

OBSERVATIONS DU PUBLIC REÇUES PAR MESSAGERIE

18 février 2022

Bonjour,

Projet du nouveau "Pont de JARGEAU" et Accès associés (dans le Loiret).

On constate que ce projet n'a jamais été convenablement maîtrisé, ni fait l'objet d'une analyse de risques, en effet de multiples contestations le prouvent.

Je pense qu'aucune étude du type "Causes à Effets" ou autre méthode n'a été réalisée afin de définir et de mettre en évidence l'ensemble des risques pour la construction d'un pont, pour son accès et les infrastructures associées. De même pour les moyens de traverser la Loire autrement dans cette zone.

Cela nous conduit à des catastrophes économiques, environnementales et de sécurité routière. Economiques, car il faut aménager, des routes, des croisements de routes, des panneaux de sécurité, entretenir toutes ces infrastructures durant des années.

Environnementales, car ces routes traversent des zones de terres agricoles riches et alluvionnaires pour notre alimentation de proximité, car elle traverse des bois ou la faune animale et végétale s'épanouissent.

D'innombrables nuisances pour les humains ou passe cette déviation, bruits, pollution atmosphérique.

Sécurité, car cette nouvelle route va accentuer énormément le passage de camions qui prenaient d'autres itinéraires, elle engendrera de nouvelles sources d'accidents.

Dans un période, ou l'on cherche à raisonner, réduction des transports, économie d'énergie, réduction de gaz à effet de serre (CO2), ce projet va totalement à l'encontre.

Pourquoi des hommes de notre temps, ont-ils imaginés un tel projet ?

Domage que, pour la gloire de certains, nous détruisons sans penser au futur.

Réagissons tant qu'il est encore le temps. Même si nous avons commencé les dégâts, il n'est certainement pas trop tard.

Je souhaite que les personnes concernées et les élus de ce jour, évitent l'irréversible. .

Merci de votre écoute.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de mes meilleures salutations.

Le 18/02/2022

Claude TISSOT

Objet : enquête d'utilité publique projet de déviation de la RD921 entre Jargeau et saint-Denis de l'Hôtel

Bonjour,

Ce projet porterait des atteintes graves aux milieux de vie de la population et à l'environnement sans améliorer le trafic routier ou l'impact de ses nuisances.

Concernant les impacts sur les milieux naturels :

L'impact sur les zones humides et leurs surfaces ont été très largement sous-estimé. Il détruira des forêts centenaires.

Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés.

Concernant la méthodologie de mise en oeuvre du projet :

Le projet de pont n'a pas été confronté avec d'autres solutions alternatives

Concernant les enjeux supposés de réduction de la circulation

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.

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. En réalité, ce nouvel axe routier va représenter une voie gratuite, parallèle à l'autoroute A10.

A cause du projet, des poids lourds de plus de 40 tonnes, pourront traverser le centre ville de Jargeau

Concernant les impacts sur la population :

Les défenseurs du projet disent vouloir protéger la population des nuisances et dangers de la circulation routière. Or une étude de trafic a été menée il y a quelques années, dont les conclusions étaient que le projet améliorerait la circulation sur certaines voies, mais tout en l'augmentant ailleurs... Par ailleurs, un pont moderne et une déviation rapide à forte capacité, par nature, augmentent la capacité de circulation, donc la circulation elle-même.

Enfin,

quelle est la logique d'un projet routier de 100 millions d'euros, sans même se poser la question de son impact sur le réchauffement climatique ?

Le 22 février 2022

Jean-Luc Wittersheim PARIS

Bonjour,

Je m'appelle Aurélie Duport, je vis au
raisons :

ORLÉANS. Je suis contre ce projet. En voici les

Le projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel date d'il y a 25 ans. Il avait et a toujours eu pour but de désengorger les centres-villes de Jargeau et de Saint-Denis de l'Hôtel. Pourtant, les années passées ont montré que la croissance du trafic, alors estimé à l'époque comme élevée, n'est pas aussi conséquente actuellement.

Par ailleurs, le Val de Loire est réputé pour son environnement et sa biodiversité (NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO, patrimoine mondial de l'Unesco). Il faut alors à tout prix chercher à les préserver plutôt que de les détruire puisque nous ne possédons pas le savoir nécessaire au déplacement dans son ensemble de la nature d'un point A vers un point B.

Aussi, avorter ce projet permettrait de préserver la santé humaine des habitants car les gaz liés au trafic routier augmenteraient la pollution aux alentours. De plus, ce serait éviter tout danger d'effondrement du pont étant donné que la zone est karstique et, par conséquent, particulièrement fragile, selon une étude du BRGM.

Enfin, vues les conditions actuelles (notamment la prise de conscience liée au climat), construire ce pont ne ferait que déplacer le problème mais également l'accentuerait : c'est ce que l'on appelle le trafic induit (le dernier rapport de la MRAE l'exprime dans sa conclusion).

Aurélie Duport, le 18/02/2022, à Orléans

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je souhaite vous exprimer que ce projet m'apparaît comme celui du siècle passé et ne me semble pas en adéquation avec les enjeux importants à venir.

Je m'inscris ici dans tous les arguments qui ont été avancés par diverses contributions de citoyens ou d'association, notamment LNE et FNE Centre Val de Loire, donc je ne vais développer ici que quelques points.

Tout d'abord, le projet impacterait une zone naturelle classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et Zone Natura 2000. Or la biodiversité naturelle a besoin de milieux où l'homme intervient au minimum. Cet endroit en faisait partie notamment sur la zone qui serait traversée par le pont. Comme le milieu était très peu construit et aménagé, il a été choisi pour une de ces raisons. Or un tel milieu abrite quantité d'animaux sauvages de tous type, notamment plus de 150 espèces d'oiseaux y ont été répertoriés, le castor, des amphibiens, chauves-souris... Les humains ont déjà investi la plupart du territoire, jusqu'où va t'on aller, et s'arrêter? Ne prend t'on pas déjà assez d'espace? N'émet-on pas déjà trop de pollution atmosphérique, sonore, lumineuse? Ne perturbe t-on pas déjà assez les écosystèmes? Les animaux n'ont-ils pas droit à ces espaces de tranquillité? Le département met le zoom médiatique sur quelques parcs ou réserves, est-ce que pour autant on peut sacrifier tout le reste pour en faire un département voué à l'entrepôt de marchandises et à leur logistique et transport?

En outre, pour l'équilibre des humains vivant dans des environnements péri-urbains bétonnés et de plus en plus uniformisés, je revendique le fait de pouvoir se ressourcer à pied (ou vélo) dans des lieux préservés tels que ces sites qui seraient détruits. En effet, je vous encourage Mesdames et Messieurs les Commissaires enquêteurs, à vous rendre sur place, à être en immersion sur ces bords de Loire. A ressentir le paysage alentour, à la fois si silencieux, apaisant et si vivant (chants d'oiseaux, traces et indices nombreux de vie d'animaux minuscules ou gros mammifères, saules ou peupliers noirs multi-centenaires, beauté de la Loire...). Il est prouvé scientifiquement les bienfaits de passer du temps dans des espaces naturels. Certains urbains partent régulièrement en congés à la montagne, la campagne ou la mer. Qu'en est-il de tous ceux qui restent? **Et si l'accès pour toutes et tous à des sites de nature préservés de l'urbanisation et du bruit étaient vitales?** Je questionne: est-ce qu'il vaut mieux gagner 7min par jour sur son trajet quotidien pour ceux qui doivent prendre la voiture pour aller travailler par exemple? Ou est-ce plus important de préserver des zones naturelles des pollutions humaines et du trafic routier et de tenter de limiter la hausse des températures du climat futur?

Ensuite, je me permets de rappeler que les alternatives à ce pont/déviations n'ont pas été recherchées car elles ont été étudiées séparément par le département, et selon eux, aucune

alternative ne pouvait résoudre l'équation pour alléger la vie des riverains. Or, il semblerait que ces alternatives mises ensemble pourrait suffire à réduire les nuisances des habitants. Ainsi j'aspire à des aménagements réfléchis pour fluidifier la circulation au niveau des carrefours de l'actuel pont de Jargeau et de Saint Denis de l'hôtel, des voies de circulation douces, des transports collectifs dignes de ce nom. Je m'étonne qu'une métropole puisse se réclamer de ce titre alors qu'elle n'est pas irriguée par le train de voyageurs aux quatre points cardinaux. Il me semble prioritaire que la société de demain se transforme pour se libérer du tout pétrole et du transport individuel. De plus, j'ai souvent remarqué que les poids lourds qui traversent le bourg sont fréquemment composés de bennes transportant du sable et granulats extraits en bord de Loire afin de pouvoir bétonner toujours plus partout. Ne pourrait-on pas réduire cette pollution à la source et être plus sobre en bétonnage?

Enfin je m'associe aux questionnements et inquiétudes concernant les études du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) qui ont mis en évidence les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines. De même, je m'interroge sur 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.

Notre société a besoin d'évoluer, or je revendique parmi d'autres que cette modernisation soit au service du bien commun, c'est à dire de notre environnement qui nous permet à nous, humains et non humains, de vivre.

Je vous prie d'agréer, Mesdame, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Isabelle Houg, Habitante de Jargeau

Madame, monsieur les commissaires enquêteurs,

Je tiens par la présente à vous faire part de mes préoccupations concernant le projet de déviation de l RD921 également appelée projet de Pont de Jargeau.

Tout d'abord je suis très surprise qu'on condamne et détruise une forêt composée d'arbres centenaires au moment où chacun s'accorde sur la nécessité de préserver des zones vertes et de tels arbres absolument vitaux pour chacun de nous. Ensuite ce projet conduit à détruire de nombreuses zones humides de surfaces conséquentes qui ne pourront pas être compensées. Ce qui n'est guère étonnant puisque ce projet extrêmement coûteux, date de plus de 20 ans et qu'alors les enjeux climatiques et environnementaux n'étaient aussi prégnants.

Quant aux risques karstiques, liés à la pollution des eaux souterraines, ils ont été sous évalués voire négligés ce qui a été confirmé par le BRGM. Cela pourrait même affecter la solidité du pont avec des risques d'effondrement en cas de réalisation du risque karstique.

La déviation va entraîner une augmentation globale de la circulation de camions en particulier avec pour conséquences d'amplifier et de déplacer les nuisances que le projet voudrait faire disparaître.

Bien cordialement,

Katia Delahaye

19 février 2022

Bonjour,

Nous souhaitons vous faire part de nos préoccupations concernant le projet de déviation de la RD921, incluant la construction d'un pont à Mardié.

En effet :

- 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 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) et/ou une passerelle vélos auraient 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 voulait 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 plus qu'urgent de mener.

Espérant une prise en compte de ces remarques.

Cordialement,

Anne et Philippe Chaumont

Bou

Bonjour,

Très attachée à cette terre ligérienne chargée d'histoire, de patrimoine et de culture ...je souhaite donner mon point de vue sur ce projet de construction de la RD 921 la déviation et le pont.

En dépit d'une avalanche d'arguments contraires, maintenir ce projet qui conduit à l'artificialisation des terres naturelles et agricole dans un site protégée classé Patrimoine Mondial de l'UNESCO est sidérant pour de nombreuses raisons.

En étudiant les 2 rapports du BRGM (2017 et 2020) qui révèlent les risques majeurs liés à la réalisation du pont et de sa déviation on constate qu' ils précisent qu'en l'état actuel des connaissances l'évaluation de " l'aléa mouvement de terrain d'origine karstique sur l'emprise du projet est fort".

Les risques d'effondrement en raisons des énormes cavités (fontis) existentes et à venir existent.

Sans écarter le risque de crues et d'inondations dont on n'est jamais à l'abri sachant que seul le barrage de Villerest en amont est prévu pour l'écroulement.

Afin de tenter de palier aux risques de ces phénomènes karstiques les recommandations du BRGM (rapport 2020) préconisent des mesures appropriées de construction qui consistent à injecter des énormes quantités de tonnes de béton pour fixer les piles de pont à très grandes profondeur dans le lit de la Loire (env 40m). C'est à dire des difficultés techniques lourdes et des surcoûts supplémentaires importants pour un pont déjà prévu à 80millions d'€uros entièrement supportés par le Département du Loiret.

Sachant que tous les constructions précédentes sur la Loire ont toujours été sous estimés financièrement et que nous ne savons pas dans quelle mesure le projet de ce pont de Mardié s'appuie sur ces échecs et intègre les exigences techniques

supplémentaires. Jusqu'à maintenant la faiblesse mécanique du sous-sol a toujours été sous estimée augmentant au final considérablement l'estimation financière initiale.

Construire cette RD921

C'est aussi :

- la destruction des zones agricoles
 - disparition de l'autonomie alimentaire.
- la destruction des zones humides (dont une grande partie n'a pas été répertoriée) et qui sont utiles pour :
 - la purification de l'eau
 - la prévention des crues
 - la recharge des eaux souterraines - réservoir de biodiversité (faune flore)
 - l'amointrissement des puits de carbone qui absorbent les gaz à effet de serre tout comme les forêts et les bois .
- la destruction des forêts (Bois des Comtesses et du bois de Latingy) sachant que les mesures de compensations (loi biodiversité 2016) sont largement symboliques.

C'est aussi :

La totale inexistence durant toutes ces années de toutes les mesures alternatives proposées qui auraient pu améliorer les nuisances des riverains :

- construction d'une passerelle vélo/piéton sur la Loire
- réouverture ligne SNCF Châteauneuf/Orléans
- limitation de vitesse pour les camions
- plan de circulation pouvant être amélioré pour fluidifier la circulation sur le pont actuel
- aménagement des ronds points de chaque tête de pont
- mettre en place des navettes gratuites pour traverser le pont.
- organiser des aires pour faciliter le covoiturage

Tout ce qui aurait pu permettre aux locaux de longue date un mieux vivre à moindre coût.

Pourquoi ?

Parceque ce projet de déviation RN 921 n'est pas d'aider les habitants de Jargeau ou de St Denis de l'Hotel, l'idée est de desservir les grosses zones logistiques pour le e.commerce qui s'installent notamment à l'est du Loiret et de faire du département une plaque tournante centrale pour camions.

Parmi les nombreuses nuisances de ce projet que l'on oublie souvent et qui est pourtant capital c'est la conséquence immédiate de toute cette bétonisation (pont + déviation pour le département mais aussi tous les chantiers à l'échelle mondiale) c'est l'utilisation massive de sable qui est une des ressources primordiales non renouvelable.

De plus la très grande richesse des rives de la Loire entre Latingy et le Mont a été démontrée et détruire cette biodiversité remarquable est sacrilège pas seulement pour le bien être que tout un chacun peut y trouver mais aussi parceque on ne peut plus ignorer aujourd'hui que la survie de l'humanité dépend de la bonne santé des écosystèmes .

La sur- bétonisation est responsable des méfaits sur l'écosystème, de l'épuisement des ressources naturelles et participe au réchauffement climatique.

S'acharner à poursuivre la construction de cette RD 921 n'est qu'un déni total de cette réalité environnementale.

Je suis opposée à ce projet.

Frédérique MARMET JUGE

Férolles, le 19/02/2022

Concernant la sécurité en centre ville :

D'après la réponse du département à la MRAE, une fois la déviation ouverte, les Loirétains auront donc dépensé une centaine de millions d'euros pour augmenter la fluidité de circulation pour une baisse de 35% du trafic sans aucune mesure d'aménagement de la sécurité, car ces aménagements seront délégués aux autres collectivités locales.

La création de cette déviation entraînera donc une augmentation de la vitesse de trafic en centre-ville aux heures de pointe (c'est ce qui est recherché) et donc des risques pour la sécurité des habitants, le temps que des projets de sécurisation soient conçus et réalisés, soit pendant de nombreuses années au mieux.

Concernant l'impact sur le trafic routier à l'échelle du département : Cette déviation rendra possible la création des futures zones logistiques à l'est et au sud de l'agglomération pour toujours plus de camions et d'entrepôts créés sur des terres agricoles. C'est selon moi sa raison principale, et la raison pour laquelle elle est portée à 100% par le département : le tout routier voulu par les entreprises logistiques, pour nous engager dans une voie sans retour.

Concernant le coût réel du pont : En considérant le casse-tête géologique que représente la construction d'un pont dans ce secteur, la méthode d'ingénierie choisie en conception-crédation est en fait une méthode du « quoi qu'il en coûte ».

Concernant les espaces naturels et agricoles... le mal est déjà en grande partie fait.

Cordialement, José Diaz.

Je suis adhérente à l'association Mardiéval et je soutiens leurs demandes de ré-examen du dossier de la déviation de Jargeaud. Leurs arguments sont étayés par des études sérieuses et je constate qu'ils ont toujours été présentés dans le respect des lois, de l'ordre et de la justice (même contestable)

J'aimerais que, « en face », il y ait aussi ce respect des biens, des personnes et de l'intérêt général.

Ce qui me met mal à l'aise, c'est cette précipitation pour entreprendre des travaux de grande ampleur sans véritable autorisation, comme si le fait de massacrer le paysage rendait impossible tout retour en arrière. Ainsi des arbres centenaires ont été abattus, sans l'accord du propriétaire, en pleine zone Natura 2000 (à propos, qui a pris la décision ? et qu'est devenu le bois coupé ?).

Et pourquoi maintenir un projet d'ampleur disproportionné s'il ne répond pas vraiment aux besoins de la population locale qui s'accommoderait fort bien d'un projet plus modeste, mais plus simple à réaliser et surtout beaucoup moins coûteux ?

Pourquoi ne pas avoir envisagé une seule seconde les solutions alternatives proposées. ?

Faire intervenir des « communicants » de l'entreprise de travaux publics, qui embellissent le projet en oubliant d'en montrer les failles et les inconvénients, ne trompe la vigilance de personne, au contraire, c'est un gaspillage de plus de l'argent public. L'impact écologique en terme de destructions d'habitats, de nuisances pour la reproduction des espèces sera ravageur, et sans commune mesure avec les réels besoins locaux.

Et tout ceci à l'heure où on ne parle que de biodiversité, protection de l'environnement, retour à la nature, etc... tout en s'acharnant à favoriser les voitures, - et les camions - la bétonisation et le saccage des zones naturelles.

Merci de votre attention

Mme Renoux

Cerise Drey
45000 Orléans

Objet :Projet de déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel

Le 19 février 2022

La déviation de Jargeau aurait pour but de diminuer le trafic dans les communes de Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel ainsi que les embouteillages sur le pont de Jargeau. Or, même si le nombre de véhicules a légèrement augmenté ces dernières années, les bouchons se font rares et quelques aménagements, beaucoup moins destructeurs pour l'environnement, pourraient largement soulager les riverains et diminuer le trafic. En effet, certains aménagement comme un rond point en tête de pont soulageraient la circulation. De plus, certaines solutions comme le covoiturage dans l'entreprise LSDH, sont déjà en train de se mettre en place, et peuvent considérablement diminuer le nombre de voitures sur les routes, et donc la pollution ainsi que la nuisance sonore. Au lieu de cela, les nouvelles routes ne feront que les augmenter considérablement, ce qui est donc contre-productif.

Par ailleurs, en plus de polluer et de ne pas répondre aux promesses que ce projet est censé apporter, ce dernier a des conséquences graves et irrémédiables sur un patrimoine naturel incroyable, une partie de l'un des derniers fleuves sauvages, encore peu impacté par la main de l'être humain. Le Val-de-Loire est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000, et les zones impactées par ce projet font l'objet de différentes protections environnementales, car elles abritent une biodiversité riche et rare. Des bois anciens ont déjà été détruits, l'habitation de certains animaux avec, et les mesures compensatoires promises ne sont que de la poudre au yeux car elle ne remplaceront jamais une biodiversité qui a mis des centaines d'années à se créer et à évoluer. De plus, des risques importants de pollution des eaux souterraines et d'effondrement du pont ,que le BRGM a confirmé, n'ont pas été pris en compte.

Cela vaut-il le coût, qu'il soit environnemental ou financier ? Je suis sûre que non.

Comment un projet vieux de plus de 25 ans dont les analyses incomplètes, sans adaptation aux conditions économiques et environnementales actuelles, peut-il être encore d'actualité ?

Aucune solution réelle n'a jamais été mise en place pour sécuriser et améliorer les abords du pont entre Saint-Denis de l'Hôtel et Jargeau.

La destruction des terres agricoles, des zones humides indispensables à la biodiversité et qui seront irrémédiablement détruites n'ont pas été prises en compte, ou de façon dérisoires.

Comment peut-on prétendre replanter une forêt durable après un tel saccage des bois de Latingy ou de la Comtesse qui elles sont des forêts plusieurs fois centenaires et jouent un rôle écologique essentiel porté par ces centaines d'années.

Le département communique sur la lutte contre le réchauffement climatique , il n'en est sur ce projet aucunement tenu compte.

Les infrastructures lourdes existent dans le Loiret, que ce soient les autoroutes (elles seraient gratuits et obligatoires pour les poids lourds en transit, le problème du contournement serait en parti solutionné) ou la tangentielle.

Le BRGM à maintes fois prévenu des risques quasi inévitables d'effondrement des sols et de pollution des eaux souterraines sur cette zone, avis trop longtemps occultés.

A quoi servent les classements Natura 2000 ou Patrimoine mondial de l'Unesco, arguments employés à grand renfort de publicité par le département pour développer le tourisme s'ils ne sont pas respectés ?

Quelle gabegie financière depuis toutes ces années pour un projet dont on sait que les coûts auront explosé à la fin de la réalisation, c'est un fait avéré que ce type de travaux voit ses montants multipliés, parfois doublés en fin de chantier.

Le développement du transport routier et particulier a diminué sur ce territoire au contraire d'estimations faites un quart de siècle plus tôt !

Cette déviation, si elle est construite, verra s'étendre les zones industrielles alentours qui ne feront qu'accentuer la dégradation du site.

Pourquoi la ville de Mardié et quelques autres doivent elles subir les conséquences (déplacement de la circulation sur les villes traversées) et dégradations de leurs richesses environnementales alors que les nuisances proviennent des zones industrielles de Saint-Denis et Jargeau ?

