

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des pétitions

11 décembre 2007

RAPPORT

sur la mission d'enquête à Paris et dans le Loiret du 1^{er} au 2 octobre 2007
concernant les pétitions:

- n° 185/2004, présentée par A. Terrazoni
- n° 261/2004, présentée par Jean de la Forge
- n° 37/2005, présentée par Laurence de la Martinière
- n° 580/2005, présentée par Anne Joëlle Legourd
- n° 883/2005, présentée par Sylvie David-Rousseau
- n° 117/2006, présentée par Janine Amor
- n° 914/2007, présentée par Claude Arenales

Rapporteurs: Marcin Libicki, Luciana Sbarbati et Margrete Auken

Introduction

L'engagement avec lequel la commission a enquêté sur ces pétitions, qui contestent un ensemble de projets de développement et de renforcement des infrastructures de transport, lancés par le Conseil général du Loiret et l'État français pour l'un d'eux, s'explique par les répercussions que ces projets pourraient avoir sur l'équilibre écologique fragile d'une partie de la Vallée de la Loire, à proximité d'Orléans. La Sologne et d'autres zones boisées et rurales proches d'Orléans sont également concernées. Les différentes zones touchées par les projets sont, dans plusieurs secteurs, identifiées comme des zones protégées en vertu des directives Habitats et Oiseaux.

En outre, la nature des projets, qui consistent dans la construction de trois ponts sur la Loire, le renforcement de plusieurs tronçons des infrastructures routières départementales, l'éventuel aménagement d'un aérodrome existant et la construction d'une autoroute au nord d'Orléans (A19), exige la réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement et d'une évaluation environnementale stratégique avant que des plans détaillés puissent être approuvés.

Il importe de souligner que la Vallée de la Loire n'est pas protégée seulement par des directives européennes, mais également par l'Unesco, qui a classé le site comme patrimoine mondial.

Une grande majorité des élus au Conseil général ont soutenu les projets proposés par M. Eric Doligé, le président du Conseil général du Loiret, qui a fait le déplacement à Bruxelles le 30 janvier 2007 pour défendre les plans devant la commission des pétitions. Lors de cette même réunion, plusieurs des pétitionnaires, que les membres de la délégation ont pu de nouveau rencontrer à l'occasion de leur mission, ont également expliqué à la commission la nature de leur opposition. C'est en raison de la détermination affichée par les deux camps et de la complexité des questions soulevées que la commission a décidé de demander l'autorisation de mener une mission d'enquête. Cette autorisation lui a été accordée par le Bureau le 12 septembre 2007, date à laquelle les élections présidentielles et législatives avaient déjà eu lieu en France.

Les sept pétitions (signées par plus de 13 000 personnes) qui ont été examinées par la délégation représentent dans leur globalité des centaines de pages d'allégations. Les membres qui ont visité les zones concernées se sont efforcés de lire et comprendre les arguments exposés par les pétitionnaires. La Commission européenne a également apporté sa précieuse expertise à l'étude des nombreux et divers aspects du dossier. Comme cela est sans doute inévitable en pareille situation, des craintes réelles et autres sujets d'inquiétude ont généré des allégations excessives, manquant de crédibilité face aux documents probants et à l'observation des sites concernés. Il n'en demeure pas moins qu'un nombre suffisant d'allégations bien documentées tendent à démontrer que les directives européennes ne sont pas appliquées comme elles le devraient.

Les autorités nationales et départementales ont fourni scrupuleusement à la commission des pétitions, à la demande de celle-ci, des cartes et documents décrivant les actuels projets d'infrastructures pour la région ainsi que les futurs projets jusqu'en 2025 et même au-delà. Ces projets distinguent les aménagements routiers des aménagements ferroviaires entre Tours

et Paris et comportent des projets visant à améliorer le trafic de voyageurs et de marchandises par rail, démontrant un engagement en faveur d'un macrodéveloppement propice à un environnement durable.

Leurs cartes et leurs plans comportent également des projets visant à dévier le trafic local et régional de la ville d'Orléans et de certaines communes de la région. C'est précisément à cet égard que les inquiétudes spécifiques soulevées par les pétitionnaires sont plus en rapport avec l'application correcte de la législation européenne, notamment en raison du caractère unique de la géographie et de l'environnement ainsi que des espèces de faune et de flore qu'on trouve dans les environs. Il en est ainsi même si on convient que des projets d'infrastructures bien conçus peuvent permettre d'améliorer la fluidité du trafic, avoir un impact positif en termes de réduction de la pollution de l'air et renforcer la sécurité routière.

