

## OBSERVATIONS DU PUBLIC REÇUES PAR MESSAGERIE

17 février 2022

Bonjour,

Le rapport initial du BRGM met en exergue le risque d'effondrement du pont à court ou moyen terme.

Aucune étude n'a été instruite pour évaluer le risque potentiel inondation / submersion pour la commune de BOU quand cela arrivera.

De plus, quel est l'impact du renflouement béton des sous-sols (piles du pont) sur les mouvements des eaux sous-terraines ? Là encore aucune étude ne donne l'impact sur la modification des flux supérieurs et du risque inondation juste en aval pour la commune de BOU.

Enfin, la dénaturation de la nature à proximité et le bruit inhérent à ce pont auront un impact à terme sur la valorisation foncière de la commune de BOU. Aucune étude n'a été engagée à ce sujet non plus.

Merci donc d'avance de prendre en charge mes demandes dans le cadre de cette enquête publique.

Cordialement,

Bruno CŒUR Maire de Bou

---

Mesdames Messieurs les commissaires enquêteurs,

je tiens à manifester mon inquiétude sur la protection de ce lieu emblématique de la flore et la faunes ligérienne sans parler du coût de ce projet déjà mis en route avant même la mise en place de cette enquête publique, un comble !

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.

- 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)

En vous remerciant de prendre en compte ce courrier en provenance d'une amie du Loiret vivant proche de la Camargue qui est également une zone très surveillée écologiquement.

Béatrice Vaillant, Salon de Provence

---

Monsieur le commissaire enquêteur,

Ces projets de déviation de la RD921 et du futur pont de Jargeau vont engendrer tant de déboires :

- . Destruction de zones humides encore et toujours,
- . Destruction de bois centenaires,
- . Destruction des terres agricoles alors qu'une crise alimentaire se profile
- . **risques karstiques d'effondrement du pont mis en évidence par les services du BRGM, totalement négligés par le département,**
- . Aucun aménagement de sécurité en lien avec le projet,
- . Encore et toujours la politique du "tout camion" menée par le conseil départemental depuis des décennies, malgré les promesses et l'urgence de lutter contre la pollution et le réchauffement climatique ! Le fret par chemin de fer complètement oublié !
- . Des études de coûts et de besoins concernant ces projets pharamineux, qui datent de plus de 20 ans et sont donc totalement obsolètes aujourd'hui. Quid de l'information aux populations concernant ces coûts et besoins qui auraient dû être actualisés en 2022 et mis à disposition du public avant toute décision ?
- . Politique du fait accompli puisque ces travaux ont déjà débuté et sont menés "tambour battant"
- . Aucune concertation avec les populations comme à l'accoutumée
- . Aucune volonté du conseil départemental depuis plus de 20 ans de trouver des solutions alternatives qui auraient pourtant suffi à fluidifier et sécuriser les axes routiers et villages concernés, et ainsi évité la construction d'un pont extrêmement coûteux et ses aménagements routiers extrêmement gourmands en emprise foncière.

Pour toutes ces raisons et tant d'autres (bruits, pollutions, destruction du cadre de vie, construction de ce pont à proximité d'une zone de nidification des sternes, balbuzards pêcheurs etc...), **je m'oppose fermement à ces projets pharaoniques qui ne serviront qu'à attirer toujours plus de camions sur ces nouveaux axes**, alors que je déplore l'état calamiteux des routes gérées par le Département, et que tant de besoins essentiels ne sont plus satisfaits par cet instance (aide sociale à l'enfance, gestion des EHPADS etc.)

Je vous remercie de bien vouloir prendre acte de mes doléances.

Cordialement,

A. OCHEJ

---

Remarques à destination de l'enquête publique :

- . les risques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines (rapport BRGM) n'ont pas à ce jour été résolus, aucune solution technique n'a été évoquée ou argumentée
- . des aménagements de chaque côté du pont de Jargeau existant n'ont pas été étudiées et encore moins testées (modification feux au nord côté St Denis de l'Hotel, modification circulation au sud côté Jargeau). Ces aménagements de sécurité auraient répondu aux problèmes rencontrés pour une grande part.
- . les nouveaux modes de travail apportés par la crise sanitaire, avec le développement massif du télétravail n'ont pas été mesurés quant à l'amenuisement des difficultés de circulation initiales (pour y passer régulièrement aux heures de pointe, le changement est pourtant majeur).