Françoise DUMAS
45430 Mardié

Messieurs les commissaires-enquêteurs,

Ce projet de déviation de la RD 921 qui inclut la construction d'un pont à Mardié soulève de nombreux problèmes :

- Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines, mis en lumière par une étude du BRGM sont négligés, alors que ces risques sont bien réels. Est-il raisonnable de les prendre avec toutes les conséquences, notamment environnementales, que cela aurait ?
- Cette partie du Val de Loire est classée en zone Natura 2000 et le Val de Loire est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO : ce nouveau bétonnage des sols avec la destruction irrémédiable de zones humides et de la biodiversité est en totale contradiction avec la préservation de ces paysages uniques. De plus, la destruction de zones humides ne peut jamais être compensée.
- Ce projet va à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique : détruire la forêt et la nature ne fait que contribuer à aggraver ce phénomène contre lequel il est plus qu'urgent d'agir.
- Depuis plus de 20 ans, le Conseil Départemental n'a pas cherché à mettre en place des solutions alternatives qui auraient suffi pour fluidifier et sécuriser les axes routiers (rond-point à la place du stop au sud à Jargeau et feux au nord à St Denis de l'Hôtel, ainsi qu'une passerelle vélos/piétons).

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces arguments.

Sophie Muller

Bonjour,

A part la petite mare massacrée au nom d'une prétendue sauvegarde, il y avait une petite coulée humide qui l'alimentait. Elle a disparu sous les roues des bulldozer. Quand j'étais ado, j'appelais ces endroits "mon Amazonie" tant il y avait de richesses : plantes, batraciens, insectes, oiseaux. Tout a été labouré, retournée, comme avec la rage de détruire tout de suite avec la volonté d'empêcher tout retour à l'état originel. C'est inquiétant que des élus aient commandité ce crime écologique avec une telle détermination.

Quelle impatience aussi, pour détruire cette belle chênaie centenaire, la marque des "bâisseurs" est apposée pour au moins un siècle, même si le pont, par miracle, ou par raison, ne se faisait pas!

Quant au choix de l'endroit, on peut se demander pourquoi, dès les années 60, déjà presque acquis, le site de "Fauxjuif" a été abandonné.

Serait-ce parce que de belles demeures avaient été construites dans cette environnement et qu'il aurait été dommage de troubler le calme des propriétaires ? Dommage, oui vraiment....

Dommage encore, parce que le site choisi est le lieu, connu de tout temps, pour son instabilité liée aux infiltrations qui alimentent la Loire souterraine et la source du Loiret. Il s'y trouve d'ailleurs un endroit précis nommé "Le Gouffre" par ma grand-mère (décédée en 1967, âgée de 87 ans), où chaque année un important gouffre s'ouvrait avec un fort débit. Pour avoir beaucoup parcouru cet zone en y pêchant au lancer, je peux dire qu'il n'y a pas un autre endroit entre St Denis de l'Hotel et Bou où il y a autant d'infiltrations, de la plus minuscule entre les fissures du fond calcaire, à la plus dangereuse dans le fond de jarre.

Incroyable, c'est là qu'ils veulent faire un pont!

C'est vrai que la circulation est problématique aux heures de pointe sur la trajectoire du pont actuel! On peut même se demander pourquoi les accès sur les deux rives n'ont pas été mieux aménagés. C'est un simple rafistolage aux voies existantes, par construction inaptées à l'écoulement du trafic "aspiré" par le pont, pas de giratoire à St Denis, il y a pourtant la place. Au sud, le sens unique passant devant l'école est une idée géniale!. Le passage par l'hôtel du Cheval Blanc au carrefour avec peu de visibilité est presque aussi improbable sans rond-point.

Aucune vision à court terme, c'est évident que cela allait coïncider, et cela a été problématique dès le début. Cela ne semble pas avoir généré de réflexions fructueuses dans les commissions concernées. Il est peut-être plus facile à financer un pont que des aménagements.

Il ne pouvait y avoir comme solution qu'un nouveau pont, les finances publiques n'en sont pas à cela près....

Un pont dont le trafic risque d'aller asphyxier les petits villages du val avec des traversées difficiles, tant pis, on verra bien !..

Enfin ce vieux projet est-il encore défendable face à l'urgence climatique, aux orientations écologiques prises par l'Etat et à l'évolution des véhicules qui en découle? Que seront les modes de déplacement dans 10 ans ?

Comment ne pas supposer que cela va fortement modifier les prévisions d'alors?

Ce que je propose:

- Optimiser l'écoulement du trafic sur le pont actuel de manière efficace en

terme de fluidité, en visant le moyen terme, 5 à 7 ans, pour que les évolutions des modes de déplacement se soient affirmées et que leurs conséquences soient mesurables. Les ouvrages nécessaires peuvent être rapidement réalisés à un coût sans commune mesure avec celui du projet de pont.

- Prendre le temps qu'il faut pour concevoir en cas de nécessité avérée, un projet de pont, sans décider de son implantation avant que toutes les données, prévision de trafic, étude géologique, impact écologique soient connues et diffusées, c'est l'affaire de tous. Y compris les mises en garde du BRGM....

J'ai 82 ans, je ne verrai certainement pas la "fin de l'histoire", j'aurai peut-être seulement moins honte de léguer de telles aberrations à mes enfants et petits enfants!

Michel BOUDEAU

né à Mardié le 9 Janvier 1940

Habitant Mardié depuis Aout 1968

Ce qu'il est nécessaire d'avoir à l'esprit, c'est que toute décision concernant cette route et ce pont serait irréversible.

La forêt serait coupée en deux pour toujours, les bords de Loire seraient massacrés pour toujours, ce pont viendrait défigurer cette zone Natura 2000 jusqu'alors si préservée pour toujours.

Les zones humides seraient dévastées pour toujours. Les rivières souterraines détruites pour toujours. Et le visage de ce coin de nature si apprécié des habitants des alentours (et de Maurice Genevoix), perdrait tout intérêt.

On le sait bien, la construction d'une route ne réduit pas le trafic, elle a justement tendance à le développer. Arrivent avec les routes de nouveaux camions. De nouveaux entrepôts. Des zones logistiques, comme le "Cosmectic Parc" à 16km de St-Denis-de-l'Hotel (78 hectares dédiés à la logistique...)

Pourquoi investir des dizaines de millions pour désengorger les routes et en parallèle développer de nouvelles zones logistiques qui vont justement attirer des nouveaux camions ? Tout cela n'a absolument

aucun sens. Sauf pour le Département, qui évidemment ne dépense pas autant d'argent pour les riverains de Jargeau, mais bien pour développer de nouvelles entreprises et faire grossir ses revenus.

Alors même que la voiture électrique aura bientôt remplacé la voiture thermique (les véhicules branchés ont représenté près d'une vente sur cinq en France au cours de l'année écoulée), que les nuisances pour les riverains de Jargeau devraient donc baisser, que les modes de locomotion alternatifs se développent (vélo électrique, covoiturage), que le télétravail réduit les déplacements, pourquoi s'entêter dans le développement d'un projet d'un autre temps, comme l'a bien compris la MRAE : "l'origine ancienne du projet se reflète dans sa conception d'un développement inéluctable du transport routier sur le territoire".

Les risques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines, établis par un rapport du BRGM dont le Conseil départemental a cherché à occulter l'existence, n'ont pas été pris en compte lors du choix du tracé de la déviation, alors même que tous les habitants de Mardié savent que le lit du fleuve est particulièrement instable dans la zone concernée. Ce rapport du BRGM soulignait que "la survenue d'un effondrement d'origine karstique sur l'emprise du projet est possible, voire probable, en particulier en cas de crue de la Loire".

Il n'est pas trop tard pour prendre une décision courageuse, qui irait dans le sens de l'histoire, en rendant à la nature toute sa place. Il est encore temps de stopper définitivement ce projet d'un autre temps.

Merci

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.

Clémence Rouillet de la Bouillerie

92400 COURBEVOIE

Ce qu'il est nécessaire d'avoir à l'esprit, c'est que toute décision concernant cette route et ce pont serait irréversible.

La forêt serait coupée en deux pour toujours, les bords de Loire seraient massacrés pour toujours, ce pont viendrait défigurer cette zone Natura 2000 jusqu'alors si préservée pour toujours.

Les zones humides seraient dévastées pour toujours. Les rivières souterraines détruites pour toujours. Et le visage de ce coin de nature si apprécié des habitants des alentours (et de Maurice Genevoix), perdrait tout intérêt.

On le sait bien, la construction d'une route ne réduit pas le trafic, elle a justement tendance à le développer. Arrivent avec les routes de nouveaux camions. De nouveaux entrepôts. Des zones logistiques, comme le "Cosmetic Parc" à 16km de St-Denis-de-l'Hotel (78 hectares dédiés à la logistique...)

Pourquoi investir des dizaines de millions pour désengorger les routes et en parallèle développer de nouvelles zones logistiques qui vont justement attirer des nouveaux camions ? Tout cela n'a absolument aucun sens. Sauf pour le Département, qui évidemment ne dépense pas autant d'argent pour les riverains de Jargeau, mais bien pour développer de nouvelles entreprises et faire grossir ses revenus.

Alors même que la voiture électrique aura bientôt remplacé la voiture thermique (les véhicules branchés ont représenté près d'une vente sur cinq en France au cours de l'année écoulée), que les nuisances pour les riverains de Jargeau devraient donc baisser, que les modes de locomotion alternatifs se développent (vélo électrique, covoiturage), que le télétravail réduit les déplacements, pourquoi s'entêter dans le développement d'un projet d'un autre temps, comme l'a bien compris la MRAE : "l'origine ancienne du projet se reflète dans sa conception d'un développement

inélucltable du transport routier sur le territoire".

Les risques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines, établis par un rapport du BRGM dont le Conseil départemental a cherché à occulter l'existence, n'ont pas été pris en compte lors du choix du tracé de la déviation, alors même que tous les habitants de Mardié savent que le lit du fleuve est particulièrement instable dans la zone concernée. Ce rapport du BRGM soulignait que "la survenue d'un effondrement d'origine karstique sur l'emprise du projet est possible, voire probable, en particulier en cas de crue de la Loire".

Il n'est pas trop tard pour prendre une décision courageuse, qui irait dans le sens de l'histoire, en rendant à la nature toute sa place. Il est encore temps de stopper définitivement ce projet d'un autre temps.

Merci

Vianney d'ERSU
45430 MARDIE

Mon envoi par le biais de votre site m'indiquant que mon courrier n'est pas parvenu, je réitère donc.

Voici mes observations :

Déviation de la RD 921, entre Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel. Je m'étonne que la ville de Mardié, également impactée, ne soit pas citée...

En tout cas, c'est une histoire à dormir debout, qui dure depuis plus de vingt ans... La construction d'une route et d'un pont, inutiles.

L'important accroissement de la circulation qui, censément, justifiait ce projet élaboré il y a plus de deux décennies, le rend maintenant totalement obsolète. Tout le monde sait que la priorité est devenue la lutte contre le réchauffement climatique, et, pour ce faire, la diminution du trafic routier. D'ailleurs, les terribles embouteillages annoncés à Jargeau se sont avérés relever du fantasme.

Bien évidemment, il y aurait eu facilement moyen, depuis longtemps, d'installer sur le pont de Jargeau existant, une passerelle pour les vélos, qui aurait à coup sûr amélioré la sécurité des cyclistes, de plus en plus nombreux, et la circulation des voitures et camions.

La relance d'une ligne ferroviaire entre Orléans et Gien, qui est à l'étude, avec le projet de début des travaux en 2025 ou 2026, serait bien sûr une très bonne initiative.

En outre, il est étonnant que l'étude du BRGM sur les risques karstiques d'effondrement du pont n'ait pas été prise en compte.

Quant au respect de la biodiversité, devenue maintenant une valeur essentielle, ce projet n'en a que faire. Pour le Conseil départemental, abattre des forêts centenaires ne pose pas de problème et détruire l'écosystème qu'elles abritent non plus, cela même si une centaine d'animaux protégés y vivent. Ses hypothétiques mesures environnementales ayant d'ailleurs de quoi faire sourire.

La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et, avec la loi Énergie et Climat adoptée en 2019, à atteindre la neutralité carbone en 2050 en divisant les émissions par un facteur supérieur à six par rapport à 1990. La construction de nouvelles routes, responsables d'une part importante de la pollution de l'air se révèle donc être d'un autre âge.

Force est de constater que ce projet du Conseil départemental va totalement à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique, qu'il est urgent de mener à bien, afin d'éviter un impact nocif pour les générations qui nous suivent.

Il faut donc impérativement interrompre ces travaux qui ne tiennent compte ni de l'évolution de nos modes de vie, ni des atteintes à la biodiversité, ni des conséquences directes sur la situation climatique, si essentielle à l'heure qu'il est.

Pas étonnant, alors, et même salvateur, que la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) confirme l'inutilité de ce projet.

Et comment peut-on oser défigurer notre si belle Loire, dernier fleuve sauvage d'Europe, inscrit comme site Natura 2000, au titre des deux directives européennes « Oiseaux » et « Habitats », en vue de la protection de sa faune et de sa flore sauvage.

Il y a de quoi frémir quand on sait que des individus, inconscients de leurs actes, sont prêts à construire un nouveau pont la surplombant, dont les soubassements ancrés dans les karsts incertains pourraient être mouvants. Sans se préoccuper le moins du monde des dégâts que cela risquerait d'engendrer pour l'écosystème si fragile. Tant d'oiseaux suivent ce fleuve au long cours, s'y alimentent ou y font une halte migratoire.

Quelle inconscience et quel massacre, sans respect pour les générations futures qui méritent que l'on veille à la protection climatique, à la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Au point où nous en sommes, les émissions de gaz à effet de serre provoquées par le réseau routier ne doivent plus avoir d'effets néfastes sur l'activité humaine et son environnement. Il est urgent d'en prendre acte !

Chantal d'Ersu
45430 Mardié

- 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.

V et D GERMON

Merci de bien vouloir prendre en compte mes observations :

- 1- Ce n'est pas la déviation dite de Jargeau, mais bien celle de Mardié, village impacté au maximum ;
- 2- 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 sans bouleverser l'équilibre global du projet. Etude du BRGM que le Conseil départemental a tenté de cacher au contribuable ;
- 3- Les zones humides ont très largement été sous-estimées dans le projet. Leur destruction ne sera jamais compensée et des surfaces importantes seront définitivement perdues ;
- 4- Ni le département, ni les communes concernées n'ont réalisées et même pas envisagé des aménagements de sécurité en lien avec le projet. Par exemple une passerelle à vélos qui aurait pu résoudre depuis longtemps une partie des difficultés ;
- 5- Le coût de ce projet de Conseil départemental qui date de 24 ans !!! ne s'inscrit pas dans la lutte contre le réchauffement climatique, bien au contraire. C'est très choquant.

6- Que d'arbres abattus ! Aucune préservation de la biodiversité ou au stricte minimum. Compenser des arbres centenaires par des arbustes, c'est absolument ridicule.

7- Comment comprendre que les conclusions du rapport de l'Autorité environnementale ne soient pas prises en considérations ? ;

8- Ce projet ne fera qu'encourager l'usage des véhicules individuels motorisés et des poids lourds ;

C'est pourquoi je considère que ce projet est nuisible et obsolète, je demande l'annulation de l'arrêté daté du 5 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de région, Préfet du Loiret autorisant le Conseil départemental du Loiret à réaliser travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales liées à la déviation de la RD 921.

Marie-France Salomon
45430 Mardié

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Une politique prenant en compte l'urgence climatique viserait à limiter l'empreinte carbone individuelle qui est actuellement à 12 tonnes équivalent CO2 par habitant et par an à seulement 2 tonnes.

C'est à dire une division par six pour respecter l'accord de Paris et limiter le réchauffement à 2 degrés en 2050.

Le secteur des transports est le plus producteur de CO2 et c'est le transport automobile qui est le plus émetteur.

Limiter considérablement les déplacements automobiles ainsi que les transports superflus de marchandises est par conséquence logique considéré comme étant une priorité.

La construction du pont de Mardié avec tous ses corollaires regrettables : artificialisation des sols, déclassement d'espaces naturels protégés, prise en compte insuffisante des zones humides, mépris du vivant, est un projet à contre courant des réalités climatiques puisqu'il facilitera évidemment la circulation automobile.

La dépense publique considérable d'une année d'investissement du département dans ce projet sans compter tous les frais de communication destinés à maquiller la réalité du saccage environnemental, l'empressement à lancer ce projet avant la mise en œuvre de législations plus protectrices du climat et de la biodiversité sont totalement incompréhensibles au regard des enjeux climatiques...à moins de les ignorer ?

Je vous remercie, Monsieur le Président de bien vouloir prendre en compte mon avis.

Sylvie Nicolle (Saint-Jean-de-Braye)

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint notre contribution.

Cordialement.

A.Hergibo

D.Cnocquaert

Madame, Monsieur le président.e de l'enquête publique ,

Dans le contexte actuel de menace climatique avéré et d'effondrement de la biodiversité, nous ne comprenons pas ce projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel avec la construction d'un nouveau pont sur la Loire, dans un secteur riche en biodiversité. Ce sera un « aspirateur » à camions. Il nous semblait possible, pour un coût bien moindre, de fluidifier la circulation (aux heures de pointes) entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel par des aménagements appropriés.

Selon nous, l'argent public devrait plutôt être massivement investi dans des aménagements favorisant les déplacements à vélo (en toute sécurité) et les transports en commun... afin d'aller vers la transition écologique indispensable pour les décennies à venir.

En ce qui concerne la nature, toutes les destructions de zones humides et autres écosystèmes avec leurs cortèges d'espèces animales et végétales ne peuvent en aucun cas être compensées par d'éventuelles créations artificielles, des « déplacements », des opérations de renaturation... Tous ces aménagements sont coûteux, utilisent du plastique et d'autres matériaux artificiels, ne prennent pas suffisamment en compte les trames vertes, bleues et noires et ne peuvent pas re-créeer les complexes interrelations entre les espèces et leurs écosystèmes. Il n'est pas trop tard pour arrêter les travaux commencés. Il serait tout à l'honneur du Conseil départemental de revenir sur ce projet anachronique.

Mesdames, messieurs les commissaires enquêteurs,

Vous trouverez ci joint, notre contribution collective à l'enquête publique complémentaire au titre de la régulation de l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2016 autorisant le conseil départemental à réaliser des travaux et des ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales dans le cadre du projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et St Denis de l'Hôtel.

Nous tenons à préciser que nous sommes totalement opposés à ce projet destructeur et dépassé.

Notre argumentaire est développé dans le document ci joint .

Mille sources, un fleuve et tous ses affluents, nous sommes la Loire qui se défend.

Voir pièce 20-

Ce projet très ancien me paraît inapproprié pour les raisons suivantes
Aucune autre solution n'a été envisagée:
pont piéton ou vélo qui doublerait le pont actuel

Ligne SNCF Chateauneuf sur Loire/ Orléans toujours inactive

Quid des études de la circulation qui ont été menées par les opposants au pont et qui ne sont pas prises en compte?

Côté environnement, destruction de la forêt, des zones humides.

Les études du BRGM sont clairement alarmantes: c'est une zone karstique qui peut se révéler dangereuse pour la construction d'un pont, qui sera responsable en cas d'effondrement ?

Comment justifier du coût faramineux de ce pont en 2022 quand on sait que notre planète ne peut plus supporter de pollution, de bétonnisation?

En 2022, nous avons besoin de projets constructifs, protecteurs de notre planète, intelligents, bien pensés et réfléchis . C'est juste urgent

Cordialement.

Francoise Bordeaux Borel

Voici l'avis que je souhaite apporter à l'enquête publique sur ce projet :

ILLUSOIRE DEMOCRATIE

Lorsque je lis la pertinence et le courage des militants qui prennent le temps encore pacifiquement avec leurs camarades militants experts , scientifiques, géologues, podologues, spécialistes des mobilités etc d'écrire des arguments pour empêcher le massacre, **je me dis qu'ils espèrent encore que notre démocratie dans ces enquêtes publiques n'est pas qu'une vaste illusion :**

- dans ses processus de consultation, comme le sont les processus d'enquête publique : les commissaires enquêteurs donnent des avis favorables à 99 % quelque soit la pertinence des avis contraires (cf oubli de la rivière la Retrève et inondation de l'A10 pendant 10 jours malgré l'alerte donnée a cette époque par les militants)
- des résultats d'enquêtes publiques classées sans être lues et empilées car les décisions sont déjà arrêtées
- des conflits d'intérêt des agences naturalistes qui ne doivent pas être trop zélées car soumises à des subventions publiques ou aux lois des appels d'offre. Les contre-expertises (les contre- inventaires) des militants comme à Mardié ont révélé des études d'impact minorées en particulier dans le nombre d'espèces protégées sur le site massacré. ,
- des avis naturalistes et environnementalistes qui ne servent à rien car **uniquement consultatifs** et des strates toujours plus épaisses **et inutiles** , illusoires, d'agences, de comites, de mission de préservation, de protection du vivant
- des classements qui n'ont que le nom pour eux : natura 2000, znieff, Zico, unesco ,espèces protégées (balayées par un arrêté du préfet)

Le mépris de la nature, et de la protection du vivant , le total désintérêt du "long terme", cette gestion "à la petite semaine" qui échappe même aux politiques puisqu'ils s'en remettent soit aux avis lobbies soit aux cabinets privés de conseils et stratégie américains et selon leur modèle économique , va entraîner , une rupture définitive et déjà très tangible avec les citoyens et de plus en plus violente .

Les marches pour le climat comme celle en route en ce moment parce qu'on se s'occupe pas des jeunes dans cette élection présidentielle des "vieux" :

"le relais jeunes des 3000 kms depuis Paris et pour le climat, rencontrera demain, ou après demain, ou plus tard les autres mouvements de révolte comme les "bernés" de la "convention climat Macron", ou les "gilets jaunes" , ou les salariés pauvres ...les abstentionnistes, etc ..

Mais il sera trop tard !

Sylvie David-Rousseau de Sully sur Loire

Bonjour Mesdames et Messieurs les commissaires d'enquête.

Je vous écris afin de formuler ma démarche pour la réorientation de ce projet.

En effet, le rapport du BRGM met en avant le premier danger de karstification, je cite France Bleu 01/02/2019 :

*"Le phénomène est connu : dans le Val de Loire entre Châteauneuf-sur-Loire et Blois, le lit du fleuve royal s'est élargi sensiblement pour venir rogné sur les calcaires de Beauce. Sous la couche d'alluvions, au contact de l'acide carbonique présent dans l'eau, **le calcaire se dissout laissant apparaître des fissures plus ou moins longues et profondes, les karsts.** Premier risque pointé par le rapport des experts du BRGM : boucher ces fissures viendrait à réduire et polluer les écoulements d'eaux vers la nappe phréatique et les zones de captages d'eau potable en aval.*

Le deuxième danger : le risque de mouvement de terrain :

Poreux, le karst s'effondre, provoquant d'énormes cavités, qu'on appelle des "fontis"."