Bien que les membres de la délégation ne soient absolument pas convaincus par l'allégation formulée concernant le projet d'implantation d'un grand contournement à 2x2 voies autour d'Orléans,¹ l'impact inévitable de la construction de trois nouveaux ponts sur la Loire, avec l'accès routier que cela suppose, ainsi que l'éventuel agrandissement de l'aérodrome de Saint-Denis les inquiètent particulièrement. Il s'impose également de surveiller de très près certains aspects du projet relatif à l'A19, dans la mesure où il existe de profondes divergences entre le projet initial et les travaux de construction, notamment en ce qui concerne l'impact environnemental sur la forêt de Montargis.

La délégation doute, d'une part, que les infrastructures existantes, dont les accès aux ponts existant sur la Loire, aient été exploitées de manière optimale et, d'autre part, que, ainsi que les directives européennes le prévoient, d'autres possibilités moins néfastes pour l'environnement aient été envisagées de manière sérieuse. Au-delà de la nature individuelle de chaque projet, la délégation avait tout à fait conscience de l'impact environnemental cumulé que les projets envisagés seraient susceptibles d'avoir sur l'intégrité des zones protégées.

La mission

Les membres de la délégation ont tout d'abord rencontré des hauts fonctionnaires du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables à Paris, avant de se rendre dans le Loiret pour y rencontrer les pétitionnaires ainsi que le président et certains membres du Conseil général. La délégation n'a pas rencontré le maire d'Orléans, ni les représentants de l'Agglomération Orléanaise.

Plusieurs questions stratégiques ont été soulevées à Paris suite à la note plutôt brève présentée par «des autorités françaises» en réponse à une lettre adressée par la commission des pétitions à la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne en date du 21 février 2007. Cette note précisait toutefois qu'il n'y avait pas de «grand projet de contournement d'Orléans porté par le département du Loiret».

¹ L'«étude préliminaire des 4 fuseaux: Nouveau franchissement de la Loire à Jargeau» de décembre 2002 (Gaudriot - Conseil Général du Loiret) indique néanmoins page 10 une déviation de la RD 921 à Jargeau d'ici 2015 et un «grand contournement de l'agglomération orléanaise» d'ici 2025, devenus nécessaires du fait de la forte croissance démographique et de l'intensification de l'activité économique à Artenay, Chateâuneuf, La Ferté St-Aubain et Meung.

Les fonctionnaires français n'ont pas formulé d'observations sur les détails des projets qui relèvent de la responsabilité du Loiret, mais ont néanmoins fait savoir à la délégation qu'un aménagement était prévu sur un pont existant sur l'A71, à proximité d'Orléans, et que l'Agglomération prévoyait de construire un autre pont, en plus des trois nouveaux ponts au sujet desquels la commission des pétitions avait été saisie.

Ils ont également apporté peu d'éléments nouveaux aux informations dont la commission disposait déjà concernant l'A19 entre Artenay et Courtenay, si ce n'est qu'ils ont indiqué que des mesures d'atténuation seraient prises pour amoindrir les incidences sur l'environnement. Il n'en demeure pas moins que cette autoroute revêt une importance stratégique considérable pour la région, en ce sens où elle facilitera la liaison entre les autoroutes A10 et A6 au sud de Paris. Ils n'ont évoqué aucune anomalie ni aucun sujet particulier d'inquiétude quant à la façon dont l'A19 était construite par la société Arcour.

Ces éléments communiqués par les fonctionnaires français contrastaient avec les informations fournies par les pétitionnaires basée sur des études qui montrent que plus du double d'hectares de la forêt de Montargis (c'est-à-dire 120 hectares au lieu des 50 prévus par la décision initiale de 2006) ont été détruits, affectant des espèces figurant à l'annexe IV. De même, l'impact sur les cours d'eau de Trois Fontaines et Mignarette (Marais de Sceaux en Gâtinais) ne semble pas avoir été correctement évalué par le responsable du projet ou les autorités.¹ Cette situation pourrait constituer une violation grave de la directive-cadre sur l'eau. Un contrôle particulier s'impose à cet égard.

