

## contenu du message

de [REDACTED]  
à enquete publique.vendee3@orange.fr  
date 02/05/19 17:11  
objet enquête publique – Déviation RD 746  
pièce(s) jointe(s) 1 fichier(s) Lett BJC AV...pdf (261.18 ko)

à l'attention de Monsieur Arnold SCHWERDORFFER

Objet : Avis défavorable à l'Enquête Publique  
sur la déviation de la RD 746

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Une déviation qui doit permettre de sécuriser un centre-ville en déviant le trafic des poids lourds fait sans aucun doute partie des projets d'utilité publique. L'un des buts majeurs de l'opération de déviation de Mareuil-sur-Lay Dissais est certes la diminution du trafic dans le centre urbain.

Cependant, la comparaison multicritère des variantes Est et Ouest, réalisée en septembre 2003, par le Cabinet Le Bihan Ingénierie, montrait déjà de nombreux effets négatifs en ce qui concerne la variante Est. Le tableau de synthèse fourni par l'Association CP4VM, après analyse des documents EGIS, et que nous vous avons transmis le 15 avril dernier démontre et confirme la pertinence de la version Ouest 2.

Le choix actuel et délibéré de la déviation version Est 1 de Mareuil sur Lay, malgré un avis défavorable de M. Denis MARZE, Commissaire Enquêteur, qu'il a émis le 10 février 2011 dans ses conclusions et pour donner suite à l'enquête publique (réalisée entre le 13/11 et le 28/12/2010), apparaît comme l'option qui générera le plus de nuisances, d'irrespect du milieu naturel, de difficultés techniques, et tout cela pour un coût supérieur de + de 40 M€. Une différence de 9 Millions d'Euros entre la version Est et la version Ouest. Il est curieux de constater que le coût de 40,6 M€ apparaît déjà dans une étude EGIS datant du 23 septembre 2014. Cinq années se sont écoulées et les coûts sont toujours identiques ! Or l'inflation cumulée sur cette période peut être calculée à 3,8 %. Le coût en 2019 serait donc de 42,1 M€. Quel sera le coût réel à la fin des travaux ? Non aux dépenses exagérées ! Ce n'est pas sérieux et le contribuable va devoir payer !

Cette nouvelle étude présentée aujourd'hui, sur des bases d'analyses datant de 2012, voire 2014, reprend des critères déjà évoqués en 2010.

Nous noterons :

- que la variante Est 1 franchit 4 cours d'eau permanents : le Marillet, la Doulaye, le Lay, la Smagne et 1 cours d'eau temporaire près de la RD48 alors que la variante Ouest 2 franchit seulement le Lay.
  - A l'Est : L'implantation d'ouvrages très importants dans la plus grande zone inondable du secteur, classé en zone d'aléa très fort, soit 2 viaducs (l'un de 250 m pour le Lay et un autre de 170 m pour la Smagne) et plusieurs ouvrages d'art représentant au total 541 m pour une surface globale de 5 889 m<sup>2</sup> (cf Etude page 159)
  - A l'Ouest : 1 seul viaduc de 360 m pour le Lay et 4 ouvrages d'art, soit au total 468 m ou 4 879 m<sup>2</sup> (cf Etude p.161)
  - Les travaux prévus engendrent un volume considérable d'excavations et de remblaiements. Selon l'étude présentée à l'enquête de 2010, et pour la version Est, le volume total des déblais est estimé à 370 000 m<sup>3</sup> et celui des remblais à 250 000 m<sup>3</sup>, soit le déplacement d'environ 45 000 camions. L'étude actuelle confirme la nécessité de franchir plusieurs vallées (le Marillet, la Doulaye, le Lay et la Smagne) avec un impact fort en termes de terrassements, de paysages et d'écoulement des cours d'eau. Les déblais sont estimés à 199 200 m<sup>3</sup> et les remblais à 244 300 m<sup>3</sup>, soit le déplacement d'environ 32 000 camions. Le tracé Ouest 2, quant à lui n'a que 124 900 m<sup>3</sup> de déblais et 33 400 m<sup>3</sup> de remblai, soit le déplacement de seulement 11 500 camions. Une différence de 64 % !
- .../...  
.../...

