

Contact Cornille

13/05/24 15:37

104242 - COLLECTIF LES VOIX DE LA RD 137 / CD DE LA VENDEE

à : enquetepublique.vendee1@orange.fr

Pour un suivi efficace de votre dossier, nous vous remercions de rappeler systématiquement les références de celui-ci.

BORDEAUX, le 13 mai 2024

Luc MANETTI

Attention : Le présent message et toutes les pièces jointes sont confidentiels et établis à l'attention exclusive des destinataires indiqués.

Toute autre diffusion ou utilisation non autorisée est interdite. Si vous recevez ce message par erreur, nous vous remercions de nous en avertir par e-mail et de détruire le message.

Warning : This e-mail and any files attached are confidential and intended solely to the named addressee(s).

Any unauthorised dissemination or use is strictly prohibited. If you received this e-mail in error, please immediately notify us by reply e-mail and then delete the e-mail from your system.

[#Z4B3rXL5Wky2CvuH2CnfXg7#]

Pièce jointe (1)

- Observations enquête publique.pdf (6 MB)

Avocats associés :

Patrice CORNILLE
Spécialiste en Droit Immobilier

Julien FOUCHET
Spécialiste en Droit Immobilier
Qualification Urbanisme
Spécialiste en droit de l'Union Européenne

Luc MANETTI
Master II Droit de l'Urbanisme de la
Construction et de l'Immobilier

Maxime CORNILLE
Avocat au Barreau de PARIS Master II
Droit de l'Economie,
Droit Immobilier et de la Construction

Avocats collaborateurs :

Alice BAUDORRE
Master II Droit de l'Urbanisme de la
Construction et de l'Immobilier

Maëlle MOUIND
Master II Droit des Affaires

Margaux LAFOURCADE
Master II Droit des contrats

Peio EIZAGA
Master II Construction, Urbanisme et
Environnement

Anne-Florence GOURNAY
Master II Contentieux Publics

Hélène BURRI
Master I Droit Privé Général

Pierre PACTON
Master II Droit Public des Affaires

Monsieur Rémi ABRIOL
Commissaire enquêteur
Mairie de Sainte-Gemme-la-Plaine
3 rue de la Mairie
85400 SAINTE-GEMME-LA-
PLAINE

BORDEAUX, le 13 mai 2024

Par LRAR n° 1A 208 747 6596 6
Et par mail :
enquetepublique.vendee1@orange.fr

Nos Réfs. A RAPPELER :
COLLECTIF LES VOIX DE LA RD 137 / CD DE LA VENDEE
104242 LM/AFG/AFG

OBSERVATIONS

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE DESSERTE DE LUÇON PAR LA RD137 DEPUIS L'AUTOROUTE A83

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je suis saisi des intérêts du Collectif « Les voix de la RD 137 ».

Ce collectif est composé des riverains, entreprises, commerçants et agriculteurs des communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de Beugné, dont le cadre de vie et les conditions d'exercice et d'exploitation seront manifestement impactés par le projet de desserte de Luçon envisagé par le Conseil Départemental de la Vendée.

Ces derniers m'ont chargé de présenter, en leur nom, les observations suivantes dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de desserte de Luçon par la RD137 depuis l'autoroute A83.

Je vous prie de trouver ci-après les observations et remarques qu'appelle, de leur part, le projet concerné :

I. SUR L'INCOMPLÉTUDE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

Aux termes de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

1° Une notice explicative ;

2° Le plan de situation ;

3° Le plan général des travaux ;

*4° **Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;***

5° L'appréciation sommaire des dépenses ; (...) »

Aux termes de l'article R. 112-5 du même code :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de l'acquisition d'immeubles, ou lorsqu'elle est demandée en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'urbanisme importante et qu'il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi, l'expropriant adresse au préfet du département où sont situés les immeubles, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

1° Une notice explicative ;

2° Le plan de situation ;

*3° **Le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ;***

*4° **L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser.** »*

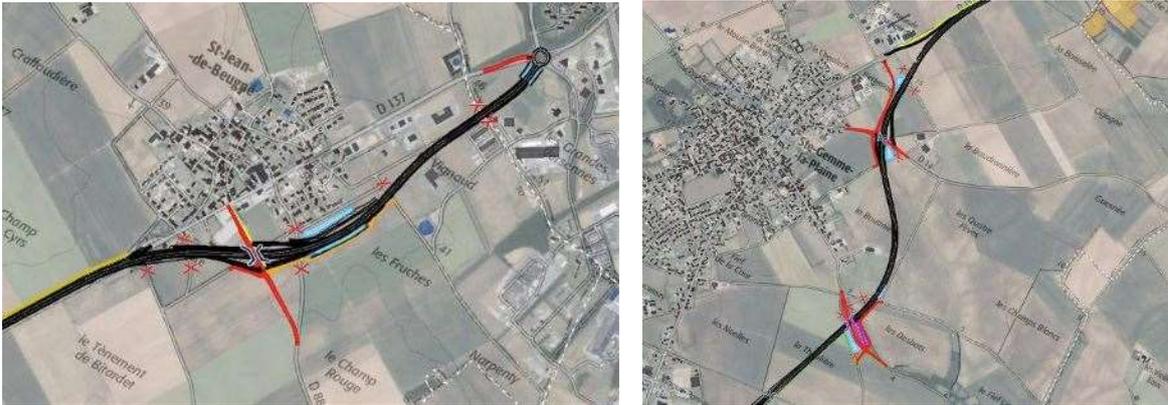
Dans la mesure où le projet contesté porte à la fois sur la réalisation de travaux et ouvrages, ainsi que sur l'acquisition d'immeubles, les articles R. 112-4 et R. 112-5 ont vocation à s'appliquer au cas d'espèce.

➤ *Sur l'absence de mention de certains ouvrages annexes*

En droit, les principales caractéristiques des ouvrages doivent figurer au dossier. A défaut, les ouvrages non décrits ne peuvent être valablement déclarés d'utilité publique (CE, 19 nov. 1986, n° 39082).

Il ressort du dossier soumis à enquête publique que sont naturellement prévus des ouvrages annexes destinés à assurer, le long de la déviation, le désenclavement des bourgs initialement traversés par la RD 137.

Il s'agit des voies de désenclavement illustrées en rouge sur le plan général des travaux ci-dessous :



Or, si le dossier soumis à enquête publique fait état de l'ensemble des ouvrages annexes réalisés dans le cadre de ce projet, à savoir, les giratoires, les voies douces, les voies de rétablissements, les bassins d'assainissement, les modalités de réalisation des ouvrages de désenclavement ne sont jamais mentionnées.

Le point 6.8 intitulé « *Caractéristiques principales des ouvrages* », page 232 et suivantes de l'étude d'impact, ne fait aucune mention des voies de désenclavement.

Le dossier souffre à cet effet d'une grande imprécision sans information précise sur leur localisation, ampleur, dimensionnement, etc.

Surtout, aucune étude particulière n'est versée au dossier sur la nécessité même de réaliser de tels ouvrages, et selon quelle réglementation applicable.

Il est en conséquence impossible au public de connaître les raisons qui ont justifié l'emplacement de ces ouvrages, et ce alors même qu'ils ont pour effet de rogner sur le foncier agricole.

En outre, aucune alternative n'est proposée permettant au public d'avoir accès à une analyse comparative de l'impact de ces ouvrages selon différentes localisations.

Ces ouvrages ne pourront dès lors être déclarés d'utilité publique au terme de la présente enquête publique.

➤ Sur l'absence de périmètre délimitant les immeubles à exproprier

En application des dispositions précitées, le dossier soumis à enquête publique est supposé comprendre le périmètre délimitant les immeubles à exproprier.

En l'espèce, il est constant que 50% de l'emprise du projet s'entendra sur du foncier agricole privé, et entrainera de nombreuses expropriations de la part de la personne publique.

Or, aucun périmètre délimitant les immeubles à exproprier n'est joint au dossier d'enquête publique, en parfaite méconnaissance des dispositions précitées.

La notice explicative du projet présente en effet l'ensemble des pièces jointes au dossier, parmi lesquels la pièce exigée par la réglementation ne figure pas :

- Un dossier d'enquête publique comprenant :
- **Pièce A** : Un guide de lecture pour favoriser la compréhension des dossiers réglementaires et leurs articulations
 - **Pièce B** : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives / Notice explicative. Ce document indique l'objet de l'enquête, ainsi que les caractéristiques les plus importants de l'opération soumise à l'enquête. Elle présente ses aspects juridiques, matériels et géographiques.
 - **Pièce C** : Plans de situation (au 1/10 000 ou 1/1 000) et Plan général des travaux et caractéristiques des ouvrages les plus importants. Ce document permet de localiser l'opération au sein de la Commune dans laquelle, elle est réalisée. Ce plan décrit également l'implantation et la nature des travaux qui seront réalisés dans le cadre de l'opération. Ce plan prend en compte les recommandations réglementaires et stratégiques éventuelles en matière de précision et représentation
 - **Pièce D/D1** : une note de présentation non technique au titre du dossier d'autorisation environnementale
 - **Pièce D/D2** : le dossier d'autorisation environnementale comprenant l'étude d'impact qui vaut document d'incidence au titre de la loi sur l'eau, document d'incidence Natura 2000 et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi. Il comprend également le dossier de demande de dérogation Espèces protégées ;
 - **Pièce D/D3** : Le résumé non technique du dossier d'autorisation environnementale
 - **Pièce D/D4** : le dossier de dérogation Espèces protégées
 - **Pièce E** : Estimation sommaire des dépenses (coûts de réalisation des travaux, coûts des acquisitions foncières, coût des mesures, etc.) ; L'appréciation sommaire des dépenses permet de connaître le coût global de l'opération, y compris les acquisitions foncières et immobilières nécessaires à la réalisation du projet
 - **Pièce F** : Les avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête et le bilan de la concertation. Ce document reprend les avis obligatoires émis sur le projet, le bilan des procédures de concertation ou de toute autre procédure ayant permis au public de participer au processus de décision et les mémoires en réponses.
 - **Pièce G** : La mise en compatibilité du PLUi : ce document comprend les éléments essentiels pour que le projet soit mis en compatibilité avec le PLUi pour la réalisation de travaux au titre du code de l'urbanisme.
 - **Pièce H** : Le classement/déclassement de voirie : ce document permet notamment de déclasser la RD137actuelle et classer la nouvelle voie au titre du Code de la voirie routière.

(Pièce B – Notice explicative)

Le dossier est incomplet, de sorte que l'expropriation des immeubles rendus nécessaires par la réalisation du projet ne pourra être déclarée d'utilité publique.

➤ Sur l'insuffisance de l'estimation sommaire des coûts des dépenses

Selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, l'expropriant doit faire figurer au dossier d'enquête une appréciation sommaire des dépenses, afin de permettre à tous les intéressés de **d'évaluer les charges pouvant résulter des ouvrages et travaux prévus et de s'assurer qu'ils ont un caractère d'utilité publique**, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête (CE, 23 janv. 1970, n° 68324 ; CE, 28 mars 2011, n° 330256 ; CE, 19 nov. 2020, n° 417362).

En l'espèce, l'évaluation sommaire des dépenses jointe au dossier d'enquête publique est insuffisante à double titre.

D'une part, il sera rappelé que l'estimation sommaire prévue par les dispositions susvisées doit reposer **sur des données contemporaines à l'enquête publique ou avoir fait l'objet d'une réactualisation**.

Des estimations trop anciennes entachent la DUP contestée d'illégalité.

Tel est le cas lorsque, à la date de soumission à l'enquête, elles remontent à 5 ans :

« *Considérant que l'appréciation sommaire des dépenses a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages, compte tenu de leur*

coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête, ont un caractère d'utilité publique ; qu'il ressort des pièces du dossier que le poste acquisitions foncières inscrit au tableau détaillant l'appréciation sommaire des dépenses de l'opération, tel qu'il figurait en dernière page du dossier d'enquête publique, a été chiffré, sur la base d'un avis du service des domaines émis en novembre 1998, à une somme de 338 000 euros correspondant à l'acquisition de 13 parcelles d'une superficie totale de 7 644 m² ; que, toutefois, il ressort des mêmes pièces et n'est pas sérieusement contesté par le SYNDICAT INTERCOMMUNAL A VOCATION MULTIPLE SAINT-GRATIEN-SANNOIS, que le coût de l'acquisition de onze des parcelles dont l'expropriation était envisagée, représentant une superficie de 4 950 m², devait être évalué, en 2003, à une somme de 394 787 euros ; que le syndicat ne justifie pas les raisons pour lesquelles il estimait que l'évaluation initiale demeurait pertinente ; qu'ainsi, le dossier ne permettait pas de connaître le coût total de l'opération tel qu'il pouvait être raisonnablement estimé à la date de l'enquête publique et, par suite, n'était pas conforme aux dispositions précitées de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation ; (...) » (CAA Versailles, 2e ch., 29 déc. 2009, n° 08VE01807) :

En l'espèce, le dossier est totalement taisant sur les données utilisées pour évaluer le budget total de l'opération.

L'estimation sommaire des coûts et des dépenses jointes au dossier constitue un simple tableau dénué de toute justification :

Le montant des travaux s'élève à environ 56,5 M€ TTC.

Ce montant intègre les postes suivants :

N°	Nature des travaux	Montant (€ht)
A	Installation de chantier - Etudes EXE - Contrôles	2 892 659,50
B	Dégagement des emprises - Travaux préparatoires	948 140,00
C	Terrassements, chaussées	22 217 341,00
D	Assainissement pluvial	2 493 855,00
E	Ouvrages d'art (dont protection acoustique) et génie civil	9 684 000,00
F	Equipements d'exploitation et de sécurité	3 267 260,00
G	Aménagement d'environnement et paysagers	2 460 888,00
G1	Aménagements paysagers	2 136 888,00
G2	Mesures compensatoires	324 000,00
H	Exploitation sous chantier	578 531,90
TOTAL TRAVAUX (€ht)		47 003 563,40
TOTAL TRAVAUX (€TTC)		56 404 276,08
arrondi à (€TTC)		56 405 000,00

Le montant des acquisitions foncières est estimé par le Service des Domaines à 950 000 € HT auquel s'ajoute environ 500 000 € HT de frais d'étude et de maîtrise d'œuvre, soit un montant global estimé à 48,5 M€ HT.

(Pièce E – Estimation sommaire des dépenses)

Or, compte tenu des évolutions des prix du foncier et des coûts de construction des ouvrages projetés ces dernières années, il était impératif que le Conseil Départemental

fournisse au public les données sur lesquels il s'est basé pour déterminer le coût total de l'opération.

Sinon, comment apprécier la pertinence de l'évaluation fournie dans le dossier soumis à enquête publique ?

Un tel défaut d'information constitue un manquement grave du porteur de projet, s'agissant d'un projet public de grande ampleur supportant un coût prévisionnel de près de **56 millions d'euros TTC...et ce pour 15 minutes de gain espéré en période estivale de pointe.**

D'autre part, il sera rappelé que les expropriations rendues nécessaires pour la réalisation de ce projet porteront, essentiellement, sur du foncier agricole.

L'avis des domaines joint au dossier se borne à faire état des indemnités principales, calculées en fonction du prix du foncier (valeur € / m²), des indemnités de réemploi et d'éviction :

Dès lors, la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :		
Indemnités principales estimées à :	630 595,00	€
Les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens.		
Indemnités accessoires (*) et aléas divers estimées à (**):	313 239,00	€
DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE À	943 834,00	€
ARRONDIE A	950 000,00 €	
(*) Les indemnités accessoires, calculée forfaitairement au stade de l'évaluation globale et sommaire, comprennent notamment :		
- les indemnités de réemploi, dues en cas d'acquisition après Déclaration d'Utilité Publique, arbitrées forfaitairement à 64 059,50€,		
- les indemnités d'éviction, qui pourraient être dues aux exploitants, arbitrées forfaitairement à 120 560,14€.		

Une telle estimation est largement insuffisante s'agissant de l'expropriation de terres agricoles.