Le ministère a néanmoins souligné qu'il avait pris contact avec le Loiret pour lui conseiller de faire preuve de prudence quant à l'impact environnemental de ces projets et que, malgré les problèmes méthodologiques, le Département procédait à une étude de l'impact cumulé des différents projets envisagés. La réalisation de cette étude était, selon eux, difficile compte tenu de la durée relativement longue sur laquelle les projets se déroulent. Les fonctionnaires ont reconnu que la zone était écologiquement fragile et qu'elle revêtait une importance cruciale pour les espèces migratoires.

Il ne fait pas de doute que d'autres éléments d'information auraient été communiqués si la discussion avait pu se poursuivre, mais la délégation devait se rendre sans tarder à Orléans pour y démarrer son programme. Aussi la délégation espère-t-elle que les autorités nationales françaises communiqueront de plus amples informations à la commission dès lors qu'elles auront pu étudier les différents aspects du présent rapport. Leurs observations et leur contribution seront fort appréciées.

Orléans - Loiret

Contrairement à la réunion qui s'était tenue à Paris, les membres de la délégation se sont vus communiquer des informations détaillées par M. Eric Doligé, le président du Conseil général du Loiret, ainsi que plusieurs conseillers généraux, fonctionnaires et autres représentants de la Préfecture. La réunion avait manifestement été bien préparée; un grand nombre de documents

¹ Le dossier préparé par M^{me} Ben-Amor pour le compte de l'ASPEG (1^{er} octobre 2007) comporte des photographies et des documents probants. Il évoque une «entorse discrète» aux directives européennes par les autorités françaises qui refusent de répondre aux courriers mais acceptent des modifications sans procéder à des études d'impact supplémentaires au motif que, selon la Préfecture, celles-ci retarderaient le projet.

et graphiques ont été mis à la disposition des membres pour illustrer les discussions.

Le président a commencé par exprimer son attachement à la Loire et ses environs, en insistant sur le soin avec lequel il envisageait l'aménagement du Loiret au bénéfice des personnes qui avaient choisi de s'y installer.

Il a également affirmé catégoriquement que personne ne voulait un grand contournement de 300 kilomètres d'autoroute, comme un ou deux des pétitionnaires l'avaient allégué. Il a ensuite présenté une vue d'ensemble des projets d'infrastructures de l'État, en mentionnant les quatre options considérées pour l'aménagement du couloir de circulation entre Tours et la région Île-de-France.

Les projets routiers dont il est responsable ont été réexaminés en 2006 et comportent des projets de construction de trois nouveaux ponts sur la Loire afin, notamment, de dévier la circulation des centre-ville, a-t-il expliqué. Sur ces trois ponts doivent être construites des routes à double sens de circulation (2x1 voies), sauf à proximité de Gien, où un tronçon de route doit comporter trois voies de circulation.

Il a ensuite défini la nature des routes envisagées à l'aide d'un diagramme montrant la vue en coupe transversale du tracé de la route à proprement dite (2 x 3,50 m), un trottoir/une piste cyclable séparé(e) de la route par un accotement et une zone de sécurité comportant des rigoles d'évacuation. La délégation a pu voir l'emplacement des routes illustrées par ce diagramme sur une carte du département. Les opérations planifiées figurent en gras sur cette carte et couvrent, en particulier, les tronçons de route suivants: la D951, de la jonction avec la D19 jusqu'à Orléans, à proximité du Pont de l'Europe; la D104 du Bardon jusqu'à Cléry-Saint-André (englobant un des nouveaux ponts envisagés à Baule, Meung-sur-Loire); la D951 à partir d'Orléans, un nouveau pont étant envisagé à Jargeau/Darvoy/Mardié, jusqu'à la jonction avec la D921; la déviation entre Donnéry et Fay-aux-Loges¹; la D952 entre Chateâuneuf et Gien et la déviation à Sully, englobant le nouveau pont envisagé qui donnera accès à la D952. (Les tronçons de route non visés par les pétitions n'ont pas été mentionnés.)

Selon le plan 2006 (qui couvre les 18 prochaines années jusqu'en 2025), aucun aménagement n'est programmé sur la D921 en direction de La Ferté-Saint-Aubin, ni sur la D18 menant, via Jouy-le-Potier, à Cléry-Saint-André et Meung-sur-Loire. Les membres de la délégation ont circulé sur cette route avec plusieurs des pétitionnaires, s'agissant d'une des routes identifiées notamment par la pétition n° 185/2004 comme faisant partie du «grand contournement».

