

De :

Mathieu BARTHAUX

[32 Grande rue, Montréal 89420](#)

Montréal, 2 février 2021

A l'attention de Monsieur le Préfet de l'Yonne.

Objet : enquête publique relative au projet d'exploitation d'une carrière sur le territoire de la commune de Montréal, 89420. Observations et commentaires sur le dossier.

Monsieur le Préfet,

Parmi toutes les raisons qui rendent insensé ce projet d'exploitation d'une carrière, je voudrais attirer votre attention sur la question de l'impact qu'aurait ce projet, s'il voyait le jour, sur la circulation, et des risques particulièrement importants qu'il fait peser sur la sécurité routière. A noter que dans l'étude d'impact mise au dossier, le diagnostic portant sur la question des transports et de leur impact (chapitre III.10 p. 88) contient des erreurs, voire des contradictions :

- i) les axes routiers sont cités de façon erronée : l'axe routier RD 957 sur lequel débouche le chemin d'accès à la carrière est l'axe Avallon-Savigny (et au-delà Montbard) et non Avallon- Périgny ; l'axe routier RD11 est l'axe Perigny-l'Isle sur Serein, et non Savigny-l'Isle sur Serein.

- ii) il est dit p.88 (je cite) : « le raccordement à la RD 957 offre de bonnes conditions de visibilité et une largeur suffisante (37 mètres) pour le croisement de deux camions et un dégagement rapide de la voie publique ». Cette affirmation est illustrée par des photos en page 90. Celles-ci montrent bien, en vue aérienne, que juste avant ce raccordement, à moins de 100 m. la RD 957 présente un virage à angle quasi droit. En revanche les photos ne rendent pas compte de l'effet de pente, les véhicules en provenant de Santigny (en direction d'Avallon, donc) débouchant de ce virage en pleine descente. Le conducteur – j'ai chronométré – a donc 5 à 9 secondes pour réagir, si un camion est engagé sur la route!

La visibilité, à l'endroit du raccordement carrière/RD957 est donc très mauvaise, et le risque de collision avec des camions sortant de la carrière, ou y entrant, aggravé par la forte déclivité, à cet endroit, de la route.

Depuis la sortie de carrière, en direction de Montréal et Avallon, sur la RD 957, les camions rouleront donc en descente sur une pente estimée à 30%, jusqu'au carrefour de la RD957 avec la RD11 et la route vers Marmeaux, carrefour considéré aujourd'hui comme dangereux.

- **iii)** En page 89 du même dossier, on lit encore ceci : « la D957 desservant le site est dimensionnée pour un trafic de poids lourds. » Observation immédiatement suivie de son contraire: « On notera cependant que ce principal axe de communication traverse les villages de Montréal au Sud et de Santigny au Nord sans contournement possible pour les poids-lourds. » Commentaire : oui, et en

particulier **la traversée du vieux pont de Montréal en chicane (voir plus loin)**. Il aurait donc été plus juste de dire :

La D957 entre Montréal et Santigny n'est pas dimensionnée pour un trafic de poids lourds.

Au reste l'étude conclut malgré tout: « Pour cette dernière raison et malgré un trafic actuel faible à moyen, **la sensibilité est qualifiée de forte.** »

Quelques points d'information pour compléter l'analyse et alerter sur des risques auxquels aucune réponse satisfaisante n'est apportée par le présumé exploitant :

- Situé sur cet axe Santigny-Avallon de la RD 957 qu'emprunteront donc les poids lourds et véhicules entrant et sortant de la carrière se trouve, juste avant l'entrée dans Montréal, un pont historique classé. Ce pont en S est très étroit, 4.5 mètres entre les deux parapets, ce qui d'ailleurs impose une circulation alternée, deux véhicules ne pouvant s'y croiser; la largeur d'un camion étant de 3 mètres, il reste donc 0,75 mètres de chaque côté, **ce qui rend impossible le passage d'un piéton en toute sécurité.**
- Nous sommes, précisément à cet endroit, à la croisée du GR Vézelay-Fontenay ainsi que d'une aire de repos le long du Serein... Imaginez le passage journalier sur ce pont d'au moins 40 poids lourds, s'ajoutant à la circulation actuelle des bus scolaires, des véhicules, des cyclistes, et imaginez la situation pour les piétons (randonneurs, enfants dès les beaux jours, etc.) : comment éviter les accidents ?
- Enfin, ce pont classé monument historique a déjà subi des dommages dû précisément au passage de véhicules trop larges, et le parapet est écorné en plusieurs endroits. Les charges qui vont être imposées à ce pont pendant 25 ans sont énormes, susceptibles de causer des dommages irréversibles. Or, si ce pont était endommagé et / ou détruit, la circulation entre Montbard et Avallon serait interrompue et l'accès au village par ce côté serait interdit.
- Enfin, **l'impact des vibrations et des nuisances engendrées par le trafic de poids lourds sur la RD 957, au niveau où elle traverse le village de Montréal n'a pas été apprécié à sa juste mesure dans l'étude.** Ces vibrations vont fragiliser les maisons en bordure de route, déjà victimes de fissures causées par les derniers épisodes récurrents et aggravés de sécheresse. Au cœur du village, en bordure de cette départementale, se trouvent notamment la terrasse du restaurant le QUINZE, poumon social et économique du village (terrasse qui devra donc fermer), et également la place, où se rassemblent aujourd'hui les touristes venus admirer le village classé de Montréal et sa collégiale du XII^e siècle (classée aux monuments historiques), et la vue en perspective sur la magnifique poterne (également classée), cette place ne sera plus sécurisée.

Aucun avis des monuments historiques, ni de la commission pour la sécurité routière ne sont disponibles dans le dossier rendu public sur le site de la préfecture.

Je m'arrête là, vous laissant imaginer tous les accidents et dommages en cascade que votre décision pourrait entraîner, si elle approuvait l'exploitation de cette carrière.

Veillez accepter, Monsieur le Préfet, mes salutations les meilleures

Mathieu Barthaux

