
Retranscription "mot à mot" de l'audition de six délégations du Loiret,
pétitionnaires mettant en cause la conformité aux Directives européennes
de la politique d'infrastructures de transports du Conseil Général du Loiret
en présence de son Président

Monsieur Terrazzoni, Préfet honoraire, président de l'A.C.G.C.O.M.S.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vous remercie tout d'abord de nous avoir invités à nous exprimer devant votre Commission des Pétitions. Ce que je voulais dire, c'est que le "**Grand contournement d'Orléans**" est un massacre programmé des zones Natura 2000, Z.P.S., etc., de la vallée de la Loire, la Sologne et la forêt d'Orléans, en violation des directives européennes. Je précise que tous les documents reprenant les données scientifiques sur les zones de protection en question, ont été produits à la direction générale de l'Environnement pour lui permettre de confronter les éventuelles données fournies par les autorités françaises. Il en est de même des autres pièces qui confirment que les quatre réponses faites par le Département du Loiret aux pétitionnaires sont toutes contraires à la vérité.

*Le concept du "**Grand contournement**", trois fois plus grand que celui de Paris, existe bien dans des documents officiels ainsi que le barreau autoroutier Artenay-Meung*, dans le schéma routier départemental 1998, schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Orléans - 1999, contrat de Plan Etat-Région - 2000-2006, revue « Décisions du Loiret »- 2000, et cinquante-cinq extraits de déclarations et délibérations, toutes signées par le président du Conseil général, Monsieur Eric Doligé. *Et il est faux de dire qu'une partie ne sera pas réalisée. Il suffit de se reporter aux pages des délibérations de la session de juin 2006.* Il est faux de dire que Artenay-Courtenay se fera ou ne se fera pas : il s'agit de l'autoroute A19, et les travaux de terrassement sont quasiment terminés. Quant aux ponts, ils doivent être réalisés en urgence, puisque l'enquête publique était prévue pour 2006. Devant autant de contre vérités, il est urgent que les autorités européennes mandatent des fonctionnaires de la Direction Générale de l'Environnement et des parlementaires pour qu'ils viennent se rendre compte sur place du massacre programmé, pilotés par les pétitionnaires. **Et** exigent la réintégration des zones riches en biodiversité, arbitrairement exclues de Natura 2000 et des Z.P.S.

De plus, ce "Grand contournement d'Orléans" est parfaitement inutile. Le Loiret est le seul département de France, bien que petit, à posséder cinq autoroutes. Donc, les autoroutes de contournement existent d'ores et déjà. Par ailleurs, il existe deux autres contournements dans l'agglomération. Le "Petit contournement" en cours, avec un pont de l'Europe déjà construit. Il en est de même du "Moyen contournement". Seulement, les présidents de l'Agglomération et du Conseil général s'entendent pour ne pas les terminer, laissant croire que le "Grand contournement" est le seul possible. Or, il constituera une pompe aspirante dans des zones aujourd'hui sans circulation. On ajoutera que de nombreuses personnalités, et tous les élus, se sont organisés pour éviter le passage du « Grand contournement » chez eux, sans se soucier des zones de biodiversité et de l'opposition de la population. Les pétitionnaires ont recueilli 13 000 signatures contre, en deux samedis. Enfin, que ce « Grand contournement » d'Orléans soit autoroutier ou pas autoroutier, géré par l'Etat ou par le Département, avec une emprise au sol avouée de trois voies et, en plus, des bas-côtés qui permettront de réaliser, le moment venu, une quatrième voie, le problème posé reste le

même en ce qui concerne la destruction de la plus importante zone de biodiversité de France.

Ce "Grand contournement" est saucissonné intentionnellement pour éviter des procédures contraignantes sur la totalité du tracé et, en particulier, les études d'incidence sur les zones NATURA 2000. En effet, c'est le seul département français qui possède trois sites d'exception : la vallée de la Loire, la Sologne, la forêt d'Orléans. Lorsque l'on sait que ce sont ces mêmes espèces, Habitat, Natura 2000 et Oiseaux - annexe 1, qui circulent, se nourrissent, nichent, se reproduisent tant sur la Loire, dernier fleuve sauvage de France, qu'en forêt d'Orléans ou en Sologne, il est évident que cet ensemble, qui constitue un écosystème exceptionnel, sera tôt ou tard détruit par la pollution, le trafic routier, le bruit, les espèces ne se reproduiront plus, la poussière des chantiers qui éliminera les habitats et le reste suivra. On se reportera avec intérêt au document d'objectifs rédigé par le cabinet Biotope qui vise de nombreux avis défavorables, très motivés, valables pour l'ensemble de cet écosystème.

