



Projet de 2x2 voies Treffieux - Saint Vincent des landes.

- Une absence d'argument positif :

La justification de ce projet par les demandeurs ne repose sur aucun argument positif : elle s'appuie essentiellement sur la **comparaison** entre les 2 scénarii envisagés (variante 1 et variante 2). Le choix fait sur la variante 2 « Treffieux - St Vincent des Landes » n'est motivé que par des raisons d'impacts moindres sur l'environnement.

Vous devez retenir que le COI (Conseil d'orientation des infrastructures) dans son dernier rapport datant de Décembre 2022 mentionne qu'en dessous de 10000 véhicules par jour la création d'une 2x2 voies n'a aucun intérêt.

« Moins importants » dit-on?...Mais :

- des impacts importants sur l'environnement :

Le paysage actuel est « *singulier et remarquable* » (p.9) (vues ouvertes et vues cadrées.)

Sera-t-il davantage apprécié grâce à une 2x2 voies, privilégiant la vitesse de gens pressés qui n'ont que faire des vues ouvertes et plus cadrées du paysage ? De plus, qu'en est-il de l'impact environnemental de la réalisation de ce projet ?

-Impact sonore accru : « *certains bâtis peuvent être touchés par l'impact sonore* » : 3 bâtiments, c'est toujours trop et c'est sûr qu'ils le seront, mais s'il n'y avait que cette nuisance...

On oublie l'accroissement de la **pollution** par les gaz d'échappement, due à la vitesse.

-impact fort sur les dessertes locales (pour le bâti et l'habitat) :

De nombreuses exploitations agricoles sont traversées par la nationale, qui est leur sortie naturelle; **l'une est impactée par un effet de coupure, 3 à 4 autres par la perte de surface agricole (2ha)**. Et ce, à l'heure où l'artificialisation croissante des sols doit être stoppée (loi au sommet de l'actualité !). Alors que l'économie agricole se doit de développer les cultures nourricières, c'est un non sens !

Signalons la présence, de **plusieurs riverains**-(9 accès privés supprimés ainsi que 2 carrefours « secondaires »-) qui seraient obligés pour atteindre la rd 171 de parcourir 1,910 kms supplémentaires pour sortir de chez eux, presque autant que le susdit nouveau tronçon. Sans compter, sans doute (car ce n'est pas mentionné) des travaux de bitumage et destruction de la nature pour la réalisation de ces suppléments. Où est alors le bénéfice ou/et le gain de temps ?...un tronçon de 2,2 kms, de toute façon, c'est dérisoire sur cette question, pour tous les usagers. La question de l'utilité publique se doit d'être évoquée de façon plus transparente.

« **Plus fluide** » cette voie ?...Elle l'est déjà ! Et suffisamment équipée.

Le tronçon actuel est droit. Point de virages ambigus, de côtes sans visibilité. Elle est peu « *accidentogène* »: taux inférieur, selon le dossier, aux moyennes départementales, quatre accidents recensés entre 2017 et 2022. Lors de la réunion publique, M. David de la direction infrastructures du département a précisé que 2 accidents corporels ont été recensés en 10 ans !!!

La mise en place d'un radar pédagogique resterait une solution moins coûteuse pour l'ensemble des contribuables.

-l'argument économique-désenclavement et essor -

des 2 communes limitrophes ne tient pas : ni l'une ni l'autre ne sont en nécessité absolue.

Le développement économique, allégué systématiquement dans la plupart des dossiers est le plus banal des lieux communs quand le manque d'argument recevable se fait sentir.

Osons dire que la création de cette 2x2 voies plairait sans doute à certains notables de l'agglomération de Châteaubriant qui se hisserait ainsi au niveau des grandes...

Est ce une projection pour relier dans le futur Laval à Saint Nazaire, en en faisant une véritable autoroute de l'Océan ?

-en revanche, les enjeux et impacts environnementaux sur la faune et la flore sont importants et ne pas en tenir suffisamment compte relèverait d'une irresponsabilité criminelle.

Qualifié de « corridor écologique » et de « zone de sensibilité écologique », ce morceau de route, bordé de haies encore préservées et jalonnées de friches, voit passer et abriter de nombreuses espèces protégées dont des patrimoniales :

- **l'alouette lulu et l'alouette des champs**, espèces raréfiées et presque disparues, en raison de l'agriculture intensive et des pesticides (raréfaction de la nourriture)
- **le tarier pâtre** présent dans plusieurs haies basses situées en bordure immédiate de route
- la **linotte mélodieuse**
- à proximité, le **chardonneret élégant et le bruant jaune**,
- **le cisticole des joncs**,

Quel méfait que de raser ces haies alors que de nombreuses associations, particuliers et communes luttent non seulement pour leur préservation mais aussi pour leur renaissance !

-Des zones humides (de 200 à 2000 m² selon la variante) comportent plusieurs mares et des habitats d'**amphibiens**.

-On note aussi la présence du ruisseau du Cône .

-Une activité significative de **chauve-souris** (chiroptères) est également observée aux abords du tronçon.

-En ce qui concerne les sols, le dossier prévoit une artificialisation de 3 hectares :

Les collectivités (lesquelles d'ailleurs ?) s'engagent sur 50% de compensation. Mais comment en trouveraient-elles les moyens alors que les 50 % restant ne font l'objet d'aucun engagement ?

Nous savons parfaitement que la compensation ne marche pas. C'est une illusion et les naturalistes, les scientifiques constatent que les espèces disparues ne reviennent pas, que l'état de la végétation saccagée ne se retrouve jamais et qu'il faut des années pour qu'un arbre puisse apporter ses bienfaits à l'environnement malmené.

L'atteinte portée à la faune et la flore est durable contrairement aux allégations de compensation des industriels.

La meilleure compensation serait de ne pas réaliser ce projet inutile !

-les deniers publics :

7,5 millions dans une balance bénéfices/risques négative, c'est un coût exorbitant et une aberration qui remet en cause l'utilité publique et l'intérêt de ce projet .

On brade notre argent alors que d'autres besoins, moins écocides, sont présents, qu'ils soient pour de la mobilité douce, des besoins sociaux ou de l'aide à l'installation de nouveaux modèles économiques et agricoles.

De petites communes de notre département, au milieu de nulle part aimeraient sans doute qu'on pense plus à elles, en ce qui concerne le développement des mobilités en toute sécurité et leur désenclavement.

Ce projet ne tient pas la route et notre association y est fermement défavorable.

CAMIL

Association pour la préservation de l'environnement.