

# **OBSERVATIONS REÇUES PAR MESSAGERIE**

**14 février 2022 suite**

Bonjour,

Face à l'ampleur des travaux de contournement de Jargeau, je partage l'inquiétude de nombreuses associations et riverains quant à l'impact destructeur de l'environnement sur ce Val de Loire, pourtant classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco.

Michel MOREAU

Membre du Collectif de la "Grande Pièce" à la Chapelle Saint Mesmin

---

Gergolienne, ancienne professeure du collège de Jargeau, je souhaite vivement la réalisation du pont et de la déviation afin d'assurer plus de sécurité pour les déplacements à pied ou à bicyclette; en particulier pour les écoliers et collégiens.

---

Bonsoir,

Nous "Collectif de Sauvegarde de la Grande Pièce" dans le val de Loire à La Chapelle Saint Mesmin et fort du soutien de plus de 2600 personnes, sommes préoccupés par le projet de la déviation de Jargeau.

Nous souhaitons émettre un avis auprès du Tribunal Administratif sur les points suivants :

- disparition importante de riches terres agricoles et forêts,
- conséquences néfastes sur la faune et la flore par la construction d'infrastructures routières qui développeront le trafic,
- atteinte au paysage ligérien classé patrimoine mondial de l'UNESCO,
- manque de clarté quant à l'extension des accès routiers vers le sud.

Ce projet engendrera un fort développement du trafic routier qui entraînerait l'implantation de nouvelles plateformes logistiques au détriment des terres agricoles.

En tant que Membre de la coordination "La Loire Vivra", le collectif de la Grande Pièce s'oppose à ce projet de nature climaticide.

Collectif de la Grande Pièce - 3 rue de la Tortue - 453980 La Chapelle Saint Mesmin

---

Bonjour,

- Le nombre de zones humides et leurs surfaces ont été très largement sous-estimés dans le projet.

Leur destruction ne pourra pas être compensée et ces surfaces, importantes, seront irrémédiablement perdues.

Il en est de même pour les bois centenaires qui ont été détruits et réduits en copeaux.

- Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés comme s'il était évident qu'une solution technique serait facilement trouvée pour y remédier.

Ces risques ont été confirmés par l'étude du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière).

- Ainsi que le souligne le nouvel avis indépendant de la MRAE, ni le Conseil départemental, ni les communes concernées n'ont réalisé ni même envisagé d'aménagement de sécurité en lien avec le projet.

Une modification des têtes du pont actuel (un rond-point à la place du stop au sud, à Jargeau, et les feux au nord, à Saint-Denis-de-l'Hôtel) ou une passerelle vélos aurait pu depuis longtemps résoudre une partie des difficultés actuelles.

- La prévision d'un fort accroissement de la circulation qui justifiait le projet ne s'est pas réalisée.

A contrario, la déviation entraînerait une augmentation globale de la circulation, de camions en particulier, avec pour seules conséquences d'amplifier et de déplacer les nuisances que le projet voudrait combattre.

- L'envergure et le coût de ce projet du Conseil départemental qui date de plus de 20 ans ne s'inscrivent pas dans la lutte contre le réchauffement climatique qu'il devient urgent de mener.
- L'association cynégétique, dont je suis le président, qui pratique la chasse sur les terres de Latingy n'a même pas été indemnisée car maintenant le domaine elle est coupée en deux.

A-t-on tenu compte du déplacement des animaux sauvages comme pour l'A19 suite à cette incision ?

Cordialement

P. JUMEAU

---



*-Enquête publique complémentaire à titre de régularisation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le Conseil Départemental du Loiret à réaliser des travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales dans le cadre du projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel-*

France Nature Environnement Centre-Val-de-Loire, fédération des associations de protection de la nature et de l'environnement en région Centre Val de Loire rappelle qu'elle s'oppose fortement au projet de déviation RD921 et pont routier sur la Loire car il impacte de manière irréversible des zones naturelles faisant l'objet de protections environnementales fortes : NATURA 2000 – directives oiseaux et habitats, ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et ZICO (Zone importante pour la conservation des oiseaux).

Ce patrimoine naturel, sur l'un des plus beaux segments encore préservé de la Loire moyenne est inestimable. Le projet a déjà provoqué la destruction de bois anciens et classés et la disparition d'une biodiversité particulièrement riche. Il menace l'intégrité de la ceinture verte de l'agglomération orléanaise et les fonctionnalités Trames Verte et Bleue associées.