En effet, aux termes d'une jurisprudence constante, la Cour de Cassation estime qu'il revient au juge de l'expropriation d'indemniser l'exproprié agriculteur non seulement du prix du foncier perdu, mais également des préjudices directs résultant de l'expropriation elle-même, à savoir :

- La dépréciation du reste de la propriété restée hors emprise (Cass. 2e civ., 18 déc. 1996, n° 95-11.329, n° 1261 P : Bull. civ. II, n° 296 ; Cass. 3e civ., 13 juin 2001, n° 99-18.657) ;
- Les troubles d'exploitation, lesquels rassemblent les difficultés liées aux allongements de parcours (Cass. 3e civ., 12 févr. 2003, n° 01-70.185, n° 172 FS - P + B : Bull. civ. III, n° 34) et le déséquilibre grave causé à l'exploitation agricole,

indemnisé en application de **l'article R. 352-2 du code rural** (Cass. 3e civ., 3 mars 1999, n° 96-70.165 : Bull. civ. III, n° 58 T. confl., 6 mai 2002, n° 3291) ;

- Les pertes de loyers ou de fermages en cas de rupture anticipée du bail due à l'expropriation (Cass. 3e civ., 22 avr. 1976, n° 75-70.133 : Bull. civ. III, n° 159 Cass. 3e civ., 7 avr. 2015, n° 13-27.547) ;
- Les indemnités d'éviction en raison de la rupture anticipée du bail et de la perte du droit au renouvellement pour les locataires de terrains agricoles (Cass. 3e civ., 22 avr. 1976, n° 75-70.133 : Bull. civ. III, n° 159 ; Cass. 3e civ., 30 juin 1992, n° 91-70.220 : Bull. civ. III, n° 233)
- Les frais de réaménagement des accès à des terres qui se retrouvent divisées du fait de l'expropriation (T. confl., 19 nov. 2012, n° 3845 M) ;
- La perte de clôture d'une propriété (Cass. 3e civ., 25 avr. 1990, n° 88-70.370 CA Montpellier, 21 juin 2011, n° 09/00004).
- L'acquisition d'un outillage agricole adapté aux nouvelles conditions de culture provoquées par l'expropriation (Cass. 3e civ., 7 mai 1986, n° 85-70.059, n° 507 FS) ;

L'avis des Domaines fait également fi des éventuelles demandes de réquisition d'emprise totale qui seront demandées de la part de propriétaires du fait des reliquats causés par le tracé de la déviation.

Pour cette raison également, le coût de l'opération est nettement sous-évalué, de sorte le public ne peut prendre connaissance, à la lecture de ce dossier d'enquête publique, du caractère d'utilité publique de ce projet.

Compte tenu des lacunes entachant le dossier soumis à enquête publique, le projet ne pourra être déclaré d'utilité publique.

II. SUR LES LACUNES ENTACHANT LE DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT

A titre liminaire, les exposants entendant souligner que le porteur de projet sous-estime et sous-évalue de façon systématique, tout au long du dossier d'étude d'impact, les incidences réelles du projet sur l'environnement.

L'exemple le plus flagrant étant, pour le Conseil Départemental, d'affirmer que ce projet n'est pas soumis à évaluation environnementale mais uniquement à examen au cas par cas.

Une telle affirmation ne résiste pas à l'analyse.

Pour rappel, aux termes de l'article R. 122-22 du code de l'environnement :

« I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon

systematique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.

A titre dérogatoire, les projets soumis à évaluation environnementale systématique qui servent exclusivement ou essentiellement à la mise au point et à l'essai de nouveaux procédés ou de nouvelles méthodes, pendant une période qui ne dépasse pas deux ans, font l'objet d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas. »

La rubrique n°6 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement prévoit :

<p>6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</p>	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement. c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>
--	---	--

Le guide pour la nomenclature de l'article R. 122-2 du code de l'environnement établi par le Gouvernement en 2023 qualifie de voie rapide :

« au sens de la directive 2011/92/UE2 comme « une route expresse réservée à la circulation automobile, accessible seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés, et sur laquelle, en particulier, il est interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée ».

La déviation projetée remplit l'ensemble des critères définis par la directive 2011/92/UE2 et permettant de qualifier le projet de « voie rapide » au sens de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

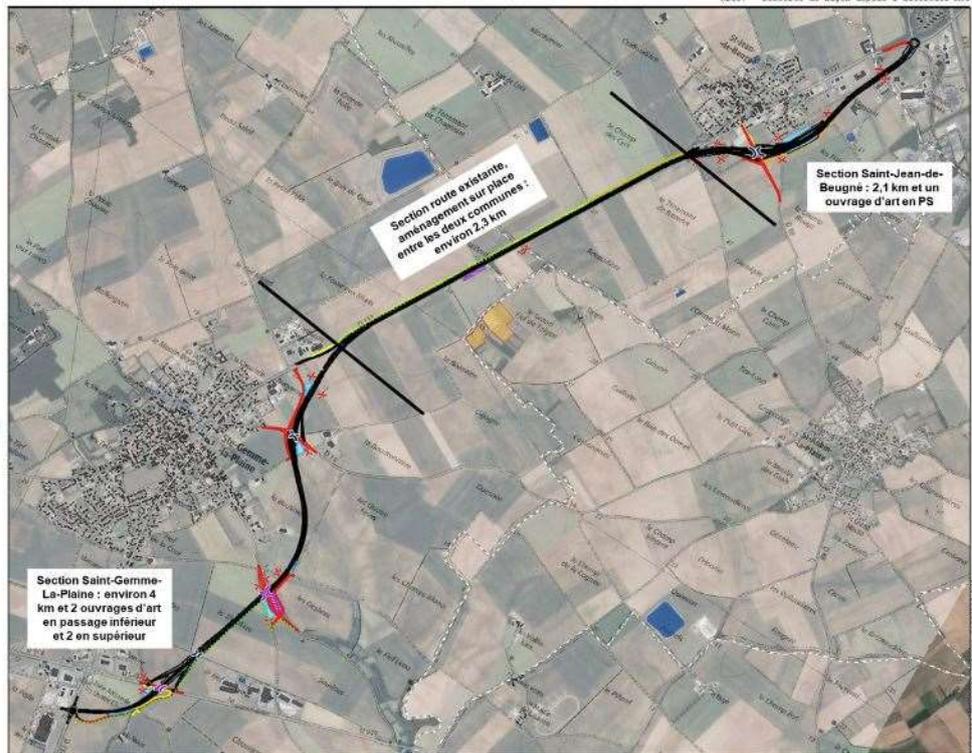
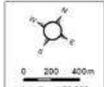
Il s'agit d'une 2 x 2 voies réservée à la circulation automobile, dont l'accès et la sortie sera réglementée par des échangeurs et où la vitesse y sera limitée à 110 km/h :

<p>La réalisation d'une 2x2 voies entre l'échangeur autoroutier (A83) et la RD 949 desservant Luçon, concourt à la fluidification et la sécurisation de la desserte de Luçon en :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Attirant la quasi-totalité du trafic de transit de la RD 137 ;▶ Permettant le passage à une vitesse maximale autorisée à 110 km/h ;▶ Permettant le dépassement, notamment des véhicules lents et poids lourds en toute sécurité ;▶ Séparant les sens de circulation ;▶ Créant des points d'échanges sécurisés (échangeurs, giratoires).

(Pièce B – Notice explicative)

**Solution retenue
Mesures
compensatoires**

-  Projet retenu
-  Voie de réajustement
route agricole / route d'axe
-  Voie de désenclavement
-  Cheminement doux
-  Gratoire / Échangeur
-  Bassin
-  Accès souterrain
-  Passage inférieur
-  Passage supérieur
-  Mesure de compensation -
Déclivité cratère et Busard
carré
-  Mesure de compensation -
Aulfaune
-  Mesure de compensation -
riale
-  Plan d'eau
-  Cours d'eau
-  Bâtimens
-  Limite communale



Il est en conséquence constant que le projet concerné était soumis, de façon systématique, à évaluation environnementale, contrairement à ce que soutient le Conseil Départemental.

Par ailleurs, et en tout état de cause, il sera rappelé qu'aux termes de l'article R. 122-2-1 du code de l'environnement :

« I.-L'autorité compétente soumet à l'examen au cas par cas prévu au IV de l'article L. 122-1 tout projet, y compris de modification ou d'extension, situé en deçà des seuils fixés à l'annexe de l'article R. 122-2 et dont elle est la première saisie, que ce soit dans le cadre d'une procédure d'autorisation ou d'une déclaration, lorsque ce projet lui apparaît susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine au regard des critères énumérés à l'annexe de l'article R. 122-3-1. (...)»

En application de la clause filet prévue par l'article R. 122-2-1 précité, et eu égard à l'impact du projet sur l'environnement et sur la santé humaine, le projet était inévitablement soumis à évaluation environnementale.

C'est donc de façon tout à fait biaisée que le porteur de projet annonce au public, dans le dossier soumis à enquête publique, que son projet ne serait soumis qu'à un examen au cas par cas.

Il appartiendra au Commissaire enquêteur de se prononcer sur cette présentation erronée de la réglementation applicable dans le dossier soumis à enquête publique.

En tout état de cause, le Commissaire enquêteur ne pourra que relever les lacunes entachant le dossier d'étude d'impact.

Pour rappel, aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

« I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Ce contenu tient compte, le cas échéant, de l'avis rendu en application de l'article R. 122-4 et inclut les informations qui peuvent raisonnablement être requises, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

– une description de la localisation du projet ;

– une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en

matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

– une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;

– une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du même livre, cette description peut être complétée, dans le dossier de demande d'autorisation, en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article R. 593-16.

3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

(...)

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire

les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

– **éviter** les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

– **compenser**, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement (...)

III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

(...)

V. – Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000. S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23. (...) »

En application de ces dispositions, une étude d'impact est jugée insuffisante si les irrégularités ou les lacunes qu'elle comporte sont susceptibles de nuire à l'information du public, à l'expression de ses observations par la population ou à l'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente (**TA de Cergy-Pontoise, 6 mars 2018, n° 1610910 ; Conseil d'État, 12 novembre 2007, n° 295347 ; Conseil d'État, 14 octobre 2011, n° 323257**).

Également, est insuffisante l'étude d'impact qui ne comporte pas des indications suffisamment précises, actuelles et concrètes (**Conseil d'État, 28 juillet 1993, n° 93356 ; CAA de Douai, 23 mai 2002, n° 00DA10488**).

Il a ainsi été jugé que :

« du fait des inexactitudes, omissions ou insuffisances, voire contradictions qu'elle comporte, cette étude d'impact ne peut pas être regardée comme ayant procédé à une analyse suffisante, d'une part, de l'état initial du site, d'autre part, des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, sur la commodité du voisinage et sur la sécurité et la salubrité » (**CAA de Bordeaux, 10 janvier 2013, n° 11BX02693**).

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. À partir des éléments d'information exigés par le code de l'environnement, il doit y avoir adéquation du contenu de l'étude d'impact aux aménagements envisagés en fonction des caractéristiques du projet et de la sensibilité du milieu (**Conseil d'État, 12 novembre 2007, n° 296880**).

Le juge administratif vérifie cette adéquation (**CAA de Bordeaux, 29 juin 2006, n° 02BX02599 ; Conseil d'État, 10 juillet 2006, n° 289274**).

En outre, conformément au II, 5° de l'article R. 122-5 précité, le maître d'ouvrage doit décrire les **solutions de substitution raisonnables** qu'il a examinées et indiquer les principales raisons du choix effectué. Ce principe s'inscrit d'ailleurs dans la logique de la séquence « éviter, réduire, compenser » (« ERC ») qui fait l'objet du II, 7° de l'article R. 122-5, l'étude d'impact devant indiquer les mesures envisagées pour tout d'abord éviter, ensuite réduire et, sinon compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage doit retenir la solution offrant le meilleur compromis entre les différentes contraintes (environnementales, techniques, économiques, etc.) (**Circ. n°93-73, 27 septembre 1993 : BOMETT, n° 1727-93/30, 10 nov.**).

Au cas présent, il apparaît que le dossier est entaché de nombreuses insuffisances, qui ont nui à la bonne information du public.

➤ Sur l'absence de recherche véritable d'alternatives au projet

Si le dossier soumis à étude d'impact présentait des tracés alternatifs de déviation des deux bourgs, il n'a fait état d'aucune réelle solution de substitution à la réalisation d'une telle déviation.

D'autres alternatives évoquées par les locaux n'ont pas été étudiées dans l'étude d'impact.

Il s'agit notamment :

- L'hypothèse de l'absence de contournement et réalisation d'aménagements internes aux bourgs destinés à fluidifier le trafic, avec la mise en place d'un itinéraire bis pour les poids lourds ;
- L'hypothèse d'une infrastructure moins impactante sur l'environnement et les terres agricoles : réalisation d'une route plus étroite, route bidirectionnelle ou trois voies en alternance, en lieu et place d'une 2 x 2 voies.

L'étude d'impact est donc très incomplète sur ce point.

Cette insuffisance nuit nécessairement à l'information du public qui ne peut prendre, dans le cadre de la présente enquête publique, connaissance des réelles alternatives au projet, et bénéficier d'une analyse comparative du bilan coût/avantage de chacune d'entre d'elles.

➤ Sur les insuffisances de l'analyse de l'état initial de l'environnement

Tant la MRAE que le CSRPN ont relevé le caractère lacunaire de l'analyse de l'état initial de l'environnement effectué par le porteur de projet.

Le constat de la MRAE sur l'inventaire réalisé est, s'agissant de la faune et de la flore, sans appel :

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire et utilement assortie de tableaux de synthèse. L'analyse du comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), dont l'avis a été sollicité dans le cadre de la procédure pour le volet dérogation à la protection des espèces protégées, met en évidence des insuffisances dans la manière dont les inventaires ont été menés ou ont été restitués pour certains groupes d'espèces.

Pour la flore : la localisation des relevés de végétation n'est pas indiquée et la recherche de plantes messicoles semble ne pas avoir eu lieu, alors que leur présence est susceptible de constituer un enjeu fort sur ce secteur.

Pour l'avifaune : l'absence de localisation des transects⁷ de recherche est soulignée. Le tableau 18 de l'étude d'impact met en évidence la faiblesse des inventaires ornithologiques dans la mesure où beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, alors même qu'elles sont facilement observables en période de nidification. La présentation du diagnostic du site Natura 2000 du Marais poitevin est erronée, dans la mesure où le dossier ne mentionne que les espèces du marais mouillé et élude les espèces à enjeux forts comme les busards, Oedicnème s criard ou Gorge bleue à miroir présentes sur le projet de contournement. Aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est indiquée alors même qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre de la politique de gestion des sites Natura 2000 du Marais poitevin et de la Plaine calcaire sud Vendée. Ces manques témoignent de l'absence de contact avec les structures locales, notamment, celles en charge de l'animation de ces sites et du parc naturel régional (PNR) du Marais poitevin, qui disposent d'information et de données utilement mobilisables.

Pour les chiroptères : si l'inventaire de 2019 fait l'objet d'une description précise de la méthodologie, il est à noter l'absence de relevés au niveau de la variante 1 à Saint-Jean-de-Beugné, correspondant au tracé retenu et sur la partie centrale. L'échantillonnage est nettement insuffisant tant en durée qu'en répartition de ces écoutes aux différentes périodes du cycle biologique des espèces et il manque une session en période automnale. Aucune cartographie localisant les différentes espèces de chauves souris et les corridors de déplacements privilégiés n'est fournie. Le diagnostic ne met pas en perspective les résultats avec la liste des espèces à enjeu fort du document d'objectif (DOCOB) du site Natura 2000 du Marais poitevin, ce qui serait de nature à relever la sensibilité du secteur du point de vue des enjeux de conservation du Murin de Daubenton, de la Noctule de Leisler et de la Pipistrelle de Nathusius. Pour les espèces mobiles et à fort intérêt patrimonial, il est nécessaire d'étendre la recherche aux gîtes voire aux nurseries dans les bourgs voisins. La présentation des résultats, sous forme de pourcentages, est biaisée du fait des différences de détectabilité entre espèces.

Pour les reptiles, l'absence de pose de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus, notamment pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF⁸ de type 1 « Forêt de Sainte Gemme » voisine des variantes ouest .

Pour les amphibiens : nonobstant la faible représentation d'habitats naturels favorables aux amphibiens, le dossier ne précise pas la localisation des point d'écoutes crépusculaires.

Pour les insectes : en absence de localisation des point d'échantillonnage des orthoptères et rhopalocères, le diagnostic est globalement insuffisant. L'absence d'une recherche de la Laineuse du prunellier et du Sphynx de l'Epilobe constitue un manque important.

La MRAe recommande de présenter un inventaire faune-flore consolidé pour une évaluation plus précise des niveaux d'enjeux associés pour chaque groupe d'espèces.

La CSRPN précise quant à lui, aux termes de son avis défavorable :

En conclusion, le dossier DEP associé à ce projet présente d'importantes lacunes tant dans le diagnostic initial que dans l'analyse des résultats, en particulier pour les oiseaux, les chiroptères, les insectes et la flore. L'absence de recueil des données naturalistes connues sur le secteur et la faiblesse de l'analyse de la trame verte et bleue concourent également à décrédibiliser les niveaux d'enjeux listés dans le document.

