

Contribution à l'enquête publique complémentaire : projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel.

Préambule

Cette enquête résulte du recours en justice porté par l'association MARDIÉVAL contre l'autorisation dite « loi sur l'eau » délivrée par arrêté préfectoral le 5 octobre 2016. Cette première autorisation avait été accordée en l'absence de l'avis d'une Autorité environnementale indépendante. Elle est susceptible d'être régularisée par un nouvel arrêté préfectoral instruit de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale émis le 10 décembre 2021 et tenant compte des conclusions de la présente enquête publique.

Compte tenu de l'évolution significative de l'avis de l'Autorité Environnementale, MARDIÉVAL estime que l'autorisation accordée en octobre 2016 ne devrait pas être régularisée mais au contraire abrogée de façon à préserver les eaux de surface et eaux souterraines des communes concernées et plus largement des bassins versants de la Loire moyenne.

Nous nous efforcerons de démontrer comment le projet de déviation met gravement en danger les zones humides, les écoulements naturels et la qualité des eaux. Et ce, alors que les justifications du projet sont trompeuses ou absentes. Enfin, de manière plus globale, ce projet vient contredire tous les efforts de notre pays pour lutter contre le réchauffement climatique et il menace ainsi, modestement mais sûrement, l'évolution future de notre climat avec tous les dangers que cela comporte pour les populations.

Cependant, nous devons préalablement dénoncer le caractère précipité, la brièveté et la discrétion dans laquelle s'effectue cette enquête complémentaire. Ainsi, alors que le conseil départemental emploie des moyens considérables pour réaffirmer sa position en tordant parfois les faits en sa faveur¹, il ne nous était donné que 15 jours pour élaborer

¹ Ainsi, s'agissant de l'évolution de la circulation routière, la notice complémentaire commandée par le conseil départemental à la société Arcadis présente des chiffres d'accroissement constant du trafic entre 2013 et 2019 en omettant de rappeler la baisse notable qui avait précédé cette période, de sorte que si l'on se plaçait dans un intervalle plus large, les conclusions seraient sensiblement différentes et montreraient plutôt une relative stagnation. La manœuvre est malhonnête vis-à-vis du public consulté, un peu comme si nous nous fondions sur les chiffres de l'année 2020 faussés par la pandémie. C'est pourquoi, étudier un intervalle de 2007 (avant la crise des subprimes qui a ralenti l'économie) à 2018 (avant la crise sanitaire) nous paraît beaucoup plus respectueux du débat public. Dans cet intervalle de temps, l'accroissement du trafic sur le pont a été nettement inférieur à l'accroissement démographique.



bénévolement une réponse qui sera forcément moins détaillée.

Cette enquête publique aurait mérité de connaître une bien plus grande publicité de la part du porteur de projet aussi bien que de l'autorité préfectorale. La contribution du public à l'élaboration des politiques menées est un axe démocratique majeur en matière environnementale réaffirmé par les ordonnances d'août 2016. Il est regrettable de mobiliser une commission d'enquête sans faciliter la participation la plus large de la population concernée.

Zones humides

Le nombre de zones humides et leurs surfaces ont été mesurées uniquement sur l'emprise du projet alors que l'impact réel porte sur l'ensemble des bassins coupés par le linéaire de la route, notamment dans la partie Sud de la Loire.

Dans le Val Sud, une grande partie de la circulation des eaux se fait de manière souterraine légèrement sous la surface. L'implantation d'une infrastructure qui traverse ces écoulements viendrait les modifier sensiblement et les caractéristiques des zones humides en aval s'en trouveraient affectées.

De manière générale, lorsqu'une zone humide est traversée par le projet, on ne peut retenir comme impact la seule surface finalement occupée par l'infrastructure mais il faut étudier les chances de maintien de l'ensemble de la zone humide a posteriori.

Sur la commune de Mardié, l'inventaire de la biodiversité communale a mis en évidence une biodiversité hors norme et notamment des espèces protégées classées "en danger" ou "en danger critique". Leur habitat est gravement menacé par les travaux et l'évolution ultérieure prévisible des zones humides traversées.

Dans ce domaine, le porteur de projet n'a pas respecté la règle ERC : « La séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...). Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives d'autorisation (étude d'impacts ou étude d'incidences thématiques, Natura 2000, espèces protégées...). Sa mise en œuvre contribue également à répondre aux engagements communautaires et internationaux de la France en matière de préservation des milieux naturels. » (source, Ministère de l'Écologie).

