

FNE Vendée

15/05/24 09:26

Enquête publique – DESSERTTE DE LUÇON

à : enquetepublique.vendee1@orange.fr

à l'intention de Monsieur Rémi ABRIOL, commissaire enquêteur

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous prie de trouver en pièce jointe nos observations sur le dossier d'enquête publique du projet de "desserte de Luçon" par la RD137.

Vous en souhaitant bonne réception,

cordialement,
Yves le Quellec

--

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT VENDÉE

71, bd. A.-Briand (BAL n° 139), 85000 LA ROCHE-SUR-YON

contact@fne85.fr – www.fne85.fr – facebook.com/fne85 – twitter.com/fne85

[Sentinelles de la nature](#), la carte participative des dégradations ou des initiatives favorables à l'environnement

Pièce jointe (1)

- Déposition_FNE85.pdf (323 KB)



Le 15 mai 2024

Objet : Enquête publique : RD 137 - Projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

à Monsieur Rémi ABRIOL
commissaire enquêteur,
aux soins de la préfecture de la Vendée,
enquetepublique.vendee1@orange.fr

Monsieur le commissaire enquêteur,

S'agissant de cette enquête publique unique portant sur

- l'utilité publique des travaux de desserte de Luçon par la RD 137 ;
 - la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal ;
 - le classement et le déclassement des voies concernées par l'opération ;
 - la demande d'autorisation environnementale ;
 - l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
 - la demande de dérogation exceptionnelle relative aux espèces et aux habitats protégés,
- nous ferons porter nos observations en priorité sur les sujets qui suivent :
- les objectifs poursuivis par l'aménagement projeté ;
 - les réponses apportées dans le cadre du dossier d'instruction, et leurs justifications ;
 - les questions éventuellement insuffisamment, voire non traitées.

Les citations tirées du dossier sont en caractère italique.

Une logique d'aménagement qui ne convainc pas

La pièce B du dossier (« Notice explicative ») localise le projet et en précise le contexte et les objectifs.

1.2. Le contexte et les objectifs du projet

Au niveau de la traversée des communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné, plusieurs dysfonctionnements sont constatés depuis plusieurs années :

- Le trafic enregistré en moyenne annuelle, de l'ordre de 12 500 véhicules/jour, génère des nuisances (sonores, olfactives, vibratoires, ...) qui dégradent fortement le cadre de vie des centres-bourgs de ces deux communes ;

- Cette charge de trafic importante pose également des problèmes de sécurité, notamment pour les modes doux (piétons, cyclistes, ...) ;

- En saison touristique, le trafic augmente fortement. En période dite de « pointe », le trafic peut atteindre le double du trafic enregistré en moyenne annuelle, soit environ 25 000 véhicules/jour.

Dans ces conditions, le cadre de vie des riverains et les conditions de sécurité s'en trouvent encore plus fortement dégradés :

- Outre les habitants de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné, ce sont tous les usagers de la RD137 qui pâtissent de telles conditions de circulation ;

- Lors des pics de trafics, ASF est parfois obligé de fermer ponctuellement la gare de péage de Sainte Hermine, afin de diriger les flux vers Niort et Fontenay le Comte.

Cette mesure est exceptionnelle et permet de soulager, juste le temps de la fermeture, la charge de trafic au niveau de la RD137.

Afin de résoudre tous ces dysfonctionnements, le Conseil Départemental de la Vendée projette la réalisation d'une déviation, qui permettrait de déplacer le trafic de transit en dehors des centres bourgs de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné.

