

A l'attention des commissaires enquêteurs

Objet : enquête publique déviation de Jargeau

Voici mes remarques et mes interrogations en bleu dans le texte, sur la réponse du Conseil départemental au nouvel avis de l'Autorité Environnementale de décembre 2021 :

Préambule :

« Elle intègre la demande de dérogation « espèces protégées » ainsi que la demande complémentaire relative à la présence de la Corydale solide, espèce végétale protégée, identifiée plus tardivement (en 2019) sur le site. » (page 2/19)

quelles sont les conséquences de cette dérogation et que sera-t-il fait pour effectivement protéger l'espèce identifiée ? Sera-t-elle « délocalisée » ou simplement recouverte par l'asphalte ?

Recommandation n°1 :

Objectif n°1 : « La citoyenneté et l'égalité, priorité à la démocratie permanente en région Centre-Val de Loire »

Le projet a-t-il à un moment donné fait l'objet de débat depuis sa naissance, sur sa nécessité au regard des impacts environnementaux qu'il génère ? Le projet n'a-t-il pas été accepté d'office par les intéressés, par ceux qui tireront bénéfice de sa construction ? Un référendum a-t-il été organisé pour obtenir l'avis du grand public ?

Objectif n°2 : « Des territoires en dialogues où villes et campagnes coopèrent : »

Le transfert des nuisances de la ville vers la campagne (bruit, pollution de l'air et l'effet rebond d'augmentation du trafic mentionné par la MRAE) reflète-t-il une bonne coopération entre la ville et la campagne ? La campagne doit-elle payer pour la ville ?

« [...] et permet de supprimer 3 passages à niveau sur la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel » (page 4/19)

S'agit-il de suppression de passages à niveaux par condamnation des accès routiers actuels ou s'agit-il d'accès piétons bloqués ayant pour conséquence de

réduire ainsi les possibilités de mobilité douce ? Au total, le nombre de traversées de la voie ferrée pour les piétons restent-ils le même ?

objectif n°5 : « Un nouvel urbanisme plus durable pour endiguer la consommation de nos espaces agricoles, naturels et forestiers. (page 5/19) »

« L'objectif principal de ce projet est d'améliorer la qualité de vie des centres urbains traversés » (page 5/19)

La traversée de Loire s'opère à Jargeau car elle est compliquée ensuite en centre-ville d'Orléans. Qu'est-il fait à Orléans pour améliorer la fluidité de ses ponts ? Les bouchons sur le pont Thinat sont bien plus importants que ceux de Jargeau. Le report de trafic estimé du pont Thinat vers le pont de Jargeau aura-t-il un effet significatif sur la diminution des bouchons sur le pont Thinat ? Cela a-t-il été modélisé ? Et les conséquences de l'allongement des temps de parcours pour aller chercher le pont de Jargeau du fait de ce report de trafic, ont-elles été estimées en termes d'émissions gaz à effet de serre ? L'augmentation de trafic due à ce report, sur les communes traversées (Mardié, Chécy) a-t-elle été également modélisée ? Si non, ne devrait-elle pas l'être ? La nuisance pour les riverains de la RD960 à Mardié et Chécy ne va-t-elle pas augmenter alors que celles des riverains du pont de Jargeau baissera ? N'y a-t-il pas inégalité de traitement ? Ne déplace-t-on pas simplement le problème si on ne se place pas dans une volonté de réduire l'utilisation des voitures individuelles ? Le report des nuisances sur les futurs riverains de la déviation ni sur les riverains des routes d'accès qui verront leur trafic augmenter (RD960 à Mardié et Chécy), n'est pas pris en compte dans le projet.

« Allongement du Viaduc de 100 m » (page 5/19).

L'impact sur la biodiversité situé sous le tablier du pont n'est pas nul. Le linéaire peut-il être réellement comptabilisé comme facteur de réduction de l'impact des surfaces consommées ?

« 19 hectares sont déjà reboisés » (page 5/19)

Le sont-ils localement ? On déplace la pollution de la ville vers la campagne et également les bois qui permettent de l'absorber en partie.