Dans le Parisien du 15/08/2020 on note qu'un projet très similaire a été arrêté par la justice sur la Dordogne :

"« Les visiteurs sont de plus en plus nombreux à être attirés par notre patrimoine préservé » assure Kléber Rossillon, son vice-président qui voyait dans la déviation « un massacre culturel autant qu'écologique : la rivière aurait été franchie par deux ponts routiers entre les cinq châteaux, alors qu'elle est classée par l'UNESCO comme le cœur d'une des 600 réserves de biosphère dans le monde » ajoute le militant, également propriétaire du Château de Castelnaud."

et il serait intéressant pour notre patrimoine mondial qu'est la Loire de permettre non pas l'arrêt complet d'un projet de déplacement mais la poursuite de la structuration et l'entretien de la Loire à vélo couplé avec la réouverture de la ligne de chemin de fer dans une perspective de rayonnement multiscalaire, c'est-à-dire à diverses échelles locale, régionale, ligérienne et européenne touristique et logistique.

Réorienter l'argent et le travail sur les infrastructures ne veut pas dire ne plus faire de projet. Ainsi, renoncer à ce projet qui était adapté à l'ère automobile permet d'ouvrir les réflexions sur un projet adapté à celle des modalités douces moins carbonées que sont le cycle et le train.

De plus les énergies fossiles deviennent extrêmement onéreuses et les transports par camions vont devoir se coupler à nouveau au transport ferroviaire pour diminuer les coûts. Cela serait donc bien utile d'utiliser l'argent des citoyens et citoyennes et cela n'aurait rien de honteux de présenter une réorientation d'un projet qui concerne les déplacements, au contraire.

Nous sommes dans une société où peut-être il y a une tendance à vouloir voir des "pour" et des "contre" cependant les êtres humains ont besoin de nuance et il est vrai qu'en politique

ce n'est pas aisé de se montrer mesuré et de se remettre en cause. Cependant, je pense que cela vaudrait la peine. Que cela serait une démarche enrichissante pour tous et toutes que de mesurer les gains mutuels d'une réorientation de ce projet sans pour autant pointer des "gagnants" et des "perdants".

Je vous remercie pour votre travail d'enquête et vous remercie de me confirmer la bonne réception de ce mail s'il vous plaît. Je vous souhaite une belle journée.
Cordialement.

Anna Reux

Doctorante en Géographie au Laboratoire Cedete à Orléans.

Membre du Programme EDIFICE (partenariat entre la recherche et les lycées) qui est un projet IDEFI (Initiatives d'Excellence en Formations Innovantes).

Membre du Programme de recherche GASPILAG (Partenariat entre les chercheurs et les partenaires non académiques de la Région Centre val de Loire) Gaspillage alimentaire, stratégies de prévention, initiatives locales et agricoles.

Sujet de ma thèse : Le rôle d'une association d'éducation populaire dans l'appropriation locale des questions environnementales par l'entrée alimentation.

20 février 2022

Avis sur l'enquête publique complémentaire du projet de déviation de Jargeau et St Denis de l'Hotel et du pont à Mardié, passant par Darvoy, Sandillon Marcilly en Villette et Donnery !

Habitant Jargeau, je suis opposée au projet porté par le conseil départemental de la Déviation de Jargeau et de la construction du Pont à Mardié.

Parce que ce projet n'a pas de sens réel au regard de son coût, au regard de son si peu d'adhésion loirétaine, bien que les riverains aient toute légitimité à manifester leur ras le bol face au flux incessant de véhicules sous leurs fenêtres...

Le conseil départemental préfère détruire une forêt, des zones humides, recouvrir de bitume et de béton, saccager la Loire et son sous sol, pour construire une déviation plutôt que de chercher à lutter contre le flux incessant de camions. Il préfère dévier plutôt que de régler... il préfère ne rien faire durant 25 ans, plutôt que d'améliorer le quotidien des riverains et des usagers... les solutions alternatives à la construction d'un pont et d'une déviation ont été niées tout simplement.... pourquoi ? au mieux, elles sont reportées après la réalisation des travaux, comme s'il s'agissait d'un échange de bons procédés...il n'y a pas d'alternatives possibles ! Alors dérogeons à la loi et faisons en sorte que ce projet soit d'utilité publique majeure !

Les habitants et les usagers semblent ainsi pris en otage : "vous ne voulez plus de camions, le pont et la déviation seront la seule et unique solution. S'y opposer, c'est s'opposer aux décideurs... c'est se retrouver sur le banc public des accusés. C'est faire durer le plaisir des embouteillages, du bruit, de la pollution..." Et ce jeu dure depuis 25 ans...

La traversée de Jargeau s'est pourtant améliorée depuis 2 ans... depuis que le boîtier de synchronisation des feux à St Denis de l'Hôtel a été changé par la nouvelle municipalité... et malgré une légère

augmentation du trafic (comptabilisé le 1er février 2022), les embouteillages ont disparu ! Il était donc possible de ne pas se servir de la colère des usagers nombreux qui constitue désormais une partie de l'opinion publique locale sur la question !

Si un simple boîtier permet une amélioration notable...c'est dommage d'en avoir été privés si longtemps ! Et c'est de la responsabilité des élus !

Et si une passerelle pour les piétons et les vélos avait pu être construite pour éviter aux parents de collégiens de SDH de prendre leur voiture (nombreuses) pour emmener les enfants au collège en toute sécurité, mieux, s'il y avait davantage de navettes...une partie du problème aurait pu être réglée...là aussi, le manque de volonté politique est claire... pourtant le CD45 a bien compris l'utilité d'une passerelle vélo piéton, mais ce seront les touristes de la Loire à vélo qui pourront en bénéficier... toujours pas les habitants de SDH ni Jargeau...

Permettre de réhabiliter la ferme de Ponvilliers pour en faire un point d'étape touristique de la Loire à vélo, accolée à la déviation, tout comme la construction des belvédères au milieu du pont sur la Loire, est un non-sens ... La Loire s'admire dans le calme, au milieu de la nature, et pas au milieu des voitures et des camions... faire une pose à Pontvilliers, pourquoi pas, mais Jargeau est dotée de commerces, de gîtes et d'accueils touristiques... la petite ville est accueillante et dynamique... pourquoi éloigner les touristes de la Loire à vélo en bordure d'une déviation remplie de camions et de voitures pressées ??? A moins de vouloir montrer une fausse bonne volonté à rendre ce projet si ce n'est utile, du moins attractif !

La ligne de chemin de fer fermée entre Orléans et Chateauneuf sur Loire n'est pas jugée d'utilité publique,alors qu'elle aurait pu l'être et permettre de faciliter les mobilités Est Ouest tout en luttant contre l'usage de la voiture individuelle qui sature les axes routiers. Décision très surprenante alors que le transport est polluant et que nos routes sont saturées !

Ne pas développer les transports en commun Nord Sud ne permet pas non plus de lutter contre l'usage de la voiture individuelle...

En réalité, rien n'a été mis en oeuvre pour régler le problème du flux routier sur ce territoire... ou plutôt, tout à été décidé pour tenter de faire croire qu'aucune solution alternative ne pouvait résoudre le problème de la traversée des deux communes... si ce n'est un pont et une déviation. Et le pont et la déviation ne permettront pas de lutter contre l'augmentation du flux routier et donc de la pollution...

Notre département possède 5 autoroutes... et il serait impossible d'interdire aux poids lourds en transit d'emprunter les départementales... ??? mais que font nos politiques ?

Pourtant, l'A71 et l'A10 s'élargissent parce que le flux de poids lourds en transit toujours plus nombreux en France ne peut pas être géré autrement que par les constructions des routes et des autoroutes (nous sommes en France, d'autres pays ont choisi de revenir au rail !!) Voilà 2 mesures qui semblent surprenantes... on agrandit les autoroutes et en même temps, on favorise la traversée Nord Sud du département par les routes départementales... qui auront comme intérêt notable, leur gratuité ! Et

pendant ce temps, on ne lutte toujours pas contre les flux routiers...l'argent public peut être utilisé... ici ou ailleurs ça ne semble pas être un sujet de discussion ni de débat !

Ce projet semble n'être localisé et est jugé pour le moment d'utilité publique uniquement pour désengorger les 2 communes de Jargeau et SDH. Toutefois, il est fait mention dans le projet d'un délestage du pont Thinat à Orléans. S'il semble surprenant d'imaginer qu'un tel argument puisse être réaliste, la métropole d'Orléans ne mentionne absolument pas un quelconque intérêt pour ce projet dans ses délibérations, et semble même l'ignorer .. Les élus de la Métropole sont parfaitement conscients que prétendre que le pont de Mardié pourrait être d'une quelconque utilité pour désengorger le pont Thinat est un mythe...

En revanche, Le conseil départemental dans la réponse qu'il apporte à la MRAE, fait état d'un axe structurant nord sud ... le projet n'a pas été jugé par le Préfet en 2016 sur cette base argumentaire ... Aurait il évolué au point qu'on puisse voir réapparaître le projet ancien et abandonné du contournement d'Orléans ? serait ce là le véritable objectif vieux de 25 ans ?

On sait qu'en ouvrant des routes, en facilitant le transport routier, on augmente le flux...tous les rapports d'études sur la mobilité l'ont démontré depuis de très nombreuses années ! Tanpis pour la pollution, tanpis pour les destructions en tout genre, pour les nuisances, l'avenir du territoire est décidé... priorité aux routes, et autoroutes, à la logistique, à l'artificialisation des sols... on construit un avenir dans le Loiret qui n'est autre que celui décidé il y a plus de 30 ans... comme si nous ne savions pas, comme si les accords de Paris n'existaient pas... comme si les rapports du GIEC n'avaient jamais donnés à réfléchir depuis 40 ans maintenant (le projet est dans les cartons depuis au moins 25 ans !), comme si la France n'avait pas été condamnée pour inaction climatique, comme si la Région Centre Val de Loire n'était pas déclarée en état d'urgence climatique ! !

Les observatoires des assurances ont prévu une augmentation des sinistres climatiques de l'ordre de 365% d'ici 50 ans...qui va payer l'inaction climatique d'aujourd'hui ?

Pas les logisticiens qui se seront installés de part et d'autres des axes créés... Pas les constructeurs de pavillons qui auront construit aux alentours des zones logistiques ou d'activité... pas les décideurs d'hier et d'aujourd'hui, ils prétendront alors avoir œuvré pour répondre à la croissance ou à l'emploi... à n'importe quel prix ???

Et pendant ce temps, les terres auront été source de spéculations financières, détruites et recouvertes de bétons et d'entrepôts logistiques, pendant ce temps, les forêts centenaires auront été détruites et toute la vie qu'elles portaient, pendant ce temps, les zones humides auront été invisibilisées et les dégâts irrémédiables, pendant ce temps, les sols seront morts sans qu'on en parle non plus, sans qu'ils ne soient mentionnés y compris dans le diagnostic biodiversité du projet !!!

Il faut refaire cette étude d'impact sur la biodiversité, au regard des enjeux climatiques annoncés et au regard des engagements à lutter contre le réchauffement climatique... 100 millions d'euros, c'est ce qui est annoncé pour la construction... il faut y inclure le coût de ce qui est détruit... et dire qui va prendre en charge ce coût global... et durant combien de générations !

Ce projet est destructeur et ne résoudra pas les problèmes de circulation et de pollution .. il n'a pas l'utilité que le conseil départemental lui prête !

La Loire est belle et source d'inspiration, ses rives à Latingy ou à Darvoy sont autant de ressources et de lieu de sérénité essentiels à beaucoup de ligériens... Allons nous être contraints à nous souvenir du paysage sauvage qui était celui de Latingy ou de Darvoy ? je suis ligérienne...et je veux la préserver et l'aimer, elle et ses ripisylves, son val, son bassin versant ! parce qu'au delà des contraintes matérielles de notre quotidien, elle fait partie intégrante de notre identité, de nos souvenirs, de notre histoire...et je veux transmettre à nos enfants et aux générations à venir, cet écrin de vie !

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Conçu à une époque où on ne se préoccupait pas de développement durable, ni de réchauffement climatique, ce projet paraît maintenant obsolète.

Aujourd'hui, il n'est plus à démontrer l'impact qu'aurait un tel projet sur la biodiversité : faune, flore, pollution ... On s'interroge sur la nécessité de cette déviation qui ne ferait qu'augmenter la circulation des poids lourds et ne résoudrait pas la circulation locale. Peut-être d'autres solutions plus pertinentes seraient davantage utiles aux riverains.

Cordialement,

Jean-Michel Gelly
45230 Châtillon-Coligny

Projet de Déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel :
enquête publique complémentaire.

Non au projet de déviation.

Oui à des aménagements à Jargeau et St-Denis-de-l'Hôtel pour limiter les pollutions sonores et atmosphériques sur les boulevards, améliorer la fluidité du trafic de véhicules, mieux sécuriser les piétons et les cyclistes sur le pont.

En préambule, faisons remarquer que les Conseils Départementaux ont à leur charge l'entretien des routes dites départementales. Est-ce une raison, dans le Loiret en particulier, pour multiplier les déviations et toujours donner la priorité au transport routier pour la mobilité des marchandises et des personnes, source de pollutions diverses qui engendrent une forte mortalité au sein de la population et premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, à une époque où on ne peut plus ignorer la relation entre combustion d'énergies fossiles et réchauffement climatique, ne serait-il pas temps de mettre en place une autre politique des transports favorisant les transports en commun et le rail, en relation et en cohérence avec la politique des transports des Conseils Régionaux?

De plus, la construction de nouvelles infrastructures de transport détruit des terres agricoles et des espaces naturels, les fragmente, rendant encore plus difficile le déplacement des animaux sauvages mettant en danger de disparition de nombreuses espèces et populations par manque de brassage génétique.

La France possède le réseau le plus dense de ce type de voies de communication par route en Europe, jusqu'où irons-nous ? Jusqu'à l'asphyxie totale ?

Le projet qui nous concerne ici (travaux de construction du pont et contournement - par tronçons- d'Orléans Est) et porté par le Conseil Départemental du Loiret est d'une ampleur et d'un coût extravagants qui ne prend pas en compte la lutte contre le réchauffement climatique, ni l'effondrement de la biodiversité.

Comment un département ne peut-il pas prendre en compte les engagements européens de la France dans ces domaines et ignorer les lois Climat et Biodiversité ?

Ce projet qui date de plus de 20 ans, s'appuyait sur la prévision d'un fort accroissement de la circulation, sur le pont actuel, de camions notamment, qui ne s'est pas confirmé. Par contre, **la déviation risque d'entraîner une augmentation globale de la circulation**, comme le prédisent d'ailleurs le Conseil Départemental du Loiret et l'Agglo en espérant décharger une partie de la circulation du pont Thinat à Orléans. **Le projet ne fera alors que déplacer, voire amplifier les nuisances qu'il se proposait de combattre et impacter de nouveaux espaces naturels et urbanisés, jusque là relativement préservés.**

L'étude du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) a mis en évidence **les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines**. On lui a opposé une « solution technique » mais celle-ci a-t-elle été réellement trouvée et à quel coût pour le département ?

L'avis indépendant de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a mis en évidence le **manque de considération des zones humides impactées par ce projet** (nombre, surfaces et fonctions). Leur préservation est indispensable pour préserver les ressources en eau, alimenter les

nappes phréatiques, réguler les rivières, limiter les effets du réchauffement climatique en période de sécheresse et bien sûr préserver les habitats naturels qu'ils constituent. Leur destruction ne pourra pas être compensée et ces surfaces, importantes, seront irrémédiablement perdues.

Quinze hectares environ de bois centenaires et classés (!) ont déjà été détruits et fragmentés. Or la « **compensation** » qui consiste en une vulgaire plantation de quelques espèces d'arbres alignés, soit un champ d'arbres, de surcroît en partie exogènes pour la région comme les pins, ne remplace absolument pas un écosystème forestier ancien. Ce n'est que de la poudre aux yeux ! Par ailleurs ces plantations ne sont pas prévues sur des sols artificialisés dont l'objet serait de les rendre à la nature mais sur des espaces naturels non forestiers ce qui est une aberration écologique!

Ce déboisement est par ailleurs en complète contradiction avec la volonté de maintenir une coupure verte autour de l'agglomération d'Orléans, décision arrêtée depuis longtemps par les pouvoirs locaux, bien avant la loi imposant la préservation des trames vertes et bleues.

Ce projet est d'autant plus navrant qu'il impacte des zones naturelles faisant l'objet de protections environnementales fortes en relation avec la Loire : NATURA 2000 (directives Oiseaux et Habitats), ZICO (Zone importante pour la conservation des oiseaux), ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique).

Il est aussi en contradiction avec le classement du Val de Loire en tant que Patrimoine Mondial de l'UNESCO au titre des paysages et avec l'activité touristique « la Loire à vélo ».

Tout nouveau projet routier implique **une artificialisation des sols**. Ici ce sont 70 ha de terres agricoles qu'il est question de détruire. En France métropolitaine, les sols agricoles recouvrent 52 % des surfaces, mais elles ont perdu 2,4 millions d'hectares depuis 1982, indique la dernière enquête Teruti publiée par le ministère de l'agriculture en avril 2021. En parallèle, les sols artificialisés progressent, passant de 2,9 millions d'hectares en 1982 à 5 millions en 2018.¹

Le Département du Loiret ne doit pas contribuer à accentuer ce processus lourd en conséquence au niveau des terres agricoles disponibles : les générations à venir en auront cruellement besoin pour se nourrir!

Enfin, l'avis de la MRAE pointe du doigt l'absence d'études de la part du C.D. 45 pour un projet alternatif reposant sur des aménagements simples pour limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique dans Jargeau et St-Denis-de-l'Hôtel sur les voies en connexion avec le pont actuel soit les D921, D951 et D 960, améliorer la fluidité du trafic des véhicules et sécuriser le déplacement des piétons et des cyclistes sur le pont lui-même. Le CD 45 justifie son projet auprès de la population locale en prétendant régler tous ces problèmes en créant une déviation de 15 km et un nouveau pont en pleine nature à 2 km en aval. Pourtant, depuis que ces problèmes sont ressentis et connus, **bien des aménagements à moindre coût auraient pu être mis en place pour améliorer la vie des Gergoliennes et Gergoliens ainsi que des divers usagers du pont** : pose d'un revêtement antibruit de la chaussée des boulevards pour absorber l'essentiel des émissions sonores des roulements, envisager des ronds points et des feux synchronisés en têtes de pont, créer une passerelle pour piétons et vélos comme à Châtillon/Loire, inciter localement au covoiturage, développer les transports en commun entre Jargeau – St-Denis et Orléans Sud et Nord mais aussi travailler avec le Conseil Régional pour favoriser la réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf- Gien.

Pour justifier ce projet, le CD 45 affirme par ailleurs qu'il est question de réaliser un aménagement routier et un pont pour développer un trafic Nord – Sud afin de faciliter les transports entre les nombreuses plates formes logistiques et les ZAC réparties en nombre sur l'itinéraire et d'en développer de nouvelles. Voilà en fait le vrai projet qui est bien loin des préoccupations quotidiennes de mobilité de la population locale.

Pour conclure, la raison impérative d'utilité publique majeure de ce projet n'est pas démontrée, en particulier au regard de son impact destructeur du patrimoine naturel, du caractère irréversible des artificialisations envisagées et des nuisances en termes d'émissions de gaz à effets de serre et de pollution sonore.

Bonjour

Mon courrier fait suite à une publication reçue dans ma boîte aux lettres de Mardiéval.

Je tenais à apporter mon soutien à la construction du pont.

Actuellement il nous faut une heure pour nous rendre au sud d'Orléans, ou sur les commune de St Cyr et St Denis. La charge de pollution induite par les temps de transport à rallonge n'est pas prise en compte dans leur compte rendu .La charge financière pour les particuliers non plus. A l'heure de l'explosion des coûts de transport, la question est pourtant cruciale.

Actuellement une partie du trafic est dévié sur St Jean de Braye et si il y aura forcément un déplacement partiel de ce trafic sur le nouveau pont. Réduire l'impact routier sur Jargeau et St Denis de l'hôtel n'est donc absolument pas le seul critère à considérer, même si il est essentiel pour les habitants de ces communes. La réduction du trafic sur St Jean de Braye aidera aussi à fluidifier le trafic dans cette commune et à réduire les trajets et donc la pollution induite par de trop nombreux usagers embouteillés toute la journée. Le nombre de véhicules circulant sur la tangentielle pour distribuer tout le sud de la Loire doit également être pris en compte.

Par ailleurs, mes filles étant bientôt en âge de fréquenter l'université, la facilitation des trajets, et pourquoi pas la mise en place de lignes de bus entre Checy, Mardié et la source pourraient être des modalités très intéressantes. L'accès au Lycées Voltaire également. (Il y a des options intéressantes) . Il y a aussi un bassin d'emplois important au sud de la Loire, l'accès à l'hôpital public....

Quand aux effets biologiques mis en avant, ne serait il pas judicieux de développer les compensations plutôt que d'utiliser le prétexte pour tout arrêter? Cela fait 20 ans que la zone entre Châteauneuf et Checy bataille pour trouver des consensus au transport idéal, 20 ans que rien ne bouge et que les populations subissent les aléas liés aux transports routiers et aux difficultés de déplacement. Il est temps de mettre en place des solutions concrètes au lieu de toujours être contre quelque chose. Je peux comprendre que les habitants privilégiés, résidant à proximité du pont, voient d'un mauvais oeil ce projet. Mais le confort de quelques uns ne doit pas occulter l'intérêt de la majorité.

Notre famille est tout à fait favorable à ce pont.

Voilà pour un avis contradictoire.

Bonjour,

Veillez trouver ci-dessous ma contribution à l'enquête publique sur le projet de déviation de la RD921.