Les mesures de réduction (notamment pour le risque de collision) et de compensation (tous groupes taxonomiques confondus) ne sont pas à la hauteur de l'impact du projet qui entraînera la disparition d'environ 30 ha de parcelles agricoles ou de haies et qui constituera une barrière écologique très forte (tracé majoritairement à 2x2 voies et absence de dispositifs dédiés à la faune)

Compte-tenu de l'ensemble des éléments présentés dans son avis, le CSRPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

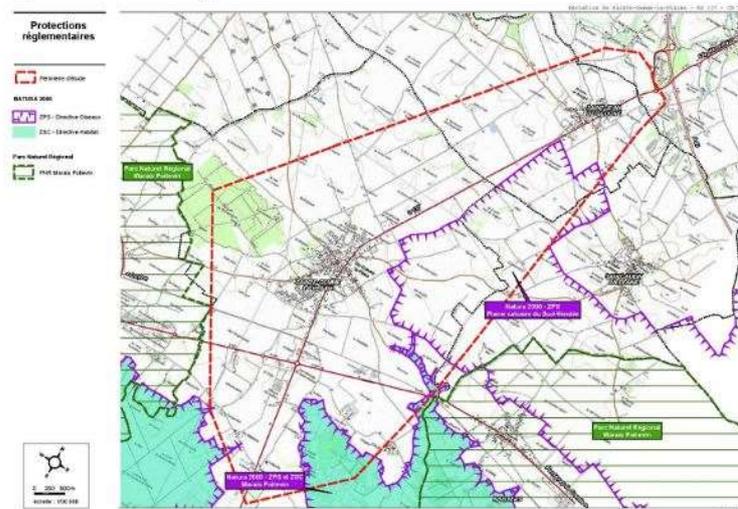
Il est certain que la proximité du projet avec des zones ZNIEFF et Natura 2000 constitue un indice non négligeable de la richesse écologique de la zone dans lequel le projet s'insère.

Or, l'analyse de l'étude d'impact permet de constater que ces impacts ont été sous-évalués par le porteur de projet.

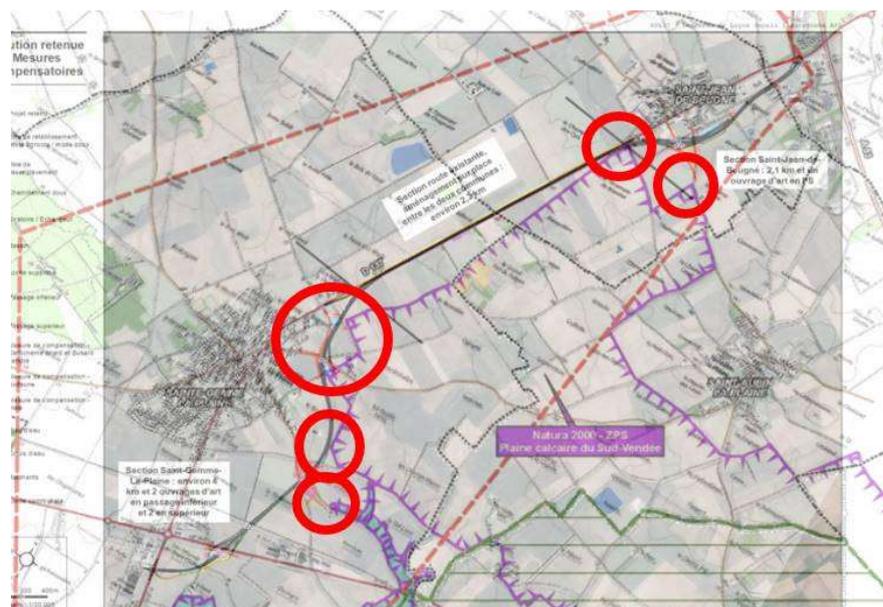
A titre d'exemple, le tracé de la déviation n'a pas été confronté avec ces deux zones, le public ne pouvant aisément identifier, à la lecture du dossier d'étude d'impact, l'influence de ce projet sur la faune et la flore concernée.

S'agissant de la zone Natura 2000, la seule cartographie fournie est la suivante :

Figure 15 : Protections réglementaires

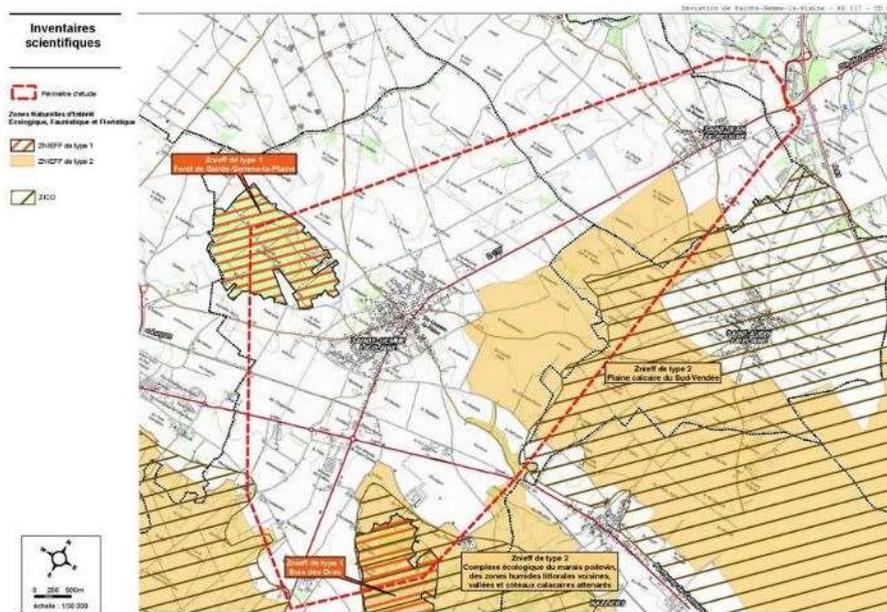


Or, une superposition du tracé et de la zone Natura 2000 permet de constater l'existence de multiples points de contact entre la future route et cette zone d'une grande richesse écologique :

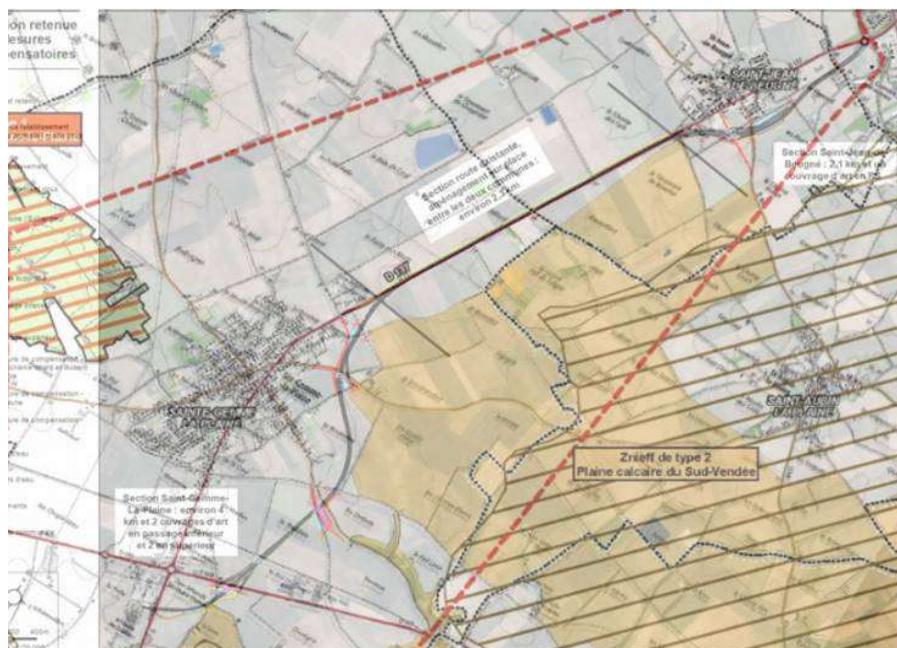


Il en est de même pour les ZNIEFF de type 2 de la plaine calcaire Sud-Vendée et du Marais Poitevin.

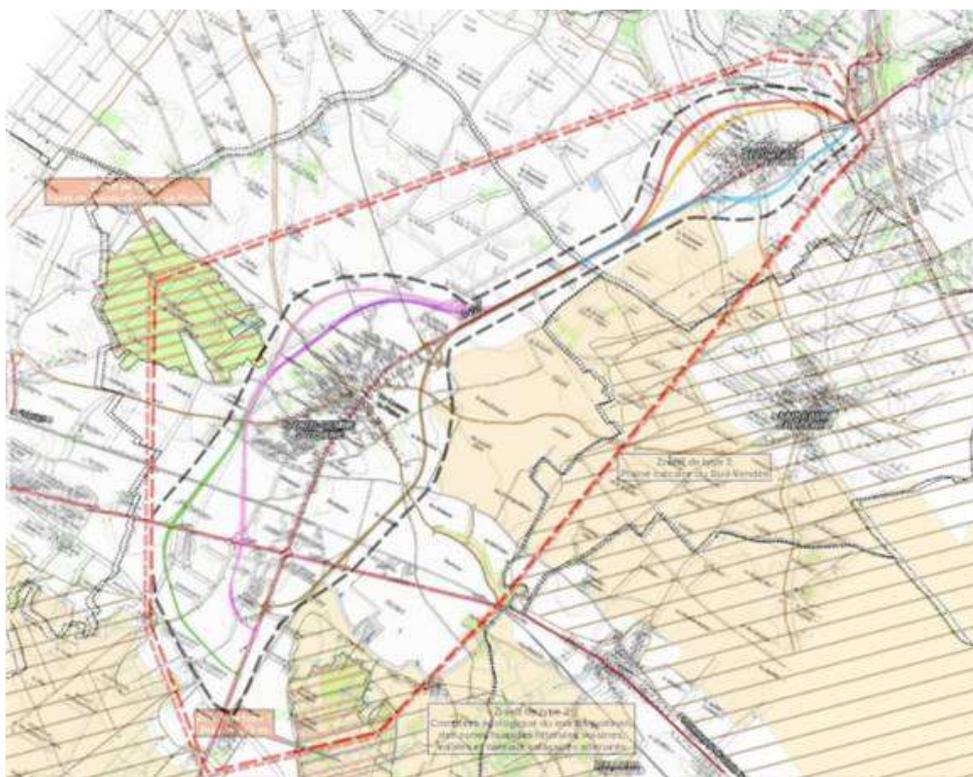
La seule carte versée au dossier d'étude d'impact est la suivante :



Une confrontation permet toutefois d'apprécier, de nouveau, l'étendue de l'impact de la déviation sur ces zones :



C'est également une superposition du tracé des variantes envisagées par le Conseil Départemental avec ces cartes qui suscite de nombreuses interrogations quant au choix retenu par ce dernier :



L'on voit bien que le tracé finalement choisi est celui qui vient se rapprocher le plus des zones Natura 2000 et ZNIEFF identifiées sur l'aire d'étude.

L'analyse de ces cartes permet ainsi difficilement de comprendre comment la variante choisie par le Département a pu être considérée comme la moins impactante d'un point de vue strictement écologique :

3.3.2. Analyse comparative

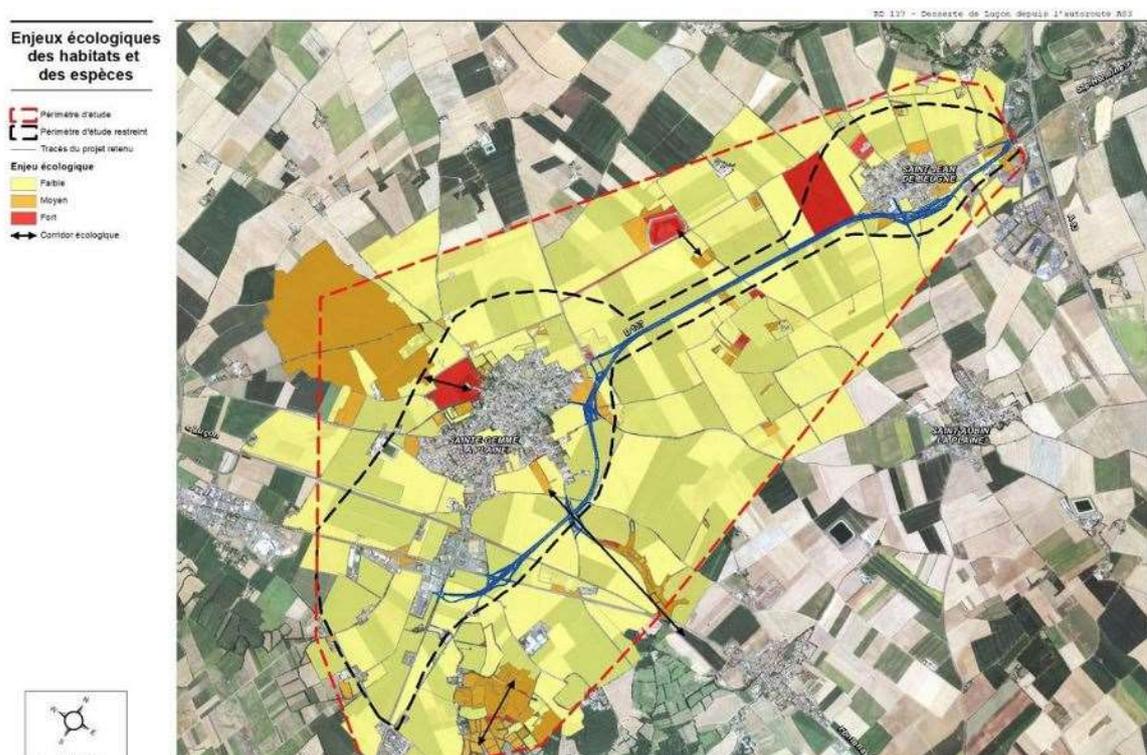
La comparaison des variantes a permis de faire ressortir les points forts et les points faibles de chaque tracé étudié par communes.
Le tableau ci-dessous synthétise la comparaison sur l'ensemble du tracé.

	Contournement de St-Jean-de-Beigné			Contournement de Sainte-Gemme-la-Plaine			
CONTRAINTE/ENJEUX	V1	V2	V3	VA	VB	VC	VD
Traffic	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré
Agriculture	Impact mesuré	Impact très fort	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact très fort	Impact très fort	Impact très fort
Environnement	Impact mesuré	Impact très fort	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact très fort	Impact très fort	Impact très fort
Bruit-Cadre de vie	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré
Coût	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact mesuré	Impact très fort	Impact mesuré

Legend for impact levels:

Impact très fort	Impact fort	Impact mesuré	Impact favorable
Dark Brown	Light Brown	Yellow	Light Green

L'incompréhension est d'autant plus vive que dans le cadre de son mémoire en réponse à l'avis du CRSPN, le Conseil Départemental produit une carte d'enjeu biaisée, qui ne représente pas les réels impacts écologiques du projet :



De telles simplifications sont nécessairement de nature à fausser la vision du public sur les enjeux en cause.

Telle que présentée dans le dossier d'étude d'impact, cette analyse nuit nécessairement à l'information du public sur les justifications de la variante choisie et de l'impact effectif du projet sur la faune et la flore locale.

➤ Sur l'insuffisance de l'analyse des incidences du projet sur le plan environnemental

Les lacunes de l'analyse de l'état initial de l'environnement ont logiquement une influence majeure, dans la suite du dossier d'étude d'impact, sur l'évaluation des incidences du projet sur ce même environnement.

A plusieurs reprises, tant la MRAE que la CRSPN relèvent la sous-évaluation des incidences du projet sur la faune et la flore locale.

A cet égard, la MRAE s'étonne, à juste titre, de l'impact résiduel **faible voire nul du projet sur les espèces**, et ce alors même que le projet est situé à proximité immédiate d'une zone Natura 2000 et de deux ZNIEFF :

Le tracé s'est attaché à éviter les sites Natura 2000 de la Plaine calcaire du sud Vendée et du Marais poitevin tout en restant très proche de leurs limites. Si les 37,7 hectare impactés par l'emprise du projet sont constitués majoritairement de parcelles de grandes cultures il n'en demeure pas moins qu'elles constituent des habitats favorables à l'avifaune de plaine. Aussi, considérer que les 32,8 hectares de grandes cultures impactés présentent un intérêt écologique nul à faible est de nature à sous estimer le niveau d'incidences résiduelles pour les espèces qui en dépendent (Bruant proyer, Cochevis huppé, Gorgebleue à miroir, Busard cendré et Oedicnème criard), ceci alors même qu'il est indiqué « En somme, une diminution possible des effectifs des populations du cortège du milieu ouvert est attendue. Ce sont ainsi les fonctions de reproduction, de repos, d'alimentation, de chasse, de transit ou de refuge qui seront perturbées ». Concernant plus particulièrement le Busard cendré, il est indiqué que les populations déclinent dans le sud Vendée, malgré les mesures de conservation mises en œuvre sur le territoire. Les incidences jugées moyennes apparaissent donc sous évaluées dans la mesure où le projet se situe au cœur de l'espace de vie menacé de cette population.

(Avis de la MRAE)

Il en effet particulièrement surprenant, pour un projet d'une infrastructure routière à 2 x 2 voies où la vitesse y sera limitée à 110 km / h, que l'impact du trafic routier sur les espèces, et notamment le risque de collision, ne soit pas traité dans le dossier soumis à enquête publique.