« Un ouvrage franchissant la Loire qui anticipe l'évolution des crises climatiques liées au risque d'inondation (garantie d'un fonctionnement normal de l'infrastructure jusqu'à la crue de 200 ans et jusqu'à la crue de 500 ans pour les services de secours). » (page 6/19)

En quoi le pont pourra-t-il être utilisé pour une crue de retour 200 ans ? Le Val Sud de Loire ne sera-t-il pas déjà inondé et la population évacuée de façon préventive ? Le rôle du pont dans les scénarios de crue mentionnés par le département demande des éclaircissements et des précisions.

Objectif n°7 : « Des services publics modernisés partout combinés à une offre de mobilités multimodale qui prend appui sur les formidables innovations offertes par le numérique »

« Les affectations sur le pont urbain de Jargeau seront revues pour sécuriser les déplacements cyclables dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue » (page 6/19).

Peut-on avoir plus d'informations sur ce qui est envisagé ? Est-il prévu de donner plus de place aux piétons et aux vélos sur un pont où les trottoirs ne mesurent qu'un mètre environ de largeur et où il n'y a pas de pistes cyclables... ? Comment faire passer les piétons, voitures et vélos en même temps ? Pourquoi le projet d'une passerelle supplémentaire réservée à la mobilité douce n'a-t-il jamais été étudié ? N'est-elle pas essentielle si on ne ferme pas le pont de Jargeau aux voitures ou s'il ne passe pas à sens unique, avec ou sans le projet de déviation ?

Objectif n°11 : « Un patrimoine naturel exceptionnel et une vitalité culturelle et sportive à conforter pour proposer une offre de loisirs toujours plus attractive »

« [...] invitant à la contemplation des paysages et de la biodiversité ligérienne. » (page 7/19).

La contemplation est-elle possible avec une route fréquentée dans le dos ? N'est-elle pas plus propice en l'absence de route, de nuisances liées au bruit et à la pollution générée par les voitures ? Les contemplations au bord des routes passantes ne sont à mon avis pas les meilleures. Un paysage non remanié par l'Homme me semble plus propice à la contemplation. Dans l'objectif, il est fait mention de « patrimoine naturel exceptionnel » et non de patrimoine urbanisé...

« Le nouveau franchissement de Loire offre un nouvel itinéraire de la Loire à vélo au nord du fleuve pour rejoindre Orléans par la boucle de Bou. Ce nouvel itinéraire est réalisé conjointement avec la Métropole d'Orléans. L'itinéraire cyclable est toujours séparé de la déviation pour garantir la sécurité des cyclistes » (page 7/19).

Est-il prévu de prolonger l'itinéraire entre la rue du Mont et l'entrée de Saint-Denis-de-l'Hôtel le long de la RD960 ? Cette portion est-elle prévue dans le projet ?

Objectif n°13 : « Une économie à la pointe qui relève les défis climatiques et environnementaux »

« [...] sur les 2 aires de covoiturage encouragera le recours à ce mode de véhicules propres. » (page 8/19)

Pourquoi ces aires ne sont-elles pas prévues à proximité des potentielles gares du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Châteauneuf-sur-Loire>> Orléans,

pour favoriser la multimodalité des transports, dans l'éventualité où le projet de réouverture referait surface ? Comment les emplacements de ces aires de co-voiturage ont-ils été choisis ?

Objectif n°16 : « Une modification en profondeur de nos modes de production et de consommation d'énergies »

« En ce sens, l'aménagement des futurs carrefours giratoires ne présente plus de trottoirs extérieurs en milieu interurbain... » (page 8/19)

Le giratoire sur la D960 à Mardié n'a-t-il pas un trottoir ? A-t-il été conçu avant l'établissement de cette nouvelle règle ?

Objectif n°17 : « L'eau : une richesse de l'humanité à préserver »

« Un ouvrage hydraulique de 75 mètres assure la continuité des écoulements sous la déviation ». (page 9/19)

De quel ouvrage parle-t-on ?

Objectif n°19 : « Des déchets sensiblement diminués et valorisés pour une planète préservée »

Des déchets de chantier sont déjà visibles au niveau de l'accès Nord du pont, au bord de la rive droite de la Loire... tuyaux en PVC, morceaux de bâches plastiques ou de big bags... La phase chantier ne doit pas véhiculer de déchets supplémentaires en Loire et sur les bords de Loire. Les ouvriers devraient être sensibilisés...

