

# Sommaire

**PREAMBULE : rappel de l'objet de l'enquête complémentaire et du projet**

## **I-LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE**

- 1.1 Concernant la durée de l'enquête,
- 1.2 Concernant l'information du public,
  - La publicité de l'enquête
  - Le dossier d'enquête
- 1.3 Concernant la participation du public

## **II-LES MODIFICATIONS APORTEES AU PROJET ET A L'ENVIRONNEMENT : INCONVENIENTS ET AVANTAGES**

- 2.1 les avantages et inconvénients des modifications par rapport au projet
- 2.2 Les avantages et inconvénients des modifications par rapport à l'environnement

## **III - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE  
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE  
PUBLIQUE, PORTANT SUR LES AVANTAGES  
ET LES INCONVENIENTS DES  
MODIFICATIONS DU LINEAIRE PROJETE  
POUR L'AMENAGEMENT DE LA RD752  
ENTRE MONTREVAULT-SUR-EVRE et  
BEAUPREAU-EN-MAUGES**

**PARTIE II - CONCLUSIONS MOTIVEES ET  
AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**PREAMBULE : Rappel de l'objet de l'enquête complémentaire et  
du projet d'aménagement de la RD752 entre Beaupréau et Saint-  
Pierre-Montlimart**

A la demande de monsieur le Préfet de Maine-et-Loire, le Président du Tribunal Administratif de Nantes m'a désignée le 18 mars 2021 en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients des modifications apportées par le Conseil départemental de Maine-et-Loire à son projet initial de réaménagement en 2x2 voies du tronçon de la RD752

**entre le lieu-dit « la Gerfaudière » sur la commune déléguée de Saint-Pierre-Montlimart et le rond-point existant à la sortie nord de la commune déléguée de Beaupréau, situées au cœur des Mauges dans le Département de Maine-et-Loire.**

Ce réaménagement s'inscrit dans un projet d'aménagement routier plus large, sur l'axe Cholet-Ancenis. La RD 752 est identifiée comme un axe structurant du cœur des Mauges, considéré comme le 2<sup>ème</sup> bassin économique du Maine-et-Loire. Son trafic en légère croissance est d'environ 8000 véhicules/jour dont 10% de poids lourds. L'objectif de l'aménagement prévu consiste essentiellement dans la sécurisation et la fluidification de l'infrastructure existante qui rend aujourd'hui difficiles les possibilités de dépassement, où les accès directs sont nombreux, périlleux et dangereux et sur laquelle circulent de nombreux engins agricoles. La portion de voie concernée entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart s'étend sur un linéaire d'environ 4,2 km.

Cette enquête complémentaire fait suite à une précédente enquête publique unique à laquelle a été soumis ce projet, du 21 octobre 2019 au 22 novembre 2019. A son issue, et eu égard aux observations du public, le commissaire enquêteur qui la conduisait a rendu son rapport et ses conclusions, et a émis un avis défavorable à l'utilité publique du projet et un avis favorable assorti de réserves à l'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. **Il n'a toutefois pas remis en cause « le principe général de l'opportunité d'un axe de circulation privilégié nord-sud dont le développement est à poursuivre entre Cholet-Beaupréau-la Loire pour désenclaver le cœur des Mauges (Montrevault-sur-Evre/Beaupréau-en-Mauges) ».**

Conformément à l'article L123-14 du code de l'environnement qui prévoit « au vu des conclusions du commissaire-enquêteur...la personne responsable du projet peut, si elle l'estime souhaitable, apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale et demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et l'environnement », le Conseil Départemental de Maine-et-Loire a fait le choix de prendre en compte les remarques du commissaire enquêteur et du public, notamment celles relatives aux préoccupations environnementales manifestées pendant l'enquête et de modifier en profondeur son projet initial.

C'est dans ce cadre et eu égard à l'importance qu'il attache à la réalisation du réaménagement de la RD752, qu'il a sollicité dès janvier 2020 auprès du Préfet de Maine-et-Loire l'ouverture de la présente enquête complémentaire préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. **La consultation du public s'est déroulée du 19 avril 2021**

**au 7 mai 2021 inclus en exécution de l'arrêté préfectoral DIDD-BPEF-2021 n°72 portant organisation de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de Beaupréau-en-Mauges, siège de l'enquête et de Montrevault-sur-Evre.**

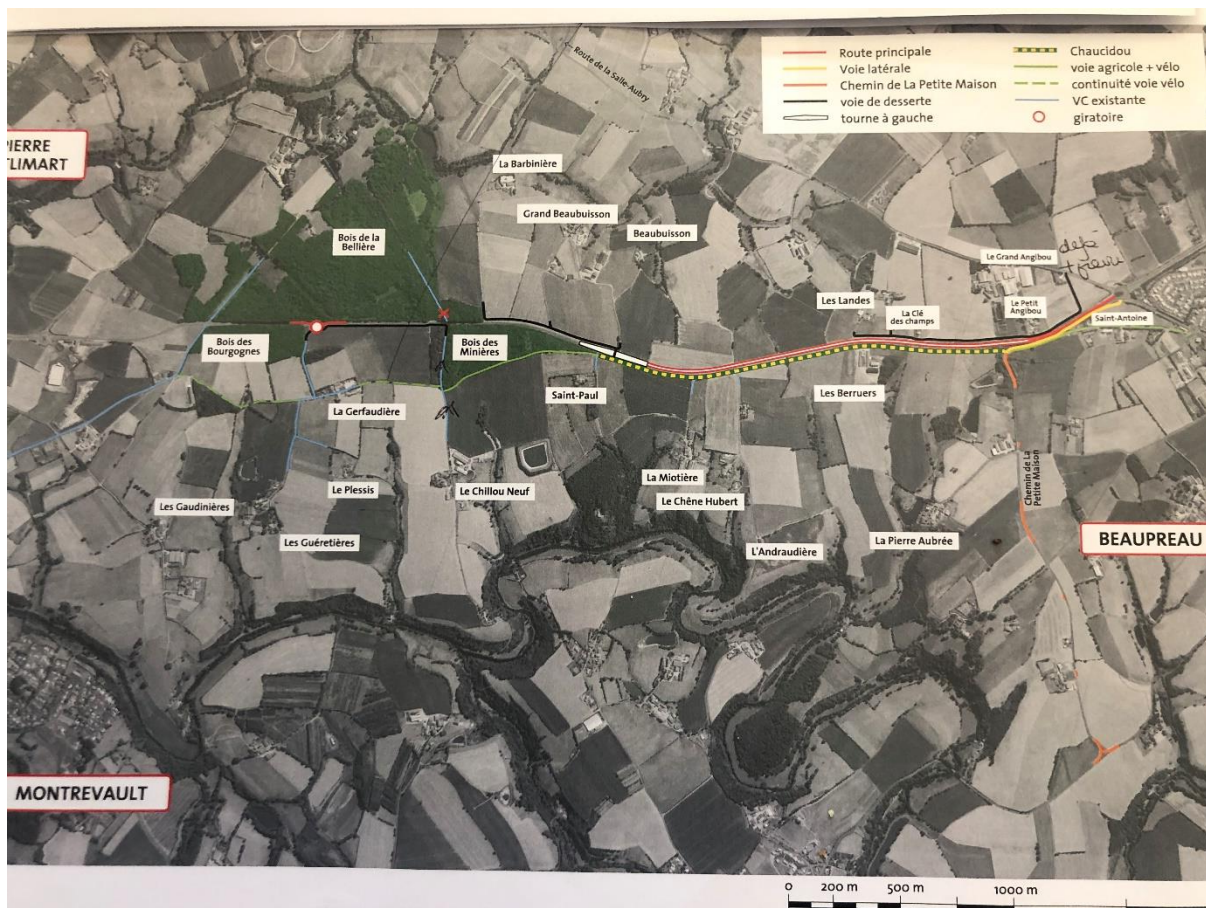
Préalablement, l'avis de la Mission Régionale de l'autorité environnementale a été sollicité. La MRAe Pays de Loire a répondu le 16 octobre 2020. Son avis ainsi que la réponse du Conseil départemental de Maine et Loire ont été joints au dossier d'enquête.