On sait que le Conseil général méprise les directives européennes concernant Natura 2000. Ces dernières sont traitées de « drames en trois dimensions » et je préfère ne pas vous donner les qualificatifs. Et, plus loin : « Il ne faut pas oublier que ces secteurs seront classés en Natura 2000. Vous ne pouvez plus y faire passer des routes ou d'autoroutes. Donc, je crois qu'il est judicieux de tout refuser en bloc. » (Session de mars 1998). De son côté, la Direction Régionale de l'Environnement subit des pressions inacceptables. En effet, les élus et le président du Conseil général n'hésitent pas à menacer les fonctionnaires de l'Etat si les deux franchissements de Loire ne se réalisent pas au plus vite. En ajoutant qu'ils essaient d'éviter les contraintes imposées par la DIREN. Dès lors, on comprend mieux pourquoi la DIREN s'est sentie obligée d'éliminer toutes les zones d'intérêt communautaire, qui se situaient sur le tracé du Grand contournement, notamment en Sologne du Nord-ouest, 1 290 hectares. Des rapports scientifiques incontestables confirment que la Sologne du Nord-ouest et les autres zones qui ont été éliminées en forêt d'Orléans, et notamment le Puits Branger, le Bois de la Courie devait être proposé impérativement en Natura 2000 et Z.P.S., d'autant plus qu'elles figurent ainsi sur des cartes anciennes. On s'étonnera également du silence de la DIREN, service d'Etat, sur les zones qui seront massacrées par les trois franchissements de Loire à Baule, Mardié, Sully-sur-Loire, qui sont classées Natura 2000, Z.P.S., etc. Et celles du pays du Gâtinais, d'ores et déjà détruites par les terrassements de l'autoroute A19.

Ce qui précède confirme que l'on ne peut accorder aucun crédit au Conseil général du Loiret.

En conclusion, ce dernier veut devenir le nœud routier et la plate-forme de transporteurs la plus importante d'Europe, en particulier en Sologne, vallée de la Loire et forêt d'Orléans, où là est projeté un aéroport international. Ces réalisations détruiront à terme toutes les espèces. Une région d'exception pour le tourisme et d'autres secteurs économiques durables comme l'hôtellerie, etc...

Des rapports de la Cour des comptes française sur les infrastructures routières et autoroutières de 1997 à 1999, rappelle que ces dernières ne créent pas d'emplois. Pire, elles dessèchent l'économie. Cela ne bénéficiera qu'à une nouvelle race de promoteurs : ils achètent des terrains agricoles à bas prix et ensuite demandent aux collectivités locales de créer des zones industrielles et ils réclament routes et autoroutes, seul moyen d'obtenir une super plus-value, dix à vingt fois le prix d'achat. Comme le fait le groupe Deret, très connu, très proche de Monsieur Doligé. Massacrer le département le plus riche en biodiversité de France, pour faire quelques milliardaires, n'est pas acceptable !

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vous remercie. J'ai terminé.

Madame Grataroli, Maire de Donnery

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je m'appelle Céline Grataroli et je suis le maire de Donnery, un petit village du Loiret, très concerné par le contournement d'Orléans. Il y a maintenant dix ans que nous essayons de persuader notre département de ne pas réaliser le projet effarant qu'il prépare, c'est-à-dire le "Grand contournement" d'Orléans - qui doit commencer par la **dévi**ation de **Fay-aux-Loges** - contre la volonté de la population, d'une part, et en contradiction complète avec les directives européennes de protection de l'environnement, d'autre part. Je soutiens donc en tous points les arguments développés précédemment par le Préfet Terrazoni et je confirme toutes les contrevérités avancées aujourd'hui dans les conclusions du Département du Loiret.

Ces manœuvres vont à l'encontre de nos responsabilités d'élus, celles de l'honnêteté et du bon exemple à donner.

A l'annonce du projet de la déviation de Fay-aux-Loges, nous ne savions pas encore que d'autres projets viendraient le compléter, mais toutes les délibérations du Conseil général, mises bout à bout, ont fait clairement apparaître le contournement d'Orléans. Cette déviation n'était que le premier maillon de la chaîne qui devait traverser la forêt d'Orléans, la Loire et la Sologne, c'est à dire toute la zone de biodiversité la plus exceptionnelle de France, voire d'Europe. Mesdames, Messieurs, si plusieurs pétitionnaires se sont adressés à vous, c'est parce qu'ils ont confiance en l'Europe et en les parlementaires européens, et aussi parce qu'ils ont l'impression d'avoir été trompés par l'Etat français qui tient un double langage : d'un côté, il signe la charte de l'Environnement, mais dans les faits il ne tient pas ses engagements. Les pétitionnaires que nous sommes n'ont fait pression sur personne, et n'ont d'ailleurs aucun pouvoir pour cela. Mais si vous doutez de notre bonne foi, alors au nom des habitants de notre région, de la Loire, de la Sologne et de la forêt d'Orléans, je vous demande expressément de venir vous rendre compte sur place de la réalité des choses. Acceptez qu'une commission d'enquête se déplace.