M. Doligé a ajouté que, contrairement à ce que certains pétitionnaires avaient affirmé, il était contre la construction d'une intersection de l'autoroute A71 à proximité de La Ferté-Saint-Aubin. Les informations ainsi obtenues concernant ce tronçon de route particulier vont clairement à l'encontre des allégations formulées par M. A. Terrazoni dans sa pétition n° 185/2004 concernant le «Grand Contournement Autoroutier (trois fois plus grand que celui de Paris)» qui aurait pour effet de massacrer la Sologne, site classé Natura 2000 en vertu de la directive Habitats.

¹ Il s'agit du seul projet parmi ceux examinés par la commission à avoir fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, acte essentiel pour pouvoir poursuivre le projet. Cette déclaration a été étayée par une décision du tribunal administratif, au sujet de laquelle la cour administrative d'appel de Nantes a toutefois été saisie.

Le président Doligé a expliqué ses choix concernant les trois ponts envisagés sur la Loire à Jargeau, Sully et Meung en signalant qu'il était pour une protection maximale de l'environnement dans les zones concernées. Parmi les trois projets, c'est celui qui concerne le pont reliant la D951 de Darvoy à l'est de Mardié qui est le plus avancé.

Les membres de la délégation considèrent toutefois que les éléments tendant à justifier une remise en cause de ces choix sont plus substantiels au regard de l'impact environnemental du projet de franchissement du dernier fleuve sauvage d'Europe sur l'équilibre écologique extrêmement fragile. (Les problèmes géologiques de ce site, ainsi que ceux de la Loire, sont des considérations majeures de nature plus technique au sujet desquelles les urbanistes et les experts indépendants doivent procéder à une analyse critique.)¹

Cette zone, que les membres de la délégation ont visitée, est un habitat important pour de nombreuses espèces d'oiseaux protégées et est très proche du seul site connu de nidification du balbuzard pêcheur, une espèce d'oiseaux menacée d'extinction. En effet, la biodiversité de cette zone particulière en termes d'espèces d'oiseaux, de plantes, d'insectes et de reptiles est telle que toute intrusion serait susceptible de modifier radicalement l'équilibre fragile qui a été créé entre les aménagements humains et certaines des richesses de la nature. Il s'agit en effet d'une des raisons pour lesquelles l'Unesco a décidé d'inscrire ce site au patrimoine mondial.

Le lit du fleuve d'une largeur de 350 mètres, la commune de Mardié et les bois de Latigny représentent un refuge pour un très grand nombre d'espèces dont la conservation nécessite la désignation d'habitats naturels protégés selon les annexes I et II de la directive 92/43/CEE (directive Habitats), ainsi que de zones de protection spéciale conformément à l'annexe I de la directive 79/409/CEE (directive Oiseaux).

Lors de leur visite de ce lieu, les membres ont pu rencontrer le maire, des ornithologues et des biologistes, ainsi que des riverains soutenant les pétitionnaires. Ils ont ainsi pu constater l'importance de la zone pour la flore et la faune sauvages. Suite à de fortes précipitations, le niveau du fleuve était bien plus haut que d'ordinaire.

La seule étude environnementale sérieuse, qui a été réalisée par l'association des Naturalistes Orléanais et dont les résultats ont été communiqués aux membres de la commission, est très critique quant au choix de la commune de Mardié, considérant que le seul moyen de traverser la Loire avec un impact limité sur l'écosystème vulnérable résiderait dans un franchissement en amont en direction de Jargeau. Sur le plan technique, le seul moyen de franchir la Loire consisterait à construire un très large pont suspendu, et non pas un pont tel que celui qui est apparemment prévu à Mardié, avec sept piliers qu'il faudrait enfoncer profondément dans le lit du fleuve.

Le pont envisagé à Mardié a pour corollaire la déviation entre Donnery et Fay-aux-Loges, à laquelle le maire de Donnery² et la Chambre d'agriculture locale s'opposent vivement. Même les résultats de l'étude préliminaire réalisée pour le Département indiquent que la densité du

¹ Pétition n° 37/2005, présentée par M^{me} Laurence de la Martinière, au nom de l'association Mardiéval (ex-A.D.I.P.H.C.M.)

² Pétition n° 261/2004, présentée par M. Jean de la Forge, au nom du Comité de défense rural Donnery/Fay-aux-Loges.

trafic risque d'être sept fois moins importante que les premières estimations ne l'avaient prévu sur les 6,3 kilomètres du contournement à 2 voies (2x1) envisagé (6 000 véhicules par jour au lieu des 40 000 mentionnés au départ). Ces chiffres ébranlent la logique sur laquelle repose la construction de cette route.