Un nouveau pont serait un désastre pour l'environnement :

- Pour les zones humides, dont la surface a été sous-estimée dans le projet et dont la destruction ne pourra en aucun cas être compensée.
- Pour les bois, dont certains centenaires, qui ont été détruits et ne pourront jamais être remplacés par les plantations de mini arbustes.
- Pour la biodiversité : entre autres, le Conseil Départemental a totalement sous-estimé le nombre d'espèces animales qui vont être impactées et les soi-disant « compensations » ne seront jamais à la hauteur des dégâts qui vont être causés.
- Pour le réchauffement climatique, qui va impacter la génération de nos enfants et petits-enfants et devrait être la lutte prioritaire du Conseil Départemental.

Ce projet est tellement éloigné de la communication officielle du conseil general du Loiret qui s'engage pour la planète - voir <https://www.loiret.fr/planete-en-tete>

Au-delà des dégâts irréversibles sur l'environnement, Il y a un risque reconnu par l'étude du BRGM d'EFFONDREMENT du pont !!

De plus, l'architecture du pont est une honte à la vue de la beauté naturelle du site, classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Plutôt que de construire un nouveau pont, il faudrait plutôt réfléchir à des solutions alternatives, comme améliorer les aménagements dans les villages concernés, par exemple en diminuant les limites de vitesse pour améliorer la sécurité, en créant une passerelle à vélo sur le pont existant pour favoriser ce mode de transport, etc.

Arrêtons donc ce projet obsolète, contraire à la lutte contre le réchauffement climatique et destructeur d'un site naturel aussi magnifique et riche en biodiversité.

Merci de bien vouloir prendre en compte mes remarques.

Cordialement,

Sylvain Bouteloup

45430 - Mardié

Bonjour,

Propriétaire a Mardié, je souhaite contribuer à l'enquête publique sur le projet de déviation de la RD921 avec les observations suivantes :

Il est impossible de ne pas constater que ce projet de pont est un vrai désastre pour l'environnement :

- Zones humides, bois centenaires et terres agricoles complètement détruits pour faire place à toujours plus de béton. Les soi-disant mesures compensatoires comme la plantation de minuscules arbustes ne pourront en rien, quoi qu'en dise le Conseil Départemental, compenser leur disparition.
- La biodiversité extrêmement riche du lieu va elle aussi être fortement impactée, mettant en danger des espèces animales déjà menacées comme le Balbuzard Pêcheur.
- Qu'en est-il de la lutte contre le réchauffement climatique ? Ne doit-on pas à tout prix arrêter de bétonner, réduire le trafic routier et protéger nos forêts ? Ce projet, qui date d'il y a plus de 20 ans, est à l'inverse de toutes les politiques contre le réchauffement climatique que nos gouvernements s'efforcent de mettre en place. Ce projet de pont est devenu complètement obsolète et doit être reconsidéré aux vues des nouvelles politiques et menaces pour l'espèce humaine.

Au regard de ces menaces pour l'environnement, il devrait être prioritaire de considérer des solutions alternatives à ce projet coûteux et destructeur. Et pourtant, d'après 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 autre aberration de ce projet est que les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés. Ces risques ont pourtant été confirmés par l'étude du BRGM. Quelle est la réponse du Conseil Départemental sur ce point essentiel ? Quelle est la solution technique pour remédier à ce problème?

Le Val de Loire est classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO et devrait donc être particulièrement préservé. Il serait honteux de poursuivre la construction de ce pont dont l'architecture ne sera absolument pas intégrée à ce paysage naturel unique.

Quels arguments peuvent justifier le désastre écologique majeur, le risque d'effondrement et l'horreur architecturale que causeraient ce projet de pont. Il est temps d'arrêter ce projet et les dégâts déjà causés et de proposer enfin des solutions alternatives sérieuses qui se placent dans la lutte contre le changement climatique et pour la protection de l'environnement.

Merci de bien vouloir prendre en compte mes remarques.

Cordialement,

Aurélie Salomon

Projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel

Après avoir relu l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale Centre-Val de Loire sur le projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel, les mêmes interrogations subsistent quant à la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet.

- « *Le projet viserait à désencombrer les centre-villes, améliorer la sécurité routière et réduire les nuisances sonores et la pollution en centre-ville ainsi que favoriser les mobilités actives* » :

- Rien n'a été fait jusqu'à ce jour entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel alors que des associations locales ont fait depuis plus de 20 ans des propositions : ronds-points, passerelle accolée au pont pour piétons et vélos, modification du revêtement routier, développement des transports collectifs, ...
- L'analyse des origines et destinations ne permet pas d'apprécier la part de trafic qui est susceptible d'être captée effectivement par la déviation.

-« *l'origine ancienne du projet se reflète dans sa conception d'un développement inéluctable du transport routier sur le territoire* » :

- L'augmentation du prix de l'énergie, la prise de conscience par la population des enjeux environnementaux, l'évolution de la législation, peuvent laisser penser que nos modes de déplacement, de travail et de consommation vont être modifiés.
- Il est envisageable cependant que ce projet vienne à aspirer un nouveau trafic et à générer plus de pollution, de nuisances sonores (les vents d'ouest amenant ces pollutions atmosphériques et sonores sur la commune de Darvoy). En effet il pourrait devenir un moyen de contourner le circuit autoroutier en échappant aux péages...

-l'origine ancienne de ce projet est en contradiction avec la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et résilience » qui fixe comme objectif l'absence de toute artificialisation nette des sols, certes à l'objectif 2050 :

- Or, les surfaces directement consommées par le projet sont de 85,4 ha, dont 21,1 ha seulement seront restitués à l'agriculture après les travaux.
- Concernant l'agriculture locale, elle va forcément être impactée par cette infrastructure : la pollution de l'air et du sol nuisant à la qualité des cultures, l'accès aux terres agricoles situées de l'autre côté de l'axe routier étant rendu difficile...
- L'étude de la MRAe évoque « le risque de mitage du territoire, avec un développement de l'urbanisation le long ou à proximité des axes routiers créés dans le cadre du projet », donc une artificialisation supplémentaire et une diminution des surfaces agricoles dans l'avenir.

-l'impact sur l'eau, les risques naturels, la biodiversité :

- L'étude du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) a mis en évidence les risques karstiques et de pollution des eaux souterraines

- L'impact sur les zones humides semble mal pris en compte dans ce projet, sous-évaluation de ces zones, projet de reconstitution artificielle de nouvelles zones qui ne pourraient se substituer à des zones naturelles...

Depuis l'origine de ce projet, j'ai toujours considéré que le Conseil Départemental n'avait pas suffisamment pris en compte les enjeux environnementaux et sociétaux qui y étaient liés. En 1996, je faisais partie du conseil municipal de Darvoy et j'avais voté contre ce projet. Aujourd'hui la question du vote ne semble plus à l'ordre du jour mais je continue à considérer ce projet d'un autre temps n'anticipant pas les mutations de la société ni les enjeux environnementaux...

Catherine Dalaigre, adjointe à la mairie de Darvoy.

Bonjour,

Je suis un citoyen habitant Mardié depuis 1999, je passe régulièrement par le pont actuel de Saint-Denis – Jargeau.

Le projet de déviation de la RD921 et du pont de Mardié-Jargeau m'amène à vous livrer les réflexions suivantes :

1. Le pont et la déviation impactent de manière importante et 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), en particulier l'aire des balbuzards-pêcheurs
2. Le pont pour le franchissement de la Loire prendrait appui sur une zone « **karstique** » particulièrement fragile dans le lit de la Loire, dont les risques ont été mis en lumière par le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) : risques notables d'effondrement du pont ! et risque de pollution des écoulements d'eaux vers la nappe phréatique et les zones de captage aval.

Laurent Richard, spécialiste des sols affirme : « Des mouvements de terrain, des phénomènes d'effondrement liés au poids de l'ouvrage qui exerce une pression supplémentaire ; des mouvements inhabituels de la nappe qui peuvent entraîner des matériaux de comblement du karst et aussi provoquer des effondrements ; des inondations... On est donc dans un endroit à très haut risque ! Pour l'heure, le chiffrage des moyens à mettre en œuvre pour évaluer ces risques n'a pas été réalisé » ([Déviation de Jargeau : « Dans les études, à aucun moment, il n'a été fait référence aux sols ! » | Magcentre](#))

3. Le projet semble miser sur une vision des transports humains et matériels toujours **basée sur la voiture individuelle et le camion**. Or la pénurie de pétrole et le renchérissement (près de 2€ le litre de gazole à la pompe au 20 février 2022 par exemple) et le **réchauffement/désordre climatique** désormais avéré, devraient plutôt amener le Département à raisonner en termes de maîtrise et de réduction des transports (individuels ou poids lourds, gourmands en essence/gazole). Le transport en gros ne pourrait-il pas passer plutôt par le **fret ferroviaire** ?

Moins de camions sur les routes = moins de pollution, moins de bruit, moins de danger dans les villages !

De fait si le pont est construit, les camions l'emprunteront et les nuisances se déplaceront sur Marcilly-en-Villette, la Ferté-Saint-Aubin, Ménestreau-en-Villette, Sennely, Saint-Cyr-en-Val et même Sandillon...

4. De nombreuses personnes de ma connaissance habitant Mardié, Donnery, Vennechy, Fay aux Loges, empruntent le pont actuel en voiture le matin, pour se rendre au travail au sud de la Loire ou à l'université à La Source : pourquoi n'y a-t-il pas **plus de lignes de bus et plus de fréquence desservant la Source depuis Saint Denis de l'Hôtel** ?

Une simple recherche sur <https://www.remi-centrevaldeloire.fr/itineraire/> pour le trajet Saint Denis de l'Hôtel - la Source lundi matin 21 février à 8h15 donne des trajets de plus d'une heure, et avec au moins un changement ! Alors que le même trajet prendrait environ une demi-heure en voiture particulière !

The screenshot shows the 'ALERTES TRAFIC' section of the REMI website. The header includes the text '[Car Rémi 45] - lundi 21 février 2022 - Mouvement social [+d'info]'. Below the header, the word 'ITINERAIRE' is displayed. The main content area shows the route: 'Départ Saint-Denis-de-l'Hôtel, Saint-Denis-de-l'Hôtel' and 'Arrivée La Source Université, Orléans'. A navigation bar offers options: '1h07min' (bus), '1h04min' (bicycle), '13 trajets' (car), 'trajets' (car), and a pedestrian icon. Below this, five travel options are listed with their respective departure times, arrival times, and durations. Each option includes a 'Tarif parlit' button and a small icon representing the route.

Option	Départ	Arrivée	Durée	Différence
1	08:18	09:28	1 h 09 min	+ 5 min
2	08:18	09:28	1 h 09 min	+ 1 min
3	08:48	09:56	1 h 07 min	+ 12 min
4	08:57	10:15	1 h 17 min	+ 5 min
5	08:57	10:15	1 h 17 min	+ 1 min

- Concernant le croisement de la sortie nord du pont avec la RD 960 (croisement avenue des Fontaines – avenue d'Orléans), source de bouchons, pourquoi le fonctionnement des **feux tricolores n'est-il pas mieux optimisé le matin et le soir** en fonction des flux de véhicules ? Ne peut-on pas réfléchir à un rond-point pour améliorer la circulation ? Y a-t-il eu des études sur ce point, sont-elles disponibles ? De même pour la sortie sud, dans le bourg de Jargeau ?
- Plusieurs recours** semblent toujours en appel devant la justice et en attente de jugement :
 - non-démonstration d'une raison impérative d'intérêt public majeur pour ce projet ;
 - non-démonstration de la prise en considération d'alternatives et de solutions de moindre impact dans l'étude du projet ;
 - non-prise en considération de la totalité des espèces à protéger
 - minimisation de l'emprise réelle des zones humides impactées

Pour ces raisons, je suis opposé à ce projet.

Cordialement

Philippe TAFFUS

Enquête publique complémentaire « déviation de la RD 921- pont de Mardié »

Je suis habitant et ancien élu de Bou, commune proche du projet. Cette commune est fortement impactée. Les nuisances visuelles et sonores des travaux du pont sont déjà bien mesurables. Cela augure les nuisances sonores à venir, car la déviation pour sa partie sud/Loire, à Jargeau, Darvoy et Sandillon longe le méandre de Bou. Ce nouvel axe routier, en partie surélevé qui favorisera la vitesse et l'accroissement du trafic ne fera que déplacer et amplifier les nuisances auxquelles il est sensé remédier. Je déplore que la commune de Bou ne figure pas dans le périmètre de l'enquête publique.

Les partisans d'un nouveau pont sont principalement les riverains des routes aujourd'hui surchargées. Leur demande est légitime si on considère les problèmes de sécurité routière, de nuisances et de « bouchons » sur le pont et ses abords. Mais sous prétexte qu'un nouveau pont est en projet depuis 20 ans aucun aménagement de l'actuel pont n'a été réalisé ni même étudié. La configuration des carrefours des têtes du pont (stops, priorités à droite, tourne à gauche autorisés partout sans voie dédiée) est grandement responsable des ralentissements. Les deux extrémités du pont offrent suffisamment de place pour aménager des rond-points et des voies de tourne à gauche qui auraient pu améliorer la situation depuis longtemps.

En ce concerne la quantité de véhicules, le développement d'alternative à la voiture (transport collectifs, passerelle et pistes cyclables) pourrait également contribuer à diminuer le flux actuel et sécuriser les cyclistes. D'ailleurs, nouveau pont ou pas, une passerelle s'impose. En effet, aujourd'hui, du fait de la dangerosité de la voie sur le pont, ses trottoirs deviennent un espace lui-même très dangereux car partagé entre piétons, cyclistes, trottinettes, poussettes, fauteuils roulants. De plus ces trottoirs étroits sont en devers, inclinés vers la route...

La réouverture aux passagers de la ligne ferroviaire Orléans –Châteauneuf pourrait aussi contribuer à réduire le trafic au moins au nord du pont.

Pourquoi ne pas aussi diminuer le trafic poids lourd en interdisant la circulation de transit, obligeant les camions reliant l'A06 à l'A71 à prendre l'A19, autoroute sous utilisé et créé pour cela. A contrario la création d'un nouveau pont et d'un nouvel axe plus rapide va devenir une aubaine pour tous les transporteurs qui recherchent des itinéraires gratuits.

Ce projet de déviation est destructeur de sites naturels et agricoles. La consommation de terres agricoles est irréversible. Les zones humides détruites ne peuvent jamais être compensées. Les boisements anciens ne sont pas qualitativement compensés par des reboisements de type « champs d'arbres » en mono espèce.

Pour en avoir été souvent témoins (effondrements, bîmes aux abords ou dans le lit de la Loire), les habitants proches du site choisi pour le pont connaissent les phénomènes karstiques identifiés comme risques par le BRGM. Les réponses techniques à ces risques à grand renfort de béton, ne manqueront pas d'engendrer un surcout et une pollution des eaux souterraines.

Ce projet couteux se résume à l'entêtement du conseil départemental à faire ce qui a été prévu il y a 20 ans dans un contexte totalement différent. Les enjeux environnementaux et climatiques sont infiniment plus prégnants aujourd'hui. Une réflexion et des changements sont à l'œuvre sur la manière de se déplacer, de consommer, d'habiter, de travailler qui ne vont pas dans le sens d'une fuite en avant du « tout routier », « tout béton ».

La dépense d'argent public démesurée envisagée par le conseil départemental pour ce projet d'aménagement d'un autre âge, serait beaucoup plus judicieusement engagée sur une autre de ses compétences : les EHPAD publics. L'actualité nous montre combien laisser ce domaine au secteur marchand est une impasse scandaleuse et un drame humain pour nos aînés (cf. les affaires ORPEA et KORIAN).

Il est encore temps de renoncer à ce projet de déviation totalement anachronique, inutile et coûteux et d'étudier sérieusement des alternatives plus respectueuses de l'environnement et de l'intérêt général.

Gilbert MAROIS

Projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

A Darvovoy, aujourd'hui, sur la R.D. 951, circulent entre 6 et 7000 véhicules/jour dont 5 à 6% de poids lourds (comptages du Conseil Départemental de 2015). Les prévisions de trafic sur la déviation dite de Jargeau sont de l'ordre de 10000 véhicules/jour. On peut espérer une diminution du trafic sur la R.D. 951 estimée à 2000 véhicules/jour. Le trafic global dans la commune ou à proximité immédiate pourrait atteindre 14000 véhicules/jour, impactant lourdement le vieux bourg situé entre les 2 axes. Inquiétude toute particulière liée au fait que le porteur du projet indique qu'il veut faire de cette nouvelle infrastructure un axe structurant Nord-Sud dans le département.

Le projet vise à réduire considérablement les pollutions (atmosphériques, sonores, visuelles...), or nous savons tous que les émissions sont proportionnelles au nombre de véhicules et qu'elles n'ont pas de frontières. Là encore, je ne suis pas convaincu de l'amélioration...

Il semblerait qu'il s'agisse plutôt d'un transfert des nuisances dans un endroit qui jusqu'à maintenant était préservé à l'est de la métropole orléanaise dans une zone aux multiples protections environnementales. Ira-t-on jusqu'à détruire ces derniers havres de paix à proximité des agglomérations tentaculaires ?

Le projet vise à compenser les pertes forestières (forêts anciennes) par des plantations adaptées au réchauffement climatique. Dans le meilleur des cas la compensation effective produira ces effets, à l'équivalent, dans combien d'années ? Concernant les terres agricoles, la M.R.A.e. précise que seules des mesures de désartificialisation peuvent être compensatrices. La restructuration de l'espace agricole dans le Val Sud du projet n'aura-t-elle que des avantages ? L'agrandissement des parcelles peut paraître intéressant pour les agriculteurs mais le paysage et les circulations ne risquent-ils pas d'être trop largement modifiés ? Les sols limoneux du val sont-ils destinés à une agriculture intensive sur de grandes parcelles ou offrent-ils l'opportunité d'une agriculture de proximité aux portes de la Métropole ?

Tous les experts internationaux s'accordent à dire qu'il est grand temps de stopper la machine infernale qui nous conduit à une catastrophe irréversible. Ils nous disent aussi qu'il est peut-être encore temps de stopper l'hémorragie mais qu'il faut réagir vite. Un tel projet prend-il le chemin de cette réflexion novatrice ou ne répète-t-il pas les solutions adoptées depuis plusieurs décennies ?

Il n'est bien sûr pas satisfaisant de rester sur l'existant sans agir. Pourquoi y a-t-il toujours autant de voitures prévues pour 5 passagers qui transportent leur seul conducteur pour aller de A à B le matin et de B à A le soir, participant ainsi largement à générer la densité du trafic aux heures de pointe ? Dans les villes, on a mis en place des réseaux de transports collectifs. Est-ce imaginable dans les zones moins urbanisées ? Certainement ! Ne peut-on imaginer des entreprises qui organisent ces transports collectifs ? Je me souviens des cars « Tubauto » qui circulaient pour transporter les ouvriers de cette

usine basée à Nogent sur Vernisson. C'était peut-être une bonne idée. Quand verrons-nous des cars « L.S.D.H. », « Mars »... ou encore des cars « Z.A.C. des Loges », « Z.A.C. de l'Évangile », « Z.A.C. du Clos Renard »...traverser le pont de Jargeau ?

Un pont provoque toujours un rétrécissement pour franchir un fleuve donc une augmentation du trafic due à la convergence de plusieurs axes. Bien sûr, les riverains en subissent les nuisances. Pour ce qui est de l'actuel pont de Jargeau, inauguré en 1988, les élus s'inquiétaient dès 1994 de l'augmentation du trafic. Six ans après sa mise en service ! L'avait-on bien positionné avec une réflexion d'avenir ? La liaison historique entre les bourgs de Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel ne pouvait-elle pas être conservée sur le pont suspendu au moins pour les piétons, les cyclistes et peut-être pour les véhicules légers et un pont routier pour un trafic moins local (itinéraire bis Paris) n'aurait-il pas trouvé place plus éloigné de ces deux bourgs ?

Les usagers motorisés parlent de bouchons considérables aux heures de pointe... Restons raisonnables... Bien des urbains nous envieraient presque ! Qu'a-t-on réalisé ou mis en place depuis 1994 pour réduire les nuisances ? A-t-on seulement essayé des solutions pour fluidifier le trafic ? A-t-on envisagé de sécuriser piétons et cyclistes qui empruntent les mêmes trottoirs, non sans risque ?

Le projet fait une part belle à la circulation des vélos (pistes cyclables jouxtant le futur pont), tant mieux, mais pour quels utilisateurs ? La Loire à Vélo, très fréquentée, est au sud et il est prévu de la rétablir. Quels cyclistes pour aller vers le nord en suivant une voie dédiée aux poids lourds ?

Le vélo de tourisme, c'est très bien mais le vélo « de tous les jours », celui qui diminuera le nombre de voitures pour les trajets courts, où en est-il ? Des pays européens ont bien réussi à le développer, pourquoi pas la France ?

Alain Dalaigre, président de l'A.P.Si.D.E. (Association pour la Préservation du Site de Darvoy et de l'Environnement)

Monsieur

Je vous donne mon avis sur l'enquête publique sur le nouveau pont de la RD921, et j'espère que vous tiendrez compte de toutes les recommandations qui vont vous parvenir
Étant pêcheur proche de la nature, et faisant partie des instances de la pêche du Loiret, je suis surpris que les pouvoirs publics départementaux portent un tel projet qui, sous pseudo confort pour les usagers, vont saccager un fleuve et la forêt avoisinante, sans compter la destruction de la faune, la flore et le milieu halieutique.

Dans cette période électorale, il serait bon que ce projet vieux comme les chemins, soit arrêté et qu'une consultation démocratique réelle (référendum local) soit mise en place pour préserver notre territoire.

Je suis totalement opposé à ce projet extrêmement coûteux et inutile.

Jean Louis PICHONNET

Bonjour,

Habitante de Mardié depuis plus de 20 ans, je profite de l'opportunité de cette nouvelle enquête publique pour réagir par rapport au projet de construction du Pont de Mardié. Je crains en effet que seuls des intérêts politico/économiques amènent à poursuivre un projet contradictoire avec les priorités qui devraient être privilégiées aujourd'hui :

- sauvegarde de zones naturelles (Espace Natura 2000)
- non renonciation au principe de précaution (la prise d'appui sur des zones karstiques = jouer avec le feu)

Sachant surtout que depuis la pandémie nous sommes entrés dans un nouveau paradigme sociétal avec de plus en plus de télétravail (donc moins de déplacements individuels, nécessité accentuée par l'augmentation des prix du carburant) ce qui remet complètement en cause le principal argument en faveur de ce projet (fluidification du trafic).

