

Avis d'Enquête Publique

RD 921 – Déviation entre Jargeau et St Denis de l'Hôtel

Contribution de
Michel et Monique BOTTON – Citoyens locaux – Citoyens du Monde

Et c'est à ce titre que nous avons rédigé cette contribution. Nous ne sommes ni « politiques », ni « scientifiques », ni « spécialistes », dans quelque domaine que ce soit, simplement **CITOYENS**.

A Monsieur le Président de la Commission d'Enquête

Monsieur le Président,

Nous venons porter à votre connaissance les éléments que nous jugeons propres à influencer sur le cours des choses, c'est-à-dire pouvant permettre l'annulation de ce projet (qui n'en est plus un vu l'avancement des travaux – ce que nous jugeons inadmissible car, en cas d'arrêt, les dégâts d'ores et déjà provoqués seront irréversibles).

I) Historique

Comment se fait-il que ce projet de deuxième pont date de plus de 20 ans, c'est-à-dire peu de temps après la construction du nouveau pont de Jargeau ?

Pourquoi ne pas avoir mis en place, comme proposé à l'époque par des collectifs associés au projet de construction, les **aménagements** encore évoqués aujourd'hui et **qui n'ont jamais été réalisés** ?

Le projet qui nous intéresse ici a toujours été « bancal » et l'est encore. C'est pourquoi les associations qui ont lutté contre ont toujours réussi, assez facilement, à le repousser, à le retarder.

Jusqu'à ces dernières années.

La situation actuelle repose sur une **contradiction** et cette contradiction tient au fait que, malgré l'**urgence écologique reconnue**, les politiques ont cédé peu à peu du terrain (c'est le cas de le dire). Et c'est incompréhensible compte tenu des **engagements** dans ce domaine **au plus haut niveau**, national et européen.

Avec un peu de recul, nous avons l'impression que ce projet « pont – déviation » est un jouet dont le Conseil Départemental rêve depuis 25 ans, un rêve d'enfant donc, mais d'un enfant qui ne serait pas devenu adulte, qui n'aurait pas vu le temps passer, les choses évoluer, qui en serait resté au stade du caprice et trépignerait encore devant la vitrine.

II) Circulation

a) Constatations

- Un pont constitue et constituera toujours un « **goulet** » (principe de l'entonnoir)
- Grand nombre de véhicules
- Ralentissements : environ 1 heure le matin et 1 heure le soir
- Nuisances aux riverains : indéniables, surtout à cause des poids lourds

b) Propositions – Remèdes possibles

- Diminuer le nombre de véhicules : orienter les poids lourds vers les **autoroutes**, organiser le **covoiturage**, favoriser le **télétravail**,
- Aménager les abords des têtes de pont : construction de **ronds-points**, suppression des « tourne à gauche », passerelle bicyclettes, mise en place d'un **plan de circulation** dans les deux villes,
- Développer **liaisons ferroviaires**, ferroutage, ...(projet(s) en cours ?

III) Ecologie

La destruction de la **coupure verte**, coupure verte décrétée il y a maintenant une cinquantaine d'années et qui doit garantir l'« **oxygénation** » de l'agglomération orléanaise, est bien avancée dans la plaine de Latingy (Ouest) et du côté de Chenailles (Est), ce qui est **scandaleux**, d'une part compte tenu du fait que rien n'est définitivement acquis en faveur de la construction, d'autre part sachant qu'une « compensation » ne remplacera jamais une « destruction ».

De plus, cette zone est référencée « **Natura 2000** » et l'on peut se demander quelle est la portée de ce classement

Enfin, les règles relatives à la protection des espèces et des zones humides n'ont été ni correctement prises en compte ni respectées (c'est, apparemment, l'une des raisons du réexamen du dossier dont fait partie cette nouvelle enquête publique).

IV) Construction

– La nouvelle voie organisée autour du nouveau pont va constituer un « appel de circulation » et pas seulement un transfert de véhicules. On peut se risquer à chiffrer la nouvelle fréquentation ainsi, en admettant que le pont actuel soit à 125 % de sa capacité « fluide » : Pont actuel 80 % - Nouveau pont 80 % - Sachant que cette estimation est, par définition, totalement empirique et que, encore une fois, des dispositions spécifiques auraient pu (pourraient) nous amener aux mêmes résultats sur le pont actuel puisque le seul argument officiellement avancé est l'amélioration de la fluidité et la diminution des nuisances.

– L'élément que nous considérons comme le plus important est **le rapport du BRGM**. Pourquoi ?

– Pour l'**impact géologique et hydrographique et les graves risques** d'une telle construction qu'il signale. Nous ne reviendrons pas sur les détails qui sont connus de toutes les personnes qui s'intéressent un tant soit peu à ces **données scientifiques**.

– Pour le **DANGER** lié à ces risques : un pont qui s'écroule, nous savons tous ce que cela suppose ! Et la zone est une « **zone à risques** ».

Sommes-nous prêts, collectivement, à prendre ce risque ? Nous ne pensons et ne le souhaitons pas.

V) Financement

– Enfin, abordons le problème du coût de ces travaux. Nous disons « travaux » car il ne s'agit pas que du pont lui-même mais également de tous les travaux annexes. Et nous mettons quiconque au défi de chiffrer le coût final d'une telle opération.

Tout d'abord parce que tout le monde sait que « **ça revient toujours plus cher** » et, surtout, parce que les difficultés et risques liés à l'instabilité du lit de la Loire vont engendrer des travaux colossaux qu'il est impossible de chiffrer actuellement.

– D'autant plus, et nous n'avons pas beaucoup entendu cet argument, que les co-financements ou autres subventions ne sont pas légion. Comme si « personne » ne voulait « se mouiller » (c'est encore le cas de le dire) en participant au financement du projet.

VI) Notre Conclusion

Vous l'aurez compris, elle ne sera pas favorable au projet car nous ne parvenons pas à appréhender le caractère d'« Utilité Publique » invoqué, bien au contraire.

1) Eléments favorables

POUR : Légère amélioration au niveau des flux et des nuisances.

N.B. L'aspect accidentogène n'a pas été formellement prouvé.

2) Eléments défavorables

CONTRE : Dégâts écologiques (entre autres, nuisances sonores rurales, destructions de biotopes et d'espaces de végétation centenaires, circulation des eaux, destruction de terres agricoles,

CONTRE : Parce que la possibilité d'effectuer des aménagements n'a toujours pas été envisagée (et pour cause) avec, pourtant, la certitude d'améliorer flux et nuisances et avec des avantages au moins équivalents à ceux liés à la réalisation du projet.

CONTRE : Coût financier inconnu et certainement colossal à l'heure où d'autres priorités devraient s'imposer aux politiques (écologie, liaisons ferroviaires, habitat, maisons de retraite,

3) Commençons, avant qu'il ne soit vraiment trop tard, c'est-à-dire avant d'autoriser officiellement et définitivement la construction, par **mettre en place et en œuvre les aménagements et dispositions** évoqués ci-dessus.

Nous pourrions ensuite évaluer, **objectivement**, la nécessité ou non, de la construction.

A l'heure du recyclage, du réemploi, du développement durable, des impératifs écologiques, il ne faut pas hésiter à reconnaître que les temps ont changé, que l'on s'est trompé, bref, que l'on peut **faire autrement**.