Le maire de Donnery et les conseillers municipaux ont fourni à la délégation, avant que celle-ci visite les environs, des informations détaillées sur les incidences néfastes du projet de déviation sur leur communauté rurale. Donnery est une commune de 2 200 habitants très attrayante, à proximité de laquelle passe le Canal d'Orléans, et qui compte pouvoir développer son économie grâce au tourisme vert. Le conseil municipal s'était opposé au projet de déviation lors de sa réunion du 27 janvier 2005 et a toujours maintenu son opposition depuis lors. Il a informé la délégation qu'il avait fait appel de la décision de la Préfecture de déclarer la déviation d'utilité publique. Il considère que la N60 existante est suffisante pour le transport de marchandises. La présence de sites Natura 2000 à proximité de Puit Branger et de Bois des Armes plaide également pour la réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement, évaluation qui, selon le maire, n'a jamais eu lieu. Pour sa part, la Préfecture estime qu'une évaluation de ce genre n'est pas obligatoire puisque la commune ne se situe pas dans une zone protégée.

Le président de la Chambre d'agriculture du Loiret a apporté son soutien au maire en adressant deux courriers au préfet pour s'opposer à la déviation qui créerait effectivement une barrière entre les deux communes concernées. Il propose de rétablir les liaisons ferroviaires locales entre Orléans Les Aubrais et Aubigny-sur-Nère.

Les membres de la délégation se sont ensuite rendus à l'aérodrome de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Les pétitionnaires qui avaient expliqué l'ampleur de leurs préoccupations à la délégation avaient signalé la proximité de l'aérodrome existant de sites Natura 2000 et, en particulier, d'une zone protégée dans des forêts voisines.¹ Les pétitionnaires ne s'inquiétaient pas seulement des incidences néfastes de l'agrandissement de l'aérodrome sur la population locale d'oiseaux, mais également des aspects liés à la sécurité de tout aménagement qui ferait nécessairement augmenter le nombre d'impacts d'oiseaux sur les avions lors de leur décollage ou de leur atterrissage. Les pétitionnaires estiment que le Conseil général minimise l'importance de ces préoccupations. L'un des pétitionnaires a transmis à la délégation une copie d'une étude de faisabilité réalisée par un bureau d'études (CAP-SUD) sur la demande du Conseil général et qui, selon les pétitionnaires, démontre que leurs craintes sont fondées.

Les membres de la délégation ont soulevé la question lors de leur réunion avec le président Doligé qui leur a indiqué que trois études avaient été commandées concernant chacun des aéroports locaux situés à proximité d'Orléans. Un agrandissement de la piste (passant d'une longueur de 1 200 mètres à 1 392 mètres) et des installations de Saint-Denis avait été achevé en 2003 pour se conformer aux nouvelles règles de sécurité. Le président a ajouté que le Conseil général ne prévoyait pas de nouvel aménagement de l'aérodrome de Saint-Denis qui,

¹ Pétition n° 580/2005, présentée par M^{me} Anne Joëlle Legourd, pour le compte de l'association «le Carillon de Combreaux», pétition n° 883/2005 et documentation complémentaire préparée pour la mission par Sylvie David-Rousseau au nom de plusieurs associations environnementales. La pétition n° 883/2005 mentionne également d'autres sites affectés à proximité de Sully et à Jargeau, que la délégation a visités. La pétition n° 914/2007, présentée par Claude Arenales au nom de la Confédération pour la Sauvegarde de l'Environnement et de la Qualité de Vie, mentionne également cette zone ainsi que d'autres zones visitées.

a-t-il précisé, continuerait d'être classé dans la 4^e catégorie (aéronefs légers).

La délégation a pu mesurer les inquiétudes des pétitionnaires concernant le projet de construction d'un nouveau pont et d'une liaison routière sur la Loire à proximité de Sully. Elle a en effet visité le site où cette construction est envisagée, à proximité des méandres de Guilly. Le commissaire Dimas avait lui aussi visité ce site en mai 2005, accompagné du ministre français de l'environnement de l'époque qui avait souligné que ce site était l'illustration d'une politique environnementale efficace, basée sur la directive Habitats assurant la protection de la biodiversité exceptionnelle de la région.

Les membres ont également vu l'ancien pont ferroviaire situé à proximité de Sully et qui, pour les pétitionnaires, représente l'alternative à privilégier pour le transport de marchandises, y compris pour le bois destiné à l'usine KronoFrance installée non loin de là.