L'obturation quasi-totale des vallées étroites de Marmande, de la Folie, de la Doulaye et du Marillet par des remblais et des passages de cours d'eau étroits, va accroître la puissance des écoulements et l'érosion consécutive des rives, notamment pour le Marillet soumis à des lâchers d'eau du barrage situé en amont (2 kms), voire à l'éventualité d'une rupture de ce dernier dont la puissance serait amplifiée par le barrage supplémentaire créé (424 m<sup>3</sup>/s en aval selon étude p. 47).

Selon la revue Sciences et Avenir le nombre d'événements climatiques -- canicules, feux de forêt, tempêtes... -- a plus que doublé en moyenne entre 1980 et 2016. Cela souligné par le Conseil des Académies des sciences européennes (EASAC), qui a actualisé un précédent rapport de 2013 et appelle les dirigeants européens à agir "urgemment" pour "mieux adapter les infrastructures". L'implantation d'ouvrages en amont de villes peuvent donc provoquer des catastrophes meurtrières. Le principe de précaution devrait donc être observé, car en l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, on ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque dans les domaines de l'environnement.

Le tracé retenu (version Est) s'avère globalement le moins favorable au regard des considérations environnementales et de coût. La variante Ouest 2 présente un net avantage en termes de rentabilité avérée (page 163 de l'étude) : 7,7 % contre 4,4 % pour la variante Est 1.

Les variantes Est et Ouest sont dans des zones rouges PPRI.

à l'est la surface est de 25 648 m<sup>2</sup> contre une surface de 6 247 m<sup>2</sup>.

L'Est occuperait donc une surface en zone rouge 4 fois supérieure à celle de l'Ouest.

En conséquence, de gros risques pour les habitants. Or un plan de Prévention des Risques est une servitude d'utilité publique qui a pour vocation de protéger les personnes et les biens exposées à des dangers naturels. La présence d'ouvrages de retenue peut contribuer à faire oublier aux élus et aux habitants riverains le risque d'inondation par crue naturelle : celui-ci demeure toujours présent à l'aval des prises d'eau et des barrages établis sur des cours d'eau.

La MRAe recommande que le dossier précise comment la modélisation a intégré l'estimation de l'imperméabilisation prévisible à 20 ans induite par le projet comme exigée par le PPRI.

Nous relevons dans l'avis formulé le 21 décembre 2018 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale des Pays de la Loire, en page 8 :

« pour justifier le projet, le dossier présente la comparaison des variantes par thématiques. De cette analyse, clairement retranscrite dans l'étude d'impact sous forme de tableaux, il résulte que le tracé retenu s'avère globalement le moins favorable au regard des considérations environnementales et de coût. Le dossier ne présente pas une hiérarchisation claire des divers enjeux économiques, techniques et environnementaux ».

Il n'est pas concevable de construire un projet de déviation en oubliant :

- l'avis extrêmement motivé de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) : la variante Est est la plus impactante du point de vue de la prise en compte des milieux naturels et aquatiques

- les remarques du Président du Centre Régional de la Propriété Forestière qui attire l'attention du lecteur sur l'étude d'impact révélant un certain nombre d'incohérences et une méconnaissance du secteur forestier, notamment en ce qui concerne la populi-culture. Il n'est pas favorable à un projet qui prévoit la suppression sans raison fondée d'une surface populi-cote bien supérieure à la surface directement impactée par le projet d'infrastructure.

Quel avenir prépare-t-on aux générations futures en détruisant l'attrait de notre pays sur les aspects environnementaux, économiques, touristiques, écologiques, sociaux et en alourdissant plus encore la charge fiscale future ?

En conséquence nous émettons un avis défavorable au projet de contournement de la RD 746 par l'Est.