La MRAE a d'ailleurs fait part de son incompréhension sur ce point, une telle lacune ayant un impact sur la complétude de l'étude d'impact sur la séquence ERC :

L'impact du projet en phase d'exploitation paraît également sous-estimé en ce qui concerne le risque de collision, pourtant bien documenté dans la littérature sur ce type d'infrastructure à 2x2 voies. Le dossier ne permet pas de situer les corridors favorables aux déplacements de chiroptères et aux oiseaux qui seraient intersectés par le tracé. Le risque de mortalité par collision avec le trafic n'est pas traité, par conséquent le dossier n'aborde pas les éventuelles mesures destinées le cas échéant à réduire ces risques notamment en proposant des aménagements paysagers de nature à orienter les survols de l'infrastructure davantage en hauteur au niveau des corridors intersectés.

(Avis de la MRAE)

➤ L'insuffisance de la séquence ERC

En outre, la MRAE a soulevé l'insuffisance de la séquence ERC dite « éviter, réduire, compenser » à plusieurs titres :

- Elle a relevé que le dossier d'étude d'impact ne présentait aucune mesure d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre. Or, une telle omission constitue une lacune majeure d'un dossier relatif à la réalisation d'une 2 x 2 voies fortement génératrices d'émissions de CO₂ :

La MRAE recommande :

- de reprendre le chapitre sur les émissions de gaz à effet de serre avec une analyse quantitative basée sur un scénario sans projet réaliste et le cas échéant d'une variante de chaussée bidirectionnelle à 2 voies ;
- d'exposer clairement le bilan des émissions de gaz à effets de serres de la variante retenue sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure (construction et exploitation) ;
- de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre.

- Elle a indiqué que le site de compensation le plus important en matière de création de nouvel habitat favorable à l'avifaune vise des parcelles ayant d'ores et déjà fait l'objet de mesures à cet effet, attestant du caractère très artificiel de la mesure proposée par le porteur de projet :

Le site de compensation le plus important porte sur un ensemble de parcelles représentant 5,25 ha pour lesquelles il est prévu une gestion des espaces cultivés favorables au Busard cendré et à l'Oedicnème criard. Si l'acquisition de ces parcelles par le maître d'ouvrage donne une certaine garantie quant à la pérennité de la mesure, il n'en demeure pas moins que cette mesure vise des parcelles qui **font déjà l'objet de mesures agro-environnementales et climatiques (MAEC)¹⁸**. Aussi la MRAE se pose la question de la **réelle plus-value apportée par cette mesure**. Deux autres sites de compensation plus modestes sont prévues en bordure de la 2 x 2 voies pour 0,83 ha et de 0,65 ha au sein d'un carrefour dénivelé. Au total ces 6,73 ha sont à mettre en relation avec les 37,7 hectares d'habitats appelés à disparaître.

- Elle a également relevé que les mesures de compensation pour l'avifaune envisagées ne permettraient réellement de compenser l'impact écologique sur le long terme et non le court terme, remettant ainsi en cause l'effectivité même de la mesure tendant à la plantation de haies favorables aux oiseaux :

Il est prévu la plantation de 4 965 m de haies favorables aux oiseaux et aux chiroptères, en compensation des 3 420 m de haies détruites dont 2 924 m de haies multi-strates. Si le ratio peut être considéré intéressant du point de vue de la compensation linéaire, en revanche les fonctionnalités écologiques disparues ne seront pas reconstituées à court terme (le temps que les nouvelles plantations atteignent un développement suffisant). Par ailleurs, la MRAE relève que ces plantations vont s'opérer dans des espaces relativement proches et parallèlement à l'infrastructure sans que soient établi le lien avec les ruptures de continuités écologiques à rétablir.

La conclusion de l'Autorité environnementale est de ce fait sans appel, le dossier devant nécessairement être repris :

Au final le bilan des mesures proposées n'apparaît pas suffisant pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité au regard des impacts du projet. La stratégie nationale en faveur de la biodiversité rappelle que la destruction et l'artificialisation des milieux naturels est l'une des causes premières de l'érosion de la biodiversité. De manière corollaire **l'étude d'incidence vis-à-vis des sites Natura 2000 nécessite également d'être reprise**.

La MRAE recommande de renforcer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur la base d'une meilleure appréciation du niveau d'enjeu relatif à la perte conséquente d'habitats et de leurs fonctionnalités notamment pour les espèces protégées à enjeux de conservation dont certaines en lien avec les sites Natura 2000 proches, ceci dans l'optique d'être en phase avec les objectifs de la stratégie nationale en faveur de la biodiversité.

(Avis de la MRAE)

Le CRSPN émet également un avis en ce sens, et rappelle d'ailleurs qu'aucune alternative n'a été proposée à la réalisation de cette infrastructure, et notamment une route bénéficiant d'un dimensionnement moins important.

Il conclut ainsi qu'aucune mesure d'évitement n'a été effectivement proposée par le porteur de projet :

Aucune mesure d'évitement n'est mise en avant, quand bien même l'analyse des variantes contribue en partie à faire de l'évitement géographique. Comme indiqué précédemment, le maître d'ouvrage n'a pas étudié la possibilité de limiter certains tronçons de 2x2 voies à de la route bidirectionnelle ou à des créneaux à 3 voies, limitant ainsi les emprises et l'impact sur l'environnement (notamment sur la ligne droite entre Sainte Gemme et Saint Jean).

➤ Sur l'insuffisance de l'analyse des effets cumulés

Dans le cadre de l'étude d'impact, il incombe au porteur de projet d'analyser les effets cumulés du projet avec des projets similaires à proximité, et ce afin de permettre au public de mettre en cohérence l'utilité du projet avec son impact réel sur l'environnement.

Or, de nouveau, le dossier d'étude d'impact souffre d'une omission très importante, puisque la réalisation d'un contournement similaire de la RD 746 à, sur la localité de Saint Michel en l'Herm, est passée sous silence.

Ce que n'a pas manqué de relever la MRAE, bien consciente des projets situés sur le territoire régional :

Cumuls d'impacts

Le dossier rappelle ce qui est attendu réglementairement au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement puis présente une cartographie localisant onze projets situés dans un **périmètre géographique fixé arbitrairement à 10 km sans autre forme de justification**. Il propose une analyse cumulée seulement pour trois d'entre eux, qui ont été dispensés d'étude d'impact suite à un examen au cas par cas, **sans que soient expliquées les raisons pour lesquelles les huit autres, notamment, ceux ayant fait l'objet d'une étude d'impact ont été exclus de cette analyse**. La MRAE relève que, pour au moins une composante de l'environnement relative à l'artificialisation des sols et aux effets induits pour les milieux naturels et les espèces inféodées à ces espaces certains de ces huit autres projets présentent des effets **justifiant une** description des effets cumulés avec ceux du projet, qui porte sur 37 hectares d'emprises et concerne également des habitats favorables à l'accueil et au déplacement de chiroptères et d'oiseaux.

La MRAE relève que l'étude d'impact n'évoque pas le projet de déviation de la RD 746 à Saint Michel en l'Herm. Bien que distant de plus de 10 km il est à noter, la MRAE a considéré, dans son avis le concernant¹⁰, que ce projet de déviation de la RD 746 s'inscrivait dans une stratégie d'ensemble incluant plusieurs aménagements depuis l'échangeur de Saint-Hermine sur l'autoroute A 83 afin de contribuer à l'amélioration de l'accès au littoral. La MRAE avait rappelé l'obligation de présenter une évaluation environnementale du projet d'aménagement entre l'A 83 et le littoral, mais, dans son mémoire en réponse, le conseil départemental avait indiqué que le projet de desserte de Luçon depuis l'A 83 n'était pas lié au projet de Saint Michel en l'Herm, distant de 18 km, car il s'implante dans un environnement différent et ne répond pas aux mêmes objectifs.

La MRAE relève que les deux projets présentent un **objectif commun visant à fluidifier le trafic de circulation en période estivale de ce secteur sud-est vendéen**. Dès lors, il serait utile de mener une analyse des effets cumulés afin d'évaluer les incidences sur les différentes ressources à mobiliser pour leur réalisation, sur l'artificialisation des sols et les effets induits sur les milieux naturels, sur les déplacements ainsi que sur les consommations énergétiques et les émissions de GES.

La MRAE recommande de présenter une description des incidences cumulées, qui réponde aux attendus de l'article R122.5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact, en intégrant les effets du projet de déviation de Saint-Michel-en-l'Herm et des projets existants, ayant fait l'objet d'une étude d'impact, recensés à proximité de l'aire d'étude.

5.1 La consommation d'espace, artificialisation des sols et effets sur le climat liés à l'aménagement routier et à son usage

Le projet s'implante sur 37,7 ha d'espaces agricoles ou naturels, dont 32,8 ha constitués de terrains cultivés.

Le dossier ne propose pas de représentation du profil général du tracé. Il indique toutefois pour certaines sections, notamment au droit des voies ou des écoulements à rétablir ou au passage à proximité des bourgs, si le passage du tracé s'opérera davantage en remblai ou en déblai par rapport au terrain naturel. Le dossier met en évidence un projet fortement déficitaire en matériaux, qui nécessitera à ce stade un apport de remblais extérieurs de l'ordre de 235 000 m³. A noter que le projet de déviation de Saint Michel-en-l'Herm évoqué précédemment est déjà prévu intégralement en remblai et nécessitera également des apports extérieurs conséquents. La MRAE souligne donc la nécessité d'analyser ces effets cumulés sur les ressources. A ce stade le dossier ne précise pas les sources d'approvisionnement de ces matériaux ni les incidences environnementales correspondantes. Il en va de même pour ce qui concerne la destination des 90 000 m³ de terres végétales à évacuer.

Le projet conduit à Saint-Michel-en-l'Herm est en effet très similaire au projet soumis à enquête publique :



Ce dernier ne se situe qu'à seulement 16 km de la déviation projetée :



Il sera relevé que sur ce point, la position du porteur de projet, qui n'a pas souhaité compléter son analyse sur ce point, demeure inchangée :

En outre, le périmètre d'étude éloignée est usuellement utilisé pour définir les projets pour lesquels le cumul des impacts doit être effectué. Or la commune de Saint-Michel-en-l'Herm se trouve en dehors de ce périmètre et distante de plus de 18 km du projet.

Enfin, le contexte environnemental de ces deux projets est totalement différent. L'un se situe dans le marais mouillé, tandis que l'autre en secteur de plaine calcaire.

C'est pourquoi, la position du Département concernant le cumul des impacts entre ces deux projets reste inchangée.

L'avis de la MRAe, n'appelle pas de modification de l'analyse des incidences cumulées présentées chapitre 12 « Description des incidences cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés » de la pièce D2.

(Pièce F2 – Avis et réponses)

L'insuffisance de l'analyse des impacts cumulés est donc manifeste.

III. SUR L'ABSENCE D'ETUDE D'IMPACT AGRICOLE

La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt et son décret d'application ont mis en place un dispositif permettant d'évaluer de manière spécifique **les impacts d'un projet sur l'économie agricole et de les compenser.**

A cet égard, aux termes de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime :

« Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole, ainsi que les projets d'installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie, font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.

L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage.

Un décret détermine les modalités d'application du présent article, en précisant, notamment, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui doivent faire l'objet d'une étude préalable. »

Aux termes de l'article D. 112-1-18 de ce code :

« I.-Font l'objet de l'étude préalable prévue au premier alinéa de l'article L. 112-1-3 les projets de travaux, ouvrages ou aménagements publics et privés soumis, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, à une étude d'impact de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et répondant aux conditions suivantes :

-leur emprise est située en tout ou partie soit sur une zone agricole, forestière ou naturelle, délimitée par un document d'urbanisme opposable et qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L. 311-1 dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet, soit sur une zone à urbaniser délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L. 311-1 dans les trois années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet, soit, en l'absence de document d'urbanisme délimitant ces zones, sur toute surface qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet ;

-la surface prélevée de manière définitive sur les zones mentionnées à l'alinéa précédent est supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à cinq hectares. Par arrêté pris après avis de la commission prévue aux articles L. 112-1-1, L. 112-1-2 et L. 181-10, le préfet peut déroger à ce seuil en fixant un ou plusieurs seuils départementaux compris entre un et dix hectares, tenant notamment compte des types de production et de leur valeur ajoutée. Lorsque la surface prélevée s'étend sur plusieurs départements, le seuil retenu est le seuil le plus bas des seuils applicables dans les différents départements concernés.

II.-Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions au sens du dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, la surface mentionnée à l'alinéa précédent correspond à celle prélevée pour la réalisation de l'ensemble du projet. »

Il résulte des dispositions précitées que sont soumis à une étude d'impact agricole préalable **les projets envisagés sur des surfaces affectées à une activité agricole et prélevant au moins 5 hectares.**

Il est constant que le projet remplit ces conditions.

Le contenu de cette étude d'impact est défini par l'article D. 112-1-19 de ce code :

« L'étude préalable comprend :

1° Une description du projet et la délimitation du territoire concerné ;

*2° **Une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné.** Elle porte sur la production agricole primaire, la première transformation et la commercialisation par les exploitants agricoles et justifie le périmètre retenu par l'étude ;*

*3° **L'étude des effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole de ce territoire.** Elle intègre une évaluation de l'impact sur l'emploi ainsi qu'une évaluation financière globale des impacts, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus ;*

*4° **Les mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet.** L'étude établit que ces mesures ont été correctement étudiées. Elle indique, le cas échéant, les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues ou sont jugées insuffisantes. L'étude tient compte des bénéfices, pour l'économie agricole du territoire concerné, qui pourront résulter des procédures d'aménagement foncier mentionnées aux articles L. 121-1 et suivants ;*

5° Le cas échéant, les mesures de compensation collective envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire concerné, l'évaluation de leur coût et les modalités de leur mise en œuvre. (...). »

L'article D.112-1-20 du même code indique la possibilité pour le porteur de projet d'intégrer ces éléments au dossier d'étude d'impact réalisé au titre du code de l'environnement.

Au cas d'espèce, l'analyse du dossier d'étude d'impact joint au dossier d'enquête publique permet de constater qu'il ne comprend pas l'étude préalable agricole exigée par les textes précités.

➤ Sur l'absence d'analyse de l'état initial de l'économie agricole

Au titre de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement, aucun paragraphe n'est consacré à l'économie agricole du territoire concerné.

L'étude d'impact se contente, en page 25 et 26 que le territoire traversé est « *occupé principalement par des surfaces agricoles* » et que « *le projet s'implante sur un certain nombre de parcelles agricoles* ».

En outre, pour seule analyse, l'étude d'impact intègre un volet « 5.3.4.6.2 *Activité agricole* » en pages 31 à 35, qui se borne à faire état de données manifestement obsolètes :

- ✓ Un diagnostic agricole réalisé par la Chambre de l'agriculture des Pays de la Loire de 2018 ;
- ✓ Des cartographies agricoles datant de 2016 et de 2018.

Ce volet « *Activité agricole* » fait uniquement état du nombre d'exploitations et des surfaces allouées à ces dernières, **sans jamais se prononcer sur l'état initial de l'économie agricole** tel qu'exigé par les textes :

Le périmètre de travail compte 4 189 ha. Cette surface se compose de 3 313 ha de surfaces agricoles utiles (79%) dont :

- ▶ 3 298 ha d'exploitations professionnelles et 256 ha de bois (6%) ;
- ▶ 68 exploitations agricoles professionnelles ;
- ▶ 97% de la SAU tournée vers les grandes cultures ;

Le périmètre s'étend sur une vaste plaine agricole caractérisée par des cultures de céréales et oléo protéagineux de très bonnes valeurs agronomiques.

La quasi-totalité du territoire sont des terres labourables, participant à la rotation des cultures. Les terres sont de très bonne terres, gris profond et limon, avec de très forts potentiels de rendement (130 - 150 quintaux en maïs irrigué, 70 à 90 quintaux en blé dur, 70 à 90 en blé tendre).

Les sols permettent une grande diversité de cultures. Les conditions de sol de ce secteur permettent d'avoir des rendements importants dans les systèmes en agriculture biologique également. C'est un des meilleurs secteurs de plaine du département, terres à haut potentiel.

Cette situation est très particulière au sud du département, lequel a plutôt une vocation d'élevage avec des terres de moindre valeur agronomique.

Or, pour rappel, cette étude doit se prononcer sur la production agricole primaire, la première transformation et la commercialisation par les exploitants agricoles et justifie le périmètre retenu par l'étude.

Tel n'est pas le cas en l'espèce.

➤ Sur l'absence d'étude des effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole du territoire concerné

Pour rappel, ce volet de l'étude préalable agricole est censé intégrer une évaluation de l'impact sur l'emploi ainsi qu'une évaluation financière globale des impacts, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus.

En l'espèce, au titre de l'analyse des incidences du projet sur l'environnement, seul un point 7.12 est dédié aux « *incidences et mesures sur l'activité agricole et le foncier agricole* ».