Cordialement

Bruno COEUR

---

L'accès au projet de pont sur la commune de Mardié à donné lieu à un vrai saccage :

= La mare de la rue du Mont ( dont-il n'a pas été tenu compte ) a été détruite , qui recevait le trop plein de l'étang du bois de Latingy ( non pris en compte également )

Où vont les eaux maintenant ? En outre les protections pour la faune aquatique ont été mises à l'envers, empêchant le franchissement des batraciens et autres et permettant ainsi la destruction de la mare .

A mon avis les risques de pollution des eaux souterraines et des eaux en général n'ont pas été pris en compte correctement .

### **Les mares et étang sont nécessaires à la bio diversité**

Il apparaît donc que le nombre de zones humides et leur surface ont été sous estimés et ne pourront pas être compensées en totalité.

= Une quantité importante d'arbres plusieurs fois centenaires ont été abattus ; dont certains encore en ce début d'année 2022 ; alors qu'ils étaient tous en zone protégée

**Les arbres centenaires sont des pièges à carbone indispensables** que les petits plants ne pourront remplacer pour la capture du CO2 que d'ici 20 Ans ; et encore à condition de reboiser avec des essences locales captables de résister au réchauffement climatique ( et pas avec des sapins qui ont tous crevés en 2021 )

Il conviendra de reboiser notamment les aires de chantier. Or, aujourd'hui on parle de boisements de compensation dans des Communes qui n'ont rien à voir avec la proximité du chantier

L'article L 163-1 du Code de l'environnement exige une obligation de résultat et pas simplement de moyens

= Les bords de route de la Rue du Mont ont été détruits en plusieurs endroits par les engins , ce qui oblige à marcher sur la chaussée et les voitures peuvent difficilement se croiser sur cette voie déjà peu large , ce qui est accidentogène

Or il n'a rien été indiqué sur la remise en état de cette rue , très empruntée

= A mon avis les risques karstiques d'effondrement confirmés par l'étude du BRGMont ont été minimisés ; notamment en cas d'embacle de la Loire ..

On a vu ce que cela a fait à Sully-sur- Loire et plus récemment ailleurs

=Ce projet de Pont n'a pas fait l'objet d'études de solutions alternatives, hors il est possible et facile de faire un rond point de chaque côté du pont de Jargeau actuel pour fluidifier le trafic , plutôt que des feux qui entraînent des bouchons aux heures de pointe

=Il faut remettre en cause cette déviation d'un autre temps qui entraînera l'augmentation de la circulation et ce nouvelles nuisances

Aujourd'hui à Mardié seul le trafic local existe ; en dehors de celui-ci les camions en transit doivent emprunter le RN 2060 à 4 voies

---

Or on voit déjà de gros camions , certains étrangers , qui viennent se perdre dans nos rues étroites ; les GPS indiquant déjà le pont qui pour l'instant n'existe pas

Quant au rond-pont ovale qui coupe en deux la Plaine de Latingy il est surdimensionné , très mal pratique et il n'y a pratiquement jamais de véhicule . Il est impossible et très dangereux de le prendre à 90 km heure .

La mauvaise idée du Département a été de mettre cette portion de route départementale entre Mardié et l'entrée de St Denis de l' Hôtel à 90 km heure. Si un fort trafic avec de nombreux camions devait se faire à l'avenir : il sera très dangereux et sortir ou de rentrer Rue du Mont

Il n'est pas prévu d'aménager des bandes cyclables de chaque côté de la RD 960 ni d'obliger les camions en transit de passer par la RN 2060 en interdisant la traversée de Mardié où aucun aménagement est prévu pour réduire la vitesse des véhicules et mettre en sécurité piétons et vélos. Et au niveau du projet de déviation et de pont ?

Aujourd'hui avec le coût des véhicules, du pétrole et avec le télétravail on roule beaucoup moins et les prévisions d'accroissement de la circulation prévues n'ont pas été atteintes et sont obsolètes

Ce qu'il faut c'est développer les pistes cyclables , les transports publics tels les trains pour le fret ( moins de camions ) et les voyageurs ; les dessertes bus et autres des Communes : pratiquement inexistantes en zones rurales. Dans les années 60 les usines dans la zone Nord à Saint Denis de l' Hôtel faisaient le ramassage en cars de leurs employés .