Nous défendons notre région comme nous le pouvons, en nous appuyant sur des textes et sur des directives, mais aujourd'hui nous sommes en droit de nous demander à quoi peuvent bien servir les classements de zones en sites Natura 2000 et ZPS si les massacres de notre région continuent. *Pensez-vous que plus de 300 km de routes à grande circulation - délibérations et cartes déjà transmises au dossier – et trois franchissements de Loire, ne vont pas engendrer une pollution supplémentaire de l'air, de l'eau, du bruit, en plus de la destruction des habitats et de notre écosystème ?*

L'héritage que nous allons laisser à notre descendance est inquiétant. Nos ancêtres nous ont laissé des cathédrales, nous laissons derrière nous des km² de bâtiments en tôle et des déserts de bitume. Le mois dernier, un morceau gros comme l'île de Manhattan s'est détaché de la calotte glaciaire à cause du réchauffement de la planète. Nous sommes le 30 janvier, et la température extérieure est de 9°, soit 10° au-dessus des normales saisonnières. Un rapport sur le réchauffement climatique doit être remis aux Nations Unies à la fin de la semaine.

C'est sur ces derniers mots que je vais terminer, non sans vous demander si nous pouvons compter sur votre volonté de faire appliquer les directives que vous avez prises, de bien vouloir faire procéder à la réintégration des zones qui ont été déclassées et de nommer une commission d'enquête.

Je vous en remercie par avance. J'ai terminé.

Madame Legourd, responsable d'associations (Association Carillon de Combreaux...)

qui, depuis dix ans, défendent la nature, l'environnement et la santé.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, nous vous félicitons pour votre élection ou votre réélection à la présente commission et vous remercions d'avoir porté attention à notre pétition, qui porte sur la violation des directives européennes Natura 2000. Elle concerne l'**aéroport d'Orléans - Saint-Denis de l'Hôtel**. Suite à l'arrêt du troisième aéroport parisien en projet, les autorités ont décidé de faire l'extension de cet aérodrome. Alors qu'elles étaient en plein processus de désignation des sites Natura 2000, elles ont procédé, en toute connaissance de cause, au développement d'infrastructures aéroportuaires pour doter Orléans d'un aéroport entre Loire et forêt, zone exceptionnelle en biodiversité classée Natura 2000. Ils devaient suspendre le projet, ils l'ont accéléré pour passer en force.

La problématique globale déjà exposée par Monsieur Terrazoni montre justement la globalité des choses : aéroport, axes routiers, ponts et carrières dans des zones protégées, qui vont traverser ces sites patrimoniaux exceptionnels en causant de graves atteintes à la biodiversité, en raison de la fragmentation des écosystèmes et des impacts cumulatifs qu'aucune mesure ne pourra compenser ; sans parler de la pollution et de ses effets dévastateurs sur la santé et le climat. Biodiversité, climat et santé qui sont les priorités européennes qu'a rappelées Monsieur Stavros Guimas.

En ce qui concerne la problématique propre de l'aérodrome, donc, cet aérodrome a été réalisé sans étude d'incidence, d'une façon sournoise puisqu'il y a eu un manque d'information des citoyens. Il y a eu une suppression de partie de ZICO pour la désignation des ZPS, alors que la France s'était engagée à reprendre ces zones. On a retrouvé dans des documents des extraits qui citent : « La mise en compatibilité du zonage consiste à supprimer le classement du bois au droit des emprises concernées par le projet de déviation, y compris, si nécessaire, les emprises des bassins qui seront à créer au regard de la législation. » Nous avons donné un certain nombre de documentations importantes reprenant les données scientifiques sur tout le secteur, qui permettront à la Direction Générale de l'Environnement de confronter les éventuelles données qui seront fournies par les autorités françaises.

Il y a des incidences locales graves, des impacts sur la biodiversité, confirmés par des études : dérangement, voire perturbation des populations d'oiseaux ; dégradation, voire destruction irréversible des milieux ; effets irréversibles sur la conservation des habitats et des espèces ; la pollution ; le bruit qui dérange certains rapaces présents localement. Egalement, des problèmes de sécurité : en effet, les impacts avec les avions sont importants. L'OACI estime 34 000 impacts par an dans le monde, dont 49% causés par des rapaces. Les statistiques en France de la D.G.A.C. sont 800 à 1 000 impacts, dont environ 33 % de rapaces diurnes : Faucon crécerelle, Buse variable, Milan noir mais aussi le Balbuzard pêcheur et l'Aigle botté, qui sont des espèces présentes dans le secteur. Les risques d'impacts et d'accidents sont donc accrus, étant donnée l'importance de l'avifaune dans tout cet espace. Or, les mesures préconisées pour assurer la sécurité, je cite, « mesures pour la préservation des milieux biologiques » : on effraie les oiseaux, on tire dessus. Le pistolet à barillet et la fusée crépitante ont une portée de 100 mètres.