Nous reviendrons plus loin sur la possibilité d'éviter l'ensemble du projet qui s'offrirait évidemment au Conseil départemental pour répondre mieux et plus vite aux problématiques qu'il estime pouvoir résoudre par une déviation.

La réduction des impacts environnementaux a également été défaillante avec par exemple, des dates de travaux non respectées, des mesures de protection mal appliquées et l'absence de contrôle par un écologue tel que prévu initialement.

Mais ce sont aussi les mesures de compensation qui sont tout à fait insuffisantes malgré





association MARDIÉVAL

les proclamations d'en « faire plus ». Qualifier de « forêt durable » des alignements d'arbrisseaux plantés au hasard des espaces disponibles parmi le foncier départemental, c'est renoncer de fait à compenser les dégâts du déboisement de nombreux hectares de forêts anciennes.

Karsts de Loire

Les risques karstiques d'effondrement du pont et de pollution des eaux souterraines ont été négligés comme s'il était évident qu'une solution technique serait facilement trouvée pour y remédier. Ces risques ont été confirmés par l'étude du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière).

Il est probable que les risques financiers associés à cette problématique ont contribué à l'abandon en 2012 de la procédure de partenariat public-privé que le Département avait mise en place pour ce projet. Cette procédure a notamment été déclarée sans suite en raison des offres reçues pour une valeur très supérieure à celle envisagée par le Département. Or, on se rappelle le surcoût considérable lors de la construction du pont de l'Europe à Orléans et notamment les 17 000 m³ de béton finalement nécessaire à la construction alors que 4 000 m³ étaient initialement prévus.

À Mardié, des aléas hydrogéologiques graves pèsent sur le projet dont le franchissement de la Loire est prévu à l'endroit où il y a un maximum de bîmes alimentant les courants souterrains dans les karsts. En 2004, la campagne de sondages n'a été réalisée que sur les rives exondées. Aux dires des sondeurs, le « bon sol » n'a été trouvé qu'à moins 35m ! Au droit de Darvoy, pendant l'hiver 2003/2004, une importante crue a mis en relation l'ancienne « Sablière Mauger » avec la Loire et à ouvert au fond de celle-ci un gouffre absorbant un flux très important qui, depuis, a été identifié comme un des soutiens majeurs du débit du Loiret en période estivale.

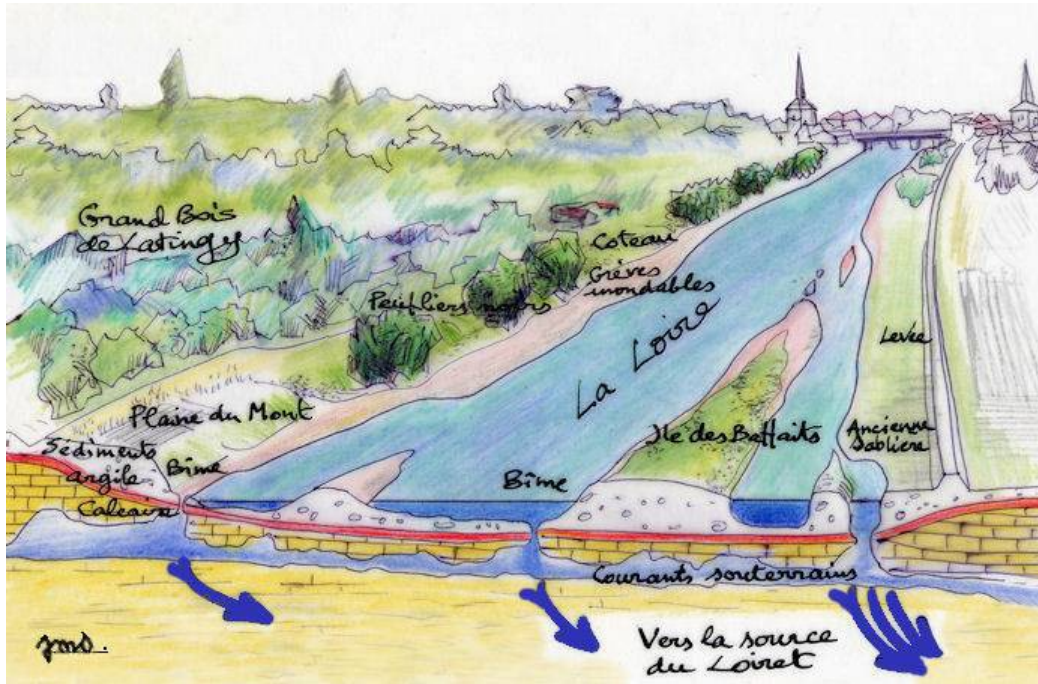


association MARDIÉVAL

Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr
Blog naturaliste Loire & biodiversité : <http://www.loire-et-biodiversite.com/>
Balbuzards pêcheurs en direct : <http://www.balbucam.fr/>