C'est pour ces raisons que je pense que son utilité devrait pouvoir être remise en cause.

Cordialement

Mme Motti

Ce projet est capital pour l'environnement du secteur. Les différentes recommandations étant prises en compte, une paisibilité relative sera assurée dans les centres bourg.

Bonjour,

Habitant Mardié depuis mon enfance, je me dois de prendre part à la contestation contre le pont liant Mardié à Jargeau.

En effet, ma génération plus que toute autre est touchée par les modifications environnementales causées par les actions des générations précédentes. Si nous n'agissons pas maintenant pour lutter notamment contre le réchauffement climatique et la pollution, nous n'agirons jamais.

La construction de ce pont va détruire l'habitat des balbuzards-pêcheurs, mettant leur survie en danger. Cette zone est par ailleurs protégée par de nombreuses directives : par exemple Natura 2000 ou encore la ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et ZICO (Zone importante pour la conservation des oiseaux). La zone et les bois centenaires à proximité seront alors irrémédiablement perdus. De plus, le Bureau de Recherches Géologiques et Minières a mis en lumière l'énorme risque d'effondrement du pont qui s'appuierait sur une zone fragile de la Loire.

La construction du pont met en danger le milieu naturel et, si construit, il ne sera pas sécuritaire.

Dans la même visée de protection de la nature, pourquoi ne pas privilégier l'utilisation des transports en commun ou utiliser le budget prévu pour le pont dans un but de préservation de l'environnement ?

Cette construction qui se justifiait alors par un supposé accroissement de la circulation n'est plus valable aujourd'hui. Bien que, effectivement, les camions ne rouleront plus dans les rues de Jargeau, ils se déplaceront

dans les rues de Marcilly-en-Villette ou la Ferté-Saint-Aubin parmi de nombreuses autres villes. Ce pont ne fait que déplacer le problème au lieu de le régler.

Pour finir, des solutions moins chères, moins controversées, et surtout plus efficaces existent. Pourquoi ne pas modifier les feux de manière à ce qu'ils fonctionnent selon l'influence de leurs voies ? Ou les remplacer par des ronds-points ?

C'est donc pour ces raisons que je m'oppose à ce projet.

Cordialement,
Manon Taffus

Messieurs les Commissaires Enquêteurs

Dans son avis sur la "déviation de Jargeau" la MARE invitait le Conseil départemental à "justifier ses choix stratégiques(...) en recherchant des solutions adaptées aux crises climatiques anticipées."

Il faut espérer que cette réflexion sur l'utilité publique des réalisations (pont, déviations etc) en cours sera menée en tenant compte des décisions récentes de la plus haute juridiction administrative et du tribunal Administratif de Paris qui donnent une portée effective aux engagements pris en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la mauvaise qualité de l'air. Plus de camions , plus d'artificialisation des sols à partir d'un projet du passé, autant de de choix qui contreviennent au sens de ces décisions et engage la responsabilité de ceux qui en décident : Conseil d'Etat 1 juillet 2021, CE 21 octobre 2021 , CE 10 juillet 2020, Tribunal Administratif de Paris 14 octobre 2021.

Respectueusement

Bertrand Lacoste

Comme citoyen orléanais et comme pédologue je me dois de réagir dans le cadre de l'enquête publique.

Que de lacunes sur le plan environnemental et méthodologique et que d'empressement à vouloir faire aboutir l'objet économique,

"quoiqu'il en coûte", le pont .

Simplement et en termes clairs :

- Le mot "pédologie" est absent de l'ensemble des études : manquement condamnable et problème méthodologique majeur. La zone humide de Latingy est identifiable par la nature et les caractéristiques des sols. Elle ne figure pas dans l'inventaire des ZH décrites dans les études préalables (voire étude jointe) . Le val dans sa partie Sud est traversé par l'échappatoire du pont : cette voie de circulation va faire obstacle à tous les écoulements de sub surface qui sont à l'origine de l'hydromorphie des sols, drainés mais cependant continuant à classer ce territoire en zone humide (voire les études réalisées par les pédologues émérites de l'INRA d'Orléans, département SESCOF- service d'études des sols et de la carte pédologique de France- mentionnées dans le document joint) .Les ruissellements cheminants entre les "montilles" donnent toute la spécificité à cette partie du val et ont justifié des aménagements particuliers historiques tels que les "fossés jurés". Ce point est totalement ignoré de l'ensemble des études et

bien évidemment les conséquences des ouvrages sur l'ensemble des ces anciens aménagements ignorés. **Encore une fois qu'importe les conséquences sur la sécurisation de la population et l'agriculture, pourvu que le pont se fasse !**

- Il existe 2 études importantes réalisées par le BRGM dont la dernière qui insiste très lourdement sur la présence de karsts à l'aplomb des piles . J'aurais aimé voir le maître d'ouvrage affiché les surcoûts liés à ces informations . Serions nous face à une nouvelle volonté de dépassement budgétaire du type EPR de Flamanville?

Ce dossier affiche 2 volets :

* les études préliminaires baclées

* "jusqu'au boutisme" forcené dans la volonté de réaliser un projet dépassé et d'un autre temps.

(voir pièce 21-)

Bonjour,

Veillez trouver ci-dessous les raisons pour lesquelles je pense que ce projet est une vraie catastrophe :

Pour commencer, toute la biodiversité environnante est complètement mise à risque. Des espèces protégées sont menacées par les nuisances de toutes sortes que la circulation engendrera, n'oublions pas que cet endroit est un lieu de vie et de reproduction, que l'humain va encore déranger. Cela est le cas pour le balbuzard pêcheur, menacé d'extinction pendant des dizaines d'années mais qui vient pourtant se reproduire tous les printemps dans cet endroit de paix... Cela impactera aussi de nombreuses autres espèces d'oiseaux, insectes, animaux. C'est un désastre sur la nature environnante de la Loire.

Il faut prendre en compte les risques de montées des eaux de notre cher fleuve, et le fait que des zones humides soient présentes aux alentours du projet. Cela a été confirmé par l'étude du BRGM et veut donc dire risques futurs inutiles sur une zone qui n'a déjà nullement besoin d'exister. Plus de pollution dans nos rivières lorsque le pont s'effondrera, et des dépenses énormes perdues. Connaissant la situation économique de la Région, cela fait pourtant bien peur. N'y a-t-il pas de vrais projets utiles à privilégier ? Qui ne risquent pas de tomber à l'eau ?

De plus, cette déviation, pensée depuis 20 ans, est absolument immonde. Son architecture n'a jamais été repensée, elle brise un paysage pourtant classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco. La Loire, si belle et sauvage... va recevoir un nouveau bloc de béton en son milieu. Quelle tristesse que de la voir détruite à cause d'une incapacité à repenser les centres/bourgs des villages environnants. Des solutions autres ont été proposées, mais rien n'a été pris en compte.

N'oublions pas d'ailleurs l'impact sur le réchauffement climatique que cette future circulation engendrera. Quelle honte. Nous savons depuis des années que ce type de projet est à arrêter, à repenser, pour justement privilégier l'aménagement d'espaces boisés à celui de plus de trafic. Les projets obsolètes comme celui-ci devraient être remis en question et annulés. C'est un encouragement pour les usagers à utiliser plus de véhicules motorisés à des solutions écologiques, et cela ne résoudra en rien les problèmes déjà rencontrés dans les centres de villages.

Encourager les émissions de gaz à effet de serre n'est vraiment pas d'actualité, et pourtant, ce projet nous prouve bien le contraire...

Il faudrait de toute manière se poser une seule question : pourquoi ce projet a-t-il tant été freiné, tant compliqué à accepter et à mettre en place ? Peut-être parce qu'il y a TELLEMENT de raisons valides qui pourraient empêcher son aboutissement... Quelles mains ont été serrées pour ne pas les prendre en compte ? J'espère que vous recevrez ces arguments, qui viennent d'une personne jeune, concernée par l'avenir de sa planète qui est en train de se faire complètement détruire. Quelle tristesse que de devoir argumenter, implorer pour des raisons pourtant si évidentes. Mais je m'engage malgré tout à le faire, et j'espère que vous **annulerez l'arrêté en date du 5 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de région, Préfet du Loiret**, autorisant le Conseil Départemental à réaliser travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales liées à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Bardon Océane
34000 Montpellier

Merci de bien vouloir prendre en compte mes observations à verser à l'enquête publique :

- L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre des mesures de désartificialisation en compensation des surfaces artificialisées dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Recommandation non prise en compte.
- Nous avons prouvé dans une de nos actions en référé que de nombreuses "Zones humides" existant sur le tracé à Latingy, avaient été ignorées dans l'inventaire de l'Arrêté préfectoral en question. C'est vraiment très grave.
- Les "compensations", malgré les proclamations du Conseil départemental, sont toutes illusoires. Remplacer des arbres

centenaires, par de minuscules arbustes, quel sens cela a-t-il ? J'ai 25 ans, quelle planète allez-vous nous laisser ??? Le "tout voiture" n'est plus d'actualité.

- Ce projet date de 24 ans, on dirait qu'il n'y a pas eu de prise de conscience sur l'état de la planète depuis cette époque ????

- Le dossier soumis au CNPN par le conseil départemental ne comprenait qu'une faible partie des espèces citées dans le dossier de l'Enquête Publique comme devant faire l'objet de dérogations, ce qui se traduit par une grave incomplétude des espèces figurant dans l'Arrêté préfectoral concerné, avec notamment un seul oiseau pour plus de 170 espèces contactées.

- Ce projet est désastreux pour les agriculteurs et est très choquant au regard de la crise climatique, quand on s'autorise à détruire une soixantaine d'hectares, dont 15 ha d'Espaces Boisés Classés au profit d'une infrastructure favorisant inutilement le trafic routier, et donc nuisible au climat. Et destructrice des reliefs souterrains karstiques de la Loire.

- Il est indispensable de prendre en considération les conclusions du rapport de l'Autorité environnementale, autorité qui est bafouée. Ce projet ne fera qu'encourager l'usage des véhicules individuels motorisés et la surtout la circulation des poids lourds. C'est pourquoi nous demandons que soit annulé l'arrêté en date du 5 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de région, Préfet du Loiret, autorisant le Conseil Départemental à réaliser travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales liées à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Titouan Bardon - 25 ans
34090 Montpellier

Bonjour,

En tant que citoyenne du Val de Loire, soucieuse de l'avenir de notre territoire, je tiens à apporter ma contribution à l'enquête publique complémentaire, à la lumière des nouveaux éléments apportés par l'avis de l'Autorité Environnementale de décembre 2021 et les réponses apportées par le Conseil Départemental.

Aucune des informations portées à la connaissance du public justifie l'utilité publique d'un projet dont l'investissement est d'au moins 100 millions d'euros pour un ouvrage de franchissement de la Loire et ses accès. **Rien ne le justifie au regard de l'urgence climatique.** Il va à l'encontre des ambitions affichées par l'Etat, par le biais de deux COP, en réponse à la prise de conscience sociétale, visant à réduire l'émission des gaz à effet de serre et le zéro artificialisation nette des sols.

Le projet soutenu par le Conseil Départemental vise apparemment à diminuer le trafic routier qui affecte le centre-ville de Jargeau et masque le véritable objectif qui est de créer un réseau routier reliant les plateformes logistiques existantes et futures de la région, sans passer par les autoroutes dont la région est largement dotée. La MRAE a souligné l'insuffisance des moyens affichés pour la sécurisation du trafic à Jargeau qui n'est pas intégrée dans le projet. Développer un réseau routier et des plateformes logistiques liées au transport de marchandises par la route va à l'encontre de la diminution de l'impact de la circulation routière sur l'émission des gaz à effet de serre. Ajouter des voies de circulation augmentera le nombre de véhicules sur les routes, et ce au détriment du transport par voie ferrée. Ne faut-il pas décourager également le e-commerce et le transport des marchandises sur de longues distances ?

Augmenter les infrastructures routières pour permettre l'accroissement du trafic des poids lourds est un projet qui ne répond pas à l'urgence actuelle. Cela profite seulement à une minorité de financiers, soutenus par des fonds publics, en outre, pour accroître leurs profits, au détriment de la satisfaction des besoins fondamentaux de la population.

Par ailleurs, le Conseil Départemental persiste dans un projet, qui va impacter **de manière irréversible** des terres agricoles, des zones humides, un **patrimoine naturel classé au patrimoine mondial de l'Unesco, des zones naturelles d'intérêt environnemental faisant l'objet de protections environnementales inscrites dans l'inventaire NATURA 2000 ou ZNIEFF. Ce projet est un véritable écocide.**

Ce projet est également une **aberration économique** qui risque de dépasser largement les 100 millions d'euros d'investissement prévus si on tient compte du rapport d'étude commis par le BRGM sur les risques karstiques de la zone prévue à l'emplacement du pont. Le **risque humain** lié à des effondrements n'est pas à négliger non plus.

Là encore un risque supplémentaire d'ordre environnemental a été relevé avec un risque de pollution des écoulements d'eaux vers la nappe phréatique et les zones de captage aval lors de la réalisation des travaux. Le véritable coût environnemental de ce projet est donc largement sous-estimé.

C'est un véritable gaspillage de l'argent public, au détriment du plus grand nombre, de la santé et de l'éducation ou de la protection de l'environnement ou encore des enjeux climatiques qui sera fait, si ce projet est adopté. **Ce projet est un contretemps écologique, il est contre la préservation du bien commun, une réponse inadaptée à l'urgence écologique.**

Line Boulonne
Agronome Pédologue
Orléans

Madame, monsieur

Les enjeux

L'humanité est à un tournant de son existence. D'un côté elle a profondément changé la mécanique du *climat* provoquant un changement qui va toucher l'ensemble de la planète et de l'humanité. De l'autre elle a puisé sans vergogne dans les *ressources finies* de cette planète finie et arrive actuellement à la fin de ces ressources, énergétiques mais aussi de certains métaux, de phosphate, etc. La transition imposée par le climat et la fin de certaines énergies fossiles comme le pétrole oriente la production et l'utilisation d'énergie vers l'électrique. Celle-ci reporte l'avidité minière vers une foule d'autres métaux et terres rares dont les réserves sont plus réduites et dispersées ; ce sont des **ressources déjà en tension**.

L'enjeu est donc **dès maintenant**, puisqu'il est presque trop tard, de changer l'ensemble de nos modèles de consommation, de transport et de déplacement pour pouvoir atténuer le coup de ces crises qui ont déjà commencé depuis un moment. Cela passe évidemment par une relocalisation de la production et la distribution, donc une réduction des flux et de la sobriété dans toutes les actions, consommation et déplacements en particulier.

En cela le projet de pont de Jargeau s'inscrit dans une logique passéiste caduque est déconnecté des réalités **physiques** et doit être abandonné.

Par ailleurs, comme cela a été constaté pour chaque transition, une fois économie et sobriété énergétiques apportées, cela n'a pas réduit la consommation puisque l'économie a créé un *appel d'air vers une multiplication des consommations*. L'exemple de l'éclairage est emblématique puisqu'on a multiplié les luminaires, réduisant à néant le gain obtenu. Par ailleurs cette nouvelle technique est certainement globalement plus néfaste et non soutenable puisqu'elle dépend de ces métaux et terres rares en nombre si dommageables à obtenir et compliqués à recycler, quand il ne sont tout simplement pas dangereux pour notre santé. Voici encore une illustration des mauvaises bonnes idées issues de la **fuite en avant** économique-technocratique dans laquelle le pont de Jargeau s'inscrit.

Car la construction de ce pont sera un appel d'air pour **plus de déplacements des riverains et de camions**. Il s'inscrit dans la logique de la délocalisation des productions, de l'achat à distance et du transport massif de bien. Et ce ne sont pas les camions électrifiés qui amélioreront le problème. Le *soutien au ferroutage* aurait déjà été plus appréciable.

De plus, nous venons de passer deux ans de **pandémie** qui ont eu un effet sur l'économie, la consommation et les rejets de GES. L'effet a justement été une **réduction de 3 %** correspondant aux **obligations de la France par... an**. Il convient donc de savoir quel a été cet *effet sur la circulation à Jargeau*, donc de ce que les nécessaires transitions vont avoir dans la décennie à venir.

Rappel: les accords de Paris demandent un effort correspondant à une **pandémie supplémentaire chaque année** (cumul de 3 % de baisse d'émission supplémentaires chaque année). Comment ce projet favorisant le transport et la circulation peut-il s'inscrire la-dedans ?

Ce projet en fait tient plus des grands travaux pour nourrir l'industrie du BTP.

Il participe aussi à la destruction de zones humides et de bois. Les premières sont protégées au niveau européen, les seconds sont de bien meilleurs capteurs naturels et non consommateurs d'énergie de carbone que les solutions techniques magiques Connappât©®™. Et l'estimation faite des zones humides dans le projet est manifestement largement sous-estimé. Rappelons que ces zones sont essentielles pour la gestion de l'eau, éviter son écoulement brutal en cas de fort apport, permettre sa pénétration dans les nappes souterraines, les dépolluer.

Une « compensation » de ces espaces naturels ne compense jamais un écosystème détruit, un bois par exemple est formé d'arbres en plein croissance, d'autres matures, d'autres morts qui servent d'abris et nourriture, ce qu'une plantation d'arbres d'un an ne compensera pas avant des décennies. Et cela sans parler de la plantation ordonnée en rang d'oignons et des essences en nombre restreint. Mentionnons aussi l'humus qui demande des siècles pour être construit et qui stocke à lui seul une énorme quantité de carbone, par les déchets et la vie présente. Ceci ne peut strictement pas être compensé, ou très partiellement !

On lit que les hectares utilisées – et détruits – par la construction seront rendus. On va donc construire une route et un pont pour les détruire immédiatement et replanter des arbres et plantes !? Certainement pas. Ah ! On est sauvé, on va désartificialiser ailleurs. Autrement dit, on va enlever l'asphalte et le béton sur la roche – parce qu'on ne construit pas sur la terre meuble... – pour la mettre à nue, sans avoir de sol, d'humus. Et tout cela – pont et renaturalisation – va consommer force énergie... Surtout si on doit rapporter un sol pour reconstruire un milieu artificiel.

L'enquête oublie le mitage et l'objectif caché de ce projet : l'implantation de plus de sites logistiques pour jeter sur ce tronçon neuf plus de camions énergivores afin de déplacer des colis autant commandés que rejetés par les clients, qui seront détruits et jetés au retour à l'expéditeur. Précision sur ce dernier point : parce qu'utilisés, ou par ouverture agressive et destructrice du paquet, ou par vision libérale du temps gagné égal à de l'argent gagné en jetant par exemple des disques durs neufs utilisés alors qu'un formatage – long – règle la question de « données confidentielles » (données déposées en l'espace d'un ou deux usages avant refus du produit...): précisions issues d'une expérience personnelle comme récepteur des retours chez amazon...

L'enquête indique que ce projet monstrueux ne réduirait que d'un tiers le trafic ; comment alors permettre des aménagements à Jargeau avec cette baisse du trafic relativement faible ? Prendre sur l'aménagement actuel va confectionner le trafic d'un facteur plus important que cette réduction. Et on peut s'attendre rapidement à une compensation par l'effet de vide expliqué plus haut avec une hausse du trafic des riverains qui prendront leur voiture en voyant un trafic plus fluide, mais toujours aussi dangereux.

L'enquête écrit :

« Ce secteur [e-commerce et logistique] n'est pas à l'abri de bouleversements profonds au cours des prochaines décennies, notamment du fait du réchauffement climatique et des mesures qui devront nécessairement être prises pour le ralentir. »

Enfin une analyse pertinente mais inexacte : si vous aviez fait attention aux informations du Shift Project et son Plan de Transformation de l'Économie Française, vous sauriez que ce ne sont **pas des** décennies mais **moins d'une** décennie avant que ces mesures ne soient obligatoires, autrement dire il faut agir **maintenant**. En soit cela invalide l'ensemble de ce projet **grand émetteur de CO2** puisqu'il sera pratiquement mort-né !

L'enquête poursuit et conclue avec une analyse plus correct avec le sens de l'histoire qu'il convient de suivre :

« il n'en demeure pas moins que la réalisation de ce projet relève 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. En outre ce projet d'une grande infrastructure routière se déploie alors que le projet de ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf est ajourné, qui aurait pu contribuer à réduire le trafic sur l'axe est-ouest (en complément du projet de déviation focalisé sur les flux nord-sud). Au vu de l'envergure du projet et de son coût pour les générations futures, l'autorité environnementale recommande au conseil départemental, en lien avec l'autorité organisatrice des mobilités, de justifier ses choix stratégiques en termes de mobilité, à travers une analyse d'ensemble de la situation et des priorités à l'échelle du département et à un horizon 2050, voire au-delà, en recherchant des solutions adaptées aux crises climatiques anticipées. »

analyse avec laquelle je suis d'accord et qui doit être prépondérante dans la décision d'arrêt de ce projet inutile.

Solutions

Sur Jargeau une large passerelle pour piétons et cyclistes parallèle au pont permettrait de régler la sécurité des riverains, de réduire le trafic et la pollution en évitant aux riverains, en particulier aux enfants, de devoir prendre la voiture juste pour traverser ce pont, ce qui aurait aussi un effet sur leur santé par l'exercice fait.

Par ailleurs comme indiqué, le sens de l'histoire et des réalités physiques est à la sobriété et la baisse de consommation. Ceci mènera naturellement à la baisse du trafic. Pour cela il faut promouvoir la relocalisation des activités de production et distribution dans le Loiret et ailleurs dans le pays pour éviter l'implantation d'un centre logistique grignotant des terres agricoles et naturelles et les artificialisant. Cela va de pair avec le soutien aux commerces de proximité.

La remise en route de la ligne ferroviaire et des offres de transports publiques réduiront aussi le besoin à un véhicule personnel rempli à 25 % en moyenne.

Il convient aussi en parallèle à inciter les Loiretains à consommer mieux, donc moins, local, durable, réparable, et à mettre en place les offres et circuits pour fournir cette offre.

Tout cela créera des emplois bien plus durables sur des années, voire décennies que ceux d'une la construction, et certainement locaux, les personnels du BTP partant sur un autre chantier à la fin de celui-ci.

Voilà de l'argent public bien plus intelligemment utilisé pour la collectivité.

Écologiquement et durablement vôtre.