Les arguments défavorables au projet de construction du nouveau franchissement, nécessaire pour permettre la circulation des poids lourds, sont similaires aux arguments invoqués concernant le projet de Mardié et pas moins sérieux étant donné le statut de zone protégée de la Vallée de la Loire au titre de la directive Habitats. De chaque côté du franchissement envisagé à Sully se trouve une plaine inondable et, selon les pétitionnaires, la construction d'une nouvelle route, suivant en partie le tracé d'une voie existante, se heurterait en tout état de cause à bon nombre de difficultés d'ordre pratique compte tenu de la sous-structure géologique.

Le pont existant, sur lequel la D924 franchit la Loire, ne semble pas être très encombré même s'il est vrai que la saison touristique doit certainement y augmenter la circulation de manière significative. D'après les observateurs, ce sont essentiellement les poids lourds locaux qui utilisent ce pont (de même que pour le pont de Jargeau), abstraction faite de ceux qui travaillent pour KronoFrance.

Ce qui est frappant, en revanche, c'est le magnifique Château de Sully qui a tout récemment été restauré. Ce château est situé tout près du pont et surplombe la majesté du fleuve à l'entrée de la ville. Le commerce local et les infrastructures hôtelières s'articulent en grande partie autour du patrimoine historique et culturel de Sully ainsi que de l'environnement naturel de la Sologne et de la forêt d'Orléans.

À ce stade des démarches liées au projet de construction d'un nouveau pont, aucune évaluation de l'impact sur l'environnement n'a été réalisée comme cela est exigé avant toute décision finale. Étant donné l'extrême sensibilité de la Vallée de la Loire et son statut de zone protégée, il y a peu de chances qu'une étude d'impact soit favorable à ce projet qui semble être contraire aux principes directeurs de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement tels qu'ils sont énoncés dans ses considérants. En outre, il est improbable que le pont envisagé à proximité de Sully puisse être construit dans le respect des dispositions de l'article 6, paragraphe 3, de la directive Habitats. Ce même argument vaut pour Mardié. Aucun intérêt public majeur ne semble pouvoir être invoqué pour contredire cette thèse.

Accompagnés des pétitionnaires, les membres de la délégation ont quitté Jargeau pour se rendre à Meung-sur-Loire en empruntant la D921 et la D18 via Jouy-le-Potier. Il s'agit en

effet de la route désignée par les pétitionnaires qui longe le nord de la Sologne et qui correspond à une zone protégée en vertu des directives Habitats et Oiseaux. Plusieurs craintes sont exprimées au sujet des intentions présumées du Conseil général de construire une route à deux voies dans cette zone dans le cadre du futur contournement que les autorités envisageraient de réaliser.

N'importe quelle carte de la région permet de comprendre pourquoi ce projet est plausible si les plans sont approuvés pour la construction de nouveaux franchissements de la Loire à proximité de Meung-sur-Loire et Mardié; cela est moins vrai en ce qui concerne Sully.

La région est d'une beauté naturelle remarquable et c'est avec un profond regret que les membres de la délégation n'ont pas pu, faute de temps, entrer en contact avec la nature et visiter certains des sites exceptionnels à proximité desquels ils sont passés.

La route que les membres ont empruntée était très tranquille, ceux-ci n'ayant rencontré que quelques camions sur leur passage. On rencontre très probablement pendant la saison touristique davantage de véhicules et de cyclistes, ainsi que des randonneurs souhaitant profiter au maximum de la riche diversité écologique de la région.

Lorsque la question a été posée au président Doligé lors de la réunion qui s'est tenue à Orléans concernant ce tronçon de route, il a nié l'existence de projets visant à aménager cette route en route à deux voies et renvoyé au «Schéma routier actualisé» de décembre 2006 pour montrer qu'il n'existait effectivement pas de projet de la sorte et qu'il n'en était pas prévu d'ici 2015 au moins. Ses affirmations étant catégoriques, les membres de la commission ne peuvent pas se laisser guider par des arguments concernant une situation hypothétique qui pourrait se produire au-delà de cette date. Certes, cela ne peut soulager les inquiétudes de certains pétitionnaires, mais la commission ne saurait prendre position sur une situation hypothétique.

En ce qui concerne Meung-sur-Loire, la situation est très différente même si le pont existant a été aménagé, est en bon état et semble tout à fait capable de supporter le niveau actuel du trafic. Cette zone fait l'objet d'un projet de construction d'un nouveau franchissement à Baule, à deux kilomètres en aval du pont existant. Il existe déjà un autre pont à Beaugency, à quelques kilomètres de là.

