations liées aux trafics lents ou accès. La conservation du bois des Minières influera positivement sur la capacité d'absorption des émissions CO₂ du projet.

→ **Ambiance sonore** : Le projet initial n'avait qu'une faible incidence sur l'ambiance sonore, Le maintien en l'état de la section « Saint Paul » - « La Gerfaudière » et le maintien à 80km/h limitera les émergences sonores au niveau de « Beaubuisson » et de la « Gerfaudière ».

=	Sans modification substantielle
--	Dégradation forte de la situation
-	Dégradation de la situation
+	Amélioration de la situation
++	Amélioration forte de la situation

		COMPARAISON AVEC L'ÉTAT ACTUEL (EN L'ABSENCE DE PROJET)	
		PROJET INITIAL	PROJET MODIFIÉ
Impact sur le milieu aquatique	Hydrographie	=	=
	Eaux superficielles	+	+
	Zones humides	=	=
Impact sur le milieu naturel	Habitats espèces naturelles	--	=
	Flore / Boisement	-	=
Patrimoine et paysage	Haies	+	+
Foncier	Consommation d'espace agricole et forestier	--	-
Activité socio-économique	Activité agricole	=	=
	Déplacements	+	++
	Activités et emplois	++	+
Risque		+	=/+
Sécurité routière		++	+
Cadre de vie	Qualité de l'air	=	=
	Emission de CO ₂	=	=
	Ambiance sonore	=	=

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Préambule

I _ Objet de l'enquête et composition du dossier

II _ Notice explicative

- 1 | Le contexte
- 2 | Le projet initial
 - a – DESCRIPTION DU PROJET
 - b – INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME
 - c – LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
 - d – DESCRIPTION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

III _ Analyse des impacts liés aux modifications

- 1 | Justification du projet
 - a – HYPOTHÈSE DE CONSERVER LA SECTION BEAUPREAU / SAINT-PIERRE-MONTLIMART À 2 VOIES
 - b – HYPOTHÈSE D'UN AMÉNAGEMENT À 3 VOIES
 - c – PROPOSITION D'UN CRÉNEAU À 2 X 2 VOIES
- 2 | Analyse des impacts des modifications au projet et pour l'environnement
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – IMPACT SUR LE CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
 - d – CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET HUMAIN (FONCIER ET BÂTI, ACTIVITÉS ET EMPLOIS, DÉPLACEMENTS, RÉSEAUX)

IV _ Avantages et inconvénients des modifications du nouveau projet par rapport au projet initial

- 1 | Sécurité et déplacements
 - a – SÉCURISATION DES DÉPASSEMENTS
 - b – SÉCURISATION DES ACCÈS ET DU TRAFIC
 - c – LES LIAISONS DOUCES
- 2 | Impacts environnementaux
 - a – HYDROGRAPHIE (HYDROLOGIE ET QUALITÉ DE L'EAU)
 - b – CADRE NATUREL (HABITAT NATUREL, ZONES HUMIDES, DÉFRICHEMENT, FAUNE, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES)
 - c – PAYSAGE
- 3 | Impact sur le foncier et surfaces agricoles
- 4 | Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 5 | Aspects technico-financier

Synthèse

Conclusion

Conclusion

Le projet modifié présente un bilan très positif. Les modifications apportées au projet viennent améliorer le projet initial, en tendant à répondre aux interrogations du public et du commissaire-enquêteur qui avait rendu un avis défavorable à l'utilité publique du projet initial. Les modifications apportées permettent en outre de lever les réserves assorties aux avis favorables rendus sur le volet de l'autorisation environnementale et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Ce projet a pour avantage de concilier les différents enjeux : le développement économique du territoire, les enjeux environnementaux, et les enjeux de sécurité routière tout en aboutissant à une solution plus économique.

D'un point de vue du développement pour son besoin de compétitivité, de son soutien économique, le territoire des Mauges a besoin de l'aménagement d'axes de circulation de qualité, notamment celui reliant Cholet à Ancenis. Dans ces conditions, il est indispensable d'aménager des infrastructures routières pouvant supporter des trafics importants et de concilier avec les circulations locales de ce bassin d'emplois.

Au regard des contraintes environnementales, le Département a fait le choix de réaliser le projet en s'appuyant sur la route existante. Ceci a pour avantage de réduire le volume de matériaux de carrières et de bitume permettant ainsi de réduire les impacts sur les ressources naturelles. Ce choix est maintenu dans le cadre du projet modifié, car il est le moins impactant globalement.

Les modifications apportées au projet permettent de réduire les impacts sur la zone boisée, notamment du fait de l'évitement du bois des Minières. La préservation du bois permet de réduire de manière significative les impacts sur les habitats naturels présents au niveau des parcelles boisées.

Par ailleurs, cette modification a pour conséquence de rendre compatible sans objet la procédure de mise en compatibilité liée à des incidences sur le bois. Cela permet de lever les réserves dont le commissaire-enquêteur a assorti son avis favorable sur l'autorisation environnementale et la mise en compatibilité du PLUI de Montrevault-sur-Evre.

Enfin, le projet permet de répondre à un enjeu de sécurisation à la fois à l'échelle de l'itinéraire en offrant des possibilités

régulières de dépassement et à l'échelle de la section Beaupréau/Saint-Pierre-Montlimart en différenciant les circulations lentes, et en supprimant les accès directs. Le projet modifié prend davantage en considération les modes de déplacements alternatifs, notamment les cycles, pour lesquels, a été matérialisée une voie de circulation, traitée en chaudiou.

Ces modifications du projet présentent également un avantage au regard du coût de l'opération puisque le montant de l'opération sera ramené de 5 100 000 € à 3 800 000 €. Le coût de l'opération est donc significativement réduit, tout en répondant de manière pertinente aux différents enjeux du territoire.

maine-et-loire.fr

 [maine_et_loire](#) |  [Departement49](#)