Ce projet de 15 kilomètres est basé sur la construction d'une plateforme de dimension autoroutière, avec un pont pour le franchissement de la Loire. Ce pont prendrait appui dans une zone karstique particulièrement fragile du lit du fleuve, dont les risques ont été pointés par le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières), notamment ceux de pollution des écoulements d'eaux vers la nappe phréatique et les zones de captage aval lors de la réalisation des travaux.

France Nature Environnement Centre-Val-de-Loire rappelle que plusieurs recours sont toujours pendants en appel devant la justice et en attente de jugement.

Parmi les illégalités querellées, elle dénonce notamment :

- la non-démonstration d'une raison impérative d'intérêt public majeur pour ce projet ;
- la non-démonstration de la prise en considération d'alternatives et de solutions de moindre impact dans l'étude du projet ;
- la non-prise en considération de la totalité des espèces à protéger et une minimisation de l'emprise réelle des zones humides impactées ;

Les points ci-dessus font donc à ce jour l'objet de dossiers argumentés et déposés en justice en bonne et due forme, et pour lesquels les instructions sont en cours.

Considérant l'enquête publique complémentaire, relative au nouveau rapport de l'Autorité Environnementale suite à décision de justice ; et considérant la réponse qu'en apporte le conseil départemental du Loiret ; France Nature Environnement Centre Val-de-Loire souligne qu'il ne peut être argumenté dans cette réponse, après près de 30 ans depuis la genèse de ce projet, que cela soit justement la construction -très coûteuse en argent public- de cette déviation avec nouveau pont routier qui conditionneront et rendront possible la réalisation d'aménagements d'atténuation et d'adaptation plus localisés sur les bourgs de Jargeau et St Denis de L'Hôtel ; ceci à destination de réduire les nuisances et l'insécurité de la population, qui -pour rappel- sont les buts premiers déclarés du projet, et alors que ceux-ci constituaient dès le départ les clés d'une solution alternative pour les habitants. La mise en œuvre de ces possibilités, de bien moindres impacts environnementaux et financiers, a donc été écartée pendant de longues années et il ne peut être alors déclaré que le séquençement « Eviter-Réduire -Compenser » ait été respecté au regard de l'objectif affiché.

Dans la réponse du Conseil Départemental du Loiret à l'Autorité Environnementale, la réalisation du pont et aménagement routier est par ailleurs justifiée pour développer la composante d'un trafic Nord-Sud. La raison impérative d'utilité publique majeure de cette composante n'est pas démontrée, en particulier au regard de son impact destructeur du patrimoine naturel, du caractère irréversible des artificialisations qui seront réalisées, et de nuisances en termes d'émissions de gaz à effets de serre, de pollution sonore créées additionnellement et directement sur des zonages qui en étaient à ce jour exempts.

France Nature Environnement Centre Val de Loire a par ailleurs fait état à plusieurs reprises dans ses communications de la logique désuète de ce projet d'envergure en faveur du routier ; ceci au regard des enjeux actuels concernant la construction de solutions de mobilités économes en impact carbone (Stratégie Nationale Bas Carbone), ainsi que de préservation et de reconquête de la biodiversité (Loi biodiversité). Ces objectifs sont aujourd'hui primordiaux et constituent les nouveaux facteurs qui doivent orienter la préservation du bien commun ainsi que l'utilité publique pour le futur de notre société.

Il est à noter que ces enjeux sont désormais bien clairement mis en lumière dans le nouveau rapport émis de manière indépendante par l'Autorité Environnementale qui y identifie un projet relevant d'un choix : « *qui s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent : place prépondérante de l'automobile dans les déplacements, croissance ininterrompue de l'usage de la voiture, y compris pour les déplacements de courte distance ; développement de la société de consommation, avec notamment le e-commerce ; étalement urbain important malgré les efforts pour le limiter, etc. Il aurait été utile de s'interroger sur une autre vision possible, en anticipant les mutations de la société à venir dans un contexte de changement climatique et d'évolutions des mobilités et des transports de marchandises ».*

Le rapport exprime aussi dans sa conclusion : « *Cependant, l'origine ancienne du projet se reflète dans sa conception d'un développement inéluctable du transport routier sur le territoire. Bien qu'il s'agisse de répondre à des problématiques actuelles de congestion sur la RD 921, le projet ne fera qu'encourager l'usage des véhicules individuels motorisés et la circulation des poids lourds* »