En revanche et en raison de l'installation de nouvelles équipes municipales en juin 2020 et de leur impossibilité de se prononcer dans les délais impartis, le conseil communautaire de Mauges Communauté et les conseils municipaux de Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre, consultés sur le nouveau projet de la RD752 et l'étude d'impact modifiée, n'ont pu délibérer dans le délai réglementaire échu le 14 octobre 2020. Les deux communes ont fait part de leurs observations lors de la séance de leurs conseils municipaux qui s'est tenue durant l'enquête complémentaire, le 29 avril 2021.

Durant l'année 2020, le Conseil départemental de Maine et Loire a travaillé à élaborer et redéfinir techniquement le projet d'aménagement de la RD752, inscrit en 2016 dans son programme d'investissement routier en concertant avec les élus et les riverains concernés qui ont d'ailleurs manifesté le souhait que cette concertation puisse se poursuivre dans la phase opérationnelle, si le projet devait voir le jour.

**Le projet soumis à l'enquête** : Le projet porté par le Département et soumis à l'enquête complémentaire constitue une révision du projet initial visant à en réduire les principaux impacts et à l'améliorer. Son économie générale s'en trouve nécessairement modifiée. Il répond ainsi aux objectifs suivants :

- La réalisation d'un créneau de dépassement à 2x2 voies sur une section réduite à 1,8 km au lieu de 3,2 km,
- L'évitement de toute empreinte sur le Bois de la Minière par le maintien de la route dans son état existant entre les lieux-dits Saint Paul et la Gerfaudière,
- La suppression des accès directs sur toute la section,
- L'aménagement de voies agricoles et voies de desserte pour les riverains,
- Le rabattement de la circulation vers des carrefours aménagés à la Gerfaudière et à Saint Paul,
- L'aménagement d'une liaison douce ralliant Beaupréau à Montrevault (Le Planty).



*Le projet modifié*

La préservation de l'environnement a constitué une place prépondérante dans les modifications qui ont été apportées au projet initial dont les mesures retenues consistent dans :

- La suppression de toute emprise sur les zones boisées,
- La plantation de 4100m linéaires de haies pour 500m linéaires arrachées,
- La compensation fonctionnelle d'une zone humide de 3000m<sup>2</sup>,
- La création d'un passage « petite faune »,
- La régulation des eaux de ruissellement appropriée aux ouvrages routiers.

Le coût du projet est estimé à 3,8 millions d'euros en comparaison des 5,1 millions initialement programmés.

**N'ayant pas mené la précédente enquête publique, je spécifie que j'ai bien pris connaissance du dossier d'enquête initial et du rapport et conclusions du commissaire enquêteur s'y référant (sur lesquels je m'abstiendrai de porter toute appréciation et commentaires) et qu'il ne m'appartient pas de reprendre le projet initial mais de traiter uniquement ce qui se rapporte aux modifications apportées par le maître**

**d'ouvrage pour évaluer la balance des avantages et inconvénients de ces dernières pour le projet et pour l'environnement.**

Mes conclusions porteront donc d'abord sur les enseignements tirés du déroulement de l'enquête puis, à travers les observations recueillies, sur les modifications apportées à l'économie générale du projet avant de formuler en toute impartialité, objectivité et avec bon sens, mon avis personnel. N'étant pas technicienne des routes et n'ayant pas qualité à dire le droit, mon avis s'appuiera essentiellement sur les éléments du dossier dont je dispose et sur les contributions qui me sont parvenues durant la procédure. Toutes ont leur importance.

## **I - LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE**

### **1.1 Concernant la durée de l'enquête**

L'enquête complémentaire s'est déroulée de manière satisfaisante et sans incident du lundi 19 avril 2021 au vendredi 7 mai 2021 alors que la durée de cette procédure instituée par la loi ENE a été fixée par le législateur à 15 jours, comme stipulé dans l'art. R.123.23 du code de l'environnement. Pour tenir compte de la période des vacances scolaires de printemps (du 10 au 26 avril 2021), du pont du 1<sup>er</sup> mai et de la sensibilité locale du projet, il a été retenu avec les services de la Préfecture, autorité organisatrice de l'enquête, de porter à 19 jours (soit 3 semaines) la durée de l'enquête pour favoriser l'information et la participation du public les plus larges possibles. A ce stade de la préparation de l'enquête, rien ne laissait présager qu'un confinement national et son lot de mesures restrictives seraient mis en place le 3 avril 2021, recommandant aux citoyens d'éviter tout déplacement sauf dérogations et interdisant tous rassemblements de plus de 6 personnes. La Sauvegarde de l'Anjou s'en est faite l'écho en regrettant que l'enquête complémentaire puisse se dérouler dans de telles conditions et allant même qualifier le choix des dates d'enquête comme « une manœuvre pour empêcher toute concertation entre les nombreux opposants au projet initial ».