En ce qui concerne le projet, des alternatives n'ont pas été proposées. On ne voit pas pourquoi, sous prétexte qu'il y a un aérodrome, on l'aurait étendu au beau milieu de zones naturelles. Donc, vous avez en main des cartes qui montrent bien, si vous voulez, le projet et la globalité, où nous voyons le contournement d'Orléans, l'aérodrome qui a son axe dans les zones Natura 2000 de forêt d'Orléans, la Loire au milieu et le secteur, au Sud de la Sologne. Donc, l'impact général du projet, où vous retrouvez les parties en rouge qui sont les éléments de ZICO qui ont été supprimés. Aussi, nous demandons une commission d'enquête de la D.G. Environnement, dirigée par les pétitionnaires. Nous vous remercions de mener à bien notre requête. J'ai terminé. Merci.

Madame David-Rousseau, présidente de l'association A.E.15 de Sully-sur-Loire

Messieurs et Mesdames les Parlementaires, Monsieur le Président, bonjour. Pétition 983-2005. Je me présente, Madame David-Rousseau, militante depuis 1976 dans des associations de protection de l'environnement ; et je veux faire très court pour exposer la spécificité du troisième **franchissement de Loire à Sully-sur-Loire**.

Le Conseil général a décidé d'un troisième franchissement de Loire, à Sully-sur-Loire, qui est déjà munie de deux ponts : un pont ferroviaire et un pont routier, afin de fluidifier les flux internationaux et les flux locaux, pour épargner les cœurs de villages, à partir de Sully-sur-Loire. Sully-sur-Loire et la Loire est classée Patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO, car à partir de Sully-sur-Loire se situe un site exceptionnel : les méandres de Guilly, qui ont été salués par le commissaire européen, Monsieur Stravos Dimas, le 13 mai 2005, afin de vérifier la bonne affectation, dans ce site protégé, des fonds européens LIFE Nature. Ce site est aussi la propriété du Conservatoire du Patrimoine naturel de la Région Centre. Et c'est à cet endroit-là que le tracé a été placé, en plein milieu de ces zones conservées intactes jusqu'à ce jour. Nous ne sommes pas contre la conciliation de l'écologie et de l'économie car il existe, en fait, une solution alternative : à 30 km de Sully-sur-Loire, se situe une autoroute non utilisée, mal utilisée, sur laquelle pourraient dégager tous les camions qui, à l'heure actuelle, empruntent les cœurs de villages. Il suffirait d'une volonté des autorités locales pour interdire la traversée de ce site aux camions.

Nous souhaitons donc, et je conclus, l'expertise indépendante d'une commission d'enquête, la suspension des projets et l'examen attentif de solutions alternatives. Merci beaucoup.

Madame Bénamor, porte-parole de l'ASFEG

Bonjour, je m'appelle Madame Bénamor, je représente l'ASFEG et les associations, depuis 1989, qui suivent l'évolution du **projet de l'autoroute A19** traversant le centre de la France et, plus particulièrement, notre département, le Loiret.

Ce projet nous inquiète, notamment par son impact sur l'environnement, qui a été mesuré par différentes études prévues par les textes français. Dès 1992, nous nous sommes aperçus que certaines études, particulièrement défavorables à ce projet, avaient disparu des dossiers publics, comme l'étude économique réalisée en 1990 ou les études hydrogéologiques de 1991. Nous avons dénoncé ces disparitions, en vain. Depuis cette date, toutes les remarques que nous avons formulées ainsi que les démarches que nous avons faites, dans le cadre des textes sur le respect de l'environnement, ont été écartées par l'administration française.

Nous nous permettons donc de solliciter votre appui. En effet, le Code français et les textes européens sur l'environnement doivent être respectés par tous, y compris par les groupes autoroutiers. En 2007, nous constatons que, sous la pression des intérêts autoroutiers et financiers, l'administration française enfreint, en toute connaissance de cause, ses propres lois relatives à la protection de l'environnement. L'analyse des derniers documents officiels, rendus publics, a confirmé nos craintes.

Je voudrais, à titre d'exemple, en souligner trois points principaux qui portent gravement atteinte à notre environnement de vie et, au-delà, à notre environnement tout court et à sa biodiversité. Ce sont :

Un - les risques de pollution des captages d'eau potable des Trois Fontaines, relevant des directives européennes sur l'eau - 2060. Situé dans la vallée de la Cléry, ce captage provient de nappes phréatiques mal connues et alimente en eau potable vingt-six communes de l'Est du Loiret. Une extension de ces captages a été réalisée. A ce jour, l'Etat français n'a toujours pas autorisé le nouveau périmètre de protection rapprochée, alors qu'il va être forcément traversé par la construction de l'autoroute. La qualité des eaux destinées à la consommation

humaine ne sera donc plus garantie. Nous demandons, dans ce cas, que l'Etat français respecte et fasse respecter, dès maintenant, la directive cadre sur la Qualité des eaux souterraines et des ressources en eau potable.