Or, l'étude d'impact se borne à faire état des nuisances et désagréments pour les exploitants agricoles lors de la phase de travaux :

7.12.1. Incidences et mesures sur l'activité agricole en phase travaux

IMPACT INITIAL

Les aménagements projetés seront générateurs de nuisances et désagréments pour les exploitants agricoles lors de la phase de travaux.

Les principales incidences temporaires liées aux phases de chantier sur l'activité agricole sont :

- ▶ La désorganisation des itinéraires techniques : conduites de cultures, travaux sur les parcelles,
- ▶ Les coupures et dérivations temporaires de desserte et notamment d'accès aux parcelles,
- ▶ Les coupures sur le réseau d'irrigation,
- ▶ La création de zones de dépôt temporaires sur des parcelles agricoles,
- ▶ Les émissions de poussières induites par les travaux de terrassement, ou encore par les passages et les manœuvres des engins de chantier, ce qui peut être préjudiciable pour les cultures.

En outre, en phase d'exploitation, l'étude d'impact se contente de recenser les surfaces impactées sans analyser les incidences du projet sur l'économie agricole du territoire concerné :

Les surfaces agricoles impactées

Les impacts du projet sont les suivants :

- ▶ Le tracé passe au travers de 42 ilots agricoles occupés par 21 exploitations ;
- ▶ L'emprise de la route sur des terres agricoles exploitées représente 38 ha ;
- ▶ 10 ha d'espaces devenus inexploitable (reliquats) sont relevés, du fait de leur surface restante, leur forme ou leur enclavement.

IMPACT INITIAL

Le secteur du projet est un secteur avec une présence importante d'équipements en irrigation :

- ▶ 24 ilots agricoles irrigués impactés ;
- ▶ 25,5ha de surfaces irriguées concernées par l'emprise du projet, soit 50% des surfaces impactées ;
- ▶ 15 canalisations d'irrigation traversées ;
- ▶ 2 rampes d'irrigation à proximité immédiate du tracé.

IMPACT INITIAL

Au-delà de la consommation de foncier agricole et des incidences directes sur les équipements, des impacts fonctionnels peuvent être observés, relatifs aux circulations agricoles et à la structuration parcellaire.

En effet, le tracé du projet rencontre de **nombreux itinéraires agricoles principaux**. Grâce à un travail de concertation avec la profession agricole, celui-ci a été adapté pour permettre **le rétablissement de ces itinéraires**.

Le projet induit la suppression de la traversée de la RD137 au sud du bourg de Saint-Jean-de-Beugné pouvant générer des difficultés de circulation au regard de la forte circulation agricole au niveau de l'angle de la rue Fief du Quart et de la voie longeant l'aire de pique-nique. Aucune autre coupure définitive d'itinéraire n'est observée. Certains parcours agricoles seront légèrement allongés, sans conséquence majeure pour la circulation agricole générale.

On compte **6 coupures d'ilots** engendrant une déstructuration du foncier agricole, essentiellement au sud de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Aucune évaluation n'est réalisée en matière d'emploi, d'impact financier, etc.

Surtout, aucune évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus n'est réalisée à ce titre.

- Sur l'absence de mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet

L'évaluation des incidences du projet sur l'économie agricole n'ayant pas été réalisées, aucune mesure d'éviction ou de réduction de ces effets n'est abordée dans l'étude d'impact.

Il suit de là que l'étude d'impact agricole requise par les textes est manifestement absente du dossier soumis à enquête publique. Force est de constater que le porteur de projet n'a pas sérieusement examiné les impacts du projet sur les exploitations agricoles affectées par le tracé de la déviation.

L'information du public s'en trouve nécessairement viciée sur l'utilité publique du projet.

IV. SUR L'ABSENCE D'INTERET DU PROJET

Le projet est dénué de tout intérêt particulier, sauf à désencombrer les bourgs en période de pointe estivale.

Or, après une mise en balance des intérêts en présence, c'est l'utilité même de la déviation envisagée qui interroge.

Cette constatation a de lourdes conséquences sur la légalité même des décisions qui seront rendues sur la dérogation à l'interdiction de destructions des espaces protégés, laquelle nécessite de justifier d'un **intérêt public majeur**, et a fortiori, sur la déclaration **d'utilité publique**.

II.1) Sur l'impossible édicition d'une dérogation à l'interdiction de destructions des espaces protégés

Aux termes de l'article L. 512-1 du code de l'environnement :

« Sont soumises à autorisation les installations qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1. »

Aux termes de l'article L. 511-1 du code de l'environnement :

*« Sont soumis aux dispositions du présent titre les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, **qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.**(...) »*

En application des dispositions précitées, l'autorité préfectorale est fondée à refuser l'autorisation sollicitée si la mise en œuvre de cette dernière présente des inconvénients pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages (CAA de NANTES, 5ème chambre, 27/04/2021, 20NT00560).

D'autre part, aux termes de l'article L.411-2 du Code de l'environnement :

« I. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

[...]

4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

[...]

*c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres **raisons impératives d'intérêt public majeur**, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement [...]* »

En application des dispositions précitées, l'administration peut autoriser une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée lorsque les trois conditions distinctes et cumulatives suivantes sont remplies :

- Démonstration d'un intérêt public majeur ;
- Absence de solution alternative satisfaisante ;
- Absence de nuisance pour le "maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle".

Outre la présence inévitable de nuisances pour le "maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle" exposées dans le dossier d'étude d'impact, lesquelles sont d'ailleurs sous-évaluées, il

ressort nettement du dossier soumis à enquête publique que ces conditions ne sont pas réunies au cas d'espèce.

➤ Sur l'absence de démonstration d'une raison impérative d'intérêt public majeur

L'intérêt justifiant une dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 précité doit être non seulement public mais surtout majeur.

La notion d'intérêt public majeur, « *d'interprétation stricte, vise des cas exceptionnels dans lesquels la réalisation d'un projet se révèle indispensable et où aucune autre solution d'implantation ne convient* » (TA Dijon, ord., 27 févr. 2013, n° 1300303).

Ne justifie donc pas une mesure de dérogation en application des dispositions précitées un projet, quand bien même il présenterait un intérêt public incontestable, s'il ne constitue pas pour autant **un cas exceptionnel** dont la **réalisation se révélerait indispensable**, et ce **même en l'absence de solutions alternatives** (CE, ord., 9 octobre 2013, *SEM Nièvre Aménagement*, n° 366803).

L'administration, pour apprécier l'intérêt public majeur d'un projet, **ne doit pas prendre en considération les éventuelles mesures d'évitement, de réduction et de compensation** des atteintes aux espèces protégées prises par le porteur de projet :

« L'arrêté querellé énonce « qu'eu égard aux effets socio-économiques attendus et aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation décrites dans le présent arrêté, qui permettent de concilier les différents enjeux en présence, le projet constitue une raison impérative d'intérêt public majeur ». En l'état de l'instruction, le moyen tiré par Alsace Nature de ce que le préfet, en prenant en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des atteintes aux espèces protégées pour justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur autorisant une dérogation à la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats, a commis une erreur de droit au regard de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, est de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté attaqué. » (TA Strasbourg, 25 septembre 2018, Association Alsace Nature, n°1805542)

En outre, il convient de rappeler que l'« *intérêt public majeur* » est une notion de droit de l'Union européenne issue de la directive « Habitats » (92/43/CEE), s'appréciant de façon beaucoup plus stricte que la notion d'« *utilité publique* » issue du droit français de l'expropriation. Ainsi, l'appréciation de l'intérêt public majeur d'un projet ne saurait s'apprécier de façon abstraite, indépendamment des atteintes effectives aux espèces impactées.

Selon la commission européenne, cette notion consiste à effectuer une balance entre les avantages du projet et ses inconvénients au regard de l'objectif de protection et de conservation de la nature (*Document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt communautaire en vertu de la directive «Habitats» 92/43/CEE*, Février 2007).

La Cour de justice de l'Union européenne l'a explicitement jugé à l'occasion d'une question préjudicielle relative à l'application de l'article 6§4 de la directive Habitats (zone Natura 2000) :

« L'examen d'éventuelles raisons impératives d'intérêt public majeur et celui de l'existence d'alternatives moins préjudiciables requièrent en effet une mise en balance par rapport aux atteintes portées au site par le plan ou le projet considéré » (CJUE, 16 févr. 2012, *Solvay c/ Région Wallonne*, aff. C-182/17)

Le Conseil d'État, dans sa jurisprudence récente, fait donc preuve d'une extrême sévérité, dans l'appréciation de l'intérêt public majeur d'un projet (en ce sens : CE, 25 mai 2018, *SAS PCE et SNC Foncière Toulouse Ouest*, n°413267).

Et la lecture des conclusions du rapporteur public sur cet arrêt du 25 mai 2018 confirme la doctrine et la jurisprudence communautaire. Dans cette affaire, l'intérêt public, notamment économique, indéniable du projet ne suffisait pas à compenser les atteintes irréversibles à l'environnement :

« Disons toutefois qu'il ne fait pas de doute que le projet de nature privée n'est pas dénué d'intérêt public, loin s'en faut. Il s'inscrit tout d'abord dans un projet d'aménagement urbain et il porte ensuite, comme nous l'avons dit, plusieurs éléments sociaux, économiques, culturels et même environnementaux qui contribuent à cet intérêt.

L'argument économique et notamment celui tenant à la création d'emplois, n'est particulièrement pas sans peser. Mais il ne peut à lui seul balayer le dispositif mis en place non seulement pour prévenir des atteintes à l'environnement mais bien ici, pour prévenir des atteintes irréversibles, s'agissant de la protection d'espèces par définition menacées. Il est, en effet, difficile de nier que les intérêts économiques s'opposent encore trop souvent aux impératifs de protection de l'environnement.

De même, il ne peut suffire de s'inscrire dans une démarche de développement durable qui, si elle est sans nul doute positive et peut même être la voie d'une conciliation entre les intérêts économiques et environnementaux que nous opposons à l'instant, ne peut compenser ces atteintes irréversibles – sauf à entrer dans l'autre hypothèse prévue par le texte, tenant aux conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement, celles-ci venant alors sur-compenser les atteintes – ce qui n'est pas argumenté en l'espèce. » (Conclusions J. Burguburu sur CE, 25 mai 2018, *SAS PCE et SNC Foncière Toulouse Ouest*, n°413267)

Le Conseil d'État a d'ailleurs récemment fait application du même raisonnement, concernant le dossier de contournement de Beynac (CE, 28 décembre 2018, *Association Sepanso Dordogne et autres*, n°419918) :

« 4. Il résulte de ces dispositions (article L 411-1 du code de l'environnement) qu'un projet d'aménagement ou de construction susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond à une raison impérative d'intérêt

public majeur. *En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, **que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.*** » (Conseil d'État, 6ème chambre, 28/12/2018, 419918)

Il convient, pour s'en convaincre, de se référer aux conclusions du rapporteur public, particulièrement claires et, surtout, d'une grande pédagogie, qui rappellent la nécessité de mettre en balance l'intérêt du projet avec l'objectif de conservation des espèces poursuivi par la directive « Habitat » et que **« la raison impérative d'intérêt public majeur ne se confond pas avec la déclaration d'intérêt public » :**

« Vous savez que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées implique la réunion de plusieurs conditions et notamment la justification par un impératif prévu au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, dont la préfète a estimé en l'espèce qu'il s'agissait d'une « raison impérative d'intérêt public majeur ». Or vous avez fait preuve encore récemment, et d'ailleurs dans le cadre d'une procédure de référé et à nos conclusions, d'une sévérité certaine sur ce point (25 mai 2018 n° 413267, Sté PCE à mentionner aux tables), dans la ligne d'ailleurs de la jurisprudence de la Cour de Justice qui, si elle ne s'est à notre connaissance jamais prononcée sur cette notion lorsqu'était en cause l'article 16 de la Directive Habitat, dont est directement issu notre article L. 411-2, a toutefois jugé dans un arrêt, l'affaire Solvay c/ Région Wallonne (16 février 2012, n° C-182/10 § 73-77) portant sur l'article 6 qui emploie la même notion s'agissant des projets portant atteinte à un site Natura 2000, que le champ des dérogations possibles doit faire l'objet d'une interprétation stricte. Ainsi, nous citons en substance, l'intérêt de nature à justifier la dérogation « doit être à la fois public et majeur ce qui implique qu'il soit d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation » poursuivi par la directive.

C'est d'ailleurs bien dans l'ordre des choses : toute dérogation doit s'interpréter strictement, sauf à vider de substance le principe auquel il est dérogé. Or en l'espèce, il s'agit on l'a dit, d'un principe d'interdiction fondé sur le caractère irréversible des atteintes qu'il prévient, ce qui vient renforcer l'obligation d'interprétation stricte des dérogations. Nous sommes donc d'avis qu'il faut bien lire cette notion comme donnant un sens à chaque adjectif, ce qui seul justifie leur cumul. Pour motiver la dérogation, l'intérêt en cause doit être tout à la fois public, majeur et même impératif. Nous faisons ici écho à l'ordonnance confirmée par la décision SEM Nièvre Aménagement (9 octobre 2013 n° 366803, inédite) : l'intérêt ne doit pas seulement être théoriquement incontestable mais et surtout concrètement indispensable. A défaut, c'est le principe même de l'interdiction qui est remis en cause. De cette analyse, nous concluons que la raison impérative d'intérêt public majeur ne se confond donc pas avec la déclaration d'intérêt public, qui n'a pas le même objet, même si celle-ci en est évidemment un indice. » (Conclusions J. Burguburu sur CE, 28 décembre 2018, Association Sepanso Dordogne et autres, n°419918)

En l'espèce, la pétitionnaire **n'établit pas** le caractère indispensable du projet de déviation de la RD 137.

L'ensemble des instances consultatives spécialisées ont remis en cause, à plusieurs reprises, l'intérêt même du projet compte tenu des caractéristiques du territoire dans lequel il s'implante et des justifications même de ce projet.

Dans le dossier soumis à enquête publique, aucun chapitre de l'étude d'impact n'est consacré à la justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur, et ce alors même qu'elle constitue une condition de délivrance de la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Le seul document traitant de cette problématique sont les pièces D partie 1 et 2 consacrées à la dérogation.

Ce document se contente de rappeler les fondements textuels de cette dérogation, les objectifs poursuivis et de lister les espèces et habitants concernés par les mesures de destruction projetées, sans jamais apporter de justification particulière.

Le CRSPN n'a pas manqué de relever cette lacune majeure, remarque à laquelle le porteur de projet n'apporte aucune réplique satisfaisante dans son mémoire en réponse :

Il est indiqué page 8 que le dossier fournit les éléments permettant « de conclure au bon respect des trois conditions » du L411-2 du Code de l'environnement justifiant la DEP. Le dossier ne présente pas d'argumentaire spécifique sur la notion de raison impérative d'intérêt public majeur mais s'appuie sur les nombreux paragraphes décrivant les bénéfices attendus de l'aménagement.

Au titre des objectifs poursuivis, le Conseil Départemental affirme :

4.2. Objectifs du projet

Le projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 consiste à l'aménagement à 2x2 voies de la RD 137 de l'échangeur autoroutier de Sainte-Hermine jusqu'à la RD 949 permettant l'accès à Luçon. Les objectifs visés par cet aménagement sont les suivants :

- ▶ Améliorer la desserte de LUÇON, de l'autoroute A 83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation rapide, fluide et sécurisée ;
- ▶ Contribuer à la sécurisation des traverses d'agglomération de Saint-Jean-de-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
- ▶ Améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes.

(Pièce D – Dérogation espèces protégées)

Ces justifications sont toutefois aisément contestables.

➤ Sur l'objectif d'amélioration de la desserte de LUCON

D'une part, la fréquentation de la RD 137 est à relativiser pour plusieurs raisons.

La fréquentation annoncée par le Conseil départemental n'est pas représentative et doit nécessairement être relativisée eu égard à la période concernée, qui est particulièrement courte et se concentre sur la seule période estivale.

Il faut en effet rappeler que le projet litigieux répond à une situation limitée au mois de Juillet et Août, avec un pic entre le 14 juillet et le 15 août, période durant laquelle de nombreux touristes se rendent sur le littoral.