*Eu égard à la mobilisation du public, je considère que la procédure n'a pas été impactée par les conditions de déplacement mises en place dans le cadre du confinement imposé à la population. Le public pouvait se déplacer dans un rayon de 10km et au-delà en cochant la case (démarche dans un service public) de l'attestation requise. Les mairies de Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Erdre sont également restées ouvertes au public durant toute l'enquête complémentaire, les permanences n'ont pas été empêchées, et d'autres modalités permettaient au public de déposer des observations, notamment le*

*recours aux courriers et courriels qui pouvaient m'être adressés. Les opposants, quant à eux, avaient la possibilité de se réunir virtuellement et utiliser les visioconférences pour partager sur le projet et utiliser les réseaux sociaux pour échanger, ce qu'ils ont privilégié, me semble-t-il, au vu des consignes qui ont circulé pour déposer, du genre « je déclare que je n'ai pas changé d'avis depuis la première enquête qui remonte à 18 mois et que je suis toujours opposée à ce projet inutile ».*

*Autant d'éléments qui ne m'ont pas conduite à la nécessité de prolonger la durée de l'enquête, en précisant que la levée des restrictions de circulation est intervenue le 3 mai 2021, plusieurs jours avant la clôture de l'enquête.*

## **1.2 Concernant l'information du public**

**La publicité de l'enquête :** La consultation du public n'est pas restée confidentielle. L'annonce de l'enquête a été effectuée dans de bonnes conditions. Le public a disposé de plusieurs manières d'avoir connaissance du déroulement de la procédure : annonces dans les deux journaux locaux, le Courrier de l'Ouest et Ouest France, affichage en mairies et en différents points et à chaque extrémité de la portion de la RD752 concernée par le projet, parution dans les bulletins communaux et départementaux largement diffusés. Par ailleurs, plusieurs articles de la presse locale ont annoncé l'ouverture de l'enquête et relaté la position du Collectif de citoyens « Non à la 2x2voies » opposé au projet.

Il convient d'y ajouter les séances de délibérations des conseils municipaux des communes de Beaupréau-en-Mauges et de Montrevault-sur-Evre qui se sont tenues le 29 avril 2021 en présentiel, en vidéo et avec diffusion sur You Tube. Le projet y était inscrit à l'ordre du jour. L'enquête y a été rappelée.

*Je considère que les modalités de publicité mises en place ont entièrement répondu aux dispositions réglementaires et ont été en tous points conformes avec l'article 6 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête. La localisation des panneaux d'affichage tout du long du linéaire du projet a été propice à attirer l'attention de la population du secteur qui utilise fréquemment la RD752. La vérification de l'affichage que j'ai effectuée à plusieurs reprises sur les lieux et en mairies n'a révélé aucun manquement ni dégradation. Il est resté en place durant toute la période de l'enquête.*

**Le dossier de l'enquête :** Il contenait tous les renseignements utiles pour éclairer le public sur l'objet de l'enquête et en comprendre ses principales caractéristiques et enjeux sachant qu'il n'avait pas vocation à remplacer ou reprendre dans son intégralité le dossier initial mais à le compléter et l'enrichir au vu des changements apportés au projet

d'aménagement. Une notice explicative non technique, bien illustrée présentait le projet modifié dans sa globalité, rappelant son contexte et expliquant la spécificité de la procédure. Les plans et profils en travers permettaient de bien se rendre compte du tracé des voies proposées par rapport à l'existant.

Le dossier a été consultable dans les mairies de Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre et dans une version strictement identique, le public pouvait en prendre connaissance et le télécharger sur le site de la préfecture de Maine et Loire durant toute la durée de l'enquête.

*Si le Conseil départemental de Maine et Loire s'est efforcé d'assurer une présentation claire et pédagogique du projet, je considère néanmoins, sans remettre en cause ni la complétude ni la qualité des études et développements qui composent le dossier d'enquête, qu'il a pu s'avérer difficile pour le public d'avoir une vision globale de la bonne insertion du projet modifié dans son environnement et de sa prise en compte de la biodiversité. Les éléments qui complétaient l'étude d'impact du projet initial y étaient certes repérables par leur couleur mais leur dissémination dans les différents chapitres rendait leur accès difficile pour un public non initié. Une fiche récapitulative des ajouts apportés à l'étude d'impact aurait été la bienvenue. Je relève cependant que la forme du dossier n'a donné lieu à aucune remarque de la part du public.*

### **1.3 Concernant la participation du public**

L'enquête publique constitue un temps fort de l'information et de la participation du public. Ce dernier n'a pu prétendre ne pas être informé du projet modifié sauf à vouloir demeurer dans l'ignorance ou n'avoir pas pris conscience de ses véritables enjeux et de ses conséquences sur son territoire de vie. S'agissant précisément d'un projet de territoire, le public pouvait se rendre indistinctement à l'une des 4 permanences qui ont été organisées dans les deux communes nouvelles de Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre, et faire part de leurs observations sur les registres ouverts mis à leur disposition. A défaut de se déplacer, le public avait la possibilité de m'adresser un courrier à la mairie, siège de l'enquête, ou de s'exprimer par courriel via l'adresse mail dédiée à l'enquête. La voie numérique a été largement privilégiée avec 203 courriels reçus.

*Au vu de ces moyens mis en place, je considère que le public désireux de s'informer et de réagir, a disposé de bonnes conditions pour s'exprimer durant l'enquête. J'ajoute que la participation du public s'est déroulée dans le strict respect des prescriptions sanitaires liées à l'épidémie Covid 19.*



L'enquête complémentaire a ainsi pleinement rempli son rôle puisque le public s'est mobilisé de manière significative, sa participation révélant des points de sensibilité, voire des crispations fortes que le maître d'ouvrage n'a pas réussi à gommer par les modifications apportées à son projet initial.

**J'ai reçu et renseigné une cinquantaine de personnes et recueilli 243 contributions** (131 avaient été comptabilisées lors de l'enquête publique initiale), confirmant la dimension polémique voire « passionnelle » qui s'est instaurée autour de ce projet et me permettant (n'ayant pas conduit l'enquête initiale) de mesurer et m'imprégner de la nature et teneur des oppositions ou des aspirations à la réalisation du projet. La majorité de ces observations traitent de points largement évoqués et débattus lors de l'enquête publique de 2019 et peu, au final, concernent les avantages et inconvénients des modifications apportées au projet, qui constituent l'objet et la justification de l'enquête complémentaire. **Toutes les contributions ont toutefois été étudiées et transmises au porteur de projet dans un procès-verbal de synthèse auquel il a pris le parti de répondre.**

L'opposition au projet, forte et déterminée se caractérise par la formulation d'environ 120 avis défavorables, souvent identiques et peu argumentés et cristallisés sur le refus pur et simple d'un tronçon à 2x2 voies jugé « d'un autre temps », « surdimensionné », « inadapté », trop coûteux et impactant pour l'environnement. L'expression « saccage écologique » a même été utilisée. Le Collectif de citoyens « Non à la 2x2 voies » qui s'était constitué en 2019 et que je n'ai pas rencontré, défend toujours sa position de rejet du projet qu'il estime incompatible avec les exigences climatiques actuelles et inutile au regard des faibles enjeux de trafic et de saturation sur la RD752 et du nombre peu élevé d'accidents corporels. Il conforte cette position en arguant et développant que le projet ne peut être présenté en l'état et qu'il doit être appréhendé plus globalement afin de pouvoir mieux apprécier et mesurer les tenants et aboutissants d'un axe routier interdépartemental poursuivi jusqu'à Ancenis. Cette approche donne une impression de pure tactique pour entraver le projet.