Membre de la fédération





Il est évident, pour tout ingénieur connaissant ce genre de travaux, que le fonçage de pieux par battage au-dessus et dans les reliefs karstiques souterrains aurait des effets désastreux sur ceux-ci. Comment également consolider le fichage de ces pieux dans des vastes cavités parcourues par des courants souterrains ? Avec des bétons mélangés d'adjuvants nocifs ? Au risque d'empoisonner le Loiret à sa source ?

Inondations

Dans le cas d'une crue de retour à 200 ans, l'étude d'impact soutient que le pont existant serait encore ouvert pour des usages d'urgence mais s'agissant des crues de retour 500 ans, il est admis que la partie de la déviation située au sud de la Loire se trouve entièrement inondée et fermée à la circulation. Si le pont lui-même n'est pas submergé, le franchissement vers le sud serait donc particulièrement compromis par l'étalement de l'inondation dans le Val censé protéger la métropole d'Orléans en devenant zone d'expansion de la crue.

C'est donc à tort que ce projet de déviation est présenté comme participant à la prévention du risque inondation.

Alternatives au projet

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 au Sud, à Jargeau, et les feux au Nord, à Saint-Denis-de-l'Hôtel) ou une passerelle « vélos » auraient pu depuis longtemps résoudre une partie des difficultés actuelles.

C'est que, depuis le début, ce projet de déviation a été conçu et présenté comme l'unique





réponse possible à des difficultés réelles que connaissent les habitants des communes de Davoy, Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel. Ni la fluidité de la circulation, ni la sécurité routière n'ont été la préoccupation réelle du porteur de projet mais plutôt des arguments venant au secours de sa volonté préalable et intangible de créer une nouvelle infrastructure.

C'est pourquoi, aucune des améliorations évidentes qui pouvaient être apportées localement n'a été sérieusement étudiée ou envisagée. Comme l'écrit le Département dans sa réponse à l'avis de la MRAE, les solutions sont repoussées après la mise en œuvre de la déviation. En effet, le Conseil départemental affirme de façon péremptoire que « sans le projet de déviation, aucun aménagement ne pourrait être envisagé, permettant de sécuriser les centre-bourgs traversés ». Cette assertion est délibérément mensongère puisque, par exemple, la passerelle cyclable réclamée de longue date et toujours écartée était parfaitement réalisable depuis 20 ans. Elle a été chiffrée de façon officieuse à la demande du Maire de Mardié, en 2010, à moins d'un million d'euros. Surtout, il ressort de l'étude de la SORMEA² que le plan de circulation actuel génère une part des encombrements dans la commune de Jargeau, sans qu'il n'ait jamais été envisagé de le modifier.

De même que le plan de circulation « volontairement complexe », le réglage des feux du croisement RD921/RD960 à Saint-Denis de l'Hôtel, n'a jamais été établi pour améliorer les choses. Un ancien maire de cette commune a même déclaré qu'il préférerait des réglages produisant des embouteillages tant que la déviation ne serait pas construite. Au-delà de la provocation, ce genre de réaction montre surtout que des aménagements étaient et sont encore parfaitement possible même si la déviation n'est pas réalisée.

Il en va de même pour la création de « zones 30 » mise en avant par le Département dans sa réponse à la MRAE et dont on ne voit pas en quoi elle serait conditionnée par l'existence de la déviation.

C'est que le Département s'est toujours basé sur des hypothèses aberrantes d'évolution du trafic routier ou bien qu'il a délibérément caché les données infirmant ses pronostics³. Ainsi, les données du conseil départemental font apparaître qu'une grande partie des poids-lourds comptabilisés sur le pont actuel ont une origine ou une destination qui se limite aux seules communes de Darvoy et Jargeau. Il serait donc impossible de les écarter de ces bourgs par une quelconque déviation.