Cela pourrait se faire aujourd'hui dans les zones d'activités par mutualisation du coût entre les entreprises .

**Au lieu d'améliorer les choses et lutter d'urgence contre le réchauffement climatique , ce projet de déviation et de pont sur Mardié , vieux de plus de 20 ans ne tient pas compte de la réalité d'aujourd'hui s'avère inutile et doit être annulé**

**Au lieu d'améliorer les choses et lutter contre le réchauffement climatique , ce projet de déviation et de pont sur Mardié , vieux de plus de 20 ans ne tient pas compte de la réalité d'aujourd'hui s'avère inutile et doit être annulé**

#### CONDITIONS SPECIALES

Les locataires s'engagent à souscrire une assurance habitation et à fournir l'attestation de leur assureur à l'agence , tous les ans

Les locataire doivent , au moins une fois par an , faire effectuer l'entretien de la chaudière Gaz et envoyer les justificatif à l'agence ; en ayant recours de préférence à la Sté Bonneau de Mardié ( 02.38.91.19.67 ) qui a effectué l'installation .

Les ordures ménagère sont à régler en supplément une fois l'an .

Les locataires reconnaissent avoir reçu toutes les informations concernant le règlement intérieur de la copropriété , dont une copie leur a été à l'instant remise . Ils s'engagent expressément à le respecter, notamment concernant le linge, le bruit quel qu'il soit et à respecter les consignes de tri sélectif mis en place sur la métropole.

**Contrairement à ce qui est prévu aux conditions générales ci-après , l'appartement ayant été récemment refait , les locataires ne pourront pas transformer, ni réaménager les locaux et équipements loués.**

Au cas ou les locataires souhaiteraient néanmoins faire des travaux , ils devront préalablement obtenir l'accord écrit du propriétaire.

---

---

Le logement loué à une capacité maximale d'occupation de quatre personnes, enfants compris. En cas de dépassement d'occupation, le présent bail pourra être résilié de plein droit.

Pour éviter tous éventuels dégâts et dégradations, et toute plainte de copropriétaire, il ne sera accepté la détention que d'un seul chien ou chat dans les lieux loués

La détention de chiens dangereux, de serpents, mygales et autres animaux dangereux, ainsi que d'animaux criards (perroquet....), est totalement interdite.

Tous dégâts et dégradations seront à la charge exclusive des locataires.

En cas de gêne et/ou de plaintes des occupants de l'immeuble ou du syndic de la copropriété pour (divagation, aboiements, dégâts....) les locataires seront responsables et le présent bail pourra être résilié de plein droit.

En outre, il est expressément interdit de sous-louer les biens loués. En cas de sous-location le bail pourra être résilié de plein droit.

---

Bonjour,

mes observations sur ce projet:

1) indépendamment de toutes considérations écologiques sur l'endroit qui sera anéanti par ce projet, il semble nécessaire de noter que ce type de projets est résolument ancré sur une vision passéiste du "progrès". Nous ne pouvons plus nous permettre plus de trafic routier, encore moins s'agissant de camions.

2) la vision de la "compensation" de destruction d'espaces naturels est une vision irréaliste (pour rester poli) car notre milieu a mis des millénaires à se créer et il n'est pas possible de suppléer aux processus naturels. Des actes comme la "création d'une forêt durable" par le département démontrent une incapacité à comprendre les mécanismes en jeu, et disqualifie toute autre communication du CD45 sur tout sujet écologique.

3) je passe sur les risques purement techniques identifiés par le BRGM. Si le pont devait s'effondrer comme cela est prévisible vu l'état du sous sol, je n'en serais pas étonné. J'espère simplement que des vies humaines n'en seront pas victimes.

En résumé, nous avons besoin de MOINS de routes, MOINS de camions, PLUS de transports en commun (une liaison ferroviaire entre Chateaufort sur Loire et Orléans, pas exemple, dans un calendrier réaliste, serait une vraie bonne nouvelle et un vrai progrès. Et ne me parlez pas de différents domaines de compétences région/département, ceci n'est pas acceptable).