Les associations environnementales, la Sauvegarde de l'Anjou et la LPO restent, quant à elles, défavorables à la réalisation d'un créneau à 2x2 voies qui reste nuisible pour l'environnement même si sa réduction préserve un habitat d'espèces protégées. Elles adhèrent toutefois aux aménagements prévus de voies mixtes cyclables/dessertes agricoles.

Je relève d'un autre côté, la bonne participation, contrairement à l'enquête initiale, des riverains directement concernés par le projet, d'utilisateurs quotidiens de la RD 752 entre Beaupréau et Montrevault mais aussi d'anciens élus, d'agriculteurs et acteurs

économiques qui, à travers les 80 avis favorables comptabilisés, posent le problème de manière réaliste et pragmatique de l'équilibre trouvé par le porteur de projet entre l'aménagement de cet axe routier structurant et les aspects environnementaux, économiques et sociaux qu'il recouvre. Ils réclament en urgence la réalisation du projet routier, tout en regrettant celui initialement prévu. L'argument de l'impact économique positif de ce projet sur le développement du territoire local a été clairement énoncé et explicité par ses partisans.

Si la réalisation d'un tronçon de 1800m en 2x2 voies crée des dissensions, la création de liaisons douces pour les vélos et les engins agricoles, ainsi que le maintien de dessertes riveraines récoltent quasiment l'adhésion de l'ensemble des contributeurs. Seules quelques propositions ont été consignées concernant ces aménagements qui ne figuraient pas dans le projet initial. Comme nous le verrons ci-après, le maître d'ouvrage s'est engagé dans son mémoire en réponse à en retenir certaines.

*En dépit de la sensibilité locale du projet, la participation du public s'est effectuée dans un climat courtois et sans aucun débordement. Elle est représentative des clivages qui existent et des différences de perception du projet et de vision de la société, même si le nombre de personnes qui se sont exprimées peut paraître faible eu égard à celui des habitants des bassins de vie de Montrevault-sur-Evre (16 000 habitants) et de Beaupréau-en-Mauges (23 000 habitants). Dans ce cadre, je considère que la position des élus est primordiale et mérite d'être appréciée à sa juste valeur tant ils sont convaincus de l'utilité publique de cette liaison stratégique pour les Mauges mais également des préoccupations environnementales qui se sont manifestées et qui constituent un enjeu majeur des politiques publiques aujourd'hui.*

## **II - LES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET : INCONVENIENTS ET AVANTAGES**

Dans la présentation des modifications qu'il a envisagées, le maître d'ouvrage a tenu compte des faiblesses et manquements qui lui ont été notifiés lors de l'enquête initiale et auxquels il a répondu dans son mémoire en réponse de 2019, notamment concernant l'insuffisance d'explications sur le contexte du projet à l'échelle des Mauges ou l'absence de propositions de variantes concernant les choix de localisation du créneau de dépassement recherché.

Ces questions réapparaissent aujourd'hui. Je considère qu'elles ont été largement débattues et discutées lors de l'enquête initiale et n'entrent pas dans le cadre de cette

enquête complémentaire même si dans le dossier soumis à enquête, le porteur du projet justifie son souhait de réaliser les aménagements prévus en le replaçant dans son contexte historique et territorial. Il y consacre également des développements dans son mémoire en réponse en date du 28 mai 2021 (point 2) rappelant *« qu'à l'occasion du débat public de 2010, l'analyse multicritères conduite à l'échelle de chaque commune, a permis de dégager un fuseau possible pour d'éventuels itinéraires futurs qui a été inscrit au schéma routier départemental de 2012. L'ensemble des faisceaux alors étudiés se rejoignent d'une part sur l'actuelle RD752 entre Beaupréau et Saint Pierre Montlimart (continuité du contournement de Beaupréau vers Cholet), et d'autre part sur l'actuelle RD763 entre Liré et les Couronnières (continuité du contournement existant de Liré). C'est dans ce cadre que le Département a décidé en 2016 la réalisation de 2 créneaux de dépassement sur ces tronçons qui constituent un tronc commun et s'avèrent être d'ailleurs les 2 sections entre Beaupréau et Liré où la circulation y est la plus importante ».*

Il ajoute que l'aménagement du tronçon Beaupréau-Saint-Pierre-Montlimart constitue bien **un projet à part entière** quelles que soient les options qui pourront être retenues pour créer une nouvelle liaison reliant le Cœur des Mauges avec la métropole Nantaise. C'est une nouvelle concertation qui devra être engagée plus globalement entre les deux départements de Maine et Loire et de Loire Atlantique, les élus de Mauges Communauté défendant avec force que la 2x2 voies Cholet-Beaupréau aménagée en 2004 puisse se poursuivre jusqu'à Ancenis, s'agissant d'un itinéraire structurant et stratégique à l'échelle régionale et interrégionale. Il faciliterait les échanges entre la Bretagne, la Loire Atlantique et le deuxième bassin économique de la région Pays de la Loire que constituent les Mauges, le Bocage vendéen, le Nord des Deux-Sèvres, le Bressuirais et le Choletais, c'est dire combien cet axe est primordial voire vital pour le développement économique et l'attractivité de ce bassin.

Cet impératif a également été mis en avant par les chefs d'entreprise qui se sont exprimés durant l'enquête et pas des moindres comme celui d'ERAM ou des Transports RIPOCHE et d'autres. Cette perspective est clairement identifiée dans le STRADDET Pays de Loire arrêté les 16 et 17 décembre 2020 qui vise à dessiner à moyen et long terme les choix d'aménagement pour la région à l'horizon 2050. Il y est prévu de favoriser l'irrigation et l'interconnexion de cet ensemble de territoires actifs et complémentaires que constituent les Mauges, dont les dynamiques économiques de premier plan s'inscrivent dans un modèle de développement durable adossé à un contexte urbain qui reste à l'échelle humaine. Le STRADDET sera soumis à enquête publique en septembre 2021.

*Ainsi, sans aucunement nier la réalisation future d'une liaison plus performante Cholet-Beaupréau-Ancenis, correspondant à la forte assise économique et industrielle des*

*Mauges, le projet une première fois présenté puis remanié par le Département apparaît bien, en la présente enquête, comme un projet de territoire bien circonscrit entre deux polarités, Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre qui ne bénéficient pas d'une desserte adaptée pour répondre aux flux de transit de personnes et de marchandises en rapport avec leur activité économique et leur densité démographique et qui veulent renforcer leur cohésion et l'approche solidaire à laquelle elles sont attachées par rapport, par exemple, aux offres de soin, de formation, d'emploi mais aussi de services et d'habitat. La nature et la dimension du projet ne rentre pas dans le cadre de l'ordonnance du 3 Aout 2016 qui impose **pour les projets d'envergure** l'obligation de procéder au préalable à une évaluation globale du projet. En l'état, les arguments avancés en l'espèce par le Collectif « Non à la 2x2 voies » et les associations environnementales ne paraissent donc pas fondés.*

Si à ce jour, l'axe Beaupréau/Saint-Pierre-Montlimart ne souffre pas d'une saturation de trafic (cf. l'enquête initiale), ce dernier nécessite des aménagements qui devront répondre à plusieurs objectifs :

- Fiabiliser et améliorer les conditions de circulation et de dépassement,
- Sécuriser l'itinéraire et les accès,
- Faciliter les circulations agricoles qui sont nombreuses sur la RD 752.