- Deuxième point : la mise en danger des marais de Sceaux-du-Gâtinais et Mignerette, Site d'Intérêt Communautaire. Cette zone humide est en cours de classement Natura 2000. Elle est alimentée par un réseau hydrographique superficiel et souterrain, qui est coupé par le tracé de l'autoroute. Une étude d'incidence devait être engagée par le concessionnaire mais aucune étude sur les eaux souterraines n'a été fournie et aucun engagement de protection du site n'a été pris. Nous demandons, dans ce cas, que la biodiversité de cette zone soit assurée dès maintenant, dans le respect des directives communautaires.

- Troisième point : le défrichement du massif forestier de Montargis. Ce massif forestier qui abrite des plantes et des animaux, protégés au niveau européen, a été défriché sur une longueur de 6 km, ce qui implique la disparition de plus de 50 ha de forêt, ceci en dehors de toute autorisation préalable de défrichement et de toute mise en œuvre de protection préventive. Dans ce cas, nous demandons un reboisement maximum, la préservation de l'ensemble de la faune et de la flore sauvage, avec le maintien de tous les ouvrages de franchissement prévus, pour celle-ci, en application stricte des engagements pris par les partenaires de ce projet : Etat français, Conseil général du Loiret, concessionnaires autoroutiers, et en application des directives communautaires citées. Enfin, plus généralement, nous souhaitons faire savoir que nous ne sommes pas entendus par notre administration d'Etat, alors qu'elle prête une oreille attentive aux intérêts autoroutiers et au désir de certaines collectivités locales. De plus, notre administration ferme les yeux sur les agissements du concessionnaire qui, en actualisant des études publiques, prétend que des espèces protégées, ici le Ducal, n'existent plus, et que la qualité de l'eau ayant régressé, il peut se permettre de polluer. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, nous nous en remettons à votre bienveillance pour que les règles élémentaires relatives à la protection de l'environnement soient appliquées à ce projet autoroutier, sans aucune entorse ni aménagement discret aux lois françaises et directives communautaires. Nous comprenons l'intérêt que ce type de projet peut avoir pour les collectivités territoriales, notamment en terme de développement économique et en termes de retours financiers, mais nous voulons que ce soit dans le respect des lois et des directives afin d'assurer, au mieux, un développement durable respectueux de notre environnement et de sa biodiversité.

Merci. Je vous remercie.

Monsieur Salomon, porte-parole de MARDIÉVAL

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, j'ai le redoutable honneur de terminer les pétitions de toutes ces associations de la région orléanaise que vous avez entendues, qui vous ont parlé du « Grand contournement », et d'autres projets nuisibles à l'environnement et qui portent des atteintes aux directives européennes. Nous soutenons, sur la commune de **Mardié**, avec l'association Mardiéval, la lutte contre le **franchissement de la Loire** dont le dossier est **le plus avancé**, le seul en phase opérationnelle pour lequel les atteintes excessives à un milieu naturel classé Z.P.S. et site Natura 2000 sont avérés.

Si les décisions déjà prises par le Conseil général, et notamment l'adoption de l'avant-projet en juin 2006, étaient exécutées, les destructions irréversibles interviendraient à très court terme sur les biotopes protégés et sur ces espèces animales fragiles des listes annexes.

Nous avons versé, ce jour, en les remettant à M. Piero Soave, des documents précis et des éclaircissements qui sont autant de preuves du caractère inacceptable de ces atteintes. Le premier est la conclusion même de l'étude d'incidence sur l'environnement, commanditée par le maître d'ouvrage en 2004 aux Naturalistes orléanais mais non

remontée à Bruxelles à ce jour. Elle conclut de façon très claire, je cite : « Ce franchissement-là n'est pas envisageable. » Et elle conclut que le choix technique de pont à appuis multiples dans le lit du fleuve est exclu. Ce sont pourtant les choix que l'exécutif départemental a fait confirmer par vote en juin 2006.

Les autres documents découlent d'un contre-inventaire naturaliste réalisé en 2006 par des professionnels. Il permet de compléter celui des Naturalistes orléanais, lequel sous-estimait notamment la présence d'espèces emblématiques à Mardié : les Sternes, les Balbuzards, les Aigrettes et d'autres. Il est lui-même conforté par des témoignages photographiques, tous réalisés in situ, qui permettent d'avoir une vision imagée de la magie des lieux et de la richesse merveilleuse de sa faune sauvage.

Enfin, nous disposons, pour s'il en était besoin, de présentations argumentées et accompagnées de pièces probantes, apportant un éclairage différent sur la manière dont ces menaces environnementales sont traitées par le Conseil général. Je vous remercie.

Réplique du Conseil Général du Loiret

M. Doligé, Président du Conseil Général du Loiret

Merci beaucoup Monsieur le Président. Je suis donc le fameux président du Conseil général Loiret qui vient d'être mis en cause personnellement à plusieurs reprises. Donc, je suis très heureux de pouvoir être présent. J'aurai le plaisir de saluer également les députés européens ainsi que vous tous ici présents.

