



Pont de Mardié

Une déviation environnementale

16 février 2022

> Réponse collective à la nouvelle enquête publique

Pourquoi la lutte contre la déviation de la RD921, appelé plus communément le nouveau pont de Mardié, dure-t-elle depuis plus de 25 ans ? Car il impacte 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 pont était déjà un écocide à l'époque, mais il est encore plus aujourd'hui.

1 Dépassé depuis 25 ans

Ce patrimoine naturel, sur l'un des plus beaux segments encore préservé de la Loire moyenne est inestimable. **Le projet a déjà provoqué la destruction de bois anciens et classés et la disparition d'une biodiversité particulièrement riche.** Il menace l'intégrité de la ceinture verte de l'agglomération orléanaise et les fonctionnalités Trames Verte et Bleue associées. **C'est un contre temps écologique.**

Ce projet de 15 kilomètres est basé sur la construction d'une plateforme de dimension autoroutière, avec un pont pour le franchissement de la Loire. Ce pont prendrait appui dans une zone karstique particulièrement fragile du lit du fleuve, dont les risques ont été pointés par le **BRGM** (Bureau de recherches géologiques et minières), notamment ceux de pollution des écoulements d'eaux vers la nappe phréatique et les zones de captage aval lors de la réalisation des travaux. Ce pont, colosse aux pieds d'argile, possède également des **risques d'effondrement** liés à son sol.

Plusieurs recours sont toujours pendants en appel devant la justice et en attente de jugement :

- > non-démonstration d'une raison impérieuse 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 et une minimisation de l'emprise réelle des zones humides impactées.

2 Une augmentation de trafic calculée

Ajouter des nouvelles voies de circulation ne diminue pas le nombre de véhicule, au contraire. Dénommé « **trafic induit** », c'est un effet démontré des nouvelles infrastructures routières : **plus de voies = plus de trafic**, sans baisse de congestion, ni de temps de trajet. Pour un projet dédié à éviter les bouchons, il faudra repasser.

Le dernier rapport de la **MRAE** (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale) **l'exprime dans sa conclusion** :

« 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 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 »

Mais pourquoi le Conseil Départemental s'entête sur un tel projet ? Parce que son objectif n'est pas d'éliminer les bouchons à Jargeau, mais de relier les zones logistiques entre elles sans passer par les autoroutes dont notre département est pourtant largement doté. **C'est un cadeau du contribuable (100 millions d'euros) pour le transport routier**, à l'encontre des accords de Paris. Car après 6 rapports du GIEC, l'information n'est toujours pas rentrée : à l'heure où la réduction du flux routier est impérative, où l'investissement pour la préservation de nos écosystèmes devrait être notre priorité, **où le Conseil Régional déclare la région Centre-Val de Loire en urgence climatique, le CD45 pense artificialisation, route et logistique.**

3

La biodiversité ne se compense pas, elle se préserve

Au regard des enjeux actuels concernant la construction de solutions de mobilités économes en impact carbone (Stratégie Nationale Bas Carbone), ainsi que de préservation et de reconquête de la biodiversité (Loi biodiversité) : **les financements doivent s'orienter vers la préservation du bien commun** ainsi que l'utilité publique pour le futur de notre société.

Un mètre carré de zone humide artificialisé, c'est un mètre carré de perdu. Car même déplacé ailleurs (et pour quel cout carbone ?), il prendra la place d'un autre espace naturel. Il existe pourtant une méthode très simple pour protéger notre environnement : **« Éviter - Réduire - Compenser ».**

4

Une réponse inadaptée à l'urgence écologique

Dans la réponse du Conseil Départemental du Loiret à l'Autorité Environnementale, la réalisation du pont et aménagement routier est par ailleurs justifiée pour développer la composante d'un trafic Nord-Sud. **La raison impérative d'utilité publique majeure de cette composante n'est pas démontrée**, en particulier au regard de son impact destructeur du patrimoine naturel, du **caractère irréversible des artificialisations** qui seront réalisées, et de nuisances en termes d'émissions de gaz à effets de serre, de pollution sonore créées additionnellement et directement sur des zonages qui en étaient à ce jour exempts.

Il est à noter que ces enjeux sont désormais bien clairement mis en lumière dans le nouveau rapport émis de manière indépendante par l'Autorité Environnementale :

« [C'est 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 ».

Un tel projet encourage donc la population et l'organisation des flux marchands à perpétuer le développement des mobilités habituelles, renforçant leur caractère considéré ici et de fait normal et inéluctable dans les comportements individuels et les modèles de développement économique. Il participe également à l'étalement urbain en plaçant la voiture une nouvelle fois au coeur de l'urbanisme. Nous sommes cependant à l'heure urgente où les communautés d'experts mondiaux (GIEC et IPBES) appellent expressément à des changements de paradigmes globaux. **Ce projet peut-il raisonnablement être encore d'utilité publique ? Nous sommes convaincu du contraire.**