Les modalités retenues dans un premier projet, pour remplir ces objectifs n'ont pas fait consensus et ont conduit à leur rejet, jugées comme trop invasives sur l'environnement et incomplètes ou insuffisamment justifiées techniquement et économiquement. Conduit à réviser son projet, le maître d'ouvrage a décidé d'apporter des modifications substantielles pour lever les réserves exprimées par le commissaire enquêteur lors de l'enquête initiale.

Avant d'apprécier les avantages et inconvénients qu'elles présentent par rapport au projet et à l'environnement, je voudrais dire combien, durant les permanences que j'ai tenues, j'ai été frappée par les différences que la notion de route recouvre pour ses usagers.

Pour l'acteur économique et plus encore pour le chauffeur de poids lourds, la route est un « outil de travail », « un lieu professionnel » qui doit lui permettre de s'y déplacer dans les meilleures conditions de sécurité. Pour ceux qui l'empruntent chaque jour pour se rendre au travail, la route doit être la plus directe, pratique et sûre possible (si ce n'est pas le cas, on opte pour des chemins détournés et moins fréquentés), et pour d'autres, la route signifie la liberté, le plaisir de s'y déplacer pour s'évader ou aller le plus confortablement possible de villégiatures en villégiatures. Pour les élus que j'ai

rencontrés, la route constitue davantage un outil de décentralisation, de lien entre les territoires pour en stimuler l'activité économique, favoriser l'attrait touristique ou en développer la démographie, et dans cette logique, la route doit être optimisée.

**Autant d'éléments qui mettent en avant, quels qu'en soient les usages, combien les notions de sécurité, de confort, de facilité de circulation sont prioritaires, par rapport à celles de gain de temps et de vitesse,** rejoignant par là-même les objectifs du porteur de projet d'améliorer, sécuriser les conditions de circulation sur la RD752 et de répondre aux besoins et attentes des différents usagers. Ce qui n'empêche pas de constater combien les projets de création de routes connaissent de plus en plus de difficultés. Leur acceptabilité par les territoires traversés et par les habitants est le plus souvent très aléatoire tant les protections réglementaires en matière environnementale ont été fortement et à juste raison renforcées, obligeant, comme dans le cas présent, le Conseil départemental à élaborer son projet dans ce contexte et dans une approche globale des mobilités.

## **2.1 Avantages et inconvénients des modifications par rapport au projet :**

Les modifications apportées techniquement au projet poursuivent les mêmes objectifs de sécurisation que dans sa version initiale. Pour en juger, il convient de rappeler en quoi ces modifications consistent principalement.

Le changement le plus stratégique réside dans la décision de maintenir un créneau de dépassement sécurisé à 2x2 voies sur une longueur réduite à 1800m au lieu des 3200m initiaux entre le Grand Angibou et Saint Paul et de laisser la route existante dans son état actuel entre Saint Paul et le carrefour giratoire de la Gerfaudière, tout en interdisant sur cette portion la circulation des vélos et des engins agricoles et en y condamnant les accès directs. Pour compenser l'abandon de la mise à 2x2 voies qui devait traverser le bois de la Bellière, le projet redéfini prévoit la réalisation d'une voie dédiée aux vélos et aux engins agricoles, située à l'arrière du bois des Minières sur un ancien chemin rural qui permettra d'assurer la continuité des liaisons entre Beaupréau et Montrevault.

Le principe d'aménagement de voies parallèles assurant les dessertes riveraines et agricoles qui figurait déjà dans la version initiale du projet a été maintenu afin de condamner les 14 accès directs qui existent entre Beaupréau et la Gerfaudière, reconnus comme extrêmement dangereux et anxiogènes.

Le tracé de certaines de ces voies en a été revu, un carrefour tourne à gauche a été créé à hauteur de Saint Paul pour pallier la suppression des accès directs et permettre le raccordement des voies de desserte locale des lieux-dits La Barbinière, le Grand

Beaubuisson, Beaubuisson côté ouest de la RD 752, le carrefour giratoire à la Gerfaudière a été maintenu mais réduit et la voie communale du Vigneau « ou de la Petite Maison » réaménagée sera directement raccordée au rond-point de la Loire à Beaupréau.

**Tous ces aménagements complémentaires vont donc bien au-delà de ce qui était prévu initialement.** Leur principe sécuritaire n'a pas été remis en cause durant l'enquête et dans l'ensemble ont été plutôt accueillis favorablement. Beaucoup d'opposants au projet considèrent qu'ils peuvent suffire à résoudre la problématique des déplacements sur la RD752 qui pourrait être maintenue en l'état. Interrogé sur cette solution, le maître d'ouvrage rétorque qu'elle ne résoudrait pas la problématique liée à la circulation des poids lourds qui reste importante sur cette route départementale et ne répondrait pas à l'objectif d'amélioration des possibilités de dépassement à l'échelle de l'itinéraire Beaupréau-Liré mais aussi entre Beaupréau et Saint-Florent-le-Vieil.

Ces nouveaux aménagements ont néanmoins fait l'objet de certaines réserves ou de propositions qui ont été transmises au porteur de projet. Elles portent sur :

- Le maintien nécessaire d'un accès à l'allée Noire dans le bois de la Bellière,
- La fluidité de circulation sur la voie située à l'arrière du Bois de la Minière et sur le chemin de la Gerfaudière,
- La prolongation de la desserte des Grandes Landes à Beaubuisson,
- La garantie de sécurité du carrefour tourne-à-gauche situé à Saint-Paul déjà expérimenté dans le Maine et Loire, comme sur la RD766 Seiches-sur-le-Loir/Baugé ou sur la RD960 Cholet/Saumur (photos à l'appui),
- L'aménagement du rond-point de la Loire à Beaupréau pour sécuriser les déplacements des vélos et assurer une liaison avec la voie,
- Le cheminement et le traitement des liaisons vélos entre Beaupréau, Saint-Pierre-Montlimart et Montrevault qui pourra être encore améliorée en concertation avec les communes dans le cadre de leurs plans de mobilités. En revanche, le maître d'ouvrage ne souhaite pas retenir la proposition de créer une continuité vélo en bordure de la RD752 compte tenu de la sensibilité mise en évidence lors de l'enquête initiale du bois de la Bellière.

Je note que dans son mémoire en réponse, le porteur du projet a pris les engagements qui suivent :

- Un accès à l'Allée Noire dans le Bois de la Bellière sera maintenu alors qu'il avait été condamné dans le projet, suivant la logique de supprimer tous les accès directs sur la RD752. Une mise à sens unique de l'accès avec un tourne à droite est envisagé, ainsi qu'un passage piéton installé sur l'accotement de la route actuelle

pour relier l'allée à la voie parallèle créée entre Saint-Paul et Beaubuisson. Ces propositions devraient être de nature à satisfaire les demandes de plusieurs riverains du Bois de la Bellière et autres usagers de l'Allée Noire, même s'il conviendra de s'assurer de sa faisabilité en matière foncière et d'en mesurer les risques par rapport au passage des animaux en cet endroit.