Un tel projet encourage donc la population et l'organisation des flux marchands à perpétuer le développement des mobilités habituelles, renforçant leur caractère considéré ici et de fait normal et inéluctable dans les comportements individuels et les modèles de développement économique. Nous sommes cependant à l'heure urgente où les communautés d'experts

mondiaux (GIEC et IPBES) appellent expressément à des changements de paradigmes globaux. Ce projet peut-il raisonnablement être encore d'utilité publique ? France Nature Environnement Centre Val de Loire est convaincue du contraire.

Pour France Nature Environnement Centre Val de Loire, le 14 février 2022,

Le président, Samuel Senave

---

**15 février 2022**

Bonjour,

Etant habitant de Mardié (45430) et en relation avec l'enquête publique ci-dessus nommée, je me permets de vous contacter afin de vous faire part de quelques observations :

1. Ce projet est totalement démesuré (taille de l'ouvrage, rond point). Il favorise une augmentation de la circulation des camions (en lien ou non avec la carrière à Mardié) dans une zone environnementale protégée.
2. Ce projet n'est pas moderne, il date de plus de 20 ans , en totale opposition avec nos préoccupations de lutte contre le réchauffement climatique. Je pense qu'avec l'enveloppe totale (budget de l'ouvrage) nous aurions pû investir dans de nouvelles technologies favorisant la transition écologique.
3. Les parcelles (zones humides, bois) sont définitivement détruites. Ces zones sont primordiales, pour la faune et la flore de notre région (ex : balbuzard)
4. De plus , connaissant très bien cette zone, n'est-il pas risqué de construire un tel ouvrage ? La nature du sol, du terrain , n'est pas compatible, à mon avis, avec la construction du pont. Cela va coûter très cher au contribuable de "colmater" les futurs problèmes de structures et d'ouvrage.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Cordialement.

Frédéric LELAIDIER

---

Bonjour,

Habitant de Fay aux Loges, vous trouverez ci-joint ma contribution à l'enquête publique sur le projet de déviation de la RD921.

Merci d'en tenir compte.

A Fay aux Loges, le 13 février 2022.

Paul-Albert Rudelle

### **Projet de déviation de la RD921 : Enquête publique complémentaire Ma contribution**

- Le nombre de zones humides et leurs surfaces ont été très largement sous-estimés dans le projet. Leur destruction ne pourra pas être compensée et ces surfaces, importantes, seront irrémédiablement perdues. Il en est de même pour les bois centenaires qui ont été détruits.
- Le Conseil départemental détruit des forêts centenaires qu'il compense en replantant on ne sait où de tout-petits plants qu'il qualifie de forêts durables !
- Lors de l'autorisation de la DUP, le juge de première instance a commis une erreur de droit : les compensations proposées consistent en des mesures symboliques qui répondent à une obligation de moyens, mais non de résultats comme l'exige l'article L 163-1 du code de l'environnement.
- Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés. Ces risques ont été confirmés par l'étude du BRGM.
- Le projet de pont n'a pas été confronté avec d'autres solutions alternatives comme l'exigent les textes réglementaires. Ainsi que le souligne le nouvel avis indépendant de la MRAE, ni le Conseil départemental, ni les communes concernées n'ont réalisé ni même envisagé d'aménagement de sécurité en lien avec le projet. Une modification des têtes du pont actuel (un rond-point à la place du stop au sud, à Jargeau, et les feux au nord, à Saint-Denis-de-l'Hôtel) ou une passerelle vélos aurait pu depuis longtemps résoudre une partie des difficultés actuelles.
- La prévision d'un fort accroissement de la circulation qui justifiait le projet ne s'est pas réalisée. La déviation entraînerait au contraire une augmentation globale de la circulation, de camions en particulier, avec pour seules conséquences d'amplifier et de déplacer les nuisances que le projet voudrait combattre.
- L'envergure et le coût de ce projet du Conseil départemental qui date de plus de 20 ans ne s'inscrivent pas dans la lutte contre le réchauffement climatique qu'il devient urgent de mener et à laquelle la collectivité ne consacre qu'un budget dérisoire.
- L'évaluation de l'utilité du projet aurait dû s'inscrire dans une vision à long terme d'évolution de nos modes de vie. Il est encore temps d'y remédier.

