

OBSERVATIONS DU PUBLIC REÇUES PAR MESSAGERIE

16 février 2022

Enquête complémentaire « Déviation de Jargeau »
Impact du traumatisme de la construction dans le lit de la Loire

Avant 1950, la plupart des ponts construits sur la Loire moyenne étaient des ouvrages suspendus (Meung, Châteauneuf, Châtillon, Bonny...), ou alors des ponts de pierre anciens dans les villes plus importantes (Orléans, Gien, Beaugency).

Ils n'étaient pas destinés à supporter une circulation aussi intense qu'aujourd'hui, que ce soit au niveau de la fréquence du passage que du poids des véhicules.

Sur la Loire, les vieux ponts urbains de pierre ont tous eu leurs lots de problèmes (pont Wilson de Tours effondré en 1977, pont de Beaugency fermé pour travaux plusieurs mois après cette catastrophe).

Le dernier pont construit sur la Loire est un pont autoroutier en béton. Il se situe à l'ouest d'Orléans et traverse le fleuve, entre les communes de La Chapelle Saint-Mesmin au nord, et de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin au sud. Inauguré en 2011, il double et juxtapose le premier pont de l'A71, achevé en 1980.

Le 22 mai 2010, alors que l'ouvrage était en pleine construction, une maison s'est subitement effondrée sur elle-même en quelques minutes dans le sol, sur un terrain situé à une distance de 700 mètres du chantier.

<https://inforisques.loiret.fr/memoire-du-risque/22-mai-2010-une-maison-est-engloutie-saint-pryve-saint-mesmin>

La question que l'on est en droit de se poser : cette catastrophe a-t-elle pu avoir un lien de cause à effet avec les traumatismes du sol provoqués par ce chantier monumental ? (Chantier photographié le 25 mars 2010)

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Construction_du_pont_de_l_%27A71_sur_la_Loire_25_mars_2010.JPG?uselang=fr

Cette inquiétude est tout aussi légitime à propos du pont sur la Loire que l'on envisage de construire entre Mardié et Darvoy. Le Conseil départemental assure que l'on parviendra au final à construire des arches suffisamment résistantes pour ancrer solidement le pont dans le lit de la Loire...

Certes, mais à quel prix ?

En bétonnant à outrance dans le fleuve, sur une profondeur gigantesque, pour un coût final que l'on n'ose même pas imaginer ?

En provoquant un traumatisme majeur du lit de la Loire, qui pourrait entraîner des mouvements de sols, des modifications du tracé du fleuve, et tout ce que l'on ignore encore ?

Et sur le dernier fleuve sauvage d'Europe, qui à cet endroit précis est pourtant quatre fois protégé ? Pour rappel :

- Natura 2000,
- Patrimoine Mondial de L'Unesco,
- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF),
- Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)...

Dépenser et risquer autant, et de surcroît sans même se poser la question de l'impact sur le changement climatique, comme le signale fort justement l'avis de la MRAe, c'est franchement totalement inconséquent.

Christian Veillon

- La déviation de Jargeau est présentée comme un contournement local destiné à soulager les centres-villes de Jargeau et de Saint-Denis de l'Hôtel. Or comme le souligne le rapport de la MRAE, des aménagements comme 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. Les entreprises de Saint Denis de l'Hôtel sont en train d'organiser du covoiturage, ce qui va également soulager la circulation, qui n'a pas augmenté contrairement aux prévisions qui avaient été diffusées. Et nous savons maintenant que toute nouvelle route, au lieu de soulager le trafic, a pour conséquence de l'augmenter. Ce sera en l'occurrence plus de camions sur toutes les routes des villes concernées et donc de la pollution supplémentaire. Nous devons donc en responsabilité ne pas continuer la politique du tout routier si chère à M Pompidou et qui n'est plus de mise aujourd'hui.

Par ailleurs concernant la construction en elle-même, 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. Les impacts environnementaux, notamment sur les zones humides, ont été sous-estimés. Nous savons que les zones humides autant que les forêts sont un atout majeur dans la lutte contre le dérèglement climatique. Il est plus que nécessaire de les protéger au lieu de les détruire. C'est ce qui se fait dans d'autres départements responsables, par exemple en Isère.

Madame Huet Martine