- La circulation des engins agricoles sur le chemin de la Gerfaudière pourra être fluidifiée par la réalisation de deux plateformes de courtoisie afin de faciliter les croisements et par un aménagement du carrefour de la Croix Blanche et de la voie créée à l'arrière du bois des Minières pour permettre aux engins agricoles de manœuvrer plus aisément, autres mesures qui répondent à mon sens aux attentes des exploitants du secteur et des riverains du Chillou,
- Le cheminement des cyclistes parfois jugé insuffisamment abouti et garanti dans sa continuité par des contributeurs à l'enquête publique, notamment les élus, fera l'objet d'échanges avec les communes de Montrevault et Saint-Pierre-Montlimart. Une jonction avec la route du Planty avec une antenne jusqu'à l'entrée de Saint-Pierre-Montlimart pourra être envisagée et répondre ainsi aux attentes des usagers.

Quant au carrefour « tourne à gauche » situé à hauteur des lieux-dits Saint Paul et Beaubuisson qui a suscité beaucoup d'interrogations et d'inquiétudes, le maître d'ouvrage est rassurant en indiquant que ce type de carrefour est très répandu sur le réseau structurant départemental. La sécurité de ce type de carrefour est conditionnée à la maîtrise de la vitesse des véhicules qui circulent sur la voie principale, c'est la raison pour laquelle dans le projet, il est prévu de canaliser le flux sur une voie en amont du carrefour pour les véhicules venant de Beaupréau.

Ce type de carrefour correspond à l'aménagement de référence pour des trafics tournant à gauche à partir de 200 ou 400 véhicules/jour alors qu'en l'espèce, il sera de moins de 100 véhicules par jour. Il permettra tous les mouvements de circulation pour les véhicules et les convois agricoles pourront uniquement le traverser puisqu'ils ne pourront plus circuler sur la RD 752.

*Je considère en conséquence que le Conseil Départemental a bien appréhendé cette question des voies de desserte des habitations et des activités agricoles en s'appuyant sur le réseau viaire existant pour limiter la consommation d'espaces agricoles, en prenant en compte la qualité de vie (rallongement de parcours ou impact sur des parcelles bâties), la biodiversité (lisière du bois des Minières ou zone humide) et en privilégiant des techniques routières novatrices comme le « chaussidou ». L'ensemble de ces modifications qui en résultent constituent donc un plus indéniable pour le projet. Je*

*considère également que les réponses qu'il a apportées aux réserves ou propositions exprimées sont adaptées et cohérentes, et lorsqu'elles sont prises en compte, participent à améliorer le projet.*

Contrairement aux voies de desserte et liaisons, le maintien d'un tronçon à 2x2 voies a cristallisé toutes les oppositions, notamment celles exprimées par le Collectif « NON à la 2x2 voies », les élus du Groupe Mauges en Transition écologique, sociale et démocratique, la Sauvegarde de l'Anjou et la LPO Anjou et tous les arguments utilisés pour le projet initial ont été réitérés et développés comme :

- Le choix du tracé et le manque de justification d'une 2x2 voies sur une portion aussi courte (1800m),
- Le coût de l'ouvrage qui reste considérable et démesuré,
- Son inutilité au regard des faibles enjeux de trafic et de saturation sur le tronçon concerné et eu égard au nombre peu élevé d'accidents corporels,
- L'artificialisation des terres agricoles qu'un tel ouvrage entraîne,
- L'atteinte à l'environnement, à la biodiversité et au paysage qu'engendre nécessairement la réalisation d'une 2X2 voies,
- Le fait que le projet ne répond pas au défi de la transition écologique, va à l'encontre du PCAET de Mauges Communauté et ne correspond donc pas aux engagements des élus des Mauges de lutter contre le changement climatique et de préserver l'environnement,
- La nécessité d'appréhender plus globalement le projet afin de mieux apprécier les tenants et aboutissants d'un axe routier poursuivi jusqu'à Ancenis.

L'ensemble de ces sujets a fait l'objet de réponses du maître d'ouvrage lors de l'enquête précédente, la 2x2 voies consistant alors l'essentiel du projet initial.

*Eu égard à la position maintenue par le Collectif « NON à la 2x2 voies », je considère que la réalisation d'un tronçon réduit à 2x2 voies n'est pas incompatible avec les orientations des documents stratégiques en termes de consommation énergétique. Les modes de transports alternatifs bénéficieront aussi de l'aménagement de cet itinéraire : bus, covoiturage, voiture électrique. J'ajoute qu'alors même qu'on observe aujourd'hui qu'existe un consensus relatif pour la création de lignes ferroviaires à grande vitesse pour promouvoir ce que d'aucuns appellent la mobilité décarbonée dont la finalité est de rapprocher de grandes métropoles entre elles, nous constatons des freins lorsqu'il s'agit, comme dans le cas présent, au sein d'un territoire rural, de permettre des déplacements sécurisés sur une courte distance, de nature à favoriser une attractivité tant économique que sociale de ce territoire. Cette relative contradiction sur des enjeux similaires pourrait trouver une finalité commune sauf à considérer que la création de telles lignes ferroviaires a souvent pour conséquence d'ignorer les territoires qu'elles traversent, ce qui n'est pas le cas dans le projet soumis à l'enquête.*



Toutefois, en réponse à ceux qui préféreraient le confortement de la route à 2 voies ou la création d'une 3 voies, ou encore de tronçons alternatifs à 2 et 3 voies, le Conseil Départemental rappelle et explique qu'une 2x2 voies permet les dépassements dans les 2 sens (ce qui n'est pas le cas avec une 3 voies), que le terre-plein central équipé de glissières séparatives évite les collisions frontales et contribue à fluidifier en toute sécurité la circulation, notamment aux heures de pointe, sans y autoriser une vitesse excessive mais en la limitant à 110 km/h. La réduction du parcours en 2x2 voies a également l'avantage d'en limiter l'emprise foncière et d'en modifier le tracé en rectifiant le virage situé entre « le Chêne Hubert » et « Saint Paul » pour en adoucir la courbe.