- La charge du trafic routier et ses conséquences négatives sont une réalité avérée. Elle aurait cependant nécessité une approche mieux documentée afin d'en préciser la nature avant d'élaborer les possibilités de réponses à apporter. La part importante de poids-lourds demande notamment à être analysée plus finement. Leur trafic n'est pas simplement « généré par le pôle d'attractivité de Luçon auquel s'ajoute le trafic de transit vers La Rochelle » comme l'affirme le dossier sans le démontrer. On ne peut passer sous silence la large part du trafic due au transit nord-sud de marchandises à grande distance, tout au long de l'arc atlantique ; or, cette part est malheureusement non évaluée, alors qu'elle était l'une des justifications majeures des projets précédents, soit de 2x2 voies (grande liaison d'aménagement du territoire), soit d'autoroute.
- L'absence d'éclaircissement sur ce point est une lacune qui nuit à la compréhension des enjeux du projet et à l'information du public. Elle évite à la maîtrise d'ouvrage, de surcroît, d'interroger la nécessité et la possibilité de solutions alternatives à rechercher pour ce type de trafic, a fortiori dans un contexte où les changements de pratiques sont inéluctables et à prévoir, notamment au regard des enjeux du changement climatique, des problématiques énergétiques, de l'objectif de contrer l'artificialisation des terres.

Plusieurs solutions de tracés ont été étudiées par le passé. Les tracés préférentiels passaient à l'Est des bourgs.

Compte tenu de la proximité de sites naturels sensibles (Natura 2000, ZNIEFF, ...) et du renforcement des dispositions réglementaires en matière de protection de l'environnement, ces tracés paraissent aujourd'hui difficilement réalisables.

Un nouveau parti d'aménagement doit donc être réfléchi dans l'optique de trouver une nouvelle solution préférentielle qui puisse répondre favorablement aux nombreux enjeux présents sur ce territoire, en particulier :

- *La préservation du cadre de vie des riverains ;*
 - *La préservation des milieux naturels et agricoles ;*
 - *L'amélioration de la desserte de Luçon de l'autoroute A83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation fluide, rapide et sécurisée ;*
 - *La sécurisation des traverses d'agglomération de Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine.*
- La difficulté d'insertion dans ce territoire de nouveaux aménagements linéaires est certaine. Les échecs successifs en témoignent, et la conciliation des principaux enjeux identifiés aurait nécessité une concertation approfondie associant bien plus largement que cela a été fait l'ensemble des parties intéressées, au-delà même des communes directement concernées, en mettant sur la table des discussions la globalité des enjeux à traiter. L'aménagement du territoire n'est pas qu'une simple question de « desserte » routière... L'exercice, de ce point de vue, n'est pas abouti, car il en est resté à des manières de faire par trop datées. Dès lors, on se trouve face à un projet d'une autre époque.

2.1.2

Le projet consiste à garantir une desserte de qualité du pôle de Luçon avec un axe permettant une circulation rapide et sécurisée vers l'autoroute A 83. Un aménagement d'ensemble est proposé sur l'itinéraire entre l'autoroute A 83 et la RD 137 au sud de la zone d'activité des Quatre Chemins. Le projet prévoit de réaliser une 2x2 voies du giratoire du péage de l'autoroute A83 jusqu'à la RD 949 avec des carrefours dénivelés pour assurer l'efficacité de la desserte et capter le trafic.

Au regard des niveaux de trafic élevés et de la part importante de poids-lourds, seul un aménagement à 2x2 voies permet de répondre à la fluidification et l'amélioration de la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83. Au-delà de la RD 949, le trafic allant vers La Rochelle est rétabli en route bidirectionnelle et carrefours plans, configuration correspondant au reste de l'itinéraire vers La Rochelle.

- Il est pour le moins peu convaincant de présenter ce projet comme une desserte du pôle de Luçon, alors qu'il est conçu dans l'axe nord-sud actuel (celui de la RD137), et que l'agglomération luçonnaise ne se situe pas sur cet axe, mais perpendiculairement et à l'ouest. Sans modification de la configuration de ce second axe formant l'accès à l'agglomération, la réalité de la desserte de Luçon reste la même ; au vu de l'occupation des sols telle qu'elle a évolué ces dernières décennies, au gré de décisions d'ailleurs prises sans vue d'ensemble, il est d'ailleurs peu envisageable de reconfigurer l'axe en question.

Par ailleurs, afin d'améliorer le cadre de vie des riverains des centres bourgs traversés par la RD, les communes de Saint-Jean-de-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine sont déviées par une route en tracé neuf. Cela permet également de concourir à la sécurisation et l'apaisement de la traversée des centres-bourgs.