De même qu'à Sully, le nouveau franchissement de la Loire envisagé à Baule vise à dévier le trafic du centre-ville de Meung-sur-Loire et à relier la route à l'autoroute A10 sur plusieurs kilomètres après les sorties qui existent déjà en direction de Meung et de Beaugency. La délégation a visité cette zone et s'est entretenue avec des riverains qui n'avaient pas connaissance de l'existence de projets de construction d'un pont qui traverserait leur hameau. Là encore, la nature et l'environnement local font partie de la vallée protégée par Natura 2000. Il s'ensuit que les considérations exposées pour les autres cas sont également valables.

Conclusions

La France est engagée dans un vaste débat public sur l'environnement et le gouvernement a consacré beaucoup d'énergie à l'organisation du Grenelle de l'environnement. Les questions

examinées durant cette visite correspondent précisément à celles qui sont évoquées dans le cadre du débat national et sur lesquelles des conclusions sont promises. L'engagement a été pris au niveau national de revoir un grand nombre des stratégies existantes afin de rendre les futurs investissements publics en infrastructures plus respectueux de l'environnement. La France se situe au premier plan de la campagne mondiale pour la protection de l'environnement.

Dans ce contexte, les membres de la délégation restent quelque peu perplexes face aux motifs invoqués pour justifier la construction de trois ponts supplémentaires sur la Loire, en plus du pont prévu à l'est d'Orléans par l'Agglomération Orléanaise et qui, étant donné son emplacement, paraît être le plus logique, parallèlement à l'agrandissement du pont de l'A71.

La réunion avec le président Doligé a été l'occasion de l'interroger sur le point de savoir si les projets concernant Mardié, Sully et Meung étaient liés. Il a répondu qu'ils ne l'étaient pas et qu'ils visaient avant tout à dévier le trafic des centres-villes. Étant donné la taille des villes concernées et le niveau du trafic dans celles-ci, ce raisonnement favorable à la construction de trois ponts sur les sites actuellement proposés semble difficile à soutenir, sauf en cas d'augmentation considérable du nombre de véhicules et d'accroissement du trafic. Les rapports élaborés à ce sujet étant contradictoires, de nouvelles études indépendantes pourraient fort bien s'avérer nécessaires. Une fois achevée, la nouvelle A19 est censée alléger l'encombrement autour d'Orléans.

Le président Doligé a précisé aux membres que ce sont les plans concernant Mardié qui sont les plus avancés et que, s'ils sont approuvés, les travaux de construction devraient commencer en 2011 et être achevés à la mi-2013. En ce qui concerne les déviations et les franchissements envisagés à Sully et Meung, les travaux de construction devraient commencer, si les projets sont approuvés, en 2012 et être achevés d'ici la fin de 2014. L'impact cumulé de la construction simultanée de trois ponts à faible distance les uns des autres dans une zone de conservation fortement protégée semble excessif même si chaque projet est approuvé individuellement par les autorités locales. Il est difficile de voir comment cela peut être compatible avec les objectifs des directives européennes concernant la conservation des habitats naturels et des oiseaux sauvages.

Le président a ajouté que les projets de construction des trois ponts n'étaient absolument pas liés et qu'on pouvait donc en construire un sans avoir nécessairement à en construire un autre. En revanche, il s'est déclaré d'avis que, si ces ponts n'étaient pas construits, la fluidité du trafic en pâtirait dans la région. Il n'a pas mentionné les plans de l'Agglomération Orléanaise, ni le fait que le magnifique nouveau Pont de l'Europe que la délégation a traversé dans la banlieue d'Orléans semble être largement sous-utilisé et, qui plus est, ne semble mener nulle part pour le moment, si ce n'est à des feux de circulation.

Comme les pétitionnaires l'ont fait remarquer, il existe déjà dix ponts entre Gien et Beaugency. Pourquoi est-il alors si important d'en construire cinq autres? Existe-t-il un intérêt public majeur, au sens de la directive Habitats, justifiant la construction de ces ponts?