*Au vu de ces éléments, je considère que l'objectif du Conseil départemental n'est pas de construire une infrastructure aux normes autoroutières qui pourrait être légitimement jugée comme démesurée et injustifiée mais bien de répondre aux problématiques actuelles : manque d'offres de dépassement à l'échelle de l'itinéraire Beaupréau-Liré, niveau et nature du trafic routier (poids lourds, engins agricoles), sécurisation de cette section anxiogène et à risques (sans doute peu d'accidents corporels mais beaucoup de sorties de route et de dégâts matériels rapportés par les riverains de la RD752).*

*La problématique du temps de déplacement n'est pas l'argument principal qui a été pris en compte mais bien celle de la fluidification du trafic que permet la mise à 2x2 voies en proposant un créneau de dépassement qui limitera les ralentissements dus aux engins lents comme les poids lourds.*

*Toutefois, par rapport aux bénéfices attendus par le passage à 2x2 voies, je m'interroge sur les effets de l'accroissement de la vitesse à 110km/h qui pourrait générer des nuisances sonores plus conséquentes que prévu pour les riverains (parfois très proches comme à la Clé des Champs) et j'estime qu'il serait pertinent d'effectuer des études acoustiques après travaux, même si les merlons et plantations qui figurent dans le dossier d'enquête ont été dimensionnées en fonction de la nuisance sonore engendrée par la future voie.*

Il convient d'ajouter que les modifications apportées rendent le coût du projet plus raisonnable. Il ne me semble pas excessif eu égard aux aménagements à réaliser et aux bénéfices qu'ils vont occasionner en termes de sécurité et de développement économique du territoire concerné.

## **2.2 Avantages et inconvénients des modifications par rapport à l'environnement**

Le projet soumis à l'enquête publique complémentaire se traduit en particulier, comme nous venons de le voir, par un tracé plus court de la mise en 2x2 voies, en évitant le secteur identifié comme le plus sensible d'un point de vue environnemental, qu'est le

Bois des Minières. Le projet modifié ne nécessite plus le défrichement de 3ha d'espaces boisés. Les habitats naturels des espèces qui y résident seront préservés et l'impact de consommation d'espaces agricoles sera moindre (1,6ha). L'impact sur le paysage sera plus restreint par le maintien de la RD752 dans sa configuration actuelle entre Saint-Paul et la Gerfaudière.

L'ensemble des enjeux du projet initial s'en trouve davantage circonscrit comme le relève l'Autorité Environnementale dans son avis en date du 16 octobre 2019 et la redéfinition du projet d'aménagement d'un créneau de dépassement à 2x2voies s'inscrit pleinement dans une démarche d'évitement des zones identifiées dans l'état initial de l'étude d'impact comme présentant les plus forts enjeux.

En revanche, l'enjeu relatif à la préservation des zones humides demeure identique, ce que n'ont pas manqué de soulever les opposants à la 2x2 voies et plus particulièrement les associations environnementales et un contributeur écologue de formation. Dans sa réponse, le Conseil Départemental indique que « les réflexions menées pour la définition du projet d'aménagement de la RD752 ont intégré autant que possible les enjeux environnementaux à chaque étape de son élaboration.

La prise en compte de ces enjeux a conduit au choix de réaliser au maximum l'aménagement sur la RD752 existante, dans l'objectif d'éviter et de réduire l'impact du projet sur son environnement.

Le maintien de la RD752 actuelle en voie de desserte locale (agricole, deux-roues, riverains), aurait conduit à la construction d'une voie entièrement nouvelle entre la sortie nord de Beaupreau (Giratoire de la Loire) et La Gerfaudière. L'impact aurait été beaucoup plus lourd, comme cela a été démontré dans la réponse du 23 juillet 2019 à l'avis de la MRAe (annexée à l'étude d'impact). Il est apparu rapidement qu'un nouveau tracé à l'Ouest, impacterait plus fortement les milieux naturels (plusieurs cours d'eau, des zones humides et des haies), les habitations (proximité des hameaux de Chêne Hubert, La Miotière, Le Chillou Neuf) et les activités économiques (emprises sur le foncier agricole deux fois plus importantes, accompagnées d'une déstructuration des îlots agricoles). Il en est de même avec un tracé à l'Est qui aurait coupé les bois de La Bellière, fortement déstructuré les zones humides liées au ruisseau de La Bellière, impacté les habitations proches de l'actuelle RD752 (Le petit Angibou, Le Petit Bellevue, Les Landes) et prélevé un foncier agricole supérieur au projet retenu.

Un tracé neuf en dehors de la ligne de crête aurait plus fortement impacté le paysage avec des déblais-remblais plus conséquents. Par ailleurs, en s'écartant de la ligne la plus directe, une nouvelle voie ne permet pas de garantir le report effectif suffisant du flux principal au détriment de la voie actuelle, conservée en voie de desserte.

Bien que les enjeux environnementaux aient été appréhendés en amont comme cela a été exposé ci-dessus, la mise à enquête publique a mis en exergue la possibilité de limiter davantage les impacts sur l'environnement.

Afin de tenir compte des observations émises initialement par le commissaire-enquêteur, la solution proposée à l'enquête complémentaire évite totalement le Bois des Minières, de sorte que le projet n'a plus d'impact sur les espaces boisés et les habitats naturels qui y sont inféodés.

Bien qu'il demeure un impact résiduel sur 490ml de haies en bordure de route, la replantation de 4100ml de haies constitue une amélioration de l'existant. La trame du bocage qui a considérablement disparu dans le secteur sera significativement renforcée par le linéaire de haies replantées le long de la route.

L'impact sur la zone humide au niveau du chemin de la Petite Maison a été au maximum évité, avec un impact résiduel de 3 000m<sup>2</sup>. L'assiette est liée à la construction de la voie parallèle entre Beaupreau et sa jonction avec le chemin de la Petite Maison (liaison vers le Fief-Sauvin). La zone humide impactée est entièrement compensée et ses fonctionnalités sont reconstituées à proximité immédiate.

Le projet modifié et présenté à l'enquête complémentaire résulte de l'application de la séquence Eviter Réduire Compenser. Les réserves initiales émises sur le dossier d'autorisation environnementale ont ainsi été levées de sorte que l'avis sur ce dossier est désormais réputé favorable ».

*Je considère en effet que la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » a bien été appliquée sur la base des enjeux identifiés de la zone d'études notamment sur l'aspect biodiversité. Lorsque les règles de conception ne permettaient pas d'éviter les zones d'enjeux écologiques comme la zone humide concernée, le maître d'ouvrage s'est attaché à réduire les effets du projet avant d'envisager en dernier recours des mesures compensatoires. Les impacts qui n'ont pu être évités sont compensés par la création d'habitat notamment par la restauration d'une zone humide et le renforcement des continuités écologiques avec le maintien d'un passage sous la voie pour la petite faune, la plantation de 4100ml de haies, la création d'un site de ponte et d'hivernage pour les reptiles. Il est prévu que ces mesures s'accompagneront d'un suivi une fois les aménagements réalisés. Des mesures devront également être prises pendant la phase travaux afin d'éviter toute pollution des milieux et le calendrier ajusté pour éviter les périodes critiques de certaines espèces notamment les chiroptères qui pourraient s'avérer perturbées.*

## EN CONCLUSION :

Il ressort à travers les modifications apportées au projet initial que le parti retenu par le Conseil Départemental est celui qui répond de façon la plus efficace, en termes de sécurité routière et de niveau de service, aux problématiques de l'itinéraire Beaupréau-Saint-Pierre-Montélimart-Liré, sachant que le niveau de service d'une route est lié à différents paramètres : le temps de déplacement, la sécurité, la possibilité de dépassement, le traitement d'échanges, la lisibilité de l'itinéraire et le confort de circulation.