- Compte-tenu du point précédent, cet objectif est manifestement premier dans l'esprit de la maîtrise d'ouvrage.
- Il ne suffit pas à justifier le choix d'une 2x2 voies, à moins de considérer que celle-ci devrait dans le futur connaître des extensions au sud et vers le littoral, ce qui devrait alors s'inclure dans un projet d'ensemble. Cela semble exclu...
- De plus, le projet ne résoud pas que ce qui est pourtant présenté comme un facteur clé dans le lancement de la réflexion sur le projet : l'étranglement que représente le format

actuel de la gare de péage en sortie de l'A83 au sud de Sainte-Hermine, incapable d'absorber le trafic sortant dans les quelques périodes de pointe du coeur de l'été. Prétendre travailler sur un bout du problème sans en traiter l'ensemble est incohérent et ne peut que susciter de nouvelles insatisfactions.

Une étude d'impact insuffisante

Nous nous bornerons, à ce stade, à pointer les points suivants quant à deux aspects nécessairement attendus dans des dossiers de ce type.

La question des matériaux nécessaires aux travaux :

On trouve à la pièce D-D2, partie 3, un paragraphe 6.10 consacré à la nature des matériaux et des ressources naturelles. On y lit que « *les volumes de terrassement étant importants, le projet est déficitaire en matériaux.* »

« *Au stade actuel, le volume d'apport (remblais d'apport, couches de forme, couches de roulement, couches d'assise etc..) serait d'environ 236 000 m³. Les volumes précis seront déterminés à un stade plus détaillé du projet après sondages. (...)*

« *le décapage de la terre végétale au niveau des terres agricoles conduit à un excédent de l'ordre de 90 000 m³.* » (...)

« *Ces flux de matériaux (excédents, apports) généreront un trafic important de poids-lourds en phase chantier. Le trafic poids-lourds est estimé à environ 3 260 poids-lourds (base semi-remorque d'une capacité de 100 m³). Des consignes seront prises afin que les poids-lourds venus approvisionner en matériaux ne repartent pas à vide mais prennent en charge la terre végétale à évacuer.*

Les matériaux d'apport proviendront de gisements situés dans les environs. Aucune ouverture de nouvelle carrière ne sera nécessaire pour les besoins du projet

- Il convient donc de rappeler ici que la réglementation demande que les impacts liés à l'extraction, au stockage et au transport des matériaux nécessaires soient traités dans l'étude d'impact de l'aménagement, de même d'ailleurs que ce qui a trait au traitement de ces matériaux et à leur stockage, ou encore au dépôt de matériaux résiduels (déblais, boues...).
- On ne saurait donc se satisfaire de quelques lignes n'apportant aucune information sur ces questions : si acte peut-être pris qu'aucune carrière ne doit être ouverte, d'où proviendront les matériaux (gisements à identifier ; quelles voiries seront utilisées – et quels secteurs impactés par d'éventuelles nuisances – pour leur transport ; quelles plates-formes de stockage temporaire ; quelles mesures préventives d'impacts ?...). Autant de points qui auraient dû être analysés dans le détail et qui manquent en fait.

L'aggravation de la fragmentation des milieux

Rappelons :

1- que la destruction et la fragmentation des habitats naturels par l'urbanisation, la construction d'infrastructures linéaires de transport ou la modification de l'usage des terres, sont les principales causes de perte de biodiversité et de modification des systèmes écologiques ;

2- que par « fragmentation des milieux naturels », on désigne tout phénomène artificiel de morcellement de l'espace, susceptible d'empêcher une ou plusieurs espèces de se déplacer ou de se disperser.

La fragmentation d'un habitat a plusieurs conséquences : elle le découpe en plusieurs parties qu'elle isole, et elle en réduit la surface. Les infrastructures linéaires de transport participent à ce phénomène en fonction de leur nature et de leurs caractéristiques (voies ferrées, autoroutes, 2x2 voies ...), et de l'importance du trafic.