Nous espérons que vous tiendrez compte de tous ces éléments dans votre rapport d'enquête et dans vos conclusions.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de nos salutations distinguées

Josette COLLIN Bernard COLLIN

Josette et Bernard COLLIN  
Logis La Folle  
85320 Mareuil-sur-Lay  
Tel. : 02 51 97 31 67

M. et Mme Bernard COLLIN  
Logis La Folie  
Gîte et Chambres d'Hôtes  
85320 MAREUIL-sur-LAY-DISSAIS

Mareuil sur Lay, le 2 mai 2019

Monsieur Arnold SCHWERTDORFFER  
Commissaire Enquêteur  
Mairie de Mareuil-sur-Lay-Dissais  
17 rue Hervé de Mareuil  
85320 Mareuil-sur-Lay-Dissais

**Objet : Avis défavorable à l'Enquête Publique  
sur la déviation de la RD 746**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Une déviation qui doit permettre de sécuriser un centre-ville en déviant le trafic des poids lourds fait sans aucun doute partie des projets d'utilité publique. L'un des buts majeurs de l'opération de déviation de Mareuil-sur-Lay Dissais est certes la diminution du trafic dans le centre urbain.

Cependant, la comparaison multicritère des variantes Est et Ouest, réalisée en septembre 2003, par le Cabinet Le Bihan Ingénierie, montrait déjà de nombreux effets négatifs en ce qui concerne la variante Est.

Le tableau de synthèse fourni par l'Association CP4VM, après analyse des documents EGIS, et que nous vous avons transmis le 15 avril dernier démontre et confirme la pertinence de la version Ouest 2.

Le choix actuel et délibéré de la déviation version Est 1 de Mareuil sur Lay, malgré un avis défavorable de M. Denis MARZE, Commissaire Enquêteur, qu'il a émis le 10 février 2011 dans ses conclusions et pour donner suite à l'enquête publique (réalisée entre le 13/11 et le 28/12/2010), apparaît comme l'option qui générera le plus de nuisances, d'irrespect du milieu naturel, de difficultés techniques, et tout cela pour un coût supérieur de + de 40 M€. Une différence de 9 Millions d'Euros entre la version Est et la version Ouest.

Il est curieux de constater que le coût de 40,6 M€ apparaît déjà dans une étude EGIS datant du 23 septembre 2014. Cinq années se sont écoulées et les coûts sont toujours identiques ! Or l'inflation cumulée sur cette période peut être calculée à 3,8 %. Le coût en 2019 serait donc de 42,1 M€. Quel sera le coût réel à la fin des travaux ? **Non aux dépenses exagérées !** Ce n'est pas sérieux et le contribuable va devoir payer !

Cette nouvelle étude présentée aujourd'hui, sur des bases d'analyses datant de 2012, voire 2014, reprend des critères déjà évoqués en 2010.

Nous noterons :

- que la variante Est 1 franchit 4 cours d'eau permanents : le Marillet, la Doulaye, le Lay, la Smagne et 1 cours d'eau temporaire près de la RD48 alors que la variante Ouest 2 franchit seulement le Lay.
- A l'Est : L'implantation d'ouvrages très importants dans la plus grande zone inondable du secteur, classé en zone d'aléa très fort, soit 2 viaducs (l'un de 250 m pour le Lay et un autre de 170 m pour la Smagne) et plusieurs ouvrages d'art représentant au total 541 m pour une surface globale de 5 889 m<sup>2</sup> (cf Etude page 159)
- A l'Ouest : 1 seul viaduc de 360 m pour le Lay et 4 ouvrages d'art, soit au total 468 m ou 4 879 m<sup>2</sup> (cf Etude p.161)
- Les travaux prévus engendrent un volume considérable d'excavations et de remblaiements. Selon l'étude présentée à l'enquête de 2010, et pour la version Est, le volume total des déblais est estimé à 370 000 m<sup>3</sup> et celui des remblais à 250 000 m<sup>3</sup>, soit le déplacement d'environ **45 000 camions**. L'étude actuelle confirme la nécessité de franchir plusieurs vallons (le Marillet, la Doulaye, le Lay et la Smagne) avec un impact fort en termes de terrassements, de paysages et d'écoulement des cours d'eau. Les déblais sont estimés à 199 200 m<sup>3</sup> et les remblais à 244 300 m<sup>3</sup>, soit le déplacement d'environ **32 000 camions**. Le tracé Ouest 2, quant à lui n'a que 124 900 m<sup>3</sup> de déblais et 33 400 m<sup>3</sup> de remblai, soit le déplacement de seulement 11 500 camions. **Une différence de 64 % !**

.../...