F. Arnould

Laurent Penfrat
34200 Sète

Merci de prendre en compte ma demande qui est de que soit annulé l'arrêté en date du 5 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de région, Préfet du Loiret, autorisant le Conseil Départemental à réaliser travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales liées à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Les raisons en sont les suivantes :

- 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. Après une telle étude, émanant d'un service dont les compétences ne sont plus à démontrer, devraient obligatoirement être prises en compte.

- 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 dramatiquement 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. Quelle planète laisserons-nous à nos enfants ???

Laurent Penfrat

Bonjour,

En tant qu'habitante de Donnery et surtout en tant que contribuable , je m'interroge sur ce projet de pont .

Son utilité à cet endroit est-elle vraiment fondée ?

Qui va vraiment l'utiliser , les usagers qui utilisent les ponts déjà existants ? Il suffirait , pour ceux qui critiquent les embouteillages aux heures de pointe de mettre des ronds points , des régulations de feux , des passerelles pour les piétons et vélos , etc

Des poids lourds sûrement , qui , eux , seront de plus en plus nombreux alors qu'il existe déjà un réseau autoroutier très dense et quid de l'empreinte carbone ?

Qu'en est il de l'étude menée par le BRGM , il y a quelque temps concernant la faisabilité de ce pont sur la Loire à cet endroit, qui émettait de grosses réserves sur la solidité des travaux et leur durée dans le temps ?

Je ne parlerai pas de l'écologie et des dégâts occasionnés par cette déviation et de tout ce que cela va détruire dans notre "belle" région.

Bien cordialement.
Nathalie Cotteray
45450 Donnery

Madame, Monsieur,

Ce projet de franchissement de la Loire à Mardié est en complète contradiction avec les objectifs environnementaux actuels.

A l'heure où il serait impératif de réduire les flux routiers (le télétravail allant dans ce sens), de sauvegarder les écosystèmes, de réduire l'artificialisation des sols, ce projet va continuer à encourager l'usage des véhicules motorisés, et la circulation des poids lourds pour relier les zones logistiques entre elles (au lieu d'organiser et privilégier le transport ferroviaire).

Ce projet n'est pas un projet pour l'avenir, il démontre l'envie que perdure une société basée sur les profits financiers, la société de consommation, la destruction des écosystèmes...etc

C'est un projet à court terme, dépassé, destructeur, qui ne prend pas en compte ni notre qualité de vie ni l'avenir de nos enfants, petits enfants...

Plusieurs recours sont encore en attente de jugement, pourquoi ne pas avoir attendu ces résultats ?

"Un paysage culturel exceptionnel le long de la Loire", voilà les termes employés par l'Unesco pour classer le Val de Loire au patrimoine mondial il y a tout juste 20 ans.

De Sully dans le Loiret, à Chalonnes-sur-Loire, dans le Maine-et-Loire, ce site classé s'étend sur 280 kilomètres de longueur. (Radio-France)

Ce classement, dont nous sommes si fiers et qui sert d'argument dans certains discours, serait-il toujours justifié si ce projet démesuré et obsolète devait être réalisé ?

Suzanne et Claude Tawani – Mardié

Madame, Monsieur,

Je viens apporter ma contribution à l'enquête publique ouverte, suite au recours en justice porté par l'Association Mardiéval contre l'autorisation "Loi sur l'Eau", délivrée au Conseil Départemental du Loiret, par arrêté préfectoral.

J'ai pu prendre connaissance de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).

Cet avis confirme que ce projet de déviation de la RD 921, vieux de plus de vingt ans, qui induit la construction d'un pont sur la Commune de Mardié, est devenu totalement en décalage avec l'évolution des prévisions de mobilité, et le changement des comportements de vie de nos concitoyens, à la suite notamment de la crise sanitaire que nous vivons depuis deux ans.

En effet, comme le souligne le rapport, "ce projet relève d'un choix qui s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent"...voire même sur le passé. Nous ne pouvons donc qu'approuver le constat des rapporteurs de la MRAE, quand ils soulignent: "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".

Ces mutations de la Société déjà à l'oeuvre, viennent aujourd'hui supprimer toutes les raisons qui ont pu être avancées par le passé pour justifier un tel équipement totalement démesuré. Le monde a changé: les raisons et les justifications d'hier de ce projet sur-dimensionné sont aujourd'hui radicalement en décalage avec les comportements de nos concitoyens et les modes de vie adoptés par les jeunes générations.

Il est donc urgent de mettre fin à ce projet devenu inutile, au regard des nombreux enjeux devenus prioritaires pour notre avenir:

- Lutte contre le changement climatique par des mesures concrètes pour le diminuer (nécessité d'une diminution drastique des circulations).
- Maîtrise des déplacements (la prévision de fort accroissement de la circulation qui justifiait le projet n'a pas été réalisée).
- Exigence du maintien des zones humides indispensables au respect de la biodiversité, alors que déjà des bois plus que centenaires ont été irrémédiablement détruits.
- Préservation d'un site remarquable, inscrit au Patrimoine Mondial de l'Unesco, et qui risque d'en être déclassé par les dommages irréparables causés sur l'environnement et la beauté des paysages.
- Risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines (risques confirmés par le BRGM)

Pour toutes ces raisons, nous demandons instamment l'arrêt immédiat de tous les travaux de construction, liés à la déviation de la RD 921, l'arrêt des travaux du pont de Mardié sur la Loire, en attente d'un projet alternatif radicalement opposé à celui poursuivi par le Conseil Départemental du Loiret.

Ce nouveau projet devra permettre, comme le souligne le rapport de la MRAE, une réelle prise en compte des mutations des comportements de nos concitoyens sur le plan de leurs déplacements, de leurs souhaits de préservation de leur environnement, du maintien de l'intégrité de leur territoire, du maintien de la qualité du fleuve Loire, héritage à transmettre aux générations qui nous succéderont.

Il résulte enfin des documents transmis pour la présente enquête publique que les orientations de la directive 2011/92/UE du parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 2011, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement n'auraient été que très partiellement appliquées.

Les conditions des précédentes enquêtes publiques ont en effet été entachées par le fait que contrairement à la directive ci-dessus, l'avis de l'autorité environnementale du 6 février 2015 sur l'étude d'impact a été élaboré par la DREAL, qui relève de l'autorité du préfet de région Centre Val de Loire, préfet du département du Loiret, auteur de l'autorisation en litige. Or la DREAL n'a pas bénéficié de l'autonomie qui lui était nécessaire pour rendre son avis sur l'étude d'impact dans des conditions répondant aux exigences de la directive sus-nommée. L'autorité

environnementale était en défaut d'autonomie réelle pour rendre une décision recevable: l'avis de la DREAL doit donc être annulé pour vice de forme et atteinte à l'objectivité d'une enquête publique.

Je souhaite que la présente enquête publique puisse rétablir les principes fondamentaux de consultation de la population, dans un cadre démocratique rétabli, et hors de soupçon.

Xavier de Lannoy

Orléanais

Cette déviation est une fois de plus une destruction de terre arable au profit du lobbie du tout camion, dans un monde qui devra nourrir de plus en plus de personnes à l'avenir. Les populations ne se nourriront pas avec des camions !

On est loin une fois de plus de l'objectif zéro artificialisation et zéro émission carbone, objectifs indispensables dans notre combat contre le réchauffement climatique qui augmente au rythme des camions qui crachent le CO2 en circulant sur des terres toujours plus artificialisées. Or si les émissions carbonées et autres gaz à effet de serre sont la 1ère cause de ce réchauffement, on sait que l'artificialisation des terres en est la deuxième.

Il est donc fou de constater que les autorités locales ne se résolvent toujours pas à réfléchir sur le long terme et refusent de s'engager dans la lutte contre le réchauffement climatique en continuant de prioriser le développement économique alors que la priorité absolue de l'humanité s'est d'empêcher que ce réchauffement soit supérieur à 1,5° par rapport à l'ère pré-industrielle.

Dans le cas contraire nous condamnons les générations futures et nos enfants à connaître des transformations si rapide qu'il semble quasiment impossible d'y faire face tant l'effondrement du vivant nous privera de nourriture à court terme.

Le collectif À bas le béton se prononce contre ce projet.

Petit léo

Collectif à bas le Béton.

Cette déviation est une fois de plus une destruction de terre arable au profit du lobbie du tout camion, dans un monde qui devra nourrir de plus en plus de personnes à l'avenir. Les populations ne se nourriront pas avec des camions !

On est loin une fois de plus de l'objectif zéro artificialisation et zéro émission carbone, objectifs indispensables dans notre combat contre le réchauffement climatique qui augmente au rythme des camions qui crachent le CO2 en circulant sur des terres toujours plus artificialisées. Or si les émissions carbonées et autres gaz à effet de serre sont la 1ère cause de ce réchauffement, on sait que l'artificialisation des terres en est la deuxième.

Il est donc fou de constater que les autorités locales ne se résolvent toujours pas à réfléchir sur le long terme et refusent de s'engager dans la lutte contre le réchauffement climatique en continuant de prioriser le développement économique alors que la priorité absolue de l'humanité s'est d'empêcher que ce réchauffement soit supérieur à 1,5° par rapport à l'ère pré-industrielle.

Dans le cas contraire nous condamnons les générations futures et nos enfants à connaître des transformations si rapide qu'il semble quasiment impossible d'y faire face tant l'effondrement du vivant nous privera de nourriture à court terme.

Petit Léopold

Le 20/02/2022, à 20:32, Leopold PETIT a écrit :

Cette déviation est une fois de plus une destruction de terre arable au profit du lobbie du tout camion, dans un monde qui devra nourrir de plus en plus de personnes à l'avenir. Les populations ne se nourriront pas avec des camions !

On est loin une fois de plus de l'objectif zéro artificialisation et zéro émission carbone, objectifs indispensables dans notre combat contre le réchauffement climatique qui augmente au rythme des camions qui crachent le CO2 en circulant sur des terres toujours plus artificialisées. Or si les émissions carbonées et autres gaz à effet de serre sont la 1ere cause de ce réchauffement, on sait que l'artificialisation des terres en est la deuxième.

Il est donc fou de constater que les autorités locales ne se résolvent toujours pas à réfléchir sur le long terme et refusent de s'engager dans la lutte contre le réchauffement climatique en continuant de prioriser le développement économique alors que la priorité absolue de l'humanité s'est d'empêcher que ce réchauffement soit supérieur à 1,5° par rapport à l'ère pre-industrielle.

Dans le cas contraire nous condamnons les générations futures et nos enfants à connaître des transformations si rapide qu'il semble quasiment impossible d'y faire face tant l'effondrement du vivant nous privera de nourriture à court terme.

Je suis donc opposé à ce projet anti écologiste et dramatique pour l'avenir à court et long terme.

Petit Léopold

Bonjour Madame, Monsieur,

Après consultation du dossier et discussion avec l'association qui travaille sur le sujet depuis fort longtemps, **je suis contre ce projet de déviation**

Il n'est besoin de reprendre ici les arguments, résumés par FR3

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/centre-val-de-loire/loiret/compensation-ecologique-16-hectares-de-foret-plantées-pour-compenser-le-defrichage-du-projet-de-deviation-de-jargeau-1940521.html>

Vous les connaissez aussi.

Le sujet de l'artificialisation des sols n'est pas un concept théorique. Il est éminemment concret et vous avez un rôle essentiel à jouer au nom de la nation.

Nous comptons sur vous.

Merci d'avance,

Cordialement,

Luc Favia

Madame, Monsieur,

Je viens apporter ma contribution à l'enquête publique ouverte, suite au recours en justice porté par l'Association Mardiéval contre l'autorisation "Loi sur l'Eau", délivrée au Conseil Départemental du Loiret, par arrêté préfectoral.

J'ai pu prendre connaissance de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).

Cet avis confirme que ce projet de déviation de la RD 921, vieux de plus de vingt ans, qui induit la construction d'un pont sur la Commune de Mardié, est devenu totalement en décalage avec l'évolution des prévisions de mobilité, et le changement des comportements de vie de nos concitoyens, à la suite notamment de la crise sanitaire que nous vivons depuis deux ans.

En effet, comme le souligne le rapport, "ce projet relève d'un choix qui s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent"...voire même sur le passé. Nous ne pouvons donc qu'approuver le constat des rapporteurs de la MRAE, quand ils soulignent: "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".

Ces mutations de la Société déjà à l'oeuvre, viennent aujourd'hui supprimer toutes les raisons qui ont pu être avancées par le passé pour justifier un tel équipement totalement démesuré. Le monde a changé: les raisons et les justifications d'hier de ce projet sur-dimensionné sont aujourd'hui radicalement en décalage avec les comportements de nos concitoyens et les modes de vie adoptés par les jeunes générations.

Il est donc urgent de mettre fin à ce projet devenu inutile, au regard des nombreux enjeux devenus prioritaires pour notre avenir:

- Lutte contre le changement climatique par des mesures concrètes pour le diminuer (nécessité d'une diminution drastique des circulations).
- Maîtrise des déplacements (la prévision de fort accroissement de la circulation qui justifiait le projet n'a pas été réalisée).
- Exigence du maintien des zones humides indispensables au respect de la biodiversité, alors que déjà des bois plus que centenaires ont été irrémédiablement détruits.
- Préservation d'un site remarquable, inscrit au Patrimoine Mondial de l'Unesco, et qui risque d'en être déclassé par les dommages irréparables causés sur l'environnement et la beauté des paysages.
- Risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines (risques confirmés par le BRGM)

Pour toutes ces raisons, nous demandons instamment l'arrêt immédiat de tous les travaux de construction, liés à la déviation de la RD 921, l'arrêt des travaux du pont de Mardié sur la Loire, en attente d'un projet alternatif radicalement opposé à celui poursuivi par le Conseil Départemental du Loiret.

Ce nouveau projet devra permettre, comme le souligne le rapport de la MRAE, une réelle prise en compte des mutations des comportements de nos concitoyens sur le plan de leurs déplacements, de leurs souhaits de préservation de leur environnement, du maintien de l'intégrité de leur territoire, du maintien de la qualité du fleuve Loire, héritage à transmettre aux générations qui nous succéderont.

Il résulte enfin des documents transmis pour la présente enquête publique que les orientations de la directive 2011/92/UE du parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 2011, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement n'auraient été que très partiellement appliquées.

Les conditions des précédentes enquêtes publiques ont en effet été entachées par le fait que contrairement à la directive ci-dessus, l'avis de l'autorité environnementale du 6 février 2015 sur l'étude d'impact a été élaboré par la DREAL, qui relève de l'autorité du préfet de région Centre Val de Loire, préfet du département du Loiret, auteur de l'autorisation en litige. Or la DREAL n'a pas bénéficié de l'autonomie qui lui était nécessaire pour rendre son avis sur l'étude d'impact dans des conditions répondant aux exigences de la directive sus-nommée. L'autorité environnementale était en défaut d'autonomie réelle pour rendre une décision recevable: l'avis de la DREAL doit donc être annulé pour vice de forme et atteinte à l'objectivité d'une enquête publique.

Je souhaite que la présente enquête publique puisse rétablir les principes fondamentaux de consultation de la population, dans un cadre démocratique rétabli, et hors de soupçon.

Sophie de Lannoy

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Le présent complément d'enquête publique vise à étudier les ouvrages hydrauliques et les rejets d'eaux pluviales dans le cadre de la construction d'une déviation et d'un pont par le Conseil Départemental. Curieusement, ces aspects techniques se posent alors que la légitimité morale d'un tel projet n'est toujours pas acquise. Pour preuve, la réponse du Conseil Départemental au nouvel avis de l'AE n'apporte pas d'élément concret pour justifier son projet, mais cumule les arguments sans valeur, par exemple :

- "L'objectif principal de ce projet est d'améliorer la qualité de vie des centres urbains traversés (Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Darvoy) par une réduction des nuisances subies (sonores, vibrations), une réduction de la pollution liés aux déplacements routiers" : en réalité, le projet ne réduit pas ces nuisances, mais les déplace en périphérie des communes, impliquant de facto une dégradation de la qualité de vie dans ces zones périphériques.
- "19 hectares sont déjà reboisés" : en réalité, il ne s'agit pas d'une compensation, car des arbres centenaires, qui constituaient des "Espaces Boisés Classés" ont été remplacés par de jeunes plants qui n'atteindront leur taille adulte que dans trente ans.
- "une réserve foncière de 83 ha apportée par le Département pour éviter des prélèvements complémentaires" : en réalité, il n'y a pas de compensation, puisque la réserve foncière a été prélevée sur une autre commune qui se trouve à son tour en défaut. L'impact à grande échelle de ce système de "compensation" est bien connu et se traduit par une déforestation massive dans les pays en voie de développement.

Ainsi, tout l'argumentaire développé dans la réponse à la MRAE biaise la réalité pour présenter le projet sous un angle exagérément vertueux. Finalement, à en croire le maître d'ouvrage, la construction d'un pont dans une zone naturelle protégée et d'une route sur 85 hectares de terres agricoles et boisées semble être la meilleure façon de favoriser la biodiversité, d'améliorer la qualité de l'eau, et de limiter les effets du transport routier sur le changement climatique !

Concrètement, ce projet de déviation n'est pourtant pas en phase avec de nombreux enjeux décrits dans le rapport du SRADDET :

- Pour "Affirmer la qualité de vie de la région Centre-Val de Loire", il est confié au SRADDET "le soin d'apporter un cadre régional à la limitation de la consommation d'espace"
- Dans ses "Objectifs n°5 et n°14", le SRADDET prévoit de "diviser par deux la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers d'ici 2025", et de "réduire l'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers"
- Dans son "Objectif n°13", le SRADDET prévoit de "réduire de 5 points la part modale du transport routier de marchandises dès 2030, et de 15 points à l'horizon 2050", et de "tendre vers une réduction de 50 % des émissions globales de gaz à effet de serre d'ici 2030, de 65 % d'ici 2040, de 85 % d'ici 2050 conformément à la loi énergie-climat."
- Le SRADDET préconise également "d'intégrer l'urgence climatique et environnementale", en en faisant "un préalable à toutes stratégies et actions territoriales"
- Dans son "Objectif n°16", le SRADDET cherche à réduire la consommation énergétique du transport de 60% d'ici 2050, en déclinant les orientations suivantes : " Promouvoir un aménagement du territoire concourant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre" ; "Faire évoluer les comportements"

Pour résoudre les problèmes de trafic et de nuisances diverses, le Conseil Départemental n'a pas envisagé d'autres solutions, moins coûteuses et moins nuisibles à l'environnement. Pis, il a engagé des travaux conséquents dans une zone classée "Patrimoine mondial de l'Unesco", "Natura 2000", "Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique", et "Zone importante pour la conservation des oiseaux", allant ainsi à l'encontre des intérêts environnementaux qu'il prétend défendre dans son rapport, et sabordant les piliers de l'activité touristique qu'il souhaite dynamiser.

Quoi qu'il en soit, son projet ne réduit pas les nuisances : au mieux, il ne fait que les déplacer, et au pire, il prend le risque de les aggraver en favorisant un développement du trafic. De plus, il est annoncé que "le franchissement projeté de la Loire réduit de 35 % le trafic sur le pont existant", ce qui signifie que malgré le budget pharaonique de ce projet et son impact considérable sur l'environnement, ses effets positifs sur la qualité de vie des centre-bourg sera très modéré. Pour atteindre le même résultat, des solutions plus simples et moins coûteuses, basées notamment sur un aménagement des plans de circulation dans les bourgs concernés et une refonte des transports en commun, pouvaient être mises en œuvre.

De plus, il est avéré que la nature karstique du sous-sol expose le pont à un risque probable d'effondrement, et les eaux souterraines à des phénomènes de pollution. Sans compter que les travaux entrepris pourraient avoir une forte incidence sur les cours d'eau environnants. Ces points pourtant alarmants ne sont étonnement pas abordés par le maître d'ouvrage dans sa réponse.

Enfin, le coût annoncé du projet représente un budget démesuré. Et le coût final sera sans doute encore bien plus élevé. En tant que contribuable, il me semble que le denier public devrait être dépensé plus efficacement pour apporter plus de services. Ainsi, en plus des aménagements qui pourraient améliorer la situation (construction d'une passerelle cyclable entre Jargeau et St Denis, amélioration de l'offre de transports en commun, ...), des investissements importants pourraient être réalisés dans de nombreux domaines critiques : éducation, troisième âge, logements sociaux, santé, etc.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, Monsieur le Président, de bien vouloir reconsidérer à sa juste mesure l'argumentaire du Conseil Départemental, et de le mettre en face de la réalité. Les enjeux collectifs d'aujourd'hui et de demain sont la lutte contre le réchauffement climatique et une production agricole à la hauteur des besoins, pas la construction de nouvelles routes pour favoriser le transport routier. Il est encore temps de se poser la question du bien-fondé de ce projet.

Avec toute ma considération,

C. Poutissou

Madame, Monsieur le commissaire enquêteur,

Ce projet relève du non-sens. En effet, il va à l'encontre des préconisations environnementales et sociétales actuelles.

. Il impacte une zone naturelle classée, que nous devons protéger et non détruire.

. Nous savons qu'il faut aujourd'hui transformer façons de nous déplacer et arrêter le tout voiture, pour privilégier d'autres modes de déplacement. Or, ce projet s'inscrit dans une démarche inverse et conforte les habitudes de vie que nous savons nocives pour le climat.

Il faut penser autrement, et autre chose que ce projet inutile et nocif.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Martine Winckel

Madame, Monsieur le commissaire enquêteur,

Ce projet est en totale contradiction avec les orientations environnementales affichées par l'Etat:

. Il a un fort impact environnemental car il se fait sur une zone naturelle classée,

. Il capture des terres agricoles pour sa construction, alors que nous savons que nous en manquerons bientôt et que l'artificialisation des terres est une aberration

. Il favorise le maintien d'une forme de transport qui doit peu à peu disparaître.

