

## Enquête Publique carrière de l'Orchère Saint Aubin de Luigné

Madame,

Je vous ai fait parvenir début octobre un petit dossier concernant la carrière de l'Orchère à Saint Aubin de Luigné.

Etant Juriste, je me permets d'apporter ici certaines précisions pour éviter toute ambiguïté ou malentendu.

1. J'ai longuement évoqué les problèmes de voirie et de circulation de ces camions de 35 Tonnes, pouvant être accompagnés apparemment de remorques.  
Je mentionne une trentaine de « passages » par jour entre 8H et 19H, ce qui correspond à une quinzaine d'Allers/retours. Je n'ai pas connaissance de la « distribution » de ces échanges entre Montjean et Chalennes. On m'a parlé de 8 allers/retours sur le circuit de Montjean, et 7 sur le circuit de Chalennes. Il y aurait donc 16 trajets en moyenne par jour à Montjean, et 14 sur le circuit empruntant le pont de Chalennes.  
Ceci dit, Chalennes serait soumis à une double peine, les circuits vers le pont de Chalennes et de Montjean se séparant au niveau de deux Ronds-Points place de l'Hotel de Ville, l'un vers le haut, pour rejoindre la route de Montjean, l'autre vers le bas pour atteindre les ponts par la rue Nationale. C'est donc ainsi que le cœur de Chalennes sera lourdement affecté par la circulation d'une trentaine de passages par jour. Avec tous les risques que présentent cette circulation en pleine ville, et les thromboses au niveau de la place de l'Hotel de Ville. Je rappelle que la route vers Montjean d'une part et vers Chalennes de l'autre, est très fréquentée : elle est privilégiée pour la desserte des Mauges, en rappelant que depuis l'entrée de Chalennes jusqu'au cœur de la ville, ces convois devront passer 5 à 6 ronds points proches les uns des autres et absolument pas adaptés à cette circulation. . On sait que cette desserte par la rue Nationale à Chalennes accueille déjà 13000 Véhicules jour, dont 10% de camions.
2. J'ai appris en plus que ces 30 passages pour la desserte de l'usine d'Erbray s'augmentent de la circulation des trafics suivants :
  - un camion par jour pour aller et revenir de la carrière, transportant l'huile nécessaire pour le fonctionnement des engins
  - 3 camions par jour pour la livraison des agrégats à la demande, non livrés à l'usine de Erbray, sans que l'on sache évidemment quelles routes ces camions prendraient
  - 1 camion de produits explosifsL'ensemble d'une telle perspective est inenvisageable pour des raisons de sécurité des personnes et des biens, de « thromboses » renouvelées au moins chaque heure à l'approche des ponts de Montjean et de Chalennes.
3. Je me permets d'attirer votre attention sur le circuit emprunté au départ de la carrière par ces convois :  
La voie d'accès a une largeur totalement insuffisante pour supporter ces camions.  
A l'arrivée sur la D106, qui vient de St Aubin, les camions ne pourront pas tourner à droite pour rejoindre le carrefour avec la D17 entre St Lambert et St Laurent de la Plaine, à moins de gros travaux d'aménagement..

Mais ce sera insuffisant : en effet, à l'arrivée à ce carrefour entre le D106 et la D17 dont le trafic est important avec des véhicules roulant vite sur cette voie très droite, les camions ne pourront pas tourner à droite vers St Laurent de la Plaine. Ils seront obligés de manœuvrer et de mordre sur l'ensemble de la chaussée, avec des risques d'accident et de toute façon une gêne importante pour le trafic.

On entend dire que l'on pourrait aménager un Rond Point adapté à ce carrefour. Mais ce Rond Point devra être de grande envergure étant donnée l'importance des camions, et conduira à l'expropriation et la démolition de la propriété qui se trouve juste à l'angle.

4. A propos du mitage du paysage par l'accumulation de carrières, dont la densité en Maine et Loire est la plus importante des Pays de la Loire, il y a une déjà une carrière à Beaulieu sur Layon, à quelques kms de St Aubin
5. Une association locale a fait faire un constat d'huissier précis relatif à la faisabilité de cette opération au regard de la circulation et du trafic dans la Région, qui explicitement en démontre les risques et les obstacles. Je pourrai vous le communiquer si vous n'en disposez pas.
6. Je rappelle que ni Chalonnes, ni Montjean, ni la plupart des villages traversés par ce trafic de camions jusqu'à Erbray, n'ont été invités à s'exprimer dans l'Enquête Publique, alors qu'ils sont directement concernés par ce trafic, ses nuisances, ses risques et ses difficultés de circulation, ce qui pourrait remettre en question la validité de cette enquête. La réponse de Chemillé, quelle qu'elle soit, ne présente aucune légitimité puisqu'elle n'est pas affectée par ce trafic, et qu'elle est suffisamment éloignée du site pour ne pas en subir les dégâts notamment environnementaux.

Je me tiens à votre disposition si vous le souhaitez

Fait à St Aubin de Luigné, le 11/10/2021