

Les séances publiques organisées par l'exécutif départemental se sont situées toutes deux au sud de la Loire, à Jargeau et à Sandillon, où les habitants sont réputés plutôt favorables au projet de déviation et de pont (les opposants étant réputés, eux, être situés au nord). La date (le lendemain de la rentrée scolaire) et l'heure choisies (17h30) écartent les jeunes parents et les actifs, au bénéfice des populations plus âgées parmi lesquelles se trouvent les personnes les plus sensibles aux nuisances de la civilisation routière... et surtout les plus « clientes » du Président Doligé.

### **Les deux soirées sont bâties sur le même scénario :**

La salle (200/250 places) est ouverte peu avant 17h30 ; au fond, une vingtaine de panneaux montés par la Direction des routes peuvent être examinés par le public. A l'avant, sous un écran de projection, les « officiels » (Président, Vice-président Routes, Maires des communes « riveraines », Conseillers généraux des trois cantons concernés) sont alignés face à l'assistance. Un journaliste, présenté comme indépendant, doit animer la séance censée être destinée à ce que « tous puissent s'exprimer ». La salle se remplit (à chaque fois entre 200 et 250 personnes).

La séance commence à 18h par les rituels d'accueil, la parole revenant rapidement à Eric Doligé qui cadre strictement la concertation proposée, comme on le verra plus bas. Son Vice-président Marc Andrieu enchaîne sur le rappel des procédures et cadres juridiques. A 18h 20, la parole est passée à Claude Clavier, Directeur des Routes, pour un exposé détaillé de 40 minutes ayant la même base que les panneaux d'information. Il est 19h.

Pour amorcer le « débat », l'animateur passe alors la parole... aux Conseillers généraux et aux Maires : six ou sept interventions qui nous amènent tranquillement vers 19h30 : il ne reste plus qu'une demi-heure pour que « tous s'expriment ». L'animateur propose de « regrouper les questions », exprimant là, comme cela va se confirmer, que l'on n'attend pas des prises de position affirmées, mais que la parole soit renvoyée aux officiels. Ainsi, dès qu'un prologue argumenté précèdera la question, il sera interrompu assez rapidement par le journaliste ; et dès que la question sera « politiquement incorrecte », le président Doligé dont le micro reste ouvert en permanence prendra la parole pour y répliquer, sans jamais attendre le « groupement des questions » ! Au total, une dizaine d'intervenants auront pu s'exprimer.

Le débat est clôturé d'office peu après 20h, et l'on passe au « verre de l'amitié » installé en fond de salle, où les commentaires vont bon train, tandis que les officiels s'éclipsent.

Seule variante notable entre les deux séances, la présence le mardi 6 à Jargeau de Mme Carolyn Leffler-Roth, Administrateur à la commission des pétitions du Parlement européen, venue de Bruxelles en observateur : le discours officiel sera plus prudent.

### **Revenons plus en détail sur les intervenants, les contenus et le déroulement de la séance.**

A l'entrée des salles, distribution d'un tract titré « Exigeons des alternatives... maintenant ! » sous l'égide de la « Coordination Alternatives pour nos déplacements » <sup>(1)</sup>. Sur un ton modéré, le document argumente en faveur d'alternatives simples et peu coûteuses qui ont été délibérément ignorées par le promoteur du projet, en dépit des attentes de l'Europe et des dispositions du Grenelle de l'environnement... parce qu'elles feraient apparaître l'absence d'utilité publique de l'infrastructure routière contestée.

Les « **panneaux d'information** » (dont il était annoncé qu'on devait les trouver sur le site Loiret.com, ce qui n'était pas le cas avant les séances, et ne l'est toujours pas à leur lendemain), reprennent certains éléments de ceux de la réunion de novembre 2009. Plus des nouveautés, telles que des « variantes » en deux endroits du tracé, une simulation évanescence d'un pont transparent et sans camions dans son écrin ligérien, et quelques « morceaux choisis » de l'étude Origines/destinations réalisée par la SORMEA.

Ces panneaux comportent, comme cela sera bientôt démontré, le florilège habituel de contre-vérités et de déformations subtiles qui « justifient » le projet.

L'intervention du Président Doligé a pour objet de « déminer » par anticipation quelques questions délicates, et de baliser strictement les limites de la « concertation » : on n'est là que pour parler de quelques variantes possibles répondant à des problématiques soulevées par les services de l'Etat, mais en aucun cas pour remettre en cause le principe même du projet : le projet est décidé et se fera, et tout ce qui serait « conflictuel » (le débat sur les alternatives, par exemple) n'est plus acceptable (ce qu'il avait déjà laissé paraître dans la presse) !

