

Projet de construction d'une unité de méthanisation sur la commune de Montbizot

L'impact du trafic routier n'est pas réellement pris en compte dans l'ensemble des documents présentés. Or l'augmentation prévue, mais sous-estimée, créera un danger permanent. La qualité de vie et la valeur des biens seront diminuées.

Le document de référence est la demande d'enregistrement

Il est écrit page 49 :

Par rapport à ces données, l'augmentation de trafic due à l'unité de méthanisation serait la suivante :

🕒 D 38 : + 0.34 % trafic tous véhicules, + 6.9 % trafic poids lourds,

🕒 D 47 : + 0.23 % trafic tous véhicules, + 5.8 % trafic poids lourds.

Au regard des données présentées et de l'activité agricole actuelle de la parcelle définie pour la future unité de méthanisation, la circulation sera bien plus importante. Cependant, elle ne représentera qu'un faible pourcentage de la circulation globale sur ces deux axes.

Il est écrit page page 177 (tableau)

cvii - Zones de forte densité de population

Paragraphes 1.2.3 et 2.1

. Absence d'impact

. Projet situé dans un secteur agricole à l'extérieur du centre bourg

. Tiers le plus proche à 89 m

. Zone agricole du PLU

Il est écrit page 178 (tableau)

a – Etendue de l'impact (zone géographique et importance de la population affectée)

La zone de l'impact est relativement limitée (site de l'unité de méthanisation) et n'est pas située dans une zone remarquable. De même la population impactée est très limitée : projet situé en campagne à l'écart du bourg.

Cf. partie 1a, 2a, 2b et 2cvii

Cette dernière déclaration est fausse : les deux axes routiers concernés (D38 et D47) passent *rigoureusement* par le centre bourg. C'est d'ailleurs ce qui apparaît dans la diaporama présenté (itinéraire en vert). La circulation rue Paillard Ducléré est dense, notamment à cause du trafic pendulaire. Les croisements entre véhicules lourds sont dangereux et difficiles. De nombreux excès de vitesse peuvent y être constatés (nous invitons le rapporteur, mais aussi les élus de Montbizot et des autres communes concernées, mais encore Monsieur le préfet de la Sarthe à consulter les données des radars « pédagogiques »).

Or la rue Paillard Ducléré est l'axe historique de la commune, sur un axe qui en 8km relie Sainte-Jamme, Montbizot et Ballon. On y trouve une zone scolaire, une aire de jeu fréquentée par des préadolescents et des adolescents (il n'est pas rare de voir un ballon rebondir sur la chaussée). Elle est soumise, déjà, à l'impact de la déchetterie. Une augmentation de 6,9 % constituerait un risque permanent.

Plus encore, les données de la page 49 ont pour but de sous-estimer le nombre réel des passages des véhicules lourds. On peut lire 1320 passages entrants et 829 passages sortants. IL faut y ajouter les passages à vide. La saisonnalité (qui constitue un élément essentiel) est niée. L'exemple des tontes est net à ce sujet : cet apport est par définition soumis aux saisons. Ne pas en tenir compte c'est volontairement faire disparaître l'augmentation du trafic à certaines périodes de l'année quand la pousse est forte. C'est aussi à ces moments-là que les activités des enfants et jeunes personnes sont les plus grandes.

En cas de forts pluies, une portion de la chaussée de la rue Paillard Ducléré est inondable. S'il le souhaite le rapporteur peut obtenir une vidéo qui l'illustre. Ceci pose un autre problème : l'augmentation du trafic se fera pour ce qui concerne la rue Paillard Ducléré sur une chaussée dont le réseau *unitaire* d'évacuation des eaux est vieillissant, abîmé et sous-dimensionné. Il n'est pas

admissible que cette vétusté soit aggravée par des intérêts strictement privés. Ou bien alors, il est nécessaire que l'État prenne la mesure du problème et aide la commune à pallier ces difficultés. Enfin, le bruit et les vibrations engendrées (Monsieur le préfet de la Sarthe ne peut-il pas exiger un complément de mesures à ce sujet?) par les véhicules lourds ne sont pas mentionnés dans les documents. Outre le danger de la circulation, d'autres conséquences sur *la qualité de vie, la valeur des biens* ont jusqu'à présent été niées dans ce dossier.

Il appartient à chacun de mesurer ses responsabilités. Mesdames les agricultrices et Messieurs les agriculteurs auraient dû entrer en contact avec les riverains des trajets. Les élus de *toutes* les communes concernées pourraient en faire autant. Chaque fonctionnaire dans l'exercice de sa fonction doit mesurer qu'il engage ici une responsabilité qui ne connaît, en droit, aucun cas de dilution.