Or, dans le cadre d'un projet similaire, pour des justifications identiques, le Conseil d'Etat a considéré que l'intérêt du projet de contournement du village de Beynac, pour une période estivale de deux mois était limité :

*« En second lieu, pour accorder la dérogation sollicitée, le préfet de la Dordogne a estimé que « le projet constitue une raison impérative d'intérêt public majeur, dans la mesure où la réalisation de la déviation vise à améliorer les conditions de circulation, surtout en période estivale, en supprimant la circulation de transit et les problèmes de congestion et de sécurité liés à la traversée du bourg de Beynac, et à favoriser le développement touristique local en améliorant les conditions d'accueil dans le bourg ». De fait, et comme l'ont relevé les premiers juges, le projet de contournement a été conçu pour diminuer le trafic de la route départementale 703, empruntée par de nombreux poids lourds et **très fréquentée en période estivale**, qui traverse le bourg de Beynac-et-Cazenac et longe une falaise présentant d'importants risques d'éboulement. Ainsi que l'a constaté le tribunal, le croisement des poids lourds, rendu difficile par l'étroitesse de la voie, a, en particulier, été identifié comme générant des ralentissements ou même des embouteillages dans les deux sens de circulation et la déviation projetée devait permettre de détourner tous les véhicules empruntant l'axe reliant Bergerac à Souillac et ne faisant que transiter par le village et ainsi de fluidifier le trafic dans le bourg et d'y réduire les risques d'engorgement ou même d'accident, alors qu'il s'agit d'un site touristique très fréquenté compte tenu de son intérêt patrimonial exceptionnel (...)*

*14. En raison du caractère cumulatif des conditions posées à la légalité des dérogations permises par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, à supposer que la dérogation en litige permettrait le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et répondrait à l'exigence de l'absence de solution alternative satisfaisante, la dérogation accordée, portant sur plusieurs dizaines d'espèces et sur plusieurs hectares d'habitats dans les conditions décrites au point 8, méconnaît ces dispositions dès lors **qu'elle ne répond pas, comme il a été dit ci-dessus, à des raisons impératives d'intérêt public majeur ni au titre de la santé ou de la sécurité publiques ni à un autre titre.** » (CAA Bordeaux, 5ème chambre, 10 décembre 2019, Département de la Dordogne et autres n° 19BX02327, 19BX02367, 19BX02369, 19BX02378, 19BX02421, 19BX02422, 19BX02423, 19BX02424)*

En l'espèce, il convient de mettre en perspective la méthode de comptage employée par le Département de la Vendée pour évaluer le trafic routier sur la RD 137.

En effet, les chiffres mis en avant dans l'étude d'impact ne sont en aucun cas représentatifs, le comptage réalisé ayant été effectué en période de pointe estivale, à savoir **le dernier samedi du mois de juillet 2018 entre 11h et 12h.**

Il s'agit là de la plus forte affluence que connaît la RD 137.

Or, c'est bien sur la base de ce comptage qu'ont été actés les besoins en matière de circulation et, *a fortiori*, **le dimensionnement de l'ouvrage** soumis à enquête publique.

Cette incohérence et insuffisance patente du dossier a été relevée par la MRAE :

Sur la base des éléments de trafic à l'heure la plus chargée du matin et de l'après-midi, issus des comptages du samedi 28 juillet 2018, le dossier estime le niveau de trafic à 23 000 vh/j sur la RD 137 en période de pointe¹². Ce trafic correspondant à un samedi de chassé-croisé des départs et retours de vacances estivales présente un écart conséquent avec le niveau de trafic en moyenne journalière sur un an (12 700 vh/j) et avec celui de la moyenne journalière des deux mois d'été entre 16 000 et 17 000 vh/j.

Le dossier présente le résultat de la modélisation du trafic, en basse et haute saison, en 2025 et 2045 sur la RD 137 sans la mise en place du projet, ainsi que les niveaux de trafics reportés à ces mêmes périodes sur le projet et les délestages induits en traversées de bourgs.

C'est le niveau de trafic correspondant à la tranche horaire 11h-12h la plus élevée qui a été retenu pour la modélisation en haute saison et pris par la suite comme hypothèse de départ pour le dimensionnement des caractéristiques de l'ouvrage. Le dossier ne pointe pas particulièrement le nombre de jours où cette situation est appelée à se répéter et qui devrait également être prise en compte afin de conforter la démonstration de la nécessité d'un aménagement à 2x2 voies. Le dossier gagnerait à rappeler les limites de capacités d'une route bidirectionnelle à 2 voies et de les mettre en perspective avec le nombre de jours où cette augmentation de trafic serait atteinte aux horizons 2025 et 2045 sans nécessairement se focaliser sur le trafic horaire maximal de la pointe estivale.

(Avis de la MRAE)

Par ailleurs, et surtout, le trafic hors saison ne justifie pas, à lui seul, la déviation proposée, compte tenu de l'écart significatif entre le trafic relevé en haute saison et la basse saison : l'étude d'impact relève en effet un écart de près de 10 000 véhicules sur la journée.

L'insuffisance entachant cette évaluation du trafic sur la RD137 est par ailleurs multiple.

En effet, l'on ignore tout de la méthode employée par le porteur de projet pour apprécier les reports de trafic sur la déviation.

Aucune explication n'est donnée dans le dossier soumis à enquête publique, de sorte qu'il est particulièrement délicat pour le public d'apprécier, de nouveau, l'utilité même de cette infrastructure.

Enfin, il convient également de relever, le **caractère manifestement obsolète des données** sur lesquelles le Conseil Départemental s'est basé pour concevoir ce projet, ces dernières **datant de 2018, soit à ce jour de plus de 6 ans...**

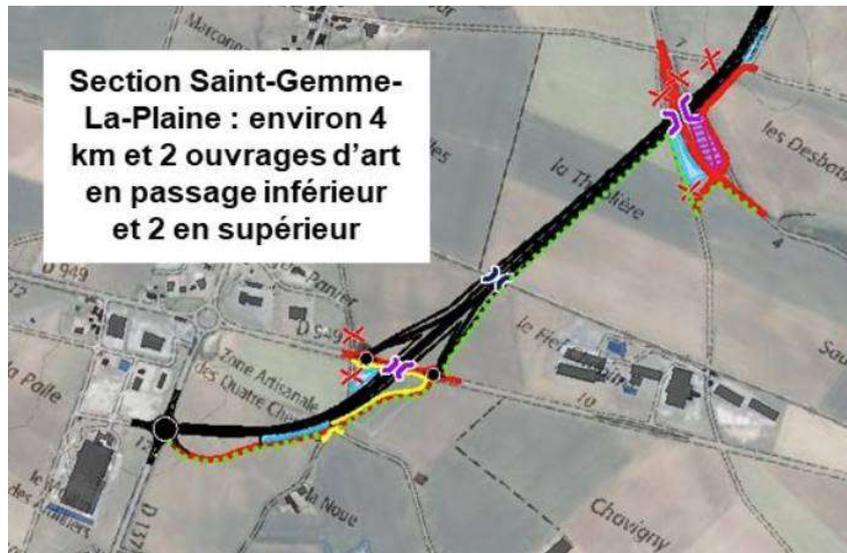
De nouveau, comment le public peut-il apprécier l'utilité publique d'une telle infrastructure lorsque les dernières données existantes sur le trafic sont si anciennes ?

Force est de constater que cette déviation n'est susceptible d'avoir une utilité que pour un période très limitée d'un mois dans l'année, entre la mi-juillet et les mi-août.

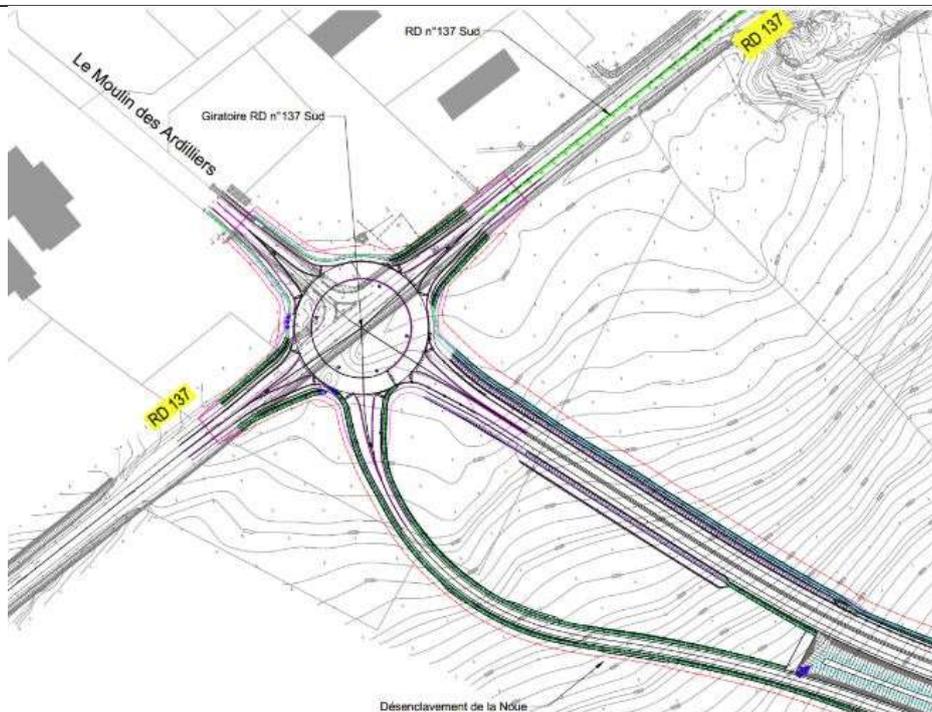
La raison impérative d'intérêt public majeur requise par les textes fait manifestement défaut en l'espèce.

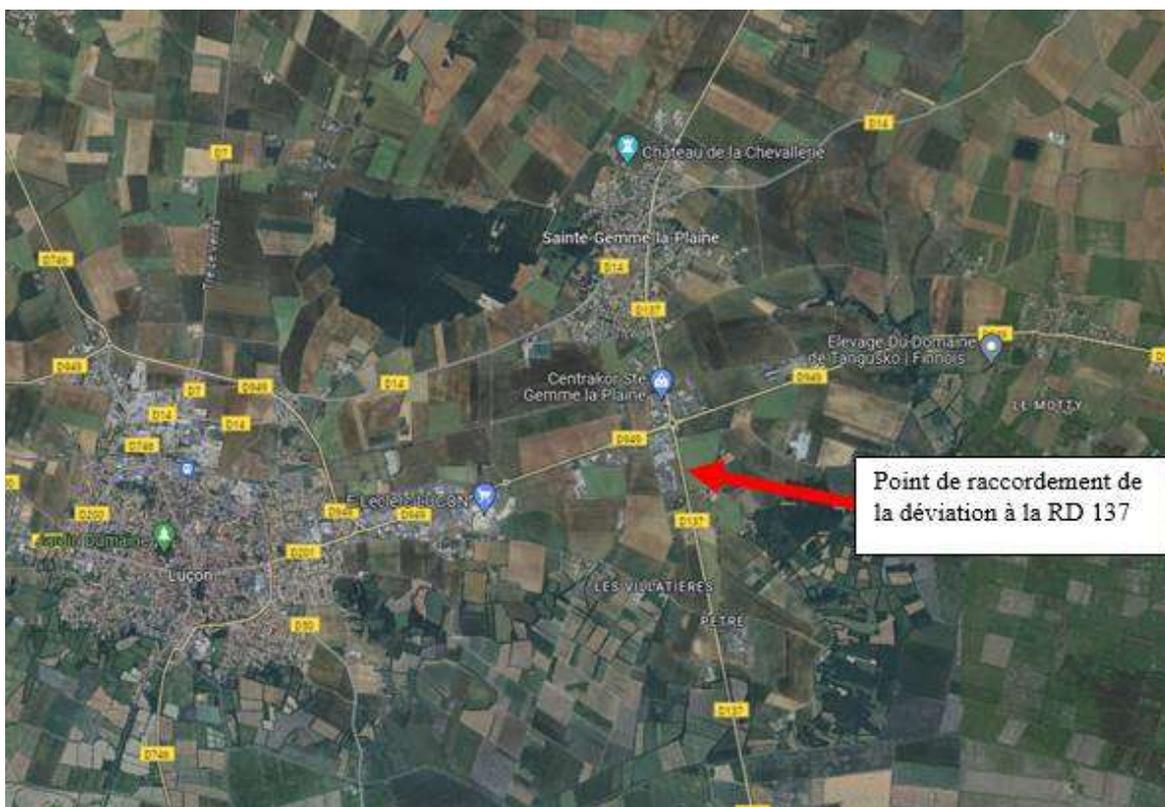
D'autre part, la desserte de Luçon ne sera en réalité pas assurée par la déviation.

En effet, la déviation projetée va en réalité déboucher sur la route départementale RD 137, bidirectionnelle, ce qui aura nécessairement pour effet de déplacer la problématique de la congestion routière :



Le tracé est en 2x2 voies sur environ 7 550 m, du giratoire d'accès à l'échangeur de l'autoroute A 83 jusqu'à la RD 949 permettant l'accès à Luçon ; puis se réduit à 2x1 voie sur les 900 derniers mètres jusqu'à rejoindre la RD137 à l'extrémité sud.





En effet, le rétrécissement de la chaussée de 2 x 2 voies à 1 x 2 voies aura pour effet de créer un bouchon au niveau de cet embranchement avec la RD 137.

Un tel rétrécissement depuis une route 2 x 2 voies où la vitesse est limitée à 110 km/h à une route bidirectionnelle pose également question en termes de sécurité de la circulation, une telle disposition ayant un caractère particulièrement accidentogène.

Le projet soumis à enquête publique va ainsi nécessairement engendrer de nouveaux points noirs dans la circulation actuelle.

Pour cette raison également, le gain de temps espéré est à relativiser.

En effet, au-delà des calculs théoriques effectués par le Conseil Départemental, les possibilités de congestion du trafic à cet endroit précis, inévitables compte tenu de la configuration du projet, n'ont pas été abordées par le porteur de projet dans son étude d'impact.

Une telle omission permet de nouveau de douter de l'utilité publique de ce projet, le Conseil Départemental ayant basé ses hypothèses de report de trafic sans tenir compte de ces épisodes de congestion routière.

La déviation envisagée ne permettra donc pas de résoudre définitivement les importants embouteillages qui ont lieu en saison touristique, mais uniquement de déplacer le problème sur une autre portion de la RD 137.

En d'autres termes, au lieu de résoudre les problèmes de circulation, le projet risquerait de les aggraver.

Eu égard aux effets particulièrement limités du projet soumis à enquête publique, il y a de nouveau lieu de douter de son intérêt.

➤ Sur l'objectif de sécurisation des traverses d'agglomération

La problématique sécuritaire constituait, à l'origine, l'objectif principal ayant motivé la réalisation de la déviation projetée.

Or, cet objectif n'a, à ce jour, plus lieu d'être eu égard aux aménagements réalisés par les communes traversées ces dernières années.

D'une part, la problématique de la sécurité liée à la circulation sur la RD 137, au sein des bourgs traversés, est tout simplement inexistante.