Du cadrage réglementaire de M. Andrieu, on retiendra que la « concertation » est placée dans le cadre de l'article 300-2 du Code de l'Urbanisme... tout en prétendant ne pas y être soumis (et tout en ne le respectant pas).

Le long exposé de Claude Clavier, Directeur des routes est structuré sensiblement sur les thèmes présentés sur les panneaux d'information. Avec les mêmes contre-vérités et déformations nécessaires pour donner un reste de crédibilité au projet (ainsi, il persiste à prétendre que le trafic continuera à augmenter sur le pont existant, alors qu'il baisse depuis 2000 ! Et ce, en prétendant encourager par ailleurs certaines de « nos » solutions alternatives, pourtant destinées à faire encore plus diminuer les trafics...). Mais il prend le temps, maintenant, de répondre d'avance et de façon détaillée aux critiques que les opposants ont développées sur deux thèmes majeurs : les menaces sur le Patrimoine mondial UNESCO, et les graves atteintes potentielles à la biodiversité dont la richesse semble maintenant bien établie et reconnue.

Sur le premier thème, il fait état des contacts pris avec les gestionnaires de ce Patrimoine mondial, et des importantes obligations de qualité fixées aux groupes de BTP candidats au PPP pour qu'ils contribuent à ajouter une œuvre d'art du XXI<sup>e</sup> siècle au patrimoine ancestral du Val. Et il présente – c'est une première que nous réclamions depuis dix ans au niveau des comparaisons de tracés – une simulation – même pas en 3D – de pont. Censé reprendre la « tradition » ligérienne des multi-travées et des arcatures, le dessin montre un trait transparent dont l'esprit n'a rien à voir avec la tradition évoquée, mais surtout qui ne supporte visiblement aucun camion : soit c'est la promesse d'un vide similaire à celui de l'A19, soit c'est une tromperie de plus.

Concernant la biodiversité dans le milieu NATURA 2000 (ou sur le reste du tracé), le bilan de son potentiel et l'énoncé des destructions inévitables sont totalement omis ; les oiseaux sont « oubliés », pas une seule espèce avicole protégée n'est citée ; mais Monsieur Clavier s'appesantit sur des soins palliatifs assez dérisoires comme un « crapauduc » ou des rangées d'arbres (hors emprise !) destinées à faire s'élever les Chauves-souris au-dessus de la mêlée.

On en arrive enfin aux graves problèmes hydrauliques justifiant la controverse sur les variantes nord ou sud de la levée, seul objet de débat assigné à cette concertation. La présentation éclaire la complexité technique du choix de solutions, à peine compréhensible pour un ingénieur ; et le refus déterminé des services de l'Etat du tracé actuel ou d'un autre tracé nord. On comprend donc que l'avis sollicité du *vulgum pecus* ne devrait raisonnablement avoir absolument aucune incidence sur la décision ultérieure du Préfet.

Le débat est donc ouvert... Mais par les déclarations des élus, tous favorables à l'avancée rapide d'un projet si indispensable, attendu quand même depuis 15 ans. Y compris, à Jargeau, le nouveau Maire de Mardié, qui trahit ainsi publiquement le mandat de son équipe municipale... Exception faite du Conseiller général de Chécy, Thierry Soler, EELV. Lequel plaide crânement la nécessité de mettre en œuvre les alternatives proposées, et argumente contre l'utilité réelle du projet, au regard des graves impacts négatifs, et notamment du report des trafics, avec leurs nuisances, sur Sandillon et Mardié.

A relever cependant que pour récuser totalement le report de la route au sud de la levée, le maire de Darvoy (ancien opposant résolu ayant retourné sa veste) conteste les hypothèses de niveaux correspondant aux crues centennales ou cinq centennales : n'ayant jamais vu l'eau atteindre le haut de la levée, il peut affirmer qu'elle ne le fera jamais, s'inscrivant ainsi dans la grande tradition des maires ayant préparé les tragédies liées aux inondations comme celles provoquées par Xynthia en Vendée vers La-Faute-sur-Mer, il y a un peu plus d'un an.

La parole est finalement passée à la salle, les doigts se lèvent.