Pour toutes ces raisons, il serait important de réfléchir à une autre solution que ce projet inutile et nocif.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Martine Winckel

Monsieur le Président, Commission d'enquête publique

Un projet ancien ... La première question à se poser est celle de l'utilité de persister à maintenir un projet qui date. Ce projet n'est plus en accord avec les aspirations d'une partie de la population qui a pris conscience de la nécessité d'un mode de vie durable économisant les ressources, les espaces naturels, agricoles et forestiers et respectant la biodiversité. Un tel projet n'est plus en phase avec les réflexions des Plans Climat Air Energie (PCAET) qui existent ou sont en cours d'élaboration sur les territoires d'Orléans Métropole ou du PETR Forêt d'Orléans. Nous adhérons à la remarque de la MRAE qui, dans son avis du 10 décembre 2021, souligne : « il n'en demeure pas moins que la réalisation de ce projet relève 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 » Modération dans la consommation, économies d'énergie, changement de pratiques dans les déplacements, prise de conscience de la perte de biodiversité et nécessité de protéger les espaces naturels résiduels sont autant d'éléments à ajouter à la réflexion ; le tout à l'aulne des problèmes soulevés par les dérèglements climatiques désormais irréfutables et avérés. A l'heure où des habitudes nouvelles commencent à se créer, nous exhortons à une certaine prudence. Quelques exemples doivent nous interpeller comme le recours au covoiturage ou au télétravail mais aussi aux nouveaux modes de e-commerce qui ne sont pas

conjuncturels mais bien en passe de perdurer. Si l'on ajoute à cela la nécessaire sobriété énergétique dans un contexte de raréfaction des ressources fossiles entraînant une inévitable flambée des prix des carburants, notre appel à la prudence semble justifié. Les différentes réponses apportées par les porteurs de ce projet tout au long de ce « marathon » ne nous rassurent pas. En son temps - dès la première enquête publique - nous avons énoncé des remarques et inquiétudes que nous réitérons et maintenons : 1 La contradiction avec le classement UNESCO, le classement en zone Natura 2000, les ZNIEFF, ainsi que les différentes trames écologiques. 2 La spécificité du système karstique présent dans la zone toujours pas suffisamment prise en compte. 3 Le risque de créer des perturbations dans l'écoulement des eaux souterraines alors que plusieurs cours d'eau de surface dont la rivière Loiret en dépendent. 4 La menace sur la qualité des eaux souterraines et de surface : risques de pollution en période de crue de la Loire ou non. 5 Le danger de disparition des zones humides quand bien même seraient créées des mares de bord de route qui seront difficiles à protéger des pollutions par les hydrocarbures. 6 La dégradation des richesses faunistiques et floristiques des zones préemptées et des zones annexes. 7 La perturbation de la circulation des espèces par l'interruption et l'abandon des trames vertes et bleues et noires. 8 Les inévitables gênes imposées aux habitants des zones traversées : pollutions, bruits, mitages des parcelles. 9 La consommation d'espaces agricoles qui manqueront dans l'avenir à l'alimentation en circuits courts de la métropole orléanaise qui ne fait que gagner des habitants. 10 Le coût déjà exorbitant des travaux. 11 La concurrence faussée entre les modes de déplacement. Nous maintenons donc les propositions de solutions et des pistes de réflexion envisagées dès la première enquête publique : Un regard nouveau sur les flots de circulation devrait permettre des aménagements à moindre coût et apporter une certaine amélioration du transit : aménagements de ronds-points en têtes de pont, renforcement du covoiturage, encouragement à l'utilisation des transports en commun, révision des plans de circulation dans les communes englobant tous les modes de déplacement y compris les déplacements « doux ». A l'heure où les instances gouvernementales annoncent le retour des « petites lignes ferroviaires », nous exprimons l'espoir de voir revenir dans l'actualité le projet de ligne Orléans/ Châteauneuf sur Loire/ Gien qui apporterait une réponse utile, durable et cohérente et qui s'inscrit parfaitement dans nos propositions.

Monique et Bruno BORIES - le 20/02/2022 – 22h27

Bonjour,

Merci de prendre en compte mon avis sur la déviation de Jargeau et le pont de Mardié : avis défavorable à ce projet contraire à la sauvegarde de l'environnement naturel . Il s'appuie sur des conceptions des transports et de la logistique d'un autre temps, rendues obsolètes par l'urgence de limiter le changement climatique .

Marie-Claire Cazeneuve
45000 Orléans

Bonjour ,

Voici ma contribution à l'enquête publique sur le projet de pont de Mardié:

J'habite à Orléans, mais partage mon temps entre Orléans et Ouvrouer-les-champs près de Jargeau où habite mon compagnon. J'ai en conséquence l'habitude de passer sur le pont régulièrement. Par ailleurs, j'apprécie particulièrement les bords de Loire de la zone impactée par le projet, qui est un

espace d'une richesse (en biodiversité pour sa faune et sa flore) et d'une beauté que je regrette grandement voir mis à mal par le projet de ce pont et les différentes routes et déviations qui lui sont attachées. Et je ne suis pas la seule à y voir un espace à protéger plutôt qu'à saccager, il a bien été classé patrimoine de l'unesco. Nous sommes nombreux à le chérir.

J'ai vu la forêt de Latingy disparaître quand de nombreux arbres abattus ont mis cent à deux ans à grandir lentement luttant contre les aléas. Tout s'est passé en à peine deux jours, à la va vite pour imposer ce projet de manière autoritaire et sans prendre en compte les critiques et recours juridiques en cours. Sans qu'un réel débat public ne soit organisé sur la véritable utilité ou non de ce projet. Je ne comprends toujours pas pourquoi et comment ce type de pratique est possible dans notre pays qui se veut une démocratie.

Lors de mes trajets, j'ai observé quelques ralentissements mais jamais de telle sorte qu'il me gêne beaucoup. Je comprends pourtant que les riverains qui souffrent du nombre de camions qui passent aux heures de pointe au centre de Jargeau et Saint Denis de l'hotel, demandent de prendre en compte les problèmes de circulation et de pollution qu'ils provoquent. Cependant, je ne pense pas que le choix du projet de créer un pont et des routes supplémentaires ne soit une solution.

Comme le disent beaucoup d'associations en lutte contre le pont, les différentes solutions telles que

- la création d'une piste cyclable et piétonne autonome à proximité du pont actuel,
- l'installation de rond point aux abords du pont de Jargeau pour fluidifier la circulation plutôt que des stops et céder le passage,
- le développement de service de transports en commun (train, bus, covoiturage) Chateaufort-sur-Loire/Orléans et chateaufort-sur Loire/Orléans-la source,
- Le développement du transport de marchandise (fret) ferroviaire. (qui devrait d'ailleurs être un choix nationale pour faire face au changement climatique et aux pollutions de l'anthropocène)

-...

me semble beaucoup plus approprié.

Ce d'autant que les risques d'augmentation des flux de circulation (effet rebond souvent observé) sont à prévoir dans ce genre de projet et ne sont pas pris en compte par le département. Il semble que le développement d'une vaste aire de logistique soit plus importante pour le département que les choix de devoir répondre aux enjeux pourtant évident du réchauffement climatique.

Ce qui me peine le plus, c'est le choix de poursuivre des pratiques d'artificialisation des sols qui me semble en contraction complète avec les problématiques de la destruction des habitats de la faune et la flore sauvage et agricole, du dérèglement des écosystèmes et de la perte de la biodiversité qui en découle. Ce d'autant qu'elles vont à l'encontre de la loi zéro artificialisation des sols qui prenait enfin en compte le problème.

Et c'est sans compter sur les risques de pollution des eaux car comme l'a révélé le BRGM dans son étude, les fonds Karstiques de la Loire sont un proliférant réseau de cavités fragiles et communicantes les unes aux autres, en bouchant ces cavités avec du béton sur de grandes profondeurs pour implanter les piles du pont cela risque d'avoir un impact dangereux sur l'alimentation de la source du Loiret (la rivière). Le Loiret est déjà fortement touché par le réchauffement climatique en période estivale par une baisse drastique du niveau des eaux (et toutes les conséquences sur la biodiversité), lui adjoindre un nouveau problème d'alimentation et de risque de pollution me paraît d'une grande inconséquence. Et les travaux risquent aussi du fait de cette fragilité, d'être renforcés en profondeur pour éviter un effondrement ce qui occasionnera certainement une augmentation du coût du projet déjà fort élevé. Il devrait encore être plus élevé quand il faudra y ajouter les coûts des routes, ronds-points et autres raccordements et infrastructures qui ne sont pas encore pris en compte dans la facture.

À ce propos, la somme des dépenses pour la construction de ce pont est fort coûteux, et pose le problème de l'usage des fonds publics pour un projet qui va à l'encontre des enjeux de notre temps. Quand il pourrait être utilisé à la formation des agriculteurs pour faire face aux enjeux climatiques pour une alimentation saine et une préservation de nos écosystèmes et leur biodiversité, au développement des transports en communs gratuits, aux questions des énergies renouvelables et aux développement d'une justice sociale face aux inégalités sociales, énergétiques et climatiques pour le bien commun... Les chantiers ne manquent pas.

En ce qui concerne les compensations dont se gargarise le département dans sa communication qui ressemble plus à de la propagande qu'à de l'information. Elles ne compenseront pas deux cents ans de vie végétale et animale qui se développent lentement avec une faible intervention humaine comme c'était le cas de la zone déboisée. Le reboisement artificiel n'a jamais donné les mêmes services aux écosystèmes qu'un développement sans intervention humaine à moins peut-être que la zone soit d'une très grande surface, d'une grande diversité d'essence et surtout d'une longue période de régénération. Le mieux étant de laisser les choses se faire sur plusieurs siècle voir millénaire. La seule véritable compensation qui aurait un sens serait de "désartificialisation" de sol" aujourd'hui recouvert de bitume, ou béton, comme un parking de grande surface par exemple. Là on pourrait peut-être parler de compensation et non pas en morcelant des petits surfaces agricoles pour reboiser sans garantir sur le long terme.

Vous aurez compris, je soutiens les associations en lutte contre pont de Mardié qui ont fait un travail conséquent (bénévolement) pour déposer des recours contre ce projet énergivore, destructeur de la biodiversité et de la beauté de la Loire de ses ripisylves et zones humides.

Ne serait-il pas temps pour le département de reprendre sa vocation comme toute institution publique d'oeuvrer pour le bien commun et l'intérêt général en décidant de s'engager dans des projets à la hauteur des enjeux climatiques en commençant par interrompre ce projet et en entendant les propositions mis en avant par les associations en question.

Au département de choisir cette autorégulation et accepter la rétroaction pour tenter des solutions plus courageuses tournée vers l'avenir (citées plus haut).

Ségolène Garnier

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE:/PROJET DE DEVIATIONDE LA RD 921 ENTRE JARGEAU ET SAINT DENIS DE L'HOTEL

On ne peut que s'étonner de l'avis tardif de la mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), remis le 10 décembre sur l'étude d'impact de la déviation de la RD 921 sur Jargeau- Saint Denis de l'Hotel.

On peut également s'étonner de l'absence de couverture médiatique de cette information relatant plusieurs critiques émises par la Mission.

On retrouve là une démarche malheureuse dans l'élaboration du dossier de cette déviation réalisée par le Conseil Général du Loiret dénoncée en plusieurs occasions tant par certaines communes que par des associations .

Un rappel :

- L'assemblée départementale, lors de sa session du 16 au 17 juin 1992, confirmée le 13 septembre 2002, a précisé les dessertes de l'aérodrome de Saint Denis de l'Hotel en prévoyant les

contournements des Communes suivantes : Fay aux Loges et Saint Denis de l'Hotel, celles-ci participant financièrement au coût des déviations suivant un pourcentage de 20 % des travaux

- L'assemblée départementale a arrêté le 1er octobre 1998 le schéma routier départemental prévoyant cette déviation à l'ouest de Jargeau, à l'intérieur d'un fuseau Ouest. Elle levait toute ambiguïté entre le pont urbain entre Combleux et Saint Jean de Bray et le pont de transit entre Jargeau et Saint Denis de l'Hotel.
- L'argumentation essentielle était que le financeur serait le département mais que le choix du tracé serait celui des élus locaux.. Malheureusement le décompte effectué par Jean Charles Paré rapporteur établissait que sur 9 communes s'étant prononcées :
 - 5 étaient pour l'Est: Chateauneuf sur Loire, Donnery, Mardié, Darvoy et Jargeau
 - 4 étaient pour l'Ouest: Fay aux Loges, Saint Denis de l'Hotel, Férolles et Sandillon
- Le rapporteur précisait :
 - que pour l'Est, Donnery, Chateauneuf, Mardié n'étaient pas concernées et que le franchissement se ferait soit sur Darvoy ou Jargeau et qu'il n'y avait donc qu'une seule Commune concernée !
 - quant à l'Ouest, Fay aux Loges, Saint Denis de l'Hotel y étaient favorables depuis que le département les a dispensées de la participation de 20 %concernant le contournement; Férolles et Sandillon étant considérées comme concernées, on ne sait pourquoi, comparativement à Donnery ou bien encore Mardié.

Je voulais retracer les conditions de ce vote à une très large majorité des Conseillers, en faveur de l'Ouest . L'étude de l'évolution des trafics, là encore fut faussée puisque l'Ouest était le plus utilisé en raison de la prise en compte des habitants d'Orléans Est, de Saint Jean de Bray, de Combleux et de Chécy susceptibles de l'emprunter. A noter qu'un pont urbain futur devrait les accaparer.

Alors Maire de Donnery et Conseiller Général du Canton de Chécy, bien isolé je n'ai pu que constater ce manque d'argumentation et de démocratie au sein de l'assemblée départementale. Cependant mon approche du BRGM , des élus locaux et des techniciens m'avait convaincu des manques dans ce dossier et du risque d'irrecevabilité . C'était une démarche dépassée à l'origine de l'absence d'avancée .

Le jour de la décision du franchissement à l'Ouest, j'ai lancé à l'assemblée : « Messieurs, vous venez de prendre la décision de ne pas faire le pont de Jargeau » C'était en 1998.

Revenons à l'avis à donner sur l'enquête complémentaire sur le projet de déviation de la RD 921 entre jargeau et saint Denis de l'Hotel.

Ce projet a suscité beaucoup de vigilance de la part des habitants et des spécialistes. Il a en effet déjà provoqué la destruction de bois anciens et classés, impactant 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 vieux projet qu'il était urgent de réaliser au XXème siècle, en raison de l'engorgement du pont de jargeau à certaines heures. Aujourd'hui ne semble plus d'actualité grâce à l'harmonisation des feux tricolores et des plans de circulation.

La réalisation d'un pont à cet endroit est inadaptée à l'urgence écologique, comme le précise la conclusion du dernier rapport de la MRAE : «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 de congestion sur la RD 921, le projet ne fera qu'encourager l'usage des véhicules individuels motorisés et la circulation des poids lourds ».

Nous constatons ainsi l'absence de toute vision stratégique de long terme en dehors de la priorité donnée au transport routier, premier responsable des émissions de gaz à effet de serre.

La demande de justification sur la stratégie mobilité du département à long terme (2050 et au-delà) en lien avec l'anticipation de la crise climatique me semble justifiée :

- Quels seront les franchissements de Loire à cet horizon : Sully sur Loire, Chateaufort sur Loire, Jargeau, Combleux ? Pouvons nous en limiter le nombre ?
- Le grand contournement d'Orléans sera-t-il enfin précisé ?
- Quel sera le développement de l'aéroport de Saint Denis de l'Hotel. ?

Ces trois éléments me semblent très liés et chacun devra se faire en cohérence avec l'urgence écologique.

Les critiques formulées par la MRAE me semble tout à fait recevables et dans l'état actuel des études, **ce projet routier ne me semble pas d'utilité publique**. Les études coûteuses n'ont pas permises d'établir un dossier sérieux, ce n'est que tardivement que nous avons eu connaissance des observations du BRGM nous inquiétant sur la tenue dans le temps de l'ouvrage, compte-tenu du sous sol karstique de la Loire.

Jacques Cotteray
Maire de Donnery (1977 - 2001)
Conseiller général du Canton de Chécy (1995 – 2008)

Bonjour à vous

La politique actuelle en France du tout pour la route, que représente cette déviation-pont est un non sens social, écologique et économique conséquent qui impactera l'environnement de la nature et des habitants autour de ce pont de Mardié comme au niveau de la Région et de la Planète.

Tous les statisticiens économistes connaissent les conséquence de ce phénomène exponentiel qui relève en ce moment autant de l'incohérence des rapports Nord- Sud de non solidarité planétaire que de la justice en France avec l'affaire du siècle qui condamne le gouvernement actuel pour non action pour le climat.

Un seul exemple à Vierzon où une troisième voie de délestage du bouchon sur l'Autoroute A71 n'a permis une amélioration que pendant 2 ans ...Donc les avantages pour les deux villages épargnés ne durerons pas longtemps...

Alors que les véhicules thermiques seront interdits en 2030- 2035 pourquoi ne pas mettre tous ces moyens dans le train et les transports alternatifs comme le stipule l'Autorité Environnementale ...et les atouts locaux SNCF , CITOYENS OÙ AUTRES.

Alors que de toute évidence des pollutions diffuses de la route irons vers la Loire tant au niveau eau que de l'atmosphère , que déjà les saumons ne remontent plus beaucoup le fleuve et que le cadre de vie des habitants est considérablement dégradé par un climat et une météo imprévue par les scientifiques il

y a 50 ans...Maintenant tout le monde connaît les impacts sur la planète, la biodiversité, les terriens ...

Alors pourquoi continuer dans cette voie qui impactera la santé, que cela soit au niveau du bruit par une circulation complètement délirante des poids lourds qui n'hésitent pas comme à Vierzon à utiliser les sens interdits 19 tonnes vers Auxerre que par les accidents par milliers qui touchent principalement les gens modestes et les jeunes.

Les Poids Lourds coûtent une fortune aux administrés pour l'entretien des routes pour des emplois inhumains soit derrière un volant soit derrière les goudronneuses où dans des Centres logistiques spéculatifs d'emplois esclavagistes en avalisant l'industrie lourde et intensive comme le fait l'agroalimentaire.

Comme petit paysan NATURALISTE né en Sologne et y ayant toujours vécu depuis 65 ans je ne veux pas connaître ce que nos anciens ont connu ce qui s'apparente à une catastrophe mondiale comme le fut la deuxième guerre et suis complètement contre ce projet de pont complètement inutile et d'un autre temps, comme citoyen mais aussi comme militant naturaliste engagé depuis 45 ans.

cordialement

LÉCHELON JEAN-CLAUDE

18500 Vignoux sur Barangeon

TECHNICIEN SUPÉRIEUR EN GESTION ET PROTECTION DE LA NATURE

Administrateur Sologne Nature Environnement, du Conservatoire Espace Naturel de la Région Centre, de la CLCV du Cher, de la Mutuelle Générale du Cher.

Elu démissionnaire de **Vierzon**, du PETR Centre Cher et de la communauté de commune Vierzon - Sologne

Enquête publique complémentaire de la déviation de la RD 921

Avant qu'il ne soit trop tard, il est encore temps de réagir :

Le projet de déviation de la RD 921 s'inscrit dans le développement de notre territoire et doit tenir compte des enjeux climatiques, environnementaux et paysagers auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui et dont nos enfants nous tiendront rigueur

L'avis de la MRAE suite au recours en justice porté par MARDEVIAL confirme l'inutilité de ce projet :

- Les zones humides ont été sous estimées et leur destruction ne pourra pas être compensée d'autant plus, du fait de la suppression des forêts centenaires qui la bordent.
- La pollution des eaux souterraines et le risque karstique d'effondrement ne sont pas comme l'étude du BRGM l'a confirmée .complètement exclus
- Malgré l'exigence des textes réglementaires, aucune solution alternative n'a été réellement envisagée par les collectivités locales concernées (Département, et communes) permettant de résoudre les difficultés actuelles à un moindre coût.
- Se targuant d'être une réalisation d'avenir, ce projet risque au contraire d'amplifier la circulation et

ses nuisances et s'inscrit en contradiction totale avec les exigences environnementales et la lutte contre le réchauffement climatique.

Il est encore temps d'abandonner ce funeste projet du passé et par la même de rendre ainsi un hommage fidèle à Maurice Genevoix qu'on vient d'honorer au Panthéon.

Bernard de Lannoy et sa famille à Orléans

Bonjour,

Je vous joins ma contribution à l'enquête d'utilité publique.

Aloïs Drey, , Lille

- 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 impact 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.

Participation à l'enquête publique pour confirmer la nécessité de cette déviation.

Habitant sur le parcours actuel des camions qui empruntent le pont de jargeau, cette déviation est vraiment nécessaire.

Le sol tremble au passage des camions.

La vaisselle tremble parfois dans les placards.

Nous subissons des nuisances sonores permanentes déjà très tôt le matin et ce jusqu'à une partie de la nuit.

Le passage de ces camions représente un vrai problème de sécurité sur nos boulevards.

Claudine Begon habitante à Jargeau

Bonsoir

Je suis contre ce projet.

Avant de construire une énième route, il faudrait penser à des solutions pour diminuer le trafic.(covoiturage, transport en commun...) ce qui permettrait par la même occasion de diminuer la production de GES.

Cordialement

Régine FAVIA

Messieurs les Commissaires-Enquêteurs

L'enquête publique actuellement diligentée est supposée réparer l'irrégularité de procédure soulevée devant le Tribunal Administratif d'Orléans.

Elle comporte un certain nombre de curiosités et conduit à formuler des réserves appuyées par rapport à l'utilité publique du projet concerné.

1 -Un champ d'investigation trop limité

Comme cela est précisé dans l'avis de la MRAe (p8)" la mise en place de nouvelles infrastructures routières et leur élargissement se traduisent par un effet rebond qui est souvent à la source d'une congestion accrue et induit une augmentation du trafic automobile".

L'édification du pont de Jargeau risque donc d'avoir un impact sur la circulation routière qui dépassera largement le périmètre des communes impliquées dans l'enquête actuelle.

D'ailleurs, on peut s'interroger sur le rapprochement inévitable avec le projet initial présenté au Conseil général de l'époque qui prévoyait l'intégration de ce pont dans une implantation de structures routières et autoroutières d'une grande densité au niveau du département.

La question de savoir si le pont d'un coût minimal de 100 millions d'euros présente une utilité pour les habitants de Jargeau et de St Denis de l'Hôtel exclusivement ou s'inscrit dans un projet beaucoup plus ambitieux de fluidification d'une circulation accrue dans un périmètre beaucoup plus large est donc posée.

Dans cette perspective, certains projets visant l'implantation d'une "réserve logistique" volumineuse dans le département et même au niveau régional et la réalisation spectaculaire de ces installations sautent au yeux. La République du Centre s'en fait l'écho régulièrement (dernièrement 15 décembre 2020" Une activité logistique XXL»). Nul n'ignore que les plates formes logistiques qui surgissent ici et là sont approvisionnées par des camions appartenant à des transporteurs dont certains sont des loirétains significatifs.

