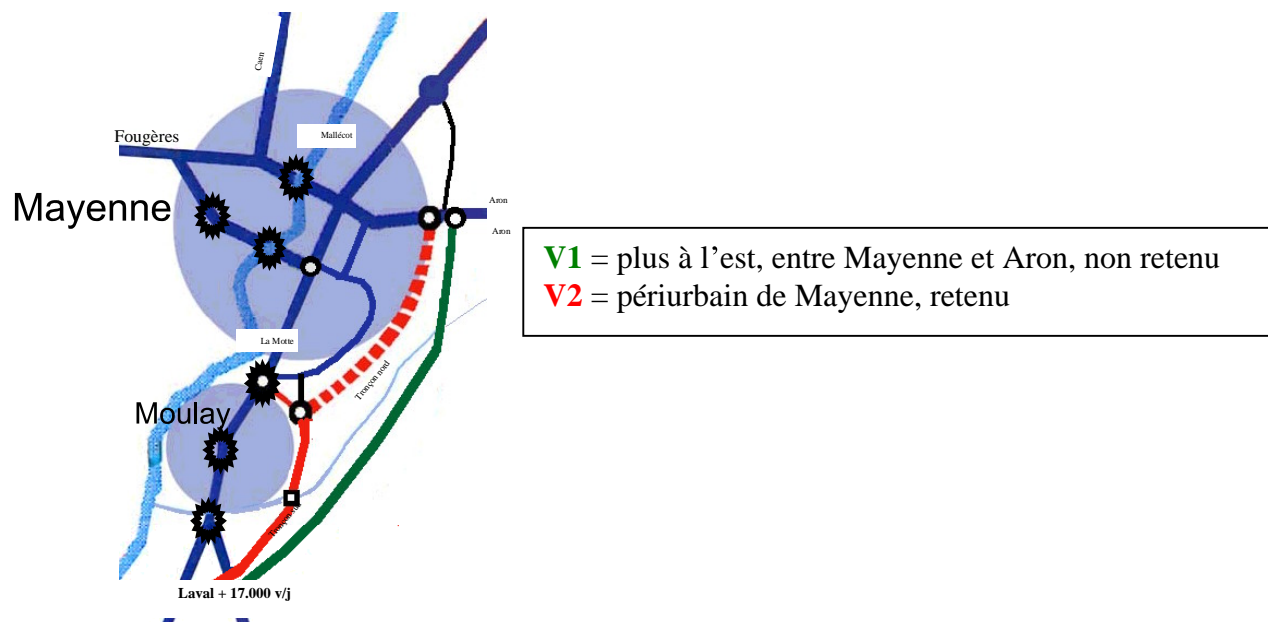


## LE DOSSIER D'EUP de 2000 de la déviation de Mayenne

Après avoir écarté les fuseaux à l'Ouest, de loin les plus pertinents, restait le choix entre 2 fuseaux à l'est :



Cet extrait d'un document interne de la DDE, démontre comment ont été falsifiées les données pour imposer le fuseau V2

compte rendu de la réunion du 13 septembre 2000,  
entre la Direction des Routes, le CETE et la DDE

**Sans commentaire :**

### Pièce C : notice

- la démonstration de l'utilité publique, bien que de meilleure qualité que dans le précédent dossier, reste insuffisante et doit être étayée ;
- la qualité de la comparaison des variantes est encore très perfectible, notamment sur le plan de la forme où elle se révèle très lapidaire. Celle-ci doit donc être reprise en apportant notamment des éclaircissements sur la méthodologie (différents stades de concertation) ayant conduit à retenir les variantes de tracés proposées au public ;
- il est souhaitable de reprendre les tableaux récapitulatifs des impacts, qui, dans leur forme actuelle, ne plaident pas forcément en faveur des variantes retenues. En particulier, le recours à un code couleur mérite d'être examiné ;

C'est ce que nous avons présenté dès 2000 à l'enquête publique (voir ci-dessous). Les problèmes qui surgissent aujourd'hui de fouilles, de surcoûts, de bouchons à La Motte, de retard dans les travaux, ... étaient donc tout à fait prévisibles contrairement à ce que certains semblent seulement découvrir.