C'est donc à juste titre que l'Autorité environnementale recommande de :

• considérer le projet de déviation et la requalification des centres-bourgs comme

- 2 « Le soir, la plupart des rues du centre-ville de Jargeau et l'artère principale de StDH présentent une densité de véhicules importante. Le plan de circulation, volontairement complexe pour éviter les transits, génère des encombrements même sur les voies secondaires et résidentielles, créant des fortes gênes à la population. » (Rapport de l'étude de trafic pour la déviation de Jargeau – Saint-Denis-de-l'Hôtel, SORMEA, 30/09/2010, page 34)
- 3 À l'image, si l'on peut dire, de la propension à communiquer des photos de la voirie actuelle systématiquement encombrée et des images prévisionnelles de la déviation où le pont apparaît vide de toute circulation ou encore, dans les documents présentés pour cette enquête, vide de tout poids-lourd. L'intention est frauduleuse car elle dissimule non seulement l'impact paysager de l'ouvrage mais tend à occulter les nuisances sonores considérables que l'on devrait attendre d'un trafic potentiel aussi soutenu que le pronostique par ailleurs le porteur de projet.





participant d'un même projet de sécurisation et de déviation du trafic de transit ;

- d'inclure donc les aménagements des centres-bourgs dans le périmètre du projet pour y réduire significativement la vitesse effectivement pratiquée.

Cependant, le Département continue de s'y refuser car cette démarche montrerait sans doute que la déviation n'est pas utile pour atteindre les objectifs affichés.

Fondements du projet⁴

La prévision d'un fort accroissement de la circulation qui justifiait le projet il y a 20 ans ne s'est jamais réalisée. A contrario, la déviation entraînerait une augmentation globale de la circulation, de camions en particulier, avec pour seules conséquences d'amplifier et de déplacer les nuisances que le projet voudrait combattre.

Entendons-nous bien, il n'est pas question de nier les nuisances subies par les riverains de quelques voies de circulation des communes de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. Pas plus que l'inconvénient des quelques minutes supplémentaires de trajet pour les usagers franchissant le pont actuel à l'heure de pointe.⁵

Cependant, il convient de chercher quelles preuves le Département apporte réellement de la probabilité d'améliorer la situation avec une déviation. Il est constant que chaque aménagement routier de ce type, dans un contexte d'habitudes de mobilités inchangées, conduit à plus ou moins long terme à un réengorgement des voies déviées en même temps que de la déviation elle-même. Ainsi, la facilitation du mode de déplacement par véhicule individuel entraîne un urbanisme et des modes de vies qui accroissent le recours à la route de sorte que les effets d'une déviation sont rapidement annihilés. En revanche, il restera toujours les impacts supplémentaires induits dans des communes jusqu'à présent épargnées comme Sandillon, Mardié ou Chécy, lesquelles sont amenées à connaître un fort trafic nouveau en cas de réalisation de la déviation. La seule réponse envisagée à ce jour par le Conseil départemental serait ... d'autres déviations.

En ce qui concerne la sécurisation des déplacements, le Département n'apporte pas plus de preuve de ses promesses miraculeuses.

Le département n'a jamais démontré ni soutenu que l'accidentologie sur l'itinéraire existant présenterait un taux anormal. Les communes concernées ne figurent ni dans les plus accidentogènes du Département ni parmi celles concentrant le plus d'accidents mortels (source Préfecture).

Au contraire, il est admis que l'accidentologie sur une route départementale hors agglomération, comme la déviation projetée, présente plus de risque qu'une route en

4 Voir en annexe un état des lieux des justifications très changeantes du projet dressé en 2016 par l'actuel président de MARDIÉVAL, alors qu'il était membre du conseil départemental sans responsabilité aucune au sein de l'association.

5 Un suivi des indications fournies par le site d'itinéraires ViaMichelin, pendant une période de circulation soutenue (avant crise sanitaire, en semaine de travail normale), montre que, à l'heure de pointe, le délai qui s'ajoute aux trajets empruntant le pont oscille entre 4 et 11 minutes selon les jours. Nous n'avons connaissance d'aucune autre estimation rationnelle de ce délai que les opposants au projet qualifie parfois de négligeable tandis que certains élus départementaux ont pu l'évaluer à une demi-heure de façon tout aussi arbitraire. Par ailleurs, l'étude SORMEA de 2010 estime à moins de 3 minutes la durée qui pourrait être économisée pour les trajets facilités par la déviation.





association MARDIEVAL

agglomération où la vitesse des usagers est moins élevée.