Recommandation n°2 (page 11/19) :

« Par ailleurs, l'analyse consolidée du trafic en 2019 conforte les évolutions de trafic prises en hypothèse de croissance par l'étude de 2014. En particulier, il est constaté et vérifié que le trafic en 2019 sur le pont actuel est de 16 311 veh/jour, supérieur au trafic projeté dans l'étude SORMEA sur le pont sans déviation à l'horizon 2020 de 15 700 veh/jour et à l'horizon 2030 de 15 800 veh/jour. » (page 11/19)

L'étude de trafic de 2019 fait état d'une augmentation du trafic routier sur le pont de Jargeau. **Mais depuis 2016, des mesures ont-elles été prises par le Département, l'agglomération orléanaise ou les communes concernées par le projet pour réduire le trafic routier pendulaire ?** A ma connaissance non. Dans ces conditions, avec l'étalement urbain encore en vogue, on ne pouvait donc que s'attendre à une augmentation du trafic. **D'autres leviers à des coûts inférieurs à celui du projet de déviation, ont-t-ils été actionnés par les acteurs concernés pour réduire le trafic routier sur le Pont de Jargeau ?**

L'évolution du nombre d'accidents a-t-il été également étudiée entre 2016 et 2019 ? Le passage des camions en centre-ville de Jargeau est-il plus risqué qu'à Orléans ? Peut-on avoir des comparaisons de trafic et d'accidentologie entre le pont de Jargeau et le pont Thinat par exemple ?

« La réalisation de l'ouvrage est une condition nécessaire à la réalisation des aménagements dans les centres bourgs : la réalisation des travaux de requalification des centres-bourgs sera permise par la réalisation de l'ouvrage et donc mise en œuvre dans une temporalité postérieure aux travaux de la déviation, prenant ainsi en compte les reports de flux du trafic routier constaté après la mise en service des infrastructures » (page 12/19)

il n'est pas expliqué en quoi la déviation est une condition nécessaire pour l'aménagement des centres-bourgs. Il est sous-entendu que les aménagements nécessitent un allègement du trafic mais cela n'est pas justifié : **des modélisations d'aménagements des centre-bourgs (giratoires côté sud de la Loire...) ont-ils été modélisés avec le trafic actuel ? Aucune modélisation d'aménagements ne permettait-elle pas de fluidifier le trafic ?** Par ailleurs, aucun aménagement de sécurisation de la traversée de la Loire pour les piétons et les cyclistes n'a à ma connaissance été envisagé depuis que le projet est en latence, soit une trentaine d'années, par les mairies de Saint-Denis-de-l'Hôtel ou de Jargeau. **Pourquoi une-t-elle inertie ? La déviation était-elle choisie depuis le début comme l'unique solution ? Pourquoi une passerelle réservée à la mobilité douce n'a-t-elle jamais été envisagée ?**

Recommandation n°3 :

Le département fournit des efforts pour réduire et éviter les surfaces artificialisées non nécessaires mais ne prévoit pas de désartificialiser des surfaces pour compenser l'artificialisation des 25 ha estimés comme étant réellement imperméabilisés par le passage de l'itinéraire routier. **N'y a-t-il pas dans l'environnement proche du trajet routier voué à l'artificialisation, ou à défaut dans l'agglomération Orléanaise, des surfaces imperméabilisées à trouver et à rendre à l'état naturel ? Y a-t-il eu un travail de recherche approfondi par le Département pour réduire d'avantage son impact sur l'artificialisation des sols ?** A ce propos, se pose la question de l'intérêt de la déviation Nord-Ouest de Saint-Denis de l'Hôtel : **la déviation existante (bd des Chenats + D960) ne suffisait-elle pas ? Pourquoi avoir voulu reconstituer une déviation quasi adjacente ?** Cela aurait réduit déjà un linéaire de quelques kilomètres d'artificialisation qui ne semble vraiment pas nécessaire à la vue des routes existantes réalisant quasiment le même trajet.

Recommandation n°4 :

« Ce report permettra aux populations périurbaines de l'Est de l'Agglomération d'Orléans de gagner du temps pour se rendre à leur travail en franchissant la Loire. » (page 16/19)

Est-il normal que les travailleurs aient besoin de prendre leur voiture pour aller travailler ? Pourquoi il n'est jamais fait mention de la mise en place de transports en commun plus accessibles et plus fréquents par le département et l'agglomération Orléanaise sur le secteur Est ? Pourquoi rien n'est-il fait pour diminuer les temps de parcours en transport en commun et en faciliter l'utilisation ? Par exemple, pour se rendre de Bou à La Source, il faut compter entre 1h30 et 2h en bus/tramway/bus, là où le trajet en voiture, même avec des bouchons, oscille entre 30 et 50 minutes...