Donc je suis résolument opposé à ce projet et souhaite son abandon définitif, tout en regrettant les dégâts déjà causés à notre milieu et à notre Fleuve Royal)

Pas de salutations vous ne les méritez pas

**Laurent Barthélémy**

---

**18 février 2022**

Monsieur le Président de la commission d'enquête

### **1) Le pont**

Il reposera, s'il est construit, sur un sol karstique avec risque d'effondrement; c'est avéré par le BRGM dans ses études.

Un effondrement ou simplement les modifications de la circulation souterraine de l'eau de la Loire dans le calcaire karstique entraînées par la construction du pont, notamment dans sa partie « sud », peuvent totalement impacter le cours de la rivière Loiret. En effet, dans cette zone, une partie des eaux de la Loire qui s'infiltreront dans le sous-sol alimentent directement la rivière Loiret.

---

---

## **2) La déviation**

La compensation des secteurs boisés et des bois détruits ou supprimés par la déviation repose, même si c'est légal, sur des tours de passe-passe.

Compenser un bois d'un seul tenant constitué d'essences variées dont certaines ont plus de 150 ans par des parcelles (re)boisées, de-ci de-là, de quelques espèces conduit à un appauvrissement sensible de la biodiversité :

- pour les espèces végétales puisqu'il est impossible de replanter toutes celles qui existaient sur les surfaces détruites et encore plus compliqué de reconstituer un milieu abritant vieux arbres, bois mort, fleurs en colonies, irrégularités du terrain, qualité du sous-sol.. etc. .. etc.

- pour les espèces animales

. parce que le sol, la diversité des plantes et l'hydrologie des parcelles plantées n'ont rien à voir avec ceux des bois détruits

. parce-qu 'on fait disparaître des niches écologiques qui leurs sont favorables

. parce-que, par exemple, en détruisant une partie importante des bois dans lesquels vivent des chevreuils le Département crée artificiellement un déséquilibre en augmentant leur population sur les territoires non détruits

. parce-que c'est impossible tout simplement pour plein d'animaux de survivre sur les parcelles disséminées et reboisées artificiellement

- pour les parcelles boisées par le Département car elles avaient déjà leur propre écosystème. On ne part pas de rien ! Le milieu préexistant à ces plantations, qu'il soit naturel ou en friche, sera appauvri, ou détruit. On ne crée pas, on aménage, on transforme et finalement ce qui est bétonné n'est jamais compensé.

Pour la partie agricole qui disparaît avec ce projet c'est encore plus simple, aucune compensation !

## **3) La totalité du projet**

Il porte atteinte à une zone qui est classée « Natura 2000 », « Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) », « Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) » et « Patrimoine Mondial de L'Unesco ». C'est un secteur de la Loire moyenne qui doit donc être protégé et préservé (c'est peut-être même celui qui exige le plus de protection) or c'est justement là que le Département a décidé son projet ! A quoi servent donc les classements ?

Le prix de l'énergie (électricité et carburants) en hausse sensible amène actuellement de plus en plus de transporteurs routiers et d'automobilistes à chercher des itinéraires sans péage. Quel formidable cadeau que celui que leur fait le département avec ce pont et cette déviation. Plus besoin de prendre l'autoroute pour aller du sud au nord et du sud à l'est du département. Ce n'est pas la circulation de Jargeau qu'on amenuise mais celle des autoroutes A71, A10 et

---

---

A19 et celle de la D2020 car le projet permet d'éviter la traversée d'Orléans. Le résultat de cette déviation ce sera d'amener un flux supplémentaire et important de camions et d'automobiles au sud et à l'est d'Orléans Métropole..

Que subiront ainsi les habitantes et les habitants de Marcilly-en-Villette, la Ferté-Saint-Aubin, Ménestreau-en-Villette, Sennely, Saint-Cyr-en Val ou même Sandillon ?

Plus tard, dans la logique actuelle du Département, faudra-t-il encore bétonner pour soulager ces communes des nuisances que celui-ci leur aura imposées ?

A plus long terme, le réchauffement climatique et, au minimum pour les climatosceptiques, le prix de l'énergie et l'évolution des conditions sanitaires avec l'apparition de nouvelles maladies imposeront un changement dans nos pratiques, dont celles des transports et des consommations.