=====

Pour compléter ce qui vient d'être lu, la page 13/18 du diaporama montre comment les données sont traitées de manière à atténuer la réalité :

3 itinéraires sont donnés, rouge, vert et jaune.

Le rouge part de nulle part et arrive nulle part. Sans doute faut-il lui accorder le mérite d'éviter la rue des Forges. Est-ce suffisant pour dire que le centre bourg n'est pas concerné. L'itinéraire jaune part « au milieu » de nulle part lui aussi. Pourtant il représente le plus fort tonnage. D'où viendront les tracteurs ? De Ballon ou d'autres communes ? Et par quelles routes, sur quel pont ? Il n'est pas sérieux d'arrêter à un carrefour l'itinéraire le plus chargé, au sens strict du mot.

* * * * *

Le business plan n'est pas sincère et peut entraîner les collectivités locales – et leurs administrés – dans des difficultés croissantes

Il est écrit page 3/182 :

Le projet de méthanisation sera à 87% agricole le reste étant des déchets de collectivité (tontes de pelouse) et aura une capacité totale de 25 365 tonnes de matières brutes par an, soit 69.5 tonnes par jour.

Il est écrit page 13/182 :

83 % des gisements sont propres aux exploitations agricoles : fumiers et lisiers de bovins, fumier et lisiers de volailles, lisiers de porcs, ensilage de végétaux (sorgho, maïs), cultures intermédiaires à valorisation énergétique (CIVE) et menues pailles. Le reste correspond à des tontes de pelouse issues des communes de MONTBIZOT et SAINTE JAMME SUR SARTHE. [NB : on est passé de 87 % à 83 %]

Il est écrit page 34/182 :

Les intrants qui seront traités par l'unité de méthanisation AGRI MONTBIGAZ, appelés aussi substrats, seront à 83 % d'origine agricole. Il s'agira d'une part de l'ensemble des effluents d'élevage gérés par les 7 exploitations associées du projet ainsi que deux autres exploitations, d'autres part de cultures dédiées ou résidus végétaux issues des dites exploitations et des tontes de pelouse issues de deux déchetteries avoisinantes (MONTBIZOT et SAINTE JAMME sur SARTHE).

Tableau page 36/182 :

apporteur	substrats	rendement en matière brute	Ha	tonnage
GAEL SOREAU	Fumier taurillons			1 000
GAEL SOREAU	Fientes poules (sec)			90
GAEL SOREAU	CIVE hiver TYPE	20,00	25	500
GAEL SOREAU	Ensilage de maïs	37,00	10	370
GAEL SOREAU	CIVE été TYPE	16,67	15	250
GAEL SOREAU	Menue paille	1,15	40	46
GAEC DU BOIS OGER	CIVE hiver TYPE	20,00	80	1 600
GAEC DU BOIS OGER	Fumier volaille standard			210
GAEC DU BOIS OGER	CIVE été TYPE	16,70	60	1 002
GAEC DU BOIS OGER	Ensilage de maïs	36,92	20	740
GAEC DU BOIS OGER	Menue paille	1,15	120	138
VINCENT ANAIS	Fumier volaille standard	0,01	300	300
VINCENT ANAIS	CIVE hiver TYPE	20,00	10	200
GAEC DE LA TROISNARDIERE	Lisier bovin frais			2 500
GAEC DE LA TROISNARDIERE	Lisier canard chair			1 700
GAEC DE LA TROISNARDIERE	Fumier bovin compact		500	500
GAEC DE LA TROISNARDIERE	Menue paille	1,15	25	29
LECROC FABRIEN	Ensilage de maïs	36,92	15	554
LECROC FABRIEN	CIVE hiver TYPE	20,00	50	1 000
LECROC FABRIEN	CIVE été TYPE	16,70	10	167
LECROC FABRIEN	Menue paille	1,15	80	92
EARL RICHARD	Fumier volaille standard			250
EARL RICHARD	CIVE hiver TYPE	20,00	30	600
EARL RICHARD	Ensilage de maïs	37,00	25	925
EARL RICHARD	CIVE hiver TYPE	20,00	16	320
EARL RICHARD	Menue paille	1,15	97	112
EARL MARTIN	Lisier porcs (naisseur - engraisseur)			4 000
EARL MARTIN	CIVE hiver TYPE	20,00	15	300
EARL MARTIN	Menue paille	1,15	25	29
JULIEN MAUFAY	CIVE hiver TYPE	20,00	30	600
EARL GUITTET	CIVE hiver TYPE	17,50	40	700
EARL GUITTET	Ensilage de maïs	36,67	15	550
EARL GUITTET	Fumier bovin compact	60,00	8	500
EARL GUITTET	Fumier volaille standard		100	100
EARL GUITTET	Menue paille	1,15	80	92
Tontes pelouses	Tontes pelouse	7500,00	0	2 500
Tontes pelouses	Tontes pelouse	10000,00	0,3	800
	TOTAL			25 365