Une telle situation s'était également posée à l'occasion du contournement de Beynac en Dordogne, la Commune ayant réalisé des travaux d'aménagement importants de ses berges, en vue d'élargir la route et permettre une circulation plus fluide et sécurisée au sein du bourg :

*« Il ressort des pièces des dossiers soumis au juge des référés que le projet de route en cause, qui vise à éviter la commune de Beynac en réalisant un contournement routier par la construction, notamment, de deux ponts sur la Dordogne en amont et en aval de cette commune et d'un tronçon routier sur l'autre rive de la rivière, est présenté comme ayant pour objet d'améliorer, **en particulier pendant la période estivale**, les conditions de circulation sur la RD 703 dans le centre bourg de Beynac, afin de réduire la durée moyenne de traversée de cette commune en véhicule automobile. Toutefois, il ressort également des pièces des dossiers soumis au juge des référés que le bénéfice attendu de cette déviation apparaît limité en l'état de ce dossier eu égard, d'une part, à la circonstance que l'accroissement de la circulation automobile à Beynac pendant la période estivale est essentiellement dû au nombre important de touristes qui se rendent dans cette commune pour la visiter, d'autre part, **aux travaux déjà réalisés par cette commune, qui ont permis de réduire l'encombrement de la route qui la traverse grâce à un élargissement de la voie existante rendu notamment possible par la mise en place d'un contournement pour les piétons.** » (Conseil d'État, 6ème chambre, 28/12/2018, 419918, Inédit au recueil Lebon)*

Voir également en ce sens l'arrêt définitif rendu par la CAA au fond dans cette même affaire :

*« postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet, la mise en service de l'autoroute A 89 entre 2004 et 2006 a, sinon réduit, du moins stabilisé la circulation de grand transit sur la route départementale 703 et **la réalisation entre 2015 et 2017 dans le bourg de Beynac, d'une voie piétonne surplombant la Dordogne, en contrebas de la chaussée dont elle est séparée par un muret, a***

permis d'élargir la chaussée dont la largeur est maintenant comprise entre plus de 6 mètres et 5,40 mètres dans sa partie la plus étroite, le « rapport Forray » faisant état d'un temps d'attente de l'ordre de deux minutes observé durant l'été 2017 dans la traversée du bourg de Beynac sans que les éléments produits par le département ne permettent d'invalider ces constatations. (...) Il ne résulte donc pas de l'instruction que les conditions de circulation routière à Beynac-et-Cazenac présentent des difficultés particulièrement graves en terme de ralentissement ni, en tout état de cause, que le projet, qui pourrait inciter les touristes à emprunter davantage l'actuelle route départementale, soit de nature à fluidifier la circulation sur cette voie en particulier durant la période estivale. (...) **Il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que même si le contournement projeté aurait pour effet de réduire la fréquence des situations de conflit d'usage, cette réduction attendue, compte tenu de son caractère relatif, ne caractérise pas des raisons impératives d'intérêt public majeur liées à la sécurité publique au sens des dispositions précitées du code de l'environnement.** » (CAA Bordeaux, 5ème chambre, 10 décembre 2019, Département de la Dordogne et autres n° 19BX02327, 19BX02367, 19BX02369, 19BX02378, 19BX02421, 19BX02422, 19BX02423, 19BX02424)

Pour également en ce sens, l'annulation d'un contournement en Picardie à raison de l'absence de démonstration d'un gain réel en matière de sécurité routière :

« D'autre part, si la commune avance dans son dossier de demande la nécessité de désenclaver géographiquement le quartier, qui ne dispose que d'une unique voie d'accès, afin d'améliorer l'insertion économique et sociale des habitants, l'administration ne produit aucune donnée, en particulier aucune étude préalable, relative aux effets concrets attendus par la réalisation de la rue de Felgueiras. En l'absence d'évaluation, **l'administration n'établit notamment ni que la voie d'accès actuelle au quartier serait engorgée par le trafic automobile, ni qu'un gain réel en termes de sécurité routière serait attendu au niveau de la rue Louis Boilet sur laquelle la nouvelle voie débouche, ni le gain de temps dont bénéficieraient les usagers de la nouvelle route pour rejoindre les bassins d'emploi. Si l'accès au bassin d'emploi de Creil sera facilité par la création de la nouvelle voie**, celui de Senlis restera d'ailleurs plus facilement accessible via l'actuelle voie, ainsi que le fait valoir l'association requérante, sans que le bénéfice à attendre de l'amélioration de la desserte vers l'agglomération creilloise en termes d'accès à l'emploi ne soit évalué de manière précise. Si l'avenant au contrat de ville évoque également, parmi d'autres mesures destinées à renforcer la mobilité, dont l'amélioration de la desserte par les transports collectifs, la création de voies piétonnes vers la ville basse ou la requalification de la sécurité de la rue du 8 mai 1945, la création d'une nouvelle voie d'accès au quartier, il n'est pas démontré dans quelle mesure la création de cette nouvelle voie permettrait aux habitants de bénéficier d'un accès plus large aux équipements du centre-ville ou aux bassins d'emploi environnants et, de manière générale, de favoriser la mixité sociale comme invoqué par la préfète dans son mémoire en défense » (TA Amiens, 1re ch., 11 mars 2024, n° 2103881)

En effet, ces dernières années, de nombreux travaux d'aménagement de la traversée des bourgs ont été réalisés :

- La circulation automobile a été limitée à 30 km/h au sein des bourgs ;
- La chaussée a été refaite et élargie ;
- Des ronds-points ont été créés pour fluidifier les travaux à l'entrée et à l'intérieur du bourg ;
- Des bornes et barrières destinées à protéger les piétons ont été réalisées ;
- Des marquages au sols ont été réalisés, destinés à signaler les carrefours ;
- Une signalisation appropriée a été mise en œuvre ;

A titre d'exemple, ces aménagements sont clairement identifiables au niveau de la traversée de Sainte-Gemme-La-Plaine :







Des travaux ont également eu lieu sur la Commune de Saint-Jean-de-Beugné, et notamment la réalisation d'un rond-point à l'entrée de bourg qui a contribué grandement à améliorer la fluidité du trafic :



Or, ces travaux ont eu un impact positif sur la circulation, tant d'un point de vue sécuritaire que de la fluidité du trafic.

Cette circonstance a d'ailleurs été soulevée par la MRAE :

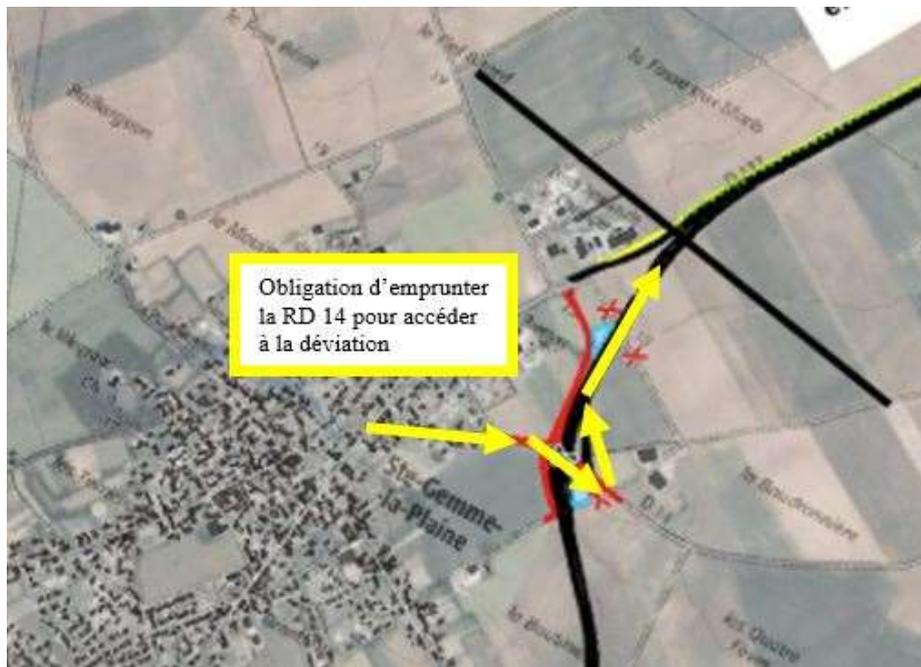
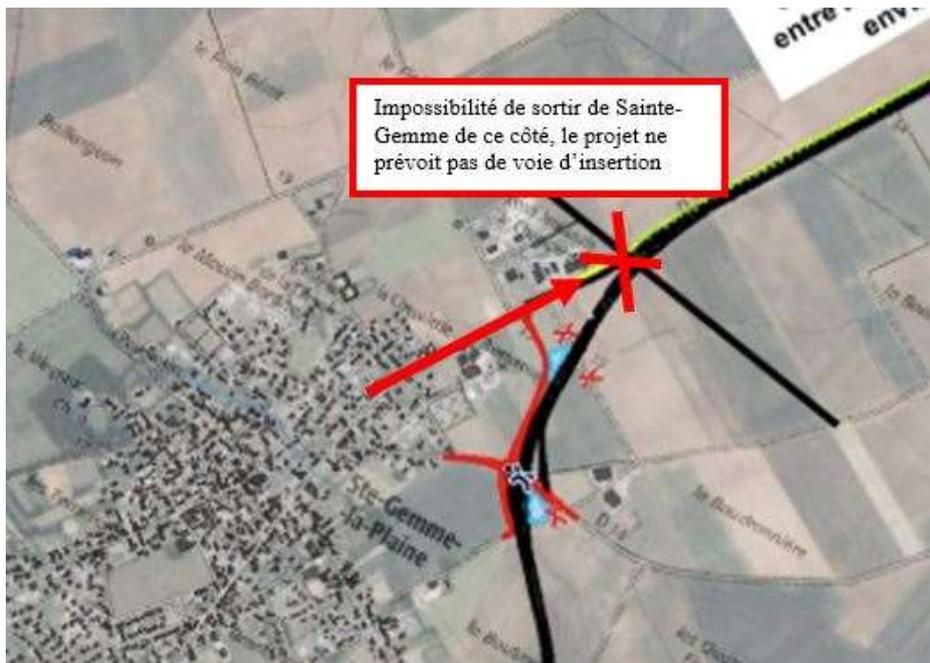
Bien qu'un des objectifs affichés du projet vise à contribuer à la sécurisation de la traversée, les relevés d'accidentologie sur la période 2011-2020 recensent en moyenne 0,4 victime par an et uniquement pour des blessures légères. Ce caractère faiblement accidentogène de l'infrastructure vient ainsi relativiser l'objectif de sécurisation annoncé par le maître d'ouvrage. En effet, les aménagements et limitations de vitesse à 30 km/h mis en place en traversées de bourgs, conjugués à la densité de circulation qui limite elle-même les vitesses pratiquées contribuent fortement à réduire le taux et la gravité des accidents.

Les témoignages émis par les habitants des bourgs dans le cadre l'enquête publique sont également parlants sur ce point :

- - Aujourd'hui ce qui participe à ralentir fortement la circulation dans la commune ce sont les convois exceptionnels (bateaux, morceaux d'avions, mobilhome...). et ceux-ci se retrouveront toujours sur la route à provoquer des ralentissements.
- Il y a quelques années en arrière, il est vrai que la circulation était plus importante et la traversée de la D137 difficile d'avril à octobre.
Mais depuis la création d'un rond-point dans le centre de Ste Gemme et au niveau de la zone de Champereau, la circulation est plus fluide et l'insertion dans le rond-point est facilité.
Il est très rare d'observer la commune avec la circulation arrêtée sauf lors de passage de convoi exceptionnel.
- Déjà : le coût de cette décision, 56 millions d'euros pour une route déjà existante (et déjà élargie) à quelques mètres. C'est une aberration au regard des quelques jours de ralentissement vécus par certains vacanciers lors de la période estivale (vacanciers qui par ailleurs, sont ravis de découvrir grâce à cette voie, de nombreux petits commerces installés : des restaurants, une boulangerie et plusieurs brocantes.) (qui par ailleurs, entre nous, ont choisi de s'installer ici JUSTEMENT pour tirer profit de ce passage de flux de voitures.
- Par la présente je m'interroge du bien fondé d'une déviation. Celle-ci en plus d'engager des frais considérables va encore utiliser des terres cultivables. Des aménagements ont été faits sur cet axe et les ronds-points notamment cassent la vitesse et permettent de s'engager sans danger. Peut-être peut-on envisager de rajouter un rond-point ou et un ralentisseur.
- De gros travaux ont eu lieu en fin de mandat 2014-2020 pour rénover la RD 137 pour un tronçon de 700 mètres linéaires. Tout le réseau pluvial a été refait, ainsi que la chaussée, des trottoirs larges. Un rond-point a été édifié pour faciliter la traversée. Le montant de ces travaux est à plus d'un million trois cent mille euros ! Tout cela a contribué à sécuriser la route pour les usagers ainsi que les habitants de Ste Gemme.

Les difficultés liées à la sécurité routière ne seront d'ailleurs absolument pas résolues et seront déplacées, notamment à raison de l'itinéraire de sortie de Sainte-Gemme-la-Plaine qu'imposera la déviation.

En effet, pour sortir de la Commune en direction de Saint-Hermine et récupérer la déviation en direction du Nord, les usagers seront obligés d'emprunter la RD 14, le projet ne prévoyant pas de bretelle d'insertion sur la déviation au Nord du bourg :



Or, la RD 14 constitue une voie très étroite qui n'est en aucun cas dimensionnée pour assurer le passage des usagers, à savoir : les véhicules classiques, les poids lourds, et surtout les convois exceptionnels qui ne sont pas autorisés à circuler sur la future 2 x 2 voies.

Par suite, le trafic important qui sera reporté sur cette voie sera inmanquablement source d'accidents, de ralentissements au sein même du bourg, et impactera les nombreuses habitations situées en bordure de la voie RD 14 :

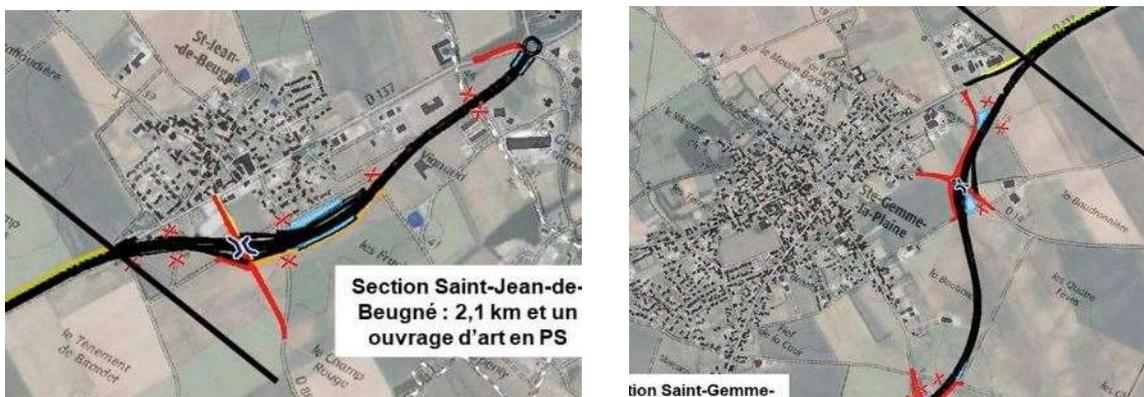


De nouveau, la raison impérative d'intérêt public majeure liée à l'objectif de sécurisation des bourgs fait également défaut à ce titre.

➤ Sur l'objectif d'amélioration du cadre de vie des habitants

D'une part, si le projet avait nécessairement pour effet de diminuer la circulation au sein des bourgs, et de restreindre les nuisances relevées en termes de trafic et de bruit, ces dernières seront en réalité déplacées et amplifiées par le projet.

Il est en effet constant que le projet affectera le cadre de vie des habitations situées à l'Est des deux bourgs traversés par le RD 137, ces derniers se retrouvant face à une infrastructure importante 2 x 2 voies :

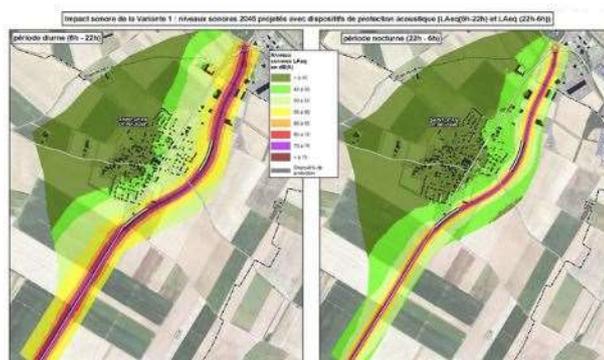


Outre la vue directe sur cette infrastructure, les nuisances sonores générées par le trafic s'en trouveront déplacées et amplifiées, la déviation générant une circulation importante et rapide, étant rappelé que la vitesse y sera limitée à 110 km/h.

Les analyses de bruit réalisées dans le cadre de l'étude d'impact sont sur ce point tout à fait parlante, notamment sur le bourg de Saint-Jean-de-Beigné :

6.3.3.4. Critère bruit (à l'horizon 2045)

Variante 1 avec dispositifs de protection acoustique



A cet égard, les exposants en profitent pour relever une incohérence flagrante entre l'analyse des incidences du projet en termes de bruit et les conclusions du porteur de projet dans son étude d'impact.

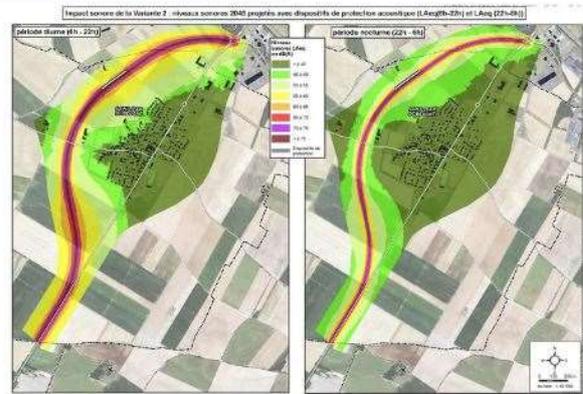
En effet, sur la cartographie concernée, il est clair que la variante n°1 est beaucoup plus impactante sur le plan sonore que les autres variantes envisagées :

6.3.3.4. Critère bruit (à l'horizon 2045)

Variante 1 avec dispositifs de protection acoustique



Variante 2 avec dispositif de protection acoustique



Variante 3 sans dispositif de protection acoustique



Pourtant, la conclusion tirée par le porteur de projet est identique pour l'ensemble des variantes en termes de bruit et cadre de vie :

Synthèse du critère bruit

Contraintes / enjeux	V1	V2	V3
Bruit en traversée d'agglomération	Diminution très sensible des nuisances sonores dans le centre-bourg pour toutes les variantes		
Respect des seuils de bruit en façade pour les habitations proches de la nouvelle voie	Pas de dépassement des seuils réglementaires après protection ; aucune habitation bordant le projet ne sera soumise à plus de 60 dB(A) de jour, et à plus de 55 dB(A) de nuit		
Ambiance sonore proche de la nouvelle voie	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre de deux dispositifs de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre d'un dispositif de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Pas de nécessité de dispositif de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.
SYNTHÈSE			

6.3.3.5. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Saint-Jean-de-Beugné

CONTRAINTES / ENJEUX	V1	V2	V3
Trafic	Report de l'essentiel du trafic sur le contournement. Fluidification du trafic et réduction des temps de parcours		
Agriculture	Emprise de 11 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure plus limités	Emprise de 16,5 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure très importants	Emprise de 15 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure importants
Environnement	Evitement zone Natura 2000 - Coupure de quelques haies	Coupure de quelques haies, et d'un boisement en sortie de péage	Coupure de quelques haies, et d'un boisement en sortie de péage
Bruit – cadre de vie	Diminution sensible du bruit en traversée de bourg Respect des seuils réglementaires pour les habitations proches du projet		
Coût	13,2 M €	14,3 M €	13,9 M €
SYNTHÈSE			

La variante 1 ressort comme étant la plus favorable au regard de l'analyse multicritère.