Les causes de l'accidentologie locale affichée par le Département ne sont pas plus démontrées alors que les caractéristiques de l'itinéraire existant ne présentent pas de danger particulier.

Dans le même sens, il n'est pas démontré que la déviation projetée permettrait de faire baisser le nombre d'accidents sur la route actuelle, qui au demeurant continuera d'être empruntée par usagers.

Au contraire, il est à craindre que la plus grande fluidité, promise sur la déviation comme dans les agglomérations traversées aujourd'hui, conduise à une accidentologie aggravée. Ainsi, l'étude SORMEA montre que les accidents constatés aujourd'hui surviennent plutôt les jours de faible fréquentation de l'itinéraire.

Il apparaît que le Département du Loiret tente de manipuler le public et l'autorité administrative en instrumentalisant des faits divers pour justifier son nouvel ouvrage, sans que ni une causalité, ni même une corrélation ne soit démontrée entre les infrastructures existantes, le trafic et le nombre ou la gravité des accidents

Enjeux climatiques

L'envergure et le coût de ce projet du Conseil départemental qui date de plus de 20 ans s'inscrivent a contrario de la lutte contre le réchauffement climatique qu'il devient urgent de mener.

Toutes les projections du GIEC insistent sur le fait que les objectifs de la COP21 formalisés à Paris en 2015 ne peuvent être atteints sans une baisse notable des usages actuels de transports et de mobilités.

D'un point de vue strictement énergétique, en terme d'émission de gaz à effet de serre, il est illusoire de penser que l'on pourra remplacer les véhicules actuels par des véhicules électriques et garder les mêmes volumes de trafics routiers. Ainsi, soit nous acceptons que notre planète, notre pays et le département du Loiret deviennent peu à peu invivables du fait des bouleversements climatiques, soit nous oeuvrons à des alternatives aux mobilités actuelles passant par une réduction sensible du transport routier et des déplacements automobiles.

Penser qu'une solution technologique permettra de conserver les mêmes mobilités sans impact sur le climat est illusoire. C'est pourtant le pari que fait le conseil départemental pour justifier ses éternels pronostics manqués d'accroissement du trafic.

Et pourtant. Si l'on acceptait ce pari improbable, il faudrait en tirer toutes les conséquences et l'on verrait alors que le recours futur à des motorisations électriques ôte la plus grande part des nuisances auxquelles la déviation prétend répondre. En poussant à l'extrême cette démarche scientifique fallacieuse, même la fluidité de circulation pourrait se trouver parfaitement rétablie sans déviation par le recours à des nouvelles technologies comme les véhicules autonomes.

Si le conseil départemental persiste à croire que des solutions de ce type permettront d'éviter la catastrophe climatique tout en maintenant le niveau de circulation automobile actuel, alors il devrait admettre que ces mêmes solutions futuristes rendent caduc



association MARDIEVAL

Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr
Blog naturaliste Loire & biodiversité : <http://www.loire-et-biodiversite.com/>
Balbuzards pêcheurs en direct : <http://www.balbucam.fr/>

Membre de la fédération





association MARDIÉVAL

l'ensemble du projet de déviation.

Au contraire, nous pensons que seuls des changements de modes de déplacements peuvent contribuer à lutter efficacement contre le risque climatique. Pour cela, afin de ne pas passer par des limitations frustrantes de la mobilité, il convient que les politiques publiques encouragent fortement toutes les solutions alternatives au transport routier et aux déplacements automobiles individuels.

Le Conseil départemental du Loiret propose exactement l'inverse en consacrant une part importante de ses investissements à un projet qui ne peut que favoriser les modes de vie les plus nocifs en terme d'émissions de gaz à effet de serre.

C'est donc à juste titre que l'Autorité environnementale recommande au conseil départemental, « au vu de l'envergure du projet et de son coût pour les générations futures (...) 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. »

Conclusion

L'association Mardiéval recommande fermement l'abandon du projet afin de respecter les préconisations de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 (loi no 2006-1772).

En réponse aux attentes et besoins légitimes des habitants du territoire concerné, L'association Mardiéval propose la mise en œuvre de solutions alternatives pour faciliter et apaiser les déplacements tout en luttant efficacement contre les nuisances et les émissions de gaz à effet de serre.



association MARDIÉVAL

Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr
Blog naturaliste Loire & biodiversité : <http://www.loire-et-biodiversite.com/>
Balbuzards pêcheurs en direct : <http://www.balbuca.com/>

Membre de la fédération