« L'augmentation (évaluée à 4 000 véhicules par jour) cumulée des trafics sur le pont existant et le pont de la déviation observée à l'horizon 2020 en comparaison d'une situation sans le projet au même horizon provient en partie du report de ces trafics empruntant auparavant les ponts de l'agglomération d'Orléans. Le trafic induit par la déviation restera mesuré et ne constitue pas un trafic supplémentaire mais un report de trafic. « Cet effet « rebond » n'est en tout état de cause pas de nature à remettre en cause la nécessité du projet. » (page 16/19)

L'effet rebond sera indéniable avec la possibilité des habitants du Nord-Est de l'agglomération d'aller plus rapidement dans la zone Sud d'Orléans pour aller dans les zones commerciales ou accepter des emplois « moins lointains ». Il en est de même pour les habitants du Sud-Est. Le trafic induit est estimé comme étant « mesuré » mais aucune estimation chiffrée n'est donnée. **Quelle est la part réelle de l'effet rebond dans les 4000 veh/jour supplémentaires ?** Le trafic actuel sur le pont est de 16311 veh/jour. 4000 veh/jour supplémentaires sont loin d'être négligeables ! Ils représentent tout de même un quart du trafic actuel sur le pont de Jargeau ! **Le report de 45% du trafic du pont de Jargeau sur le pont de la déviation prend-il en compte la part du trafic induit sur le pont de Jargeau ?**

« il améliore sensiblement en ce sens le plan préfectoral d'évacuation des populations dans un contexte de changement climatique risquant d'amplifier les conséquences des phénomènes météorologiques » (page 17/19)

Pourquoi les gens du Sud Loire devrait être évacués vers le Nord et non pas vers le Sud ? Quel est l'intérêt de traverser la Loire dans les plans d'évacuation des zones inondées ?

« C'est le cas pour les déplacements individuels. En effet, il peut être souligné que le télétravail ne peut pas toujours être mis en place et que lorsqu'il l'est son effet sur les mouvements pendulaires lorsqu'il existe est ressenti essentiellement sur les déplacements ferroviaires. Cet effet peut d'ailleurs être compensé par d'autres mobilités non nécessairement liées au travail et par la mise en place de nouvelles

stratégies résidentielles conduisant à s'éloigner des bassins d'emplois (voir par exemple sur ce point le rapport du sénat : <http://www.senat.fr/rap/r21-089/r21-08912.html>). » (page 18/19)

La circulation sur le pont de Jargeau aux heures de pointes pendant les périodes de télétravail de 2020 et 2021 était fluide : j'emprunte régulièrement le pont à ces heures, allant du Nord vers le Sud le matin et du Sud vers le Nord le soir. Il n'y avait pas de bouchon en rive Nord (c'est déjà le cas en période sans incitation au télétravail) ni de bouchon en rive Sud sur mon trajet retour. Ce bouchon est d'ailleurs très inconstant ; il peut être nul ou atteindre 10 minutes d'attente pour une même heure et un même jour de la semaine ! L'article sur [senat.fr](http://www.senat.fr) auquel il est fait référence mentionne les effets du télétravail sur la Région Parisienne et non en Province où les déplacements en voiture individuelle pour se rendre au travail sont majoritaires, compte tenu de la difficulté d'accès à des transports en commun compétitifs en temps par rapport à la voiture. **La réponse du département néglige l'effet du télétravail sur le trafic sur le pont de Jargeau sur les années 2020 et 2021. L'argument de l'article du Sénat n'est pas adapté.**