Une telle conclusion dépasse l'entendement et permet, de nouveau, de douter de la sincérité et légitimité des choix opérés par le Conseil Départemental dans la conception de ce projet routier.

Une fois encore, l'étude d'impact fait état d'une incidence du projet sous-estimée qui ne permet pas d'affirmer que l'objectif d'amélioration du cadre de vie est rempli au cas d'espèce.

D'autre part, le cadre de vie des bourgs traversés sera nécessairement affecté par les conséquences, à moyen et long terme, de la déviation sur les commerces et les entreprises de ces deux agglomérations.

En effet, si les hypothèses de report du trafic étaient effectivement avérées, la clientèle de passage existante, facteur de dynamisme des commerces et des entreprises des bourgs traversés, souffriront d'une perte conséquente de visibilité et de clientèle associée.

Sur ce point, le Commissaire enquêteur ne pourra que relever les nombreux avis opposés au projet provenant de commerçants et entreprises des bourgs et versés dans le cadre de l'enquête publique.

Le constat est identique pour tous : la déviation entrainera la mort de ces commerces, artisans de proximité et entreprises locales.

Il sera sur ce point rappelé que le Maire de Sainte-Gemme-la-Plaine a déclaré, dans le cadre d'un reportage sur la déviation diffusé sur TV Vendée :

« Je suis conscient comme maire, quelques commerces vont être impactés, ça on en est conscient, quelques entreprises aussi qui jouent sur du passage. »¹

Pourtant, il sera relevé que l'étude d'impact est **taisan** sur ce point.

Cette dernière se contente de relever, en phase d'exploitation, à l'existence d'impacts positifs **pour les zones d'activités économique du territoire**, sans jamais parler des commerces des bourgs :

Effets	Mesures
<p><u>Travaux</u></p> <p>Les travaux auront des retombées économiques directes et indirectes pour différentes entreprises. Ils devraient créer ou conforter des emplois directs, notamment dans le secteur du transport et des travaux publics.</p> <p>Le département de la Vendée fera appel de préférence à des prestataires locaux.</p> <p>La présence du personnel de chantier, sur plusieurs mois, constituera un apport de clientèle supplémentaire pour l'hôtellerie, la restauration et les commerces localisés dans les communes environnantes.</p> <p>L'impact initial est qualifié de positif sur l'économie et l'emploi local.</p>	<p><u>Travaux</u></p> <p>L'impact étant positif, aucune mesure n'est envisagée</p>
<p><u>Exploitation</u></p> <p>Le projet va améliorer la desserte de Luçon, principal pôle urbain et économique du secteur, en permettant une circulation rapide, plus fluide, et sécurisée. Ces meilleures conditions de circulation profiteront aussi à l'ensemble des zones d'activités sur le territoire.</p> <p>Les déplacements liés aux activités économiques (dont une part importante de poids lourds), aux déplacements domicile-travail seront facilités avec des</p>	<p><u>Exploitation :</u></p> <p>L'impact étant positif, aucune mesure n'est envisagée</p>

Cette nouvelle omission est regrettable et vicie, de nouveau, l'information du public sur l'intérêt du projet de déviation envisagé.

A cet égard, la déviation projetée n'a strictement aucun intérêt socio-économique.

- Sur l'absence de démonstration d'une solution alternative

Il ressort de la jurisprudence récente de la Cour administrative d'appel de Bordeaux **que l'absence de démonstration d'une solution alternative justifie à elle seule le rejet de la demande d'autorisation unique** :

« 10. Si les sociétés requérantes font valoir que le site choisi pour le projet se situe hors secteur classé zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et de toute zone Natura 2000 et que sa localisation serait conforme au schéma régional éolien, toutefois, ces circonstances ne sauraient suffire pour permettre de retenir l'absence de solution alternative au choix d'une zone forestière comportant des habitats de plusieurs dizaines d'espèces protégées. S'il n'est pas contesté que les importantes contraintes militaires, celles liées à l'aviation civile,

¹ <https://tvvendee.fr/actu/sainte-gemme-la-plaine-le-projet-de-desserte-de-lucon-depuis-la83-ne-fait-pas-lunanimate/>

au patrimoine paysager, aux zonages naturels ainsi que celles relatives à l'éloignement minimal de 500 mètres des zones d'habitats limitent les possibilités d'implantation sur le territoire de la Gironde, **il ne résulte pas de l'instruction et notamment pas du dossier de demande de dérogation ni des propositions d'améliorations proposées par la société requérante à la suite de l'avis du CNPN qu'elle aurait envisagé un autre site d'implantation à l'intérieur du département ou à un niveau régional et que ses recherches se seraient avérées vaines.** Dans ces conditions, et alors même que le département de la Gironde serait majoritairement boisé et ne comporterait aucune éolienne, la société pétitionnaire n'est pas fondée à soutenir que la préfète de la Gironde aurait méconnu les dispositions précitées du code de l'environnement en estimant que la condition relative à l'existence d'une autre solution satisfaisante n'était pas remplie.

11. Dès lors que les conditions de délivrance d'une dérogation au titre du 4° du I de l'article L.411-2 du code de l'environnement sont cumulatives, le motif par lequel la préfète de la Gironde a, à bon droit, décidé que la demande de dérogation ne permettait pas de tenir pour établie l'absence de solution alternative, justifie à lui seul le rejet de la demande d'autorisation unique. Il résulte par ailleurs de l'instruction que la préfète aurait pris la même décision si elle ne s'était fondée que sur ce motif. » (CAA de BORDEAUX, 5ème chambre, 17/11/2020, 19BX02284)

En l'espèce, la pétitionnaire n'a pas effectué de recherches d'alternatives au projet de déviation.

Au mieux, elle a identifié plusieurs itinéraires possibles pour réaliser ce projet.

Toutefois, les variantes proposées ne consistent pas en de réelles alternatives à la réalisation d'une 2 x 2 voies.

En effet :

- La pétitionnaire n'a pas proposé d'alternative zéro contournement, comprenant éventuellement la réalisation d'aménagements sur les voies existantes destinées à fluidifier le trafic et de mise en place d'un itinéraire bis pour les poids lourds ;
- La pétitionnaire n'a pas proposé de version moins impactante sur l'environnement et les terres agricoles : notamment la possibilité de réalisation d'une route bidirectionnelle ou trois voies en alternance, en lieu et place d'une 2 x 2 voies.

Cette insuffisance a été relevée par l'Autorité environnementale dans son avis :

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• de présenter l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;• de rappeler les limites de capacité d'un aménagement de chaussée bidirectionnelle à 2 voies et l'occurrence des dépassements de ces limites sur une année et en haute saison aux horizons projetés de 2025 et 2045 qui justifient l'option retenue de 2X2 voies ;• de préciser le besoin d'aménagement de la section à 2x1 voie entre la RD 949 et la RD 137 au regard des aménagements actuels assurant déjà ces échanges et de leur capacité en termes d'écoulement du trafic. |
|--|

(Avis de la MRAE)

Elle a également été soulignée par le Conseil Scientifique régional du patrimoine naturel de la Région Pays de la Loire dans son avis défavorable :

Absence de solution alternative satisfaisante :

Les différentes variantes de tracé sont décrites et comparées sur différents critères (trafic, agriculture, environnement, bruit) entre les pages 16 et 37. Le bilan de la concertation locale est présenté dans les pages suivantes. Si l'analyse globale des différentes variantes est intéressante et permet d'aborder la notion de solution alternative, il manque néanmoins deux approches :

- Une variante zéro sans aménagement
- La justification d'une 2x2 voies sur un linéaire aussi important. En effet, page 41 l'aménagement en 2x2 voies est justifié suivant 5 points. Il aurait été pertinent, compte tenu de l'impact du projet, de proposer des linéaires plus importants en route bidirectionnelle ou en 3 voies, notamment dans les secteurs à sensibilité environnementale.

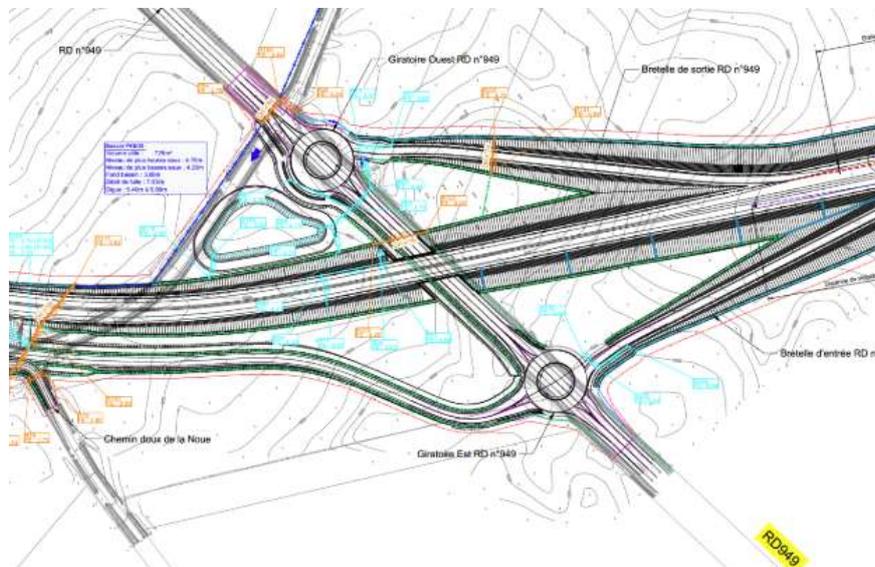
(Avis du CRSPN)

Par suite, les seules variantes de parcours proposées dans le dossier soumis à enquête publique ne relèvent pas d'une recherche de solution alternative satisfaisante au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Cette analyse permet aisément de constater que la société pétitionnaire n'a mis en œuvre aucune stratégie d'évitement.

L'ampleur même des ouvrages annexes à la déviation, et notamment le nombre de giratoires prévus, interrogent d'ailleurs sur les solutions effectivement envisagées par le Conseil Départemental.

A titre d'exemple, pour l'entrée et la sortie de la déviation au sud de Sainte-Gemme-la-Plaine, il est prévu de réaliser deux giratoires, l'un après l'autre :



Cette solution, aussi impactante pour l'environnement que coûteuse d'un point de vue strictement financier, était-elle réellement la seule issue possible ?

Cela démontre une fois de plus l'absence totale de recherche d'alternative, et ce à tous les niveaux de la conception du projet.

Or, cette recherche d'alternative, *et a fortiori*, la démonstration de l'absence d'alternative satisfaisante est une des conditions nécessaires à l'obtention de la dérogation sollicitée par la pétitionnaire.

Cette lacune contraindra nécessairement l'autorité préfectorale à refuser la dérogation sollicitée.

Par suite, au regard du dossier soumis à enquête publique, la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats, ne pourra légalement être accordée pour les raisons suivantes :

- **Le Conseil Départemental ne démontre pas que le projet est d'intérêt public majeur ;**
- **Il ne démontre pas qu'il n'existe aucune solution alternative satisfaisante ;**
- **Il ne démontre pas l'absence de nuisance pour le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées par l'emprise du projet.**

II.2) Sur l'impossible édiction d'une déclaration d'utilité publique du projet

En droit, dans son arrêt Commune de LEVALLOIS-PERRET (CE, 19 octobre 2012, n° 343070), le Conseil d'Etat précise la méthode de contrôle du caractère d'utilité publique d'une opération d'expropriation et de réalisation d'ouvrages publics.

Selon la Haute Juridiction, le juge doit contrôler successivement :

- Que l'opération répond à une finalité d'intérêt général ;
- Que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation ;
- Enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Dans son célèbre arrêt « *Ville Nouvelle Est* », le Conseil d'Etat a posé le principe selon lequel « *une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* » (CE, ass., 28 mai 1971, Rec. CE 1971, p. 409).

Or, en l'espèce, il est certain que les atteintes et effets négatifs qu'implique l'opération projetée sont excessifs eu égard à l'éventuel intérêt public qu'elle pourrait présenter.

Eu égard aux éléments exposés ci-dessus, l'intérêt public du projet faisant ici défaut, **le bilan coûts/avantages de l'opération est manifestement négatif.**

Eu égard aux coûts qu'implique cette opération, en rapport avec les faibles bénéfices escomptés en termes de fréquentation, desserte et décongestion du trafic routier, l'utilité publique du projet n'est pas établie.

Le projet ne pourra donc être déclaré d'utilité publique dans ces conditions.

* * *

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que ce projet fait l'objet d'une vive opposition de la part de la population des communes concernées et des instances consultatives spécialisées :

- Sur l'ensemble des avis consignés à ce jour au sein du registre électronique, plus de 90 % des avis exprimés par les administrés s'opposent au projet ;
- L'Autorité environnementale a relevé, dans son avis, de nombreuses lacunes affectant le dossier d'étude d'impact et a émis plusieurs recommandations qui, à ce jour, n'ont pas été suivies des compléments sollicités ;
- Le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel de la Région Pays de la Loire a émis un avis défavorable à la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.
- L'office français de la Biodiversité a pointé, dans son avis du 16 novembre 2023, les insuffisances du dossier relatives les modalités de réalisation du projet pour assurer la préservation des enjeux biodiversité présents.

Eu égard à l'opposition majoritaire au projet, aux travaux récents de sécurisation des bourgs de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné, et aux impacts significatifs du projet sur l'activité agricole, les commerces des bourgs concernés et sur la biodiversité, **c'est l'intérêt même de ce projet qui pose aujourd'hui question.**

Les exposants entendent rappeler que le Département promet aux locaux une route depuis maintenant plusieurs années, et ce malgré l'abandon du projet d'autoroute A831 destiné à améliorer la desserte du littoral, dont la déclaration d'utilité publique n'avait pas été prorogée à raison de l'impact écologique très fort que présentait une telle infrastructure.

Force est de relever que la concrétisation de ce projet, qui semble être d'un autre temps, relève avant tout d'une volonté politique, qui se matérialise au détriment de nombreux enjeux et surtout de l'avis des locaux qui manifestent une opposition importante à sa réalisation.

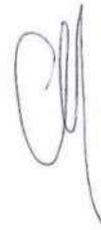
Pour les raisons exposées ci-dessus, il appartiendra à la Commission d'enquête de faire état des nombreuses insuffisances, lacunes et incohérences entachant le dossier soumis à enquête publique, et de rendre, eu égard au défaut d'intérêt public du projet, un avis défavorable au terme de son rapport.

Telles sont les observations du Collectif « *les voix de la RD 137* ».

Vous souhaitant bonne réception des présentes,

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'expression de mes sentiments respectueux.

Luc MANETTI



<i>MEMBRES DU COLLECTIF</i>

ETS SICARD /ST JEAN
SAS SODIMAT/ STE GEMME
LA BROCANTE DE MME/ STE GEMME
SECONDE VIE/ STE GEMME
AUBERGE DE LA PLAINE/ STE GEMME
G2C/ ST JEAN
CENTRAKOR/ STE GEMME
LA BROCANTE DU ROI /STE GEMME
LA ROSE D'ANTAN / STE GEMME
LE CAPS/ STE GEMME
BOULANGERIE GRAIN DE BLE/ STE GEMME
RESTAURANT L'OASIS /ST JEAN
FORTIN ANTHONNY BROCANTE STE GEMME
MICHEL VEQUAUD AGRICULTEUR / NALLIERS
FORGEAU PHILLIPPE AGRICULTEUR / STE GEMME
VERRONEAU LOUIS MARIE AGRICULTEUR /STE GEMME
VERRONEAU STEHANE AGRICULTEUR /STE GEMME
VALERIE DANIEL HABITANTE STE GEMME
TEDDY BRUSSEAU BOUCHER STE GEMME

DESSEVRE JOEFFREY AGRICULTEUR STE GEMME
MORIN LUIS MARIE AGRICULTEUR STE GEMME
ERECAPLURIEL STE GEMME
CHABRIAND GERARD HABITANT STE GEMME
BRETON VINCENT HABITANT STE GEMME
JGLOT BORRAS AURELIE HABITANT STE GEMME
BREMAUD MATHIEU HABITANT STE GEMME
DEVILLOUTREYS LAURE HABITANTE STE GEMME

+ QUELQUES PARTISANS AVEC UN NOMBRE TOTAL DE 42