**Ces modifications présentent majoritairement des aspects positifs.** Elles ont l'avantage :

- De remplir les objectifs initialement affichés par le Conseil Départemental sans en dégrader l'efficacité et de constituer un préalable au prolongement de l'axe de circulation jusqu'à Ancenis et aux réflexions et démarches à venir entre les différentes parties prenantes,
- De répondre de manière pertinente et adaptée aux faiblesses du projet initial mises en avant par le commissaire enquêteur qui a conduit la précédente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et de lever les réserves assorties aux avis favorables qu'il a rendus dans le cadre de l'autorisation environnementale et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- De rendre le projet plus vertueux sur le plan environnemental, particulièrement en évitant le bois des Minières et en maintenant les mesures initialement prévues (plantation de haies, pose de grillage à grande faune, passage à petite faune etc..), contribuant à renforcer la protection des zones sensibles tout en améliorant l'existant,
- De réduire l'emprise sur les surfaces agricoles de 1,6 ha sans remettre en cause les échanges de terres entre les exploitants initiés par la Chambre d'Agriculture et conclus à l'amiable avec le Département dans une optique de regroupement des parcelles pour les rapprocher des sièges d'exploitation et éviter les traversées Est-Ouest de la RD 752 par des engins agricoles (seuls deux d'entre eux conserveront des terres de part et d'autre de la RD752 avec des moyens de déplacement sécurisé sur le carrefour « tourne à gauche » créé à hauteur de Saint- Paul),
- De pouvoir réaliser une infrastructure routière qui, malgré la réduction du linéaire de la 2x2 voies passant de 3200ml à 1800ml, permettra de supporter un flux de trafic important, notamment de poids-lourds, tout en prenant en considération les

contraintes locales (accès, dessertes riveraines et agricoles) de ce bassin d'emplois appelé à se développer dans l'avenir,

- De privilégier davantage les modes de déplacement alternatifs de circulation comme les vélos, pour lesquels une voie dédiée et traitée en « chaussidou » a été retenue,
- D'optimiser le coût de l'opération en le ramenant à 3 800 000 euros au lieu des 5 100 000 prévus, ce qui constitue une économie significative,
- De recevoir un accueil positif et consensuel des maires des communes de Beaupréau-en-Mauges et de Montrevault-sur-Evre, qui n'avaient pas contribué lors de la précédente enquête,
- D'avoir suscité une plus large participation du public, avec notamment une mobilisation significative d'un public favorable à l'opération comme les acteurs économiques, les riverains ou usagers quotidiens de la RD752 qui réclament en urgence sa réalisation.

**Le projet remanié doit ainsi s'apprécier non pas comme un nouveau projet mais bien comme un enrichissement du projet initial visant à ce que sa réalisation en soit acceptable.**

Il s'avère en effet que dès qu'un projet, de quelque nature que ce soit, a des répercussions sur l'environnement, il cristallise les oppositions qui dénoncent avec force d'arguments bien rodés, l'inutilité du projet en y voyant que des aspects négatifs.

Il convient de rappeler que le développement durable comprend cinq finalités qui recouvrent des domaines qui se sont longtemps ignorés : la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère, la préservation de la biodiversité, la protection des milieux et des ressources, la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations, l'épanouissement de tous les êtres humains et enfin les dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables.

Il ne peut donc y avoir de développement durable, sur le long terme, que s'il est économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable.

Nul doute que la préservation et le renforcement d'une identité territoriale avec ses composantes économiques, sociales, culturelles comme le cœur des Mauges, nécessitent, surtout avec la fragilité du monde rural, des aménagements routiers et de desserte de qualité pour mieux anticiper l'avenir.

**Le projet d'aménagement de la RD752 entre Beaupreau-Saint-Pierre-Montlimart, tel qu'il a été modifié par le Conseil Départemental de Maine et Loire, me semble donc souscrire pleinement à cette nécessité qui en confirme son utilité publique.**

**Il n'occasionne aucun impact supplémentaire ni dégradation forte par rapport à l'environnement.**

Toutefois, j'attire l'attention du maître d'ouvrage sur les points suivants :

1. Que de nouvelles mesures sonores soient réalisées après la mise en circulation du tronçon réalisé en 2x2 voies afin de les comparer à celles définies au stade de l'avant-projet initial et pour prendre des mesures adaptées, si ces relevés ne respectaient pas la réglementation en vigueur,
2. Qu'une réunion d'information préalable aux travaux soit organisée avec les riverains et les élus afin de les informer sur le planning des travaux et répondre à toutes leurs interrogations, le contexte sanitaire n'ayant pas favorisé ni rendu possibles les réunions publiques qui contribuent à la nécessaire et bonne information du public,
3. Qu'une réflexion soit poursuivie avec les communes de Beaupreau-en-Mauges et de Montrevault-sur-Evre concernant les déplacements cyclables et agricoles de part et d'autre de la RD752, notamment dans le cadre de l'élaboration du schéma départemental des mobilités auquel elles sont parties prenantes,

### **III - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**Aussi, au vu :**

- Du bon déroulement de l'enquête complémentaire,
- De l'exposé des remarques et analyses qui précèdent,
- De l'avis de la MRAe des Pays de la Loire en date du 16 octobre 2020 et du mémoire en réponse du Conseil Départemental de Maine et Loire en date du 12 février 2021,
- Des délibérations des communes de Beaupreau-en-Mauges et de Montrevault-sur-Evre en date du 29 avril 2021,
- De l'ensemble du dossier soumis à enquête,
- Du rapport que j'ai établi,

**Et tenant compte :**

- Des observations recueillies au cours de l'enquête,

- Du procès-verbal de synthèse de l'enquête en date du 12 mai 2021
- Des réponses du Conseil Départemental de Maine-et-Loire en date du 28 mai 2021,

J'émet **UN AVIS FAVORABLE** aux modifications apportées au projet d'aménagement de la portion de la RD752 située entre Beaupréau-en-Mauges et Montrevault-sur-Evre, par le Conseil départemental de Maine et Loire, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet, **sous réserve** :

- Des ajustements qu'il s'est engagé à apporter pour tenir compte de propositions formulées pendant la procédure,
- De la mise en place d'un comité de suivi associant les élus des communes de Montrevault-sur-Evre et de Beaupréau-en-Mauges, les riverains de la RD752, des représentants des associations environnementales aux différentes phases des travaux qui seront entrepris.

Les Ponts de Cé, le 4 juin 2021,

**Mme le commissaire enquêteur,**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Brigitte Chalopin', with a long horizontal stroke extending to the right.

**Brigitte CHALOPIN,**