Dans le cas présent, en plus de l'artificialisation des sols inhérente à un tel projet, ce dernier causera une nouvelle rupture significative venant s'ajouter à celle déjà liée à l'existence de la RD137 dans sa configuration actuelle ; en effet, l'aménagement conduira à enclaver entre la 2x2 voies de contournement et chacun des bourgs des espaces dont les fonctionnalités écologiques s'en trouveront réduites ; d'une manière générale il aggravera l'effet de rupture du fait du passage à 2x2 voies de la totalité du linéaire, y compris pour la partie réaménagement sur l'emprise actuelle de la RD137 (cf. Pièce C – Plan général des travaux).

La notion de fragmentation est à apprécier en lien avec celles de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques.

Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations.

Les corridors écologiques sont des voies de déplacement entre des réservoirs de biodiversité qui permettent les échanges de populations des espèces de faune et de flore.

La cartographie de la pièce D/D2 partie 1 (Etude d'impact, p. 93) illustre la problématique telle qu'elle se pose au regard des réservoirs de biodiversité identifiés par le schéma régional de cohérence écologique, pour partie situés de part et d'autre de la D137, et directement impactés par le projet.

- Or, cette problématique n'est pas reprise dans la partie de l'étude d'impact traitant spécifiquement de cortèges d'espèces particulièrement concernées : reptiles, mammifères, insectes, ... pour lesquelles ne seront traités que des impacts du type perte d'habitats (pièce D/D2 partie 3, p. 53 et suiv.).
- Il en ressort que la séquence itérative <Eviter> <Réduire> <Compenser> qui doit impérativement être mise en œuvre pour l'analyse des impacts du projet et la résolution des difficultés qu'ils sont susceptibles de poser n'est pas correctement traitée, dès lors qu'elle ignore des ruptures de continuités écologiques.

Utilité publique et raison impérative d'intérêt public majeur

Il est à rappeler qu'une déclaration d'utilité publique ne vaut pas autorisation de travaux (celle-ci relève dans le cas présent de l'autorisation environnementale unique). L'utilité publique se déduit de la balance coût/avantage d'un projet., au terme d'une procédure qui vise à lancer l'expropriation des biens nécessaires à la réalisation d'un projet.

Nous avons vu plus haut que le parti d'aménagement retenu par la maîtrise d'ouvrage en réponse aux problématiques listée en motivation du projet, était tout-à-fait contestable de par ses incohérences et insuffisances, et donc que sa dimension d'utilité publique s'avérait insuffisamment étayée. Le projet n'est tout simplement pas conforme aux objectifs qu'il se donne.

De plus, on cherche en vain au dossier l'enquête parcellaire par laquelle seraient identifiés les besoins foncier de la maîtrise d'ouvrage. Plusieurs questions se posent alors. La maîtrise d'ouvrage dispose-t-elle déjà du « stock » foncier nécessaire à la réalisation de l'opération (mesures « compensatoires » comprises) ? Des acquisitions amiables sont-elles conclues, ou restent-elles à conduire ? Et en ce cas, pourquoi solliciter une DUP ? A contrario, faute d'acquisitions amiables, la maîtrise d'ouvrage devra-t-elle recourir à l'expropriation ? Cela n'est pas possible sans enquête parcellaire conjointe. Ce flou est très étonnant, et interroge quant la faisabilité du projet dans un délai assuré.

Quant à la raison impérative d'intérêt public majeur, nécessaire à l'obtention d'une dérogation à la protection réglementaire des habitats et des espèces, disons qu'elle ne se présume pas, mais qu'elle doit se démontrer. De nombreuses jurisprudences des juridictions administratives – y compris concernant des infrastructures linéaire de transport – témoignent de la rigueur du raisonnement à soutenir dès la définition des objectifs d'un projet, dans un dossier qui ne peut se limiter en la matière à des pétitions de principe trop faiblement étayées.

oOo

Au vu de ces observations, nous concluons en émettant un avis défavorable.

Nous vous remercions par avance, Monsieur le commissaire enquêteur de bien vouloir le prendre en compte dans vos analyses et dans vos propres conclusions.

Yves le Quellec,
secrétaire général