Mais les interventions/questions qui se présentent majoritairement ne sont pas vraiment conformes au *cahier des charges* formulé par le président Doligé. Spontanées ou préparées par le collectif d'opposants, elles mettent en cause l'efficacité du projet ; contestent son coût exorbitant ; affirment l'économie d'impacts, de nuisances et de finances que constituerait la réunion des deux ponts, celui de l'AgglO et celui du Département, puisque les besoins les plus forts sont à proximité d'Orléans ; s'étonnent de l'impasse faite sur les risques hydrogéologiques, menaçant notamment les sources du Loiret ; dénoncent les impacts négatifs considérables sur les plaines agricoles qui ruineraient certaines exploitations ; préconisent de sauvegarder la biodiversité et les paysages ligériens pour les transmettre intacts à nos enfants, plutôt que de leur léguer un ruban de goudron supplémentaire et un surcroît de dettes ; etc.

A Jargeau, la moitié avant de la salle est manifestement acquise au projet. Elle manifeste son parti-pris, allant jusqu'à protester contre le rappel d'un fait avéré, à savoir que les trafics sont en baisse constante. De nouvelles interventions soutiennent pour Darvoy le maintien de la route au-delà de la levée. Et quelques Gergoliens reprennent, jusqu'à un final particulièrement et exagérément mélodramatique, le thème du martyr subi à chaque instant par 10 000 (?) habitants des bourgs, celui des risques mortels à traverser les rues ou à sortir de l'école etc.

A Sandillon, les enjeux ne sont pas les mêmes. La déviation n'est pas attendue par grand monde, et bien que cela ait été soigneusement caché (même le conseiller général Gérard Malbo le découvre avec nous !), le trafic risque de doubler à terme, apportant un niveau de nuisances du même ordre que celui qui est actuellement « insupportable » à Jargeau ! Aussi la seule intervention clairement favorable est-elle celle d'un artisan de Jargeau dont un local à vendre pâtirait, à l'entendre, d'une mauvaise desserte.

Comme l'observateur de la PETI aura pu le constater à Jargeau, l'animateur intervient pour écourter les prises de position hostiles, alors qu'il laisse, par exemple, le conseiller général Michel Guérin, mêlé au public, tenir longuement des propos peu compréhensibles... mais favorables au président.

Et c'est le président lui-même qui se voit obligé de « monter au créneau » pour tenter de rattraper les mauvaises questions. Il le fait sur le ton violent et cynique que l'on lui connaît, accusant même, le second jour, un vieillard policé de lui avoir écrit des lettres d'insultes ; fustigeant ceux qui en « mettant des bâtons dans les roues », retardent sans cesse une réalisation aussi vitale ; qualifiant de « fous » ceux qui disent qu'il cherche à favoriser les lobbys.

Mais justement, à Sandillon, il laisse paraître son exaspération, et fini par « se prendre les pieds dans le tapis » avec les chiffres, minimisant notamment le montant prévisionnel des échéances du PPP : Thierry Soler conteste avec raison et rectifie les coûts... très à la hausse !

Madame Leffler-Roth n'étant plus présente, on entendra à plusieurs reprises que l'Europe a donné largement raison au Conseil général, notamment en rejetant tous les « recours » sauf un...

On entendra aussi Eric Doligé affirmer (c'est repris dans la presse) que le Département fait déjà des acquisitions : sur quelle base légale, puisqu'il continue à prétendre à Bruxelles qu'aucune décision d'exécution n'a été prise, et même qu'il n'y a pas de « projet » ?

On comprendra que les variantes de raccordement au nord du tracé sont présentées à la concertation « pour la galerie », puisque le choix de solution est fait. Et qu'il n'y a pas de variante satisfaisante pour le franchissement de la levée, point central de la consultation !

A un habitant de Marcilly, s'inquiétant de l'arrivée des camions dans son bourg, à l'extrémité sud, on affirmera sans rire - et sans conteste possible - qu'ils ne traverseront jamais Marcilly, en d'autres termes qu'ils stopperont à la fin de la déviation (qui est en rase campagne) ! Ou encore que de toutes façons, il n'y aura pratiquement pas de camions sur la RD 921 déviation sud (mais alors, à quoi sert-elle ???).

Bref, nous sommes enclins à penser qu'au-delà de la gravité des menaces qui persistent, nous nous serons amusés à certains moments, mais surtout, c'est le public qui se sera fait amuser par beaucoup de mensonges et de promesses qui n'auront pas de lendemains...

---

(<sup>1</sup>) Celle-ci regroupe plusieurs associations militantes contre les projets de déviations et de ponts du Conseil général, et est appuyée par Europe écologie - Les Verts