Le co-voiturage, les transports en commun, le « consommer local » sont appelés à se développer ce qui induit finalement une diminution de la circulation. Dans ce nouveau contexte, quelle est la raison d'être réelle du pont et de la déviation ? D'autres solutions n'auraient-elles pas été possibles ?

#### **4) En conclusion**

Sur son site le Département du Loiret dans la rubrique « Environnement » communique sur la protection de l'environnement, les espaces naturels sensibles, la transition écologique, le développement durable, l'engagement pour la planète, le plan carbone...

A l'aune de ce projet de déviation qui ne prend aucunement en compte l'urgence climatique, qui détruit des espaces agricoles, naturels et forestiers, qui bétonne et qui renforce le tout « voiture » et le tout « camion » avec son cortège de nuisances, comment ne pas avoir la très désagréable sensation que le Département se moque totalement de nous.

Quand on parle d'environnement on ne peut pas se contenter de petites « retouches » au bord d'une rivière, dans un parc, de communication auprès des jeunes.. alors qu'en même temps on continue à imposer des projets destructeurs bien loin du bien commun et qui nous conduisent irréversiblement vers la catastrophe annoncée par le GIEC. La prise en compte de la crise climatique, de l'environnement ça doit être global et permanent !

Je suis bien évidemment opposé à ce projet inutile et néfaste.

Eric Vidal

---

Bonjour,

Je suis habitant de Mardié, Pêcheur, chasseur, promeneur et ramasseur de champignons sur la zone impactée par le projet et souhaite apporter ma contribution à l'enquête publique dont le dossier présenté m'apparaît complet, mais présente des points à même de mettre en cause ce projet, hélas trop avancé avec des travaux effectués en toute illégalité et non sanctionnés.

Je traverse régulièrement le pont actuel de Jargeau et subit les désagréments constatés aux heures de pointe que je considère comme faibles par rapport à ceux de la région parisienne. Je

---

---

note que ceux-ci ont fortement réduit lors de la pandémie et du confinement; cela montre la fragilité des projections faites sur le trafic futur avec le télé-travail désormais entré dans les mœurs.

Par contre, la circulation des camions super lourds (40 tonnes) ne pourra qu'augmenter avec la facilité de transit Est-Ouest créée par le nouvel itinéraire; dès lors l'impact sera extrêmement important sur les communes de Saint Denis de l'Hôtel, Darvoy et Sandillon. C'est ainsi que l'étude d'impact sonore n'a pas pris en compte la nuisance spécifique créée par un flux constant de camions chargés tant au plan sonore que pollution induite.

Je rejoins l'avis de la commission d'enquête sur l'extraction de graviers et la quantité de béton nécessaire pour construire le pont. Nulle part, il n'est fait mention de ces points. D'où viendront les composants du béton ? Quel impact carbone ? Quelle pollution induite ? Si le gravier était extrait de la Loire, quelles zones seraient impactées ? avec quelles conséquences ? Où est cette étude d'impact ? Or actuellement, la mégalomanie des maires et les orientations à long terme régionales , départementales et d'agglomération font peser une extrême menace par l'urbanisation galopante et loin d'être maîtrisée par le mitage du territoire renforcé par la déviation proposée. Il y aura conflit de ressources non traitée dans le document soumis.

Il y aurait d'autres points à développer, mais ils l'ont été par d'autres intervenants.

En conclusion, j'émet un avis négatif et suis opposé au projet actuel et rejoins l'avis de la commune de Mardié de 2011 dans son intégralité et qui est toujours d'actualité.