On pourrait déduire de ces rapprochements le fait que le périmètre de l'enquête publique est sous dimensionnée par rapport à l'impact réel de la construction de ce pont (dont le coût surprend au regard de l'utilité affichée par le Conseil départemental) pour l'ensemble du département.

2 - Un impact écologique sous estimé

Comme cela vient d'être évoqué, l'augmentation du trafic prévisible pointé par le MRAE aura un impact sur les émissions de gaz polluants. Il n'est pas utile d'insister sur le décalage existant entre cette réalité et celle qui fait l'objet des rapports du GIEC qui s'évertuent à signaler l'urgence d'un changement radical de paradigmes en ce qui concerne la circulation des marchandises et des humains de par notre terre si fragile.

Rien n'interdit au Conseil départemental de faire une lecture plus attentive des rapports du GIEC et d'adapter ses projets aux réalités d'aujourd'hui.

On veut espérer que les 100 millions investis pour circuler plus et mieux en voiture ou en camion peuvent être investis dans des projets en rapport direct avec l'utilité publique aujourd'hui avérée: échapper à des dangers climatiques assez dévastateurs.

Très concrètement il apparaît que le projet comporte, si on se réfère à l'avis MRAE, "une certaine confusion sur le niveau d'impact" sur les zones humides; cette confusion était d'ailleurs apparue dès la tenue de l'audience de référé devant le Tribunal Administratif de la part des représentants du Conseil départemental.

Il est inutile d'insister là encore sur l'intérêt des zones humides sur le plan environnemental.

Dans ce domaine, comme dans celui de l'artificialisation, des sols, d'innombrables rapports ont souligné les impacts destructeurs et nocifs de ce processus. D'autres ont prouvé que le principe de compensation affiché par les "constructeurs" se révélait le plus souvent parfaitement inutile et inopérant c'est à dire parfaitement artificiel.

En, l'espèce 18,2 hectare sont concernés au minimum si l'on s'en tient au projet apparent. Il suffit de se rendre sur place pour mesurer l'artificialisation en cours... Irrémédiable, si elle se poursuit à ce rythme.

On ne peut manquer de s'interroger également sur les solutions censées remédier aux problèmes évoqués par le BRGM dans un rapport sur l'impact du pont dans le lit de la Loire. On reste admiratif devant la croyance que la circulation des eaux obéit à des mouvements susceptibles d'être endiguées avec efficacité et de manière prévisible.

Chacun appréciera les mérites de cette confiance au regard des réalités que l'on connaît. Les lois de la nature sont souvent imperméables aux certitudes des "apprentis sourciers".

3 - Une obstination passéiste

La réponse très développée du Conseil départemental aux observations de la MRAE traduit une obstination impressionnante. Ce projet vieux de 25 ans resterait d'actualité quoi qu'il en coûte

C'est faire peu de cas d'expériences actuelles et des réalités avérées depuis la fin du 20^{ème} siècle

D'une part, on rappellera que des recours sont actuellement pendants devant le Tribunal administratif d'Orléans et devant la Cour d'Appel de Nantes. Les moyens de droit et de fait soulevés devant ces juridictions présentent un intérêt qu'il serait peut être présomptueux d'ignorer.

Chacun connaît certaines expériences récentes dans lesquelles des bétonneurs ont été contraints de revenir sur des projets déjà très avancés à la suite de décisions juridictionnelles pertinentes. Si tel devait être le cas, en l'espèce, qu'en serait il des sommes investies dans la réalisation obstinée du projet et de celles nécessaires pour la remise en l'état? Les contribuables loirétains seront mis à contribution. Pourquoi s'interroger sur la pertinence d'une dépense quand on est pas le payeur à titre personnel ?

D'autre part, il est constant que des solutions actuelles, signalées par la MRAE (p9 al 1) et ignorées par le Conseil départemental existent pour répondre aux besoins légitimes des habitants de Jargeau et St Denis de l'Hôtel. On se reportera à l'avis de la MRAE relatif à l'inexistence d'une démonstration que l'utilité publique du projet était actuelle et adaptée à la réalité de notre temps : "il n'en demeure pas moins que la réalisation de ce projet relève d'un choix qui s'inscrit dans une vision de l'avenir calquée sur le présent" On ne saurait dire mieux.

100 millions minimum investis pour un projet du passé, Quid de l'intérêt général?

Bertrand Lacoste

A Messieurs les Commissaires enquêteurs

En tant qu'habitante du Loiret, je souhaite donner mon avis sur la construction du pont de Mardié (Jargeau/ST Denis de l'hôtel) qui fait l'objet actuellement de l'enquête publique que vous diligentez.

Ce projet, en cours de réalisation ne me semble pas correspondre à l'intérêt général et donc à l'intérêt public pour de multiples raisons.

- Un impact climatique critiquable

L'impact environnemental de l'artificialisation d'une surface importante 18,2 hectares ne paraît pas avoir été correctement pris en compte alors que ce processus contribue de manière significative au changement climatique.

Dans le même ordre d'idée les répercussions sur les zones humides protégées en bord de Loire ne semblent pas être évaluées à leur exacte mesure.

La construction de ce pont ne peut qu'entraîner un accroissement du flux de voitures et de camions comme cela est démontré par de nombreuses études relatives à l'apport de voies de circulation plus larges et plus nombreuses. Cette construction s'inscrit dans une vision totalement décalée par rapport aux besoins actuels démontrés par les rapports du GIEC. Alors qu'il se révèle indispensable de réduire la circulation des camions et des voitures le projet en cours d'exécution amplifie un phénomène dont la dangerosité n'est plus contestable. L'intérêt public voudrait que l'on écarte les réalisations néfastes au profit d'études plus en rapport avec les besoins actuels de l'humanité

- un impact esthétique et économique discutable

Certes, les goûts et les couleurs ne se discutent pas. Il n'empêche que la Loire, dernier fleuve sauvage d'Europe, dont certains tronçons sont classés au Patrimoine Mondial de l'Humanité est valorisée par son caractère sauvage et naturel.

Tout ce qui artificialise le site et ses abords ne peut que nuire à la qualité du site et risque de menacer, à terme, par son accumulation, le classement de l'UNESCO.

L'impact économique de ce classement, l'authenticité du site naturel attire sur des cours prestigieux (Loire en vélo, véloroute 6 atlantique/mer noire, GR3) un nombre de touristes impressionnant. Il s'agit d'une richesse pour le département et sa région. Tous deux dépensent en publicité de quoi valoriser ces parcours. Bétonner le lit de la Loire et ses abords contraste avec l'usage pédestre et cycliste que recherchent ces visiteurs internationaux ; l'intérêt

général ne peut que prendre en considération la promotion d'un tourisme vert directement en rapport avec les préoccupations environnementales actuelles.

- Un périmètre d'enquête inadapté

Il suffit de circuler un peu dans le Loiret pour voir l'émergence spectaculaire des entrepôts logistiques qui «agrémentent» le paysage.

On peut supposer que la fluidification de la circulation routière sur l'axe nord sud du département dépasse sensiblement les intérêts des habitants des communes visées par l'enquête en cours et concerne en réalité l'ensemble des habitants du Loiret;

On peut d'ailleurs rapprocher le coût du projet (100 million, s d'euros minimum) de son utilité réelle. Quel que soit l'intérêt que l'on porte aux habitants de Jargeau et au respect que l'on doit avoir par rapport aux nuisances qu'ils supportent, il est assez peu probable qu'un tel investissement ne vise seulement qu'à faciliter l'existence des habitants des communes impactées par l'enquête. Faciliter la circulation nord sud à partir de ce pont devrait d'ailleurs, très probablement, entraîner la réalisation d'autres infra structures routières permettant d'approvisionner tous les entrepôts logistiques apparus à Beaugency, Meung sur Loire, Chécy etc etc.

C'est donc l'ensemble des habitants du Loiret qui va subir les nuisance résultant d'une circulation accrue de poids lourds dans le département. C'est, par conséquent, la population du Loiret qui devrait normalement être officiellement consultée sur cette construction.

Il est permis pour l'ensemble de ces raisons de considérer que ce projet en cours de réalisation qui date de la fin du vingtième siècle gagnerait à être revu et corrigé pour tenir compte d'une évolution du monde qui semble échapper à ses promoteurs. Etudier les alternatives au tout camion tout voiture dans le Loiret pourrait constituer un projet et susciter des réalisations permettant d'investir utilement pour l'intérêt général la somme non négligeable de 100 millions d'euros.

Respectueusement

Sylvie Barré

Voici mes observations à verser à l'enquête publique :

- **Le trafic routier et les nuisances associées :**

Il faudrait considérer le projet de déviation et la requalification des centres-bourgs comme participant d'un même projet de sécurisation et de déviation du trafic de transit ; et donc enfin s'occuper des aménagements des centres-bourgs pour y réduire significativement la vitesse effectivement pratiquée.

- **L'intégration paysagère :**

Le pont projeté par Baudin-Châteauneuf est d'une pauvreté architecturale totale, une honte au regard de la VUE de la Loire, Patrimoine mondial. Il ne respecte même pas les prescriptions du pont "transparent" habillé d'une poésie illusoire exposé par le CD45 pendant des années, et qui aurait obtenu un satisfecit de l'UNESCO, jamais prouvé.

- **Les risques naturels et l'eau :**

Bien que l'Avis de l'Autorité environnementale n'en parle pas, nous avons prouvé dans une de nos actions en référé que de nombreuses "Zones humides" existant sur le tracé à Latingy avaient été ignorées dans l'inventaire de l'Arrêté préfectoral en question.

- **La biodiversité :**

Le dossier soumis au CNPN par le conseil départemental ne comprenait qu'une faible partie des espèces citées dans le dossier de l'Enquête Publique comme devant faire l'objet de dérogations, ce qui se traduit par une grave incomplétude des espèces figurant dans l'Arrêté préfectoral concerné, avec notamment un seul oiseau pour plus de 170 espèces contactées.

- **La démarche "Éviter Réduire Compenser" :**

Elle n'a jamais été respectée puisqu'aucune alternative n'a jamais fait l'objet d'une étude sérieuse, et qu'au cours des études, l'emprise du projet a été progressivement augmentée pour devenir démesurée pour une petite départementale... Mais pas pour un "Grand Contournement d'Orléans" ! Quant aux "compensations", malgré les proclamations du conseil départemental, elles sont toutes illusoires.

- **La consommation d'espaces naturels et agricoles :**

Elle est désastreuse, notamment au regard de la crise climatique, quand on s'autorise à détruire une soixantaine d'hectares, dont 15 ha d'Espaces Boisés Classés au profit d'une infrastructure favorisant inutilement le trafic routier, et donc nuisible au climat. Et destructrice de ses reliefs souterrains karstiques de la Loire .

Par ailleurs l'Autorité environnementale elle-même recommande de mettre en œuvre des **mesures de désartificialisation** en compensation de toutes ces surfaces artificialisées pour la mise en œuvre du projet...

Les prétendues «**mesures d'interdiction des branchements de nouvelles voies** » sont déjà violées, notamment pour la carrière de L'Étang, et ne résisteront pas dans le temps : ce qui signe l'urbanisation de la zone et sa transformation à terme en "banlieue" de la métropole Orléanaise.

Enfin il nous paraît **indispensable** de prendre en considération les conclusions du rapport de l'Autorité environnementale

« ... la réalisation de ce projet relève 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. »

« 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.** »

Et par conséquent, au vu de tous ces éléments contribuant à rendre obsolète et fondamentalement nuisible ce projet d'infrastructure, **d'annuler l'arrêté en date du 5 octobre 2016 de Monsieur le Préfet de région, Préfet du Loiret**, autorisant le Conseil Départemental à réaliser travaux et ouvrages hydrauliques et rejeter des eaux pluviales liées à la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Jean-Marie Salomon

45430 Mardié

Citoyen du Val de Loire, je tiens à faire entendre ma position sur les nouveaux éléments apportés par l'avis de l'Autorité Environnementale et les réponses apportées par le Maître d'ouvrage.

De façon très synthétique aucune des informations portées à ma connaissance, donc à celle du public, justifient un investissement d'au moins 100 millions d'Euros pour un ouvrage de franchissement de la Loire et ses accès .

La société a pris conscience que sa survie pouvait être menacée par le dérèglement climatique provoqué par le fonctionnement économique actuel .

Les déclarations au plus haut niveau de l'état consacrées au sein des 2 dernières COP demandent que notre modèle économique évolue, notamment au niveau du transport et des modalités des échanges commerciaux pour participer à la diminution de la production des gaz à effet de serre.

Ce projet va à l'encontre de la volonté politique affichée par les dirigeants et participe à la mise en danger de l'ensemble de la population.

Augmenter les infrastructures routières pour permettre l'accroissement du trafic des poids lourds et un projet d'un autre temps ou vise à faire profiter une minorité de financiers de fonds publics pour

accroître leur taux de profits, au détriment de la satisfaction des besoins fondamentaux du plus grand nombre.

Les comptages de circulation réalisés par le mouvement associatif en février 2022, montre que la circulation à peu évoluée en 15 ans : ce pont n'a d'intérêt que pour le développement de la filière "logistique" dont la conséquence première sera l'augmentation du trafic poids lourds et ..., l'augmentation du trafic poids lourds mais en aucune façon le "ruissellement" des profits sur la population locale.

Laurent RICHARD

Citoyen Orléanais

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci après ma contribution à l'enquête publique complémentaire sur le pont de Mardié / déviation RD 921

Ancien habitant de Jargeau (maintenant à Ouvrouer les champs), ma fille y habite toujours à temps partiel et subit les camions devant sa fenêtre. Je subis moi-même les ralentissements du pont.

Cependant, je suis ce projet de déviation depuis plusieurs années et y suis farouchement opposé.

M'intéresser à ce dossier m'a permis de découvrir les coulisses des prises de décision et ça heurte mes aspirations à une réelle démocratie. Ego des décideurs, vision court-termiste, souvent à l'encontre de l'intérêt général, destruction du bien commun (héritage des générations futures)...

Je suis principalement effaré qu'un projet contesté depuis 25 ans, issu d'une pensée du 20ème siècle, arrive à s'imposer (sans attendre les recours juridiques à venir), alors qu'on entend tous les jours parler de transition, de changement de société, d'urgence climatique, d'effondrement de la biodiversité...

- 100 millions d'euros. Un an du budget investissement du département en temps normal ! Et on sait bien que ce genre de projet dépasse les budgets, et dans cette situations géologique « incertaine » (cf les rapports du BRGM), qui peut dire à combien ça pourrait monter au final ?...

- Comment une telle somme peut-elle être allouée à « ça » ? C'est ainsi qu'on prépare l'avenir ? Il n'y a rien de constructif dans ce projet de déviation. Que de la destruction et des promesses qui ne seront pas tenues (en termes d'intérêt public). Alors que tant d'autres projets de changement mériteraient d'être financés... Comment le département justifie-t-il la satisfaction des besoins présents et à venir de la population avec cette déviation? Simplement en suivant la tendance du tout camion, des plateformes logistiques et implantations diverses, et son lot d'emplois précaires (et plus encore de destructions d'emplois) ?

Ce modèle n'a pas d'avenir (sinon, nous non plus). Nous avons besoin de définir collectivement et démocratiquement un modèle de développement soutenable, pas que des décisions soient prises à l'encontre de l'intérêt général, des avis exprimés, des lois, engagements et recommandations. Le CD45 a usé de propagande depuis des années (au travers par exemple de son « Loiret Magazine ») pour faire avaler son projet à la population.

- L'impact de la déviation a été minimisé. De nombreuses zones humides n'ont pas été incluses dans l'inventaire. Concernant les oiseaux, des manquements notables dans les inventaires illustrent leur légèreté : pour les rapaces par exemple, n'importe quel amateur un peu averti sait qu'on trouve dans les parcelles concernées des rapaces communs qui n'ont même pas été vus : chouette hulotte, faucon crécerelle, buse variable... (je les y ai vus ou entendus) (Sans parler du circaète Jean le blanc et de l'aigle botté qui fréquentent le secteur, mais je n'ai pas confirmation personnellement de leur présence). Le protocole mis en place était pour le moins léger. Mais l'« expert » n'a pas raté l'emblématique balbuzard pêcheur, peut-être l'a-t-il vu sur la balbucam ?!

...

Ce secteur proche de l'agglomération est un poumon, une zone de nature non aménagée précieuse pour les citadins. C'est aussi un corridor entre le nord et le sud pour les espèces sauvages. Au nom de quoi tant de dérogations aux protections en place sur le tracé ? Les zones Natura 2000, ZNIEFF, ZICO ne sont que des paillasons ? Le tronçon classé Patrimoine Mondial par l'Unesco devrait logiquement perdre son label sur ce tronçon. La préservation des terres agricoles, qui plus est à proximité d'une agglomération est aussi indispensable.

- Pour l'efficacité des mesures annoncées (dont le département fait grande publicité), je m'interroge. Protocole d'abatage des arbres abritant potentiellement des chauve-souris

non respecté (abattage en catimini à la va-vite). Les batraciens barbotent dans les trous d'eau du chantier, ils ont oublié de sortir de l'autre côté des barrières... Quand aux zones de compensation, on sait bien qu'elles ne compensent pas grand-chose. Ni en quantité (surface prise sur d'autres espaces naturels ou agricoles), ni en qualité. Les zones humides ne s'inventent pas. Remplacer un écosystème forestier mature par une plantation ne marche que sur les panneaux de com' du CD45, surtout quand par exemple une de ces parcelles de prétendue « forêt durable » est une étroite bande coincée entre la déviation et la levée de Loire (coté sud du pont)*. Ce qui est perdu est perdu. Il faut respecter les engagements et recommandation en matière d'artificialisation des sols et de préservation des zones sensibles.

- Concernant le trafic à Jargeau / St Denis de l'H., le ralentissement est certes notable à certaines heures, mais rien d'exceptionnel non plus. En particulier depuis le nouveau réglage des feux à Saint Denis de l'hôtel (une mise à jour des données de circulation sur le pont semble indispensable). Rien localement ne peut justifier un tel déploiement de moyens et de tels sacrifices (à moins que le projet officieux ne soit un grand contournement d'Orléans et le développement du trafic = plus de bagnoles et de camions). Les prévisions d'évolution du trafic ne sont pas suffisamment justifiées ni crédibles et se basent sur une projection d'un modèle actuel non durable qui va changer d'une façon (choix raisonnables) ou d'une autre (crises diverses, explosion des coûts de l'énergie, raréfaction des matières premières...).

Un nouvel axe augmenterait le trafic global. Il ne réduirait pas les problèmes sur Jargeau / SDH, mais ne manquera pas de créer de nouveaux dérangements sur d'autres communes, dans Mardié/Chécy notamment.

Les alternatives au pont n'ont pas été étudiées alors qu'il faudra de toute façon (il aurait déjà fallu) les mettre en place. Aménagements des carrefours, passerelles vélo/piétons, développement des transports en commun (navettes vers la laiterie, train pour Orléans), interdiction de circulation des camions en transit autre que local (renvoi vers l'autoroute), ETC...

Il n'est pas trop tard pour arrêter ce chantier.

Pour finir, je ne reprends pas les autres points évoqués dans les argumentaires (et les références citées) entre autres de France Nature Environnement / la Loire Vivra et de

Loiret Nature Environnement, mais j'y adhère intégralement. Gaël LE ROC'H

* : les cyclistes non plus ne trouveront aucun intérêt à faire halte dans pareil lieu (projet de réhabilitation de la ferme en lieu d'étape de la Loire à Vélo)

Bonjour,

Je m'appelle Lioba, j'ai 16 ans et j'habite depuis toujours à Jargeau. Je m'oppose au pont de mardié pour plusieurs raisons. Les premières étant bien évidemment les raisons écologiques, le pont n'est pas sans conséquence. Notre société actuelle est basée sur un modèle consommateur et indépendant de la voiture, cependant se voiler la face ne sert pas à grand chose: dans quelques années seulement nos rapports aux transports changeront radicalement, il n'y aura plus assez de pétrole pour tout le monde. Il suffit de regarder le prix de l'essence: aujourd'hui un plein coûte presque plus de 100€. Construire un pont c'est favoriser ce modèle consommateur éphémère. Pour vous qui lisez ce message, je ne sais pas si vous vous êtes déplacé sur le chantier mais c'est terrifiant, un vrai cimetière. On a peine à croire qu'avant il y avait un écosystème, des arbres, et des animaux qui y vivaient. On se croirait dans un film ou on suit ce héros, protecteur de sa terre natale et qui se battrait pour garder sa forêt ou éviter à son pays de se faire rayer de la carte. Cependant là dans la vraie vie c'est une autre histoire, y a plus de pitié pour rien du tout, tout le monde s'en fout.

C'est super triste de ce dire que vous construisez le monde dans lequel nous, et les générations futures vivront. Vous serez même plus là mais vous nous aurez laissé pleins de super cadeaux, comme des déchets nucléaires, des énormes blocs de béton à peu près partout sur la planète. Et ce "nous" c'est tous ceux et celles qui vont arriver après vous, vos enfants, et tous les autres.

Cet avenir il est collectif et il concerne tout le monde. Alors j'espère du plus profond de mon cœur que cette fois-ci notre incroyable cerveau humain pourra aller au delà des désavantages à court terme. Parce que c'est vrai qu'il y en a, ma maison tremble dès qu'un camion passe et la circulation au pont aux heures de pointe c'est pas la joie. Ça c'est ce qu'on voit sous nos yeux, le reste on le voit pas encore parce qu'il arrivera après.

Ou alors parce qu'il est caché derrière des jolis panneaux de ce qu'on pourrait appeler avec un peu de recul de la "propagande" comme par exemple "le département protège

des batraciens" ou encore "nous investissons dans une forêt durable" après l'avoir rasée cette forêt c'est un peu culotté.

Exposez l'envers du problème à tous ces habitants de jargeau et des villes aux alentours, dites leur à quel point l'incertitude karstique va engloutir la somme astronomique de nos impôts, et là vous aurez un vrai avis.

J'ai que 16 ans mais ça m'a suffi pour comprendre tout un tas de choses, j'espère du plus profond de mon cœur que le point de non-retour ne sera pas franchi. Passez une bonne journée, merci d'avoir pris le temps de lire.