EXTRAIT DU TABLEAU DE SYNTHÈSE PRÉSENTÉ DANS LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE p. C19 EN 2000 PAR LA DDE

Avec les désaccords de Tracés, dossier déposé à l'EUP et présenté aux commissaires enquêteurs

CRITERES	CLASSEMENT DDE Vert = Favorable Rouge = défavorable Jaune = entre les deux		NOS DÉSAccORDS avec certaines appréciations <b>DES ANOMALIES GRAVES dans ce tableau</b>	NOS PROPOSITIONS DE CORRECTION DES ANOMALIES ET DESACCORDS	
	Variante 1 (V1)	Variante 2 (V2)		V1 : Hors aggro	V2 Périurbain
<b>ENVIRONNEMENT :</b>	Traversée localisée des zones d'intérêt écologique et paysager	Franchissement de la vallée de l'Aron, traversée de zones d'intérêt moyen pour l'écologie et le paysage	V1 et V2 ne peuvent avoir le même code couleur : « Traversée de la vallée de l'Aron, zone de <u>forte valeur</u> écologique et de <u>grand intérêt paysager</u> » pour V2, nous ont toujours indiqué les documents de la DDE. En superposant le fuseau V2 avec la carte <i>sensibilité paysagère</i> en E 25, on obtient d'ailleurs la confirmation de ce classement. Pourquoi, alors, ce tableau ne reprend-t-il pas ce classement ? De plus, en superposant les fuseaux V1 et V2 avec la carte E 34, <i>patrimoine et loisirs</i> on trouve le même type de dissonances : au moins 6 sites archéologiques peuvent être recensés à proximité de V2 contre deux pour V1. Pourtant, en page E 41 il est indiqué «V1 passe dans un secteur où les vestiges connus sont un peu plus nombreux» ? Précisons, aussi, que V2 et V1 ont le même fuseau au droit de la tourbière de la Farcière contrairement à ce qui est parfois dit (ex. C 16).	Traversée localisée des zones d'intérêt écologique et paysager	« Traversée de la vallée de l'Aron, zone de <u>forte valeur écologique et de grand intérêt paysager</u> » « Passe dans un secteur où les vestiges connus sont plus nombreux »
<b>COUTS MF (99)</b>	366	<u>412</u>	# DDE, hypothèses : * 2020, 82 MF * LT, 46 MF très minorées par la <b>non prise en compte des contraintes intrinsèques du tracé périurbain (V2)</b> : + "importants travaux de terrassement [350.000 m <sup>3</sup> sur le tracé périurbain]).+ création de 3 km de routes + aménagement paysager de type urbain + protections + ... ==>~70 MF pour l'hypothèse à LT et ~100 MF pour l'hypothèse 2020 (voir ci-dessous). Ainsi la déviation de la N.162 et le barreau nord dans sa version minimale (Ambrières – RN.12), pourraient plus facilement être financés !	<u>hypothèse 2020</u> 206  <u>hypothèse LT</u> 366	<u>hypothèse 2020</u> ~ 306  <u>hypothèse LT</u> ~ 436

<b>PHASAGE :</b>	AD1 à 7 m D1E à 2x7 m.	AC2 à 7 m. C2E à 2x7 m	<p>Pourquoi ne parler que d'un phasage transversal (d'ailleurs plus favorable à V1 [# DDE : 82 MF]) alors que M. Le Préfet a justifié son choix de V2, auprès de plusieurs élus, par la possibilité sur V2 de réaliser un phasage longitudinal grâce aux 90 MF dégagés sur le présent contrat de plan. Avec ces 90 MF, un seul tronçon peut être réalisé sur V2 : AC2. Mais, nous en contestons vigoureusement la fonctionnalité : arrivée au giratoire de La Motte, déjà saturé, et non résorption des problèmes dans Moulay et surtout au carrefour avec la RD 24. Par contre, la tranche, <b>B1-D1, que nous proposons avec V1</b>, est tout à fait opérationnel. Qui plus est, elle ne nécessite qu'environ <b>100 MF pour dévier Moulay ET Mayenne, dès 2007</b> (Hypothèse 20 MF/an après 2006).</p>	<p><u>hypothèse 2020</u></p> <p>AD1 à 7 m. D1E à 2x7 m. 206 MF</p> <p><u>Phasage Longitudinal :</u></p> <p>B1-D1, ~ 100 MF</p>	<p><u>hypothèse 2020</u></p> <p>AC2 à 7 m. C2E à 2x7 m. ~ 306 MF</p> <p><u>Phasage Longitudinal :</u></p> <p>C2-D2, ???</p>
------------------	---------------------------	---------------------------	--	--	---