Jean-Georges Vincent

---

A l'attention du Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de prendre mes remarques en considération, au regard de ce projet :

- absence de volonté de recherches de solutions pour pallier aux difficultés ponctuelles (en temps et durée) de circulation sur le pont existant

- risques karstiques d'effondrement du pont dans une zone très fragile avec pollution des eaux souterraines. Risques confirmés par des études du BRGM. Surcoût d'une éventuelle solution technique non prévue dans le projet

- sous-estimation du nombre des zones humides dont la destruction écologique ne pourra pas être compensée et qui seront purement et simplement perdues

- projet favorisant un fort accroissement de circulation, de camions notamment. Les nuisances générées aujourd'hui sur Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel seront reportées sur la traversée du bourg de Mardié par le délestage d'un bon nombre de véhicules venant de l'ouest orléanais

- à l'heure de la lutte contre le dérèglement climatique, ne devons-nous pas modifier notre façon de prévoir l'aménagement du territoire, est-il sérieux de réaliser des projets routiers favorisant la réalisation, l'extension, la concentration de grandes plateformes économiques ? ceci au détriment du développement du transport par rail d'une part et surtout du développement de l'économie locale qui favoriserait au mieux le maillage du territoire au regard de l'emploi, et des déplacements locaux

Comptant sur vous,  
Marie Noubel - Mardié

---

---

D'après deux relevés de circulation sur le pont de Jargeau, le jeudi 11 janvier 2007 et le mardi 1 février 2022 entre 7 h et 19h , la progression de la circulation sur ces 15 ans a été de seulement 331 véhicules ( 2,56%).

Nous pouvons en déduire d'après les calculs ci-dessous, un taux annuel d'augmentation de la circulation de **0,17%**.

Sur cette base, il convient d'ajouter 180 véhicules de plus à l'horizon 2030, soit un total de **511 véhicules** y compris les camions, entre 2007 et 2030

Pour 2030 votre conseil table sur une circulation de 10150 véhicules jour sur le projet de déviation

**Soit 20 fois moins** que ce qui était prévu.

**La déviation de Jargeau de la RD 921 est donc totalement inutile pour son objet**

Vous n'ignorez pas l'importance du réchauffement climatique en cours et ses graves conséquences , vous pourriez dès à présent arrêter la construction de toutes nouvelles routes dans le Loiret y compris de cette déviation

Christian Conte habitant du Loiret

### **Bases de calcul 2007-2022**

12945 --> 13276 : **+2,56 %** sur 15 ans **331 véhicules de plus** soit un **taux annuel moyen d'augmentation de la circulation de 0,17 %** (racine 15e de  $1.0256=1.0017$ )

**projection 2022-2030 :  $13276 * 1.0017^8 = 13456$  véhicules entre 7h et 19h soit 180 véhicules de plus en 2030.**

**Total 2007- 2030 = 511 véhicules de plus en 2030**

Une base de calcul existe pour les seuls camions

---

Quatre arguments me paraissent importants à signaler :

1- Ce projet, conçu à une époque où le développement des transports routiers paraissait inéluctable, n'a pas été adapté aux nouvelles conditions et évolutions économiques liées aux réchauffement climatique. Il est clair que la construction du nouveau pont se traduira par une augmentation de la circulation routière ce que reconnaissent d'ailleurs les promoteurs du projet.

2- Ce projet entraîne une perte définitive, non compensée, de terres agricoles de qualité (puisque les terres allouées aux agriculteurs concernés sont d'anciennes terres agricoles acquises auparavant par le Département).

---

---

3- Quant à l'argument évoqué sur l'aspect "Seul pont ouvert dans le Loiret en cas de crue exceptionnelle de la Loire" il néglige le fait que dans cette situation le Val sera sous les eaux (en raison de l'échappement des eaux par le déversoir de Jargeau) et que le débouché du pont sera donc inondé ! Sans compter qu'avant que les eaux atteignent le niveau du déversoir, elles exerceront une pression accrue et dangereuse sur la levée qui protège Darvoy, en raison de l'obstacle supplémentaire que constituera le remblai construit entre Loire et levée pour le passage de la route, remblai qui ralentira le passage de la crue.

4- Concernant les nuisances subies par les riverains, elles pourraient être très largement atténuées par la mise en œuvre d'aménagements proposés depuis de nombreuses années par diverses associations. Il est à noter également qu'une part importante du trafic camions sur le pont provient des transports de matériaux extraits des carrières voisines, dont certaines doivent cesser leur activité.

Pour ces raisons je considère que ce projet n'est pas utile.

Henry Savajol

---

Bonjour,

Vous trouverez ci dessous les arguments auxquels je m'associe pleinement

- 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'exige 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.
- 
- L'évaluation de l'utilité de 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.

Bien à vous

Herve de la Martiniere

---