Diagrammes page

37/182 :

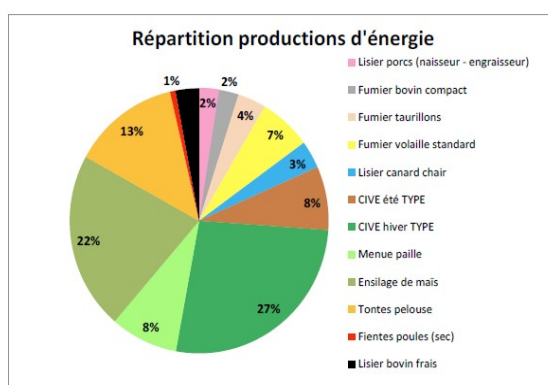
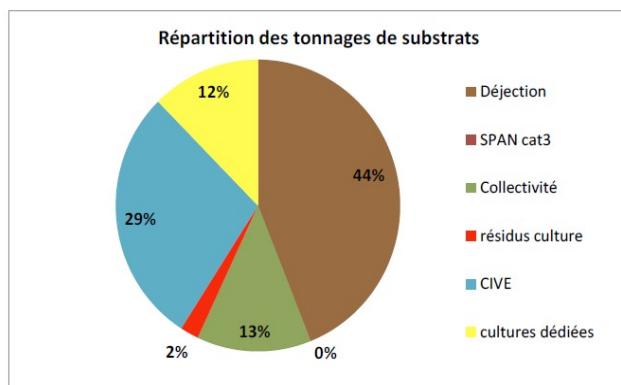


Tableau page 37/182 :

Substrat	T/an	%MS	%tonnage	m3 CH4	% énergie
Lisier porcs (naisseur - engraisseur)	4 000	5,0%	16%	39 150	2%
Fumier bovin compact	1 000	20,0%	4%	38 335	2%
Fumier taurillons	1 000	29,0%	4%	55 586	4%
Fumier volaille standard	860	60,0%	3%	102 168	7%
Lisier canard chair	1 700	12,0%	7%	53 040	3%
CIVE été TYPE	1 419	29,0%	6%	121 851	8%
CIVE hiver TYPE	5 820	25,0%	23%	420 211	27%
Menue paille	537	89,0%	2%	132 236	8%
Ensilage de maïs	3 139	33,0%	12%	340 681	22%
Tontes pelouse	3 300	25,0%	13%	209 882	13%
Fientes poules (sec)	90	75,0%	0%	10 530	1%
Lisier bovin frais	2 500	9,0%	10%	46 221	2,9%
TOTAL	25 365	23%	100%	1 569 891	100%
part effluents d'élevage	11 150		44,0%	456 350	29%
part CIVE	7 239		28,5%	893 129	57%
part cultures dédiées	3 139		12,4%	209 882	13%
part déchets verts	3 300		13,0%	10 530	1%

Interrogé à ce sujet le directeur de la communauté de communes déclare qu'à l'heure actuelle aucun élément ne permet de dire que les tontes des déchetteries seront bien des apports du méthaniseur (aucune délibération de la communauté de communes ne porte sur ce point)., s'il est construit Il ajoute qu'il n'a pas été saisi par les élus d'une telle demande. Le maire de Montbizot déclare la même chose. Interrogée aussi Madame la maire de Neuville-sur-Sarthe n'a pas répondu...

Pourquoi faire état, sous de multiples formes, d'un apport qui en l'état actuel n'existe pas ?
Les difficultés à ce sujet sont multiples.

Si des tontes apportées à la déchetterie de Neuville-sur-Sarthe sont transférées à Montbizot, **le trafic routier est alors davantage encore surchargé**. Quels véhicules, pour quelles responsabilités et quel coût ? Rien n'est dit. On doit regretter le silence de Madame la maire de Neuville-sur-Sarthe. Techniquement et juridiquement, l'apport de tontes fait problème :

Comment trier les tontes pour que des éléments nocifs (**nous invitons le rapporteur à se renseigner à ce sujet**) pour le processus de méthanisation n'entre pas dans le méthaniseur ?

Comment réorganiser et à quel coût les processus d'accès aux déchetteries pour **tous** les administrés? Les déchetteries n'y sont pas prêtes techniquement et juridiquement. On doit même s'interroger sur le niveau en terme de compétence des porteurs de projet : qui est **responsable** si la « vache » géante est empoisonnée » ? Seules les maigres tontes publiques de la commune de Montbizot pourraient sans risque entrer dans le méthaniseur, sans pour autant augmenter la charge de transport... On est donc loin des 13 % des données présentées ci-dessus.