Je viens dans un souci de totale transparence pour vous présenter la réalité des projets routiers portés par le département du Loiret sur lesquels vous vous interrogez. Projets jugés indispensables par l'Assemblée départementale en raison de la nécessité de régler les problèmes d'environnement, de sécurité et économiques.

(Je crois qu'il y avait une projection qui est prévue, je ne sais pas s'il y a un problème de branchement. Excusez-moi, Monsieur le Président, je suis vraiment navré mais il y a un petit problème de mise en route, ce qui permettra d'être plus rapide dans ma présentation...*très long silence.* Bien.)

Monsieur le Président, si vous le permettez, je vais donc reprendre là-dessus.

Donc, bien évidemment, je ne pourrai pas répondre à tous les points, pour la bonne raison c'est que ce qui concerne l'autoroute A19 et ce qui concerne l'aérodrome s'adressait directement à l'Etat et je ne vais pas répondre à la place de l'Etat. *Donc, le Département du Loiret aurait projeté de réaliser un "ring", un contournement autoroutier autour d'Orléans, c'est ce qui ressort des pétitions, contournement de 300 km*, dont vous voyez qu'il était marqué : « Décidé par le Conseil général » et je veux démontrer que rien n'a été décidé. *Donc*, le contenu des textes cités par les pétitionnaires, vous les avez ici. Ils ont évoqué, à ma connaissance, onze documents, censés prouver que le Département conduit un projet autoroutier de "Grand contournement d'Orléans". Vous trouverez, Monsieur le Président, en annexe 7, au dossier que je vais vous remettre dans quelques instants, le texte intégral des documents cités afin que vos services puissent réaliser une analyse très précise du contenu de ces documents.

Il est exact qu'une notion d'un "Grand contournement » d'Orléans" figure dans ces documents. Mais il est faux de prétendre que le Conseil général du Loiret a un projet autoroutier de "Grand contournement d'Orléans". Les aménagements des routes

départementales déjà existantes seront limités, très ponctuels, et ces aménagements seront à deux fois une voie.

Vous voyez ici où en est l'état de la réflexion.

L'Etat travaille actuellement sur quatre options de l'aménagement du "Corridor Ile de France". Bien qu'il ne m'appartienne pas de parler au nom de l'Etat, les circonstances m'amènent à évoquer la réflexion de l'Etat, du document intitulé « Corridors Ile de France » de septembre 2006, que vous trouverez en annexe du dossier, et sur lequel le Conseil général n'a aucune influence. Il fera d'ailleurs l'objet d'un grand débat public qui va être lancé par l'Etat français. Parmi ces quatre options, que vous voyez, d'aménagement qui sont envisagés par l'Etat et dont vous voyez les principes sur cette diapositive, *seule la deuxième option d'aménagement envisage un **contournement autoroutier à l'Ouest d'Orléans, au Nord-Ouest pour être précis.*** Vous en voyez un par l'Est de Tours, en bas de la deuxième option. *Ce sont donc des propositions de l'Etat alors qu'il a été annoncé, il y a quelques instants, que ceci était une réalité. Ce barreau autoroutier de 20 à 30 km joindrait, au cas où il serait réalisé, la future A19 qui entrera en service au deuxième semestre de 2009 et l'A10 existante, quelque part à l'Ouest du Loiret. Mais le principe de cet aménagement est loin d'être décidé, même si certains, dans le Loiret, ont fait part de l'intérêt, voire de leur soutien, pour la réalisation d'un tel barreau autoroutier.* Ce qui est certain, c'est que la décision éventuelle de réaliser ce barreau autoroutier, comme tout autre option d'aménagement, sera celle de l'Etat et, en aucun cas, celle du Conseil général.

Donc, la réalité est tout autre. Un projet de "Grand contournement" autoroutier d'Orléans n'a pas de réalité. Il est totalement inutile, comme cela a été dit d'ailleurs par les associations. *Le quart Nord-Ouest du contournement, s'il est réalisé par l'Etat, sera largement suffisant.* S'il s'agissait d'un périphérique d'Orléans, il serait nettement plus près de la ville et serait porté par l'agglomération d'Orléans. Il n'est, par ailleurs, pas finançable, 300 km d'autoroute, nous dit-on, cela représente mille six cent millions d'euros et *je me permets de signaler que le périphérique de Paris fait 32 km. Donc, là, on parle d'un périphérique autour d'une petite agglomération qui ferait 300 km.* Et le coût, par ailleurs, représente trois fois le budget annuel du département et soixante-douze années d'investissements routiers du département.