L'obturation quasi-totale des vallées étroites de Marmande, de la Folie, de la Doulaye et du Marillet par des remblais et des passages de cours d'eau étroits, va accroître la puissance des écoulements et l'érosion consécutive des rives, notamment pour le Marillet soumis à des lâchers d'eau du barrage situé en amont (2 kms), voire à l'éventualité d'une rupture de ce dernier dont la puissance serait amplifiée par le barrage supplémentaire créé (424 m<sup>3</sup>/s en aval selon étude p. 47).

Selon la revue Sciences et Avenir le nombre d'événements climatiques -- canicules, feux de forêt, tempêtes... -- a plus que doublé en moyenne entre 1980 et 2016. Cela souligné par le Conseil des Académies des sciences européennes (EASAC), qui a actualisé un précédent rapport de 2013 et appelle les dirigeants européens à agir "urgemment" pour "mieux adapter les infrastructures". L'implantation d'ouvrages en amont de villes peuvent donc provoquer des catastrophes meurtrières. Le **principe de précaution** devrait donc être observé, car en l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, on ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque dans les domaines de l'environnement.

**Le tracé retenu (version Est) s'avère globalement le moins favorable au regard des considérations environnementales et de coût. La variante Ouest 2 présente un net avantage en termes de rentabilité avérée (page 163 de l'étude) : 7,7 % contre 4,4 % pour la variante Est 1.**

Les variantes Est et Ouest sont dans des zones rouges PPRI.

à l'est la surface est de 25 648 m<sup>2</sup> contre une surface de 6 247 m<sup>2</sup>.

L'Est occuperait donc une surface en zone rouge **4 fois supérieure** à celle de l'Ouest.

En conséquence, de **gros risques pour les habitants**. Or un plan de Prévention des Risques est une servitude d'utilité publique qui a pour vocation de protéger les personnes et les biens exposés à des dangers naturels. La présence d'ouvrages de retenue peut contribuer à faire oublier aux élus et aux habitants riverains le risque d'inondation par crue naturelle : celui-ci demeure toujours présent à l'aval des prises d'eau et des barrages établis sur des cours d'eau.

La MRAe recommande que le dossier précise comment la modélisation a intégré l'estimation de l'imperméabilisation prévisible à 20 ans induite par le projet comme exigée par le PPRI.

Nous relevons dans l'avis formulé le 21 décembre 2018 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale des Pays de la Loire, en page 8 : *« pour justifier le projet, le dossier présente la comparaison des variantes par thématiques. De cette analyse, clairement retranscrite dans l'étude d'impact sous forme de tableaux, il résulte que le tracé retenu s'avère globalement le moins favorable au regard des considérations environnementales et de coût. Le dossier ne présente pas une hiérarchisation claire des divers enjeux économiques, techniques et environnementaux ».*

**Il n'est pas concevable de construire un projet de déviation en oubliant :**

- **l'avis extrêmement motivé de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) :** la variante Est est la plus impactante du point de vue de la prise en compte des milieux naturels et aquatiques
- **les remarques du Président du Centre Régional de la Propriété Forestière** qui attire l'attention du lecteur sur l'étude d'impact révélant un certain nombre d'incohérences et une méconnaissance du secteur forestier, notamment en ce qui concerne la populiculture. Il n'est pas favorable à un projet qui prévoit la suppression sans raison fondée d'une surface populicole bien supérieure à la surface directement impactée par le projet d'infrastructure.

Quel avenir prépare-t-on aux générations futures en détruisant l'attrait de notre pays sur les aspects environnementaux, économiques, touristiques, écologiques, sociaux et en alourdissant plus encore la charge fiscale future ?

En conséquence nous émettons un **avis défavorable** au projet de contournement de la RD 746 par l'Est.

Nous espérons que vous tiendrez compte de tous ces éléments dans votre rapport d'enquête et dans vos conclusions. Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de nos salutations distinguées

Josette COLLIN

Bernard COLLIN