Alors pourquoi ajouter 13 % dans le business plan ? **Anticiper sur l'apport d'autres tontes publiques : D'où proviendraient-elles ? Est-ce ce qui motive l'intérêt de structures d'économie mixte comme Cenovia liés à Le Mans Métropole?**... Comment n'aggraverait-elles pas le trafic routier ?

Ou bien est-ce faire pression sur les élus – et donc les concitoyens des agriculteurs porteurs du projets – pour une sorte de politique du fait accompli. Les concitoyens des porteurs de ce projet n'ont pas à subir cela. Les coûts et la responsabilité induits n'ont pas à être supportés par les Montbizotins ou les autres habitants des communes concernées.

D'autre part, les productions agricoles sont soumises aux aléas climatiques. Rien dans le business plan n'en fait mention. Sécheresse, orage et grêle,... **Comment est-il prévu de nourrir le méthaniseur en cas d'aléa climatique ?**

Une sécheresse et des orages nuisent à la production du maïs. Que se passe-t-il ? Les agriculteurs du projet prélèvent **au-delà des 15 % réglementaires** sur des productions destinées initialement, directement ou non, à l'alimentation humaine ? Font-ils venir les apports nécessaires nécessaires **avec des conséquences sur le trafic routier ?**

Il appartient à chaque élu ou à chaque fonctionnaire intervenant dans le processus d'autorisation d'exiger une correction des données puisqu'il est faux d'écrire que les tontes des deux déchetteries seront des apports. Les différents niveaux de décision (la commune, le département, la région et l'État) doivent garantir les Montbizotins contre tout risque matériel, financier ou juridique lié à des apports issus des déchetteries publiques du département ou à des apports par des tontes issues de quelque commune ou communauté de communes que ce soit. Les porteurs du projet, qui ont présenté comme certaines leurs suppositions, doivent informer leurs concitoyens de cette erreur et la corriger.

Au final, ces deux points questionnent la totalité du projet : pallier les aléas climatiques peut entraîner des conséquences trop importantes sur le trafic routier local. Ces mêmes aléas climatiques questionnent tellement le business plan qu'on peut craindre que les nuisances liées au projet ne puissent que s'accroître. Les communes ne peuvent être soumises à des intérêts strictement privés et n'ont pas à accepter des coûts et des responsabilités supplémentaires dont les bénéfices ne serviront qu'une toute petite minorité.

* * * * *

Une demande d'enregistrement précipitée et qui ne permet pas de tirer des conclusions valides pour tous

Comment expliquer la mention de la déchetterie de Sainte-Jamme-sur-Sarthe dans la demande d'enregistrement (page 34) alors qu'elle n'existe pas ?

Une simple erreur qui donne à sourire ?

Ce qui paraît être une simple erreur révèle le sens même de la démarche : la précipitation.

En effet, une simple relecture aurait suffi afin de permettre la correction. Mais s'il s'agit d'aller vite, alors ce n'est pas bien grave.

Il en va de même avec la présentation des données du trafic routier engendré : qui peut juger de ce que représente 6,9 % d'augmentation ? Les porteurs du projet... Peut-on prétendre réduire tout problème en lissant tout par la présentation de moyennes sans tenir compte de la saisonnalité de l'activité ? En oubliant les retours à vide des véhicules ?

Il en va de même pour ces fameuses tontes. Même dans le diaporama on trouve (diapo 7 ou page 7) que les collectivités fourniront 13 % du tonnage.

Il appartient aux fonctionnaires responsables d'exercer leur responsabilité et, pour le moins, de faire en sorte que les populations concernées soient clairement et nettement informées, en toute transparence. Tout ce qui concerne les tontes doit être revu et/ou supprimé. Le business plan doit intégrer la notion d'aléa climatique car il a des conséquences sur les nuisances environnementales. Les données sur les différentes nuisances liées au trafic engendré doivent être précisées et la saisonnalité intégrée.

On n'ose pas penser qu'il s'agit d'un rien de mépris à l'égard de leurs concitoyens par les porteurs du projet. Non, il s'agit de faire vite : obtenir l'enregistrement avant l'application, au 1 janvier 2023, de l'arrêté du 17 juin 2021. Néanmoins Monsieur le préfet de la Sarthe a ici deux devoirs : faire en sorte que l'enquête d'utilité publique soit *fiable* ; tenir compte de l'esprit de l'arrêté du 17 juin 2021.enquête utilité publiques

D'une enquête d'utilité publique basée sur des documents qui ne sont pas exacts, on ne peut pas tirer de conclusions valides et acceptables par tous. Il ne s'agit ici que de refaire correctement. Sinon, les citoyens n'ont d'autre recours que de saisir les tribunaux administratifs.

Elizabeth Sauvestre, Jean-Paul Blin