L'autre question posée à cet égard a trait au point de savoir à partir de quel moment un contournement devient un grand contournement. En l'état actuel des choses, les membres de la délégation estiment qu'il n'existe pas de projet concernant un grand contournement tel que

celui décrit par certains des pétitionnaires comme étant un grand contournement autoroutier autour d'une ville qui, en l'occurrence, est la 22^e plus grande ville de France. Certes, les autorités compétentes ont élaboré des plans stratégiques visant à améliorer les infrastructures qui doivent nécessairement évoluer au fil du temps et qui suivent l'évolution des priorités politiques. Tel est notamment le cas des options mentionnées dans le rapport concernant l'itinéraire Tours-Paris. Le réseau routier offert par les cinq autoroutes du Loiret est clair et certains tronçons nécessitent des travaux d'amélioration et de consolidation pour des raisons de sécurité. Étant donné le niveau de protection qu'offrent à la Loire la législation européenne et même l'Unesco, l'argumentation exposée en faveur de la construction de trois nouveaux ponts n'est pas convaincante.

On pourrait peut-être engager une réflexion sur l'amélioration de la fluidité du trafic à l'entrée et à la sortie des ponts existants. Il conviendrait en outre d'interdire l'accès des véhicules lourds à certaines routes vulnérables, à tout le moins pendant certaines périodes, sachant que ce type d'interdiction relève de la responsabilité des autorités municipales.

Les membres de la délégation estiment que la réunion avec le président du Conseil général du Loiret leur a permis de clarifier les intentions des autorités concernant l'aérodrome de Saint-Denis-de-l'Hôtel et espèrent que cela donnera satisfaction aux pétitionnaires. La délégation espère également que certaines des angoisses exprimées par les pétitionnaires concernant la nature des futurs projets d'infrastructures dans le Loiret auront été tempérées par l'attention qui sera désormais inévitablement portée sur tout nouveau projet d'aménagement.

La commission des pétitions reconnaît pleinement les responsabilités juridiques et politiques qui incombent au Conseil général au titre du mandat que son électorat lui a confié. Elle est également convaincue que, ainsi que le président Doligé l'a clairement indiqué aux membres de la délégation, les autorités s'efforcent d'offrir à la population du Loiret un environnement dont tous peuvent être fiers ainsi qu'un mode de vie adapté au milieu environnant. Les directives européennes dont le respect a été contrôlé au cours de cette mission ont été adoptées démocratiquement avec l'appui des autorités françaises; personne ne les a imposées. Elles ont pour but de veiller au respect, à l'échelle de l'Union européenne, de certaines grandes priorités environnementales au bénéfice de tous les citoyens européens. Ainsi que l'Unesco l'a clairement établi, la Loire et son intégrité écologique font partie du patrimoine mondial; la préservation de la Loire en tant que dernier fleuve sauvage d'Europe est une priorité essentielle.

Recommandations

Le présent rapport comporte un grand nombre d'observations et de commentaires concernant les projets de développement d'infrastructures que les pétitionnaires ont portés à l'attention de la commission. Il s'ensuit que les recommandations sont souvent implicites dans le texte. Les suggestions énumérées ci-dessous sont donc formulées par les membres de la délégation en tenant dûment compte de l'état d'avancement des projets ainsi que des compétences des autorités concernées.

La délégation:

- invite les autorités responsables à revoir leurs plans concernant le franchissement

envisagé à Mardié qui, ainsi que l'indique le rapport, est potentiellement incompatible avec trois directives européennes majeures et pourrait s'avérer superflu compte tenu des projets envisagés par l'Agglomération Orléanaise; estime que le pont existant à Jargeau est suffisant, en particulier si la fluidité du trafic est améliorée, et que la déviation envisagée entre Donnery et Fay-aux-Loges est inutile et probablement préjudiciable à l'intégrité de l'environnement et à un développement rural durable;

- invite instamment les autorités responsables à procéder à un examen plus approfondi des allégations formulées concernant la construction de l'autoroute A19 et ses incidences sur les espèces protégées dans la zone ainsi que sur les cours d'eau couverts par la législation européenne;
- considère qu'il convient, d'une part, de mettre davantage l'accent sur le développement du réseau ferroviaire et le franchissement existant à proximité de Sully pour le trafic de marchandises et de voyageurs et, d'autre part, de réaliser une étude sur la densité du trafic autour de la ville;
- considère également qu'aucune raison légitime ne semble justifier à ce stade la construction d'un pont supplémentaire sur la Loire à proximité de Meung et invite les autorités à réexaminer ce projet;
- invite les autorités responsables à revoir le montant des péages autoroutiers autour d'Orléans afin d'inciter les véhicules commerciaux à utiliser les autoroutes existantes plutôt que les routes départementales.