Par ailleurs, la délocalisation de l'urbanisation loin des centres villes n'est pas à prendre comme une fin en soi et devrait être limitée dans les projets locaux d'urbanisme : à la fois pour limiter le trafic routier dans un contexte où les transports en commun ne sont pas compétitifs, et limiter le grignotage des terres agricoles ou boisées qui est un des objectifs du SRADDET. C'est en tout cas **la recommandation de l'actuelle ministre du logement Emmanuelle Wargon** qui lors d'un discours consacré à la consultation citoyenne « habiter la France de demain » le 14 octobre 2021 a affirmé que « le modèle à l'ancienne d'un pavillon avec jardin dont on peut faire le tour n'est plus soutenable et nous mène à une impasse. Nous devons assumer de mettre ce modèle derrière nous. Nous devons assumer de passer tous ensemble au modèle d'après ». Ce modèle est à la base de plus de 68% de la surface artificialisée chaque année et est responsable d'environ 30 000 hectares artificialisés en moyenne annuelle entre 2009 et 2017 (chiffre de l'observatoire de l'artificialisation). Ce changement de modèle qui devient imminent viendra amorcer la baisse de trafic.

« Il s'infère des développements qui précèdent qu'il est peu probable que le trafic puisse diminuer sensiblement dans les années à venir et remettre en cause la nécessité du projet » (page 19/19)

Un projet de cette envergure, avec une enveloppe financière de plus de 80 Millions d'euros et avec les milliers de tonnes de gaz à effet de serre qu'il va générer (ce chiffre a-t-il d'ailleurs été estimé dans le projet ?) ne devrait-il pas avoir un retour sur investissement bien plus étalé que sur seulement 10 à 30 ans ? A-t-il sa pertinence à horizon 50 ans voire 100 ans ? Lorsque le réchauffement sera indéniable et la crise humanitaire vraisemblablement présente ? Il est dommageable de réfléchir à si court terme, de vouloir encore construire des infrastructures coûteuses pour l'environnement pour seulement quelques petites dizaines d'années, et de ne pas avoir en tête que la crise liée au changement climatique a déjà démarré. C'est une fois de plus se fermer les yeux devant l'urgence climatique en continuant à vivre, comme

le dit très bien la MRAE, comme aujourd'hui, comme il y a 30 ans lors de la naissance de ce projet, alors que ce modèle de société est en train de mener l'humanité dans une impasse et de mettre à mal la biodiversité planétaire. La lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité se jouent à tous les niveaux et dès à présent ; elles devraient prendre corps dans l'évitement de construction d'infrastructures dont la pertinence est, en plus, controversée. Il est encore temps de faire machine arrière, rien n'est impossible !

« Le projet de déviation de Jargeau s'inscrit parfaitement dans cette stratégie, particulièrement en ce qu'il permet de diminuer les ralentissements à l'origine d'importants dégagements de gaz à effet de serre » (page 19/19)

L'effet rebond viendra très probablement gommer les effets de cette réduction des gaz à effet de serre émis pendant les phases de ralentissement. L'impact en termes de gaz à effet de serre émis sur une journée type par le trafic routier de la déviation cumulés avec celui du trafic sur le pont de Jargeau, a-t-il été estimé et comparé à une situation sans la mise en place de la déviation ?

Conclusion :

Le projet de déviation de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel prend en compte effectivement plusieurs considérations environnementales bien que tout ouvrage urbain, quoique fassent les porteurs du projet pour en réduire les impacts, vient empiéter un peu plus sur les territoires naturels et sur le peu d'espaces protégés, sur les points de vue sur la Loire et vient augmenter les nuisances totales pour l'homme lui-même (bruit, pollution) et pour la biodiversité locale. Il est prétentieux de croire que la main de l'Homme vaut celle de « Dame Nature » en reconstruisant d'ab nihilo une zone humide ou une forêt... Même si les porteurs du projet cherchent à réduire son impact, ce projet est une nouvelle balafre dans l'environnement, un nouveau fractionnement des territoires et des zones d'habitats de la faune, de nouveaux risques pour cette faune d'être butée, écrasée, éblouie, dérangée. Il est encore le témoignage d'une vision du monde anthropocentrée.

L'avis de la MRAE reflète parfaitement ma pensée, ce projet est un projet du passé et non de l'avenir. Les projections de trafic citées qui, pour le département, justifient la construction de la déviation, ne tiennent pas compte de la nécessité pressante d'un changement important de nos modes de fonctionnement sociétaux face aux enjeux climatiques et aux enjeux de préservation de la biodiversité. La réponse du département est ancrée dans une vision du monde qui n'a pas évolué.

Je vous remercie d'avance de l'attention que vous porterez à mon courrier et des réponses que vous pourrez y apporter.

Sincères salutations.

Auréliе CHASLES