---

Bonjour,

À l'occasion de cette enquête, au vu des avis de l'autorité environnementale et en tant que riverain gergolien de la route départementale actuelle, je réaffirme que je suis favorable à la réalisation du pont et de sa déviation pour la sécurisation du trafic routier à l'intérieur de l'agglomération surtout aux abords des établissements scolaires. Je suis favorable également pour que des aménagements complémentaires soient réalisés dès la mise en service du nouveau trajet pour interdire le trafic de transit dans l'agglomération ainsi que la limitation au strict minimum du trafic poids lourds.

Merci pour la prise en compte de cet avis.

Cordialement

Jean Michel Martinat

---

bonsoir,

moi aussi , je ne suis pas forcément contre les aménagements du territoire, mais quand ils sont destructeurs et très couteux, je dis non :

l'urgence est de préserver toute la biomasse existante pour tenter d'enrayer le dérèglement climatique !

Le temps perdu ne se rattrapera pas quand nous subirons des canicules et des sécheresses invivables.

Marche Arrière toute :

je reprends des éléments de réflexion et de propositions glanées chez un autre participant qui connaît bien le sujet :

Pour éviter la spirale de la dégradation des milieux de vie dans ce secteur oriental de l'agglomération d'Orléans, on peut mettre en place des solutions classiques, comme la régulation des transports routiers lourds. Mais sur le long terme et très vite, des solutions alternatives sont indispensables. Le but à long terme est de diminuer les besoins de déplacements et de stopper l'artificialisation des sols. Voici quelques pistes :

1. Développer les transports en commun avec un prix forfaitaire d'incitation (solutions possibles à court terme) :

- Tout d'abord, le transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne restaurée d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire. Les arrêts intermédiaires seraient Saint-Jean-de-Braye (avec correspondance possible avec le tramway) et Mardié.

- L'autre développement du transport ferroviaire à organiser serait une navette cadencée : Les Aubrais - Orléans - St Cyr-en-Val - La Ferté-Saint-Aubin.

Cet axe nord-sud existant traverse la Loire sans nuisance supplémentaire. Il relie les zones d'activités périphériques à l'agglomération orléanaise: Les Aubrais, La Source, La Saussaye, et la zone d'activité (ZA) des Relais.

Les nombreuses ZA le long de la ligne pourraient se doter d'embranchements pour les marchandises.

- Installation d'une ligne de transport par autocar à tarif incitatif qui prendrait en charge un flux nord-sud "de

rocade" (D921-D951, et route de Sandillon à Saint-Cyr-en-Val), dans la couronne péri-urbaine d'Orléans, entre deux axes radiaux (D2060 et D14).

Les localités et lieux à desservir sont:

Fay-aux-Loges - St Denis de l'Hôtel (correspondance à la gare) - Jargeau - Darvoy - Sandillon - Saint-Cyr-en-Val (agglomération et gare) - La Source (Hôpital, et correspondance avec le tramway).

2. Contrôler l'urbanisation et l'implantation des activités (à maintenir sur le long terme) :

- Revenir sur les fermetures - regroupements des services de santé, qui créent des "pôles"nécessitant les besoins de transports au loin.

- Bloquer la péri-urbanisation commerciale, qui vide les zones agglomérées denses.

- Valoriser les surfaces commerciales dans l'agglomération.

- Mettre fin à l'étalement des activités logistiques très consommatrices d'espace et de routes.

- Réguler la construction des zones d'activités, qui se remplissent essentiellement d'établissements déjà existants, mais transférés, laissant derrière eux des "friches industrielles désolées".

- Sanctuariser les surfaces agricoles, les surfaces boisées, et les milieux humides indispensables à la régulation de l'eau.
- Ne pas autoriser les constructions d'habitations isolées, hors agglomération. stopper le mitage en bords de route.
- Lutter contre la hausse du prix du logement dans l'agglomération. Plafonner les loyers.
- Développer les pistes cyclables.

et aussi :

développer enfin sérieusement le ferroutage pour toutes les marchandises qui transitent inutilement par cet axe routier.

Appuyer la décision nationale d'arrêter le retraitement des combustibles nucléaires usés dont les camions sillonnent la France en camions et ne pas cautionner l'enfouissement des déchets nucléaires en Meuse, cela limitera le trafic sur cet axe EST-OUEST.

merci .

---