



La Tremblade, le 23 mars 1995

Station de la Tremblade

Mus du Loup, boîte postale 133, 17390 La Tremblade

Tél. 46.36.18.41

Fax 46.36.18.47

Télex 632 160 F

COPIE

Direction Départementale
de l'Agriculture et de la Forêt

17072 LA ROCHELLE CEDEX 09

N/REF : 011/95/DEL/LT/DM

Objet : Projet de voie de desserte de Brouage

Le dossier qui nous est adressé pour avis appelle de notre part des remarques importantes.

Nul ne conteste la nécessité qu'il y a de détourner le trafic routier de la citadelle.

Par contre, le choix d'un contournement par l'ouest, coupant la citadelle de la mer, traversant un marais conchylicole exploité ne nous paraît pas du tout judicieux :

- Il oblige à dédommager des exploitants et à remodeler fortement les structures (nouvelles claires),
- Il nécessite d'importants travaux d'hydraulique aussi bien d'eau salée que d'eau douce.
- Il n'améliore pas les accès : la qualification de "voie de desserte ostréicole" utilisée pour s'affranchir des contraintes de la loi littoral va aboutir à compliquer, parfois à l'excès, les déplacements des conchyliculteurs : une voie fréquentée par véhicules de tourisme en période de vacances n'est plus une voie professionnelle, mais touristique...
- Il multiplie les risques d'accident de la circulation (donc de pollution) à proximité des claires.

A l'opposé, le contournement par l'est ne présente pas tant d'inconvénients puisqu'il n'y a pas d'activité agricole intensive mais seulement des prairies, moins susceptibles d'être polluées gravement qu'un système en eau.

L'argument selon lequel il s'agit d'une zone naturelle est difficilement défendable : outre le fait que ce qualificatif pourrait s'appliquer de la même façon à l'ouest, ces zones n'ont de naturel que le nom : elles résultent de l'aménagement de l'homme.

Enfin, l'on ne voit pas en quoi les travaux de terrassement seraient moins compliqués dans un marais en eau que dans des prairies.

C'est pourquoi nous ne pouvons cautionner un tel choix, d'autant plus que nous n'avons à aucun moment été associés à la réflexion préalable et que nous sommes consultés en fin de parcours administratif.

Si malheureusement ce choix était définitif il nous paraîtrait au moins nécessaire de prendre en compte les remarques techniques suivantes :

- Le traitement des eaux et autres liquides ruisselant de la plate-forme de roulement :

Si l'étude d'impact souligne que les quantités rejetées devraient être globalement faibles, l'hypothèse d'un accident de la circulation près des claires ou du chenal, impliquant plusieurs poids lourds (camions ou cars) n'a pas été chiffrée. Dans ce cas, les déversements d'hydrocarbures peuvent avoir des conséquences graves car on raisonne toujours avec des fossés et des bassins de rétention vides, ce qui n'est pas souvent le cas du fait notamment de la pluviosité et du caractère de zone humide. Les bassins de rétention nous paraissent sous dimensionnés dans cette hypothèse, et il serait plus judicieux de prévoir un effet de lagunage pour deux raisons : a) les séparateurs-débourbeurs prévus ne sont efficaces qu'à 50 % aux dires des réalisateurs de l'étude, b) par forte pluie il y a délestage du réseau d'eau douce dans le ruisson d'alimentation des claires, ce qui, avec une pollution mal ou non traitée, a des conséquences inacceptables pour les conchyliculteurs.

- Le maintien d'un réseau hydraulique satisfaisant, particulièrement pour l'eau salée, est la condition sine qua non d'une conchyliculture de qualité, seule voie de survie de la profession. Le projet hydraulique présenté nous paraît de nature à améliorer les choses sous réserve que le système soit conçu de manière à permettre un transit rapide des eaux salées aussi bien pour l'alimentation que pour le rejet. Ceci évitera les stagnations et les possibilités d'intrusion d'eau douce dans les claires, toujours dommageables pour le cheptel qui y est entreposé.

A propos de la desserte des dites claires, il conviendra également que le projet n'en complique pas l'accès, notamment par véhicules.

Enfin, la réalisation du chantier devra se faire avec toutes les précautions nécessaires afin d'éviter de polluer le milieu contigu (notamment lors du bitumage de la bande de roulement).

**Le Responsable du Laboratoire
Environnement Littoral**

D. MASSON

**Copies : - Dossier,
- Chrono
- Chef du Service Avis et Aménagement IFREMER, Brest,
- Quartier des Affaires Maritimes de Marennes,
- Section Régionale conchylicole de Marennes-Oléron.**