S'il n'existe pas de projet de « Grand contournement » autoroutier d'Orléans, porté par le département du Loiret, alors qu'existe-t-il ? Il y a une réflexion engagée par l'Etat pour traiter l'encombrement actuel de l'A10, entre Paris et Tours, à l'horizon 2025, que j'ai déjà évoqué. Il y a des opérations envisagées par le Département pour aménager certaines routes départementales afin de permettre un trafic local fluide autour d'Orléans. Le Département réalise des aménagements de sécurité et **des dessertes de zones d'activité autour d'Orléans**. Une question pourrait se poser à ce stade : est-ce que le Département projette de réaliser les trois-quarts manquants pour fermer le projet autoroutier de « Grand contournement » d'Orléans, qui est donc mis en avant par les associations. *J'affirme devant vous : le département du Loiret ne porte pas de grand projet de contournement autoroutier d'Orléans sur les trois cadrans Nord-Est, Sud-Est et Sud-Ouest.* Ce plan montre les principales villes du département et les zones d'activité économique d'intérêt départemental. Le Département veut permettre une circulation fluide, entre les petites villes autour d'Orléans, en évitant un passage par les communes de Jargeau, Artenay, etc. **Entre les différentes zones d'activité également,** entre elles, en évitant tout à fait naturellement le passage par la capitale régionale qu'est Orléans. En liaison avec cet objectif, *l'idée d'un grand contournement a bien été évoquée par le Département,* mais il ne s'agit pas d'un projet de création de voies nouvelles. Il s'agit d'un principe de circulation pour un trafic local, sur des voiries existantes à deux fois une voie. Elles ne nécessitent pas de caractéristiques autoroutières pour le trafic local. Le principe d'aménagement, appelé "Grand contournement d'Orléans", se traduit par les déviations envisagées et qui sont représentées sur ce schéma, en rouge. Donc, le Département du Loiret c'est à peu près l'ensemble de la carte et les

travaux envisagés par le Département c'est les petits vers de terre, excusez-moi, en rouge. La déviation du Bardon, qui est à l'extrême gauche de la carte, et celle de Meung-sur-Loire également, qui sont la même ligne rouge, la déviation de Fay-aux-Loges qui a été évoquée tout à l'heure par Madame le Maire de Donnery et la déviation de Jargeau.

Les pétitions évoquent les impacts potentiels des deux franchissements de Loire à Meung-sur-Loire et Jargeau. Le Département signale, dans un souci de transparence, qu'il envisage également un franchissement à Sully-sur-Loire.

L'article 6, alinéa 3, de la directive 92/43 du 21 mai 92, dite "Habitat", prévoit que tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site, n'est susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site. ***Le Département va donc réaliser, préalablement à la demande d'autorisation du projet de franchissement de Jargeau, une évaluation des incidences de ce franchissement sur les deux sites Natura 2000 de Loire, qui intègrent les deux autres franchissements pour la prise en compte de leur impact cumulé.***

Pour terminer, je vous montrerai neuf photos qui illustreront que les routes existantes sont de petites routes, qu'il est inutile de passer à deux fois deux voies, donc pas de contournement autoroutier. Qu'il sera, par contre, bien utile de soulager les centres villes de Jargeau et Meung-sur-Loire, normalement du trafic poids lourds. Je me permettrai de rappeler aussi que le département du Loiret a probablement, au niveau national, une des plus grandes zones Natura 2000, avec la forêt d'Orléans, avec tout le val de Loire et avec également la forêt d'Orléans qui est la première forêt domaniale de France. Et c'est la richesse de notre département. Nous ne sommes pas assez fous pour porter atteinte à cet environnement.

Donc, vous voyez déjà une photo qui vous montre la route départemental 5, à la sortie d'Artenay, où on nous dit qu'elle serait à deux fois deux voies. Ce gabarit s'avère très suffisant pour le trafic local. Egalement, vous voyez la traversée d'Orléans, qu'on nous a montrée sur une carte comme devant être à deux fois deux voies. Il n'y a aucun projet sur cette route, elle restera telle qu'elle est en l'état. Vous voyez maintenant la traversée de Fay-aux-Loges. Vous comprendrez la nécessité de dévier le trafic de cette commune, quand on connaît le nombre de véhicules qui traversent cette ville dans laquelle vivent beaucoup d'enfants qui vont dans les écoles qui sont de part et d'autre de cette voie. Une autre illustration rapide de l'intérêt de dévier le trafic poids lourds des centres villes de Jargeau et de Saint-Denis de l'Hôtel, qui sont deux villes de part et d'autre de la Loire. Vous voyez le nombre de poids lourds qui traversent ce pont, qui est d'un trafic considérable, avec plus de 17 % de poids lourds. Enfin, cette vue de la route départementale 921 montre le faible gabarit de la route, mais qui s'avère suffisant pour le trafic local. Il n'est donc pas question d'y toucher ; ainsi qu'une autre vue de cette route départementale qui restera en l'état et qui ferait partie des 300 km d'autoroute à deux voies dont il n'a jamais été question. Une autre sur la route que vous voyez qui traverse la Sologne qui restera en l'état malgré ce que peuvent dire certains riverains. Et enfin, une illustration du trafic, vous voyez, dans Cléry-Saint-André. Voilà comment cela se passe tous les jours, avec les risques considérables. Donc, nous avons des aménagements à faire. Une dernière, sur le pont de Meung-sur-Loire, qui traverse la Loire, où vous voyez qu'elle est encombrée et souvent par des poids lourds.

Voilà, Monsieur le Président. Je suis désolé si j'ai été un peu long. Mais, compte tenu du temps qu'avaient pris les six intervenants précédents, j'ai peut-être débordé de mes cinq minutes et je vous prie de m'en excuser. J'espère que je vous aurai convaincu.

Madame Marie-Claude Blain, DG Environnement de la Commission Européenne, Unité B2 "Nature et biodiversité".

Je vous remercie, Monsieur le Président.

Je voudrais, tout d'abord, rappeler le contexte de l'intervention de la Commission dans ce dossier. Cette action résulte des multiples pétitions, en l'occurrence six, qui ont été présentées au Parlement européen et qui dénonçaient le "Grand contournement d'Orléans". **Il s'avère que, selon les derniers éléments en possession des services de la Commission, les projets initiaux du Conseil général ont, en ce domaine, fait l'objet d'une révision en juin de l'année dernière.**

Toutefois, la Commission suit ce dossier avec la plus grande attention, du fait que **les projets ponctuels pourraient de toutes façons avoir un impact sur des sites Natura 2000**, comme cela a été indiqué par les différents intervenants précédents. Or la Commission attache une grande importance au respect du droit communautaire de la nature et des études d'incidence environnementales, en particulier dans le cadre de la réalisation de travaux routiers. Je voudrais rappeler qu'au titre des dispositions communautaires en matière de nature, directives Habitat et Oiseaux, donc dans le cadre de l'établissement du réseau Natura 2000, deux sites ont été désignés dans cette région au titre de la directive Habitat et deux sites au titre de la directive Oiseaux. La Commission exécutive a donc pris de nombreuses initiatives, d'ores et déjà. Elle a, en **octobre 2004**, ouvert un **cas décelé d'office** et, dans ce cadre, je voudrais rappeler que l'interlocuteur de la Commission exécutive est l'Etat membre, en l'occurrence les autorités françaises. D'autre part, ce dossier a été évoqué à deux reprises, lors de réunions périodiques avec les autorités françaises dans le cadre des cas ouverts, des dossiers ouverts sur le plan juridique avec les Etats membres, en l'occurrence la France, en janvier 2005 et en janvier 2006.

C'est à cette date que les représentants de la Commission, en l'occurrence la DG Environnement, ont demandé à ce qu'une réunion technique puisse avoir lieu. Cette réunion technique n'a pu, pour des raisons diverses, intervenir que le 10 octobre dernier, durant laquelle les services de la Commission DG Environnement ont formulé des demandes d'informations supplémentaires. Donc, nous voudrions, aujourd'hui, Monsieur le Président, si vous le permettez, remercier les autorités publiques pour les informations qu'elles nous ont déjà communiquées, et nous avons pris bonne note qu'elles allaient en communiquer d'autres aujourd'hui. Egalement, remercier les pétitionnaires pour les informations techniques et scientifiques déjà transmises, y compris les documents reçus ce jour en début de séance de votre Comité. Nous allons examiner ces documents, bien évidemment, mais **nous allons réitérer par écrit les demandes d'information que nous avons déjà formulées aux autorités françaises** et qui portent sur des points ponctuels.

Si vous le permettez, je voudrais regrouper en trois points distincts, d'une part la problématique des **trois ponts de franchissement de la Loire**, ensuite **l'extension de l'aérodrome de Saint-Denis de l'Hôtel** et enfin la **construction de l'autoroute A19**.

(Je ne parle pas assez fort ? C'est la lumière, très bien, merci.)

En ce qui concerne **les trois ponts de franchissement de la Loire**, à titre préliminaire, je voudrais souligner que quant à ces trois ouvrages, la vallée de la Loire doit être considérée, sur le plan naturalistique, comme un **écosystème homogène**. C'est la vallée qui a été désignée au titre de Natura 2000.

Donc, dans la mesure où des ouvrages sont susceptibles d'avoir un impact sur les sites désignés : "Vallée de la Loire, de Tavers à Belleville-sur-Loire" et la Z.P.S., donc le site Oiseaux "Vallée de la Loire et du Loiret", **nous avons l'intention, à très brève échéance, de demander, sous réserve de l'examen des pièces apportées à notre connaissance aujourd'hui, les documents afférant à l'étude d'impact environnementale et une étude**

Natura 2000 existante pour le pont de Jargeau et, idem, les études d'impact environnementales et études Natura 2000 futures pour les deux autres ponts.

Également, les études préliminaires avec les **alternatives** qui ont certainement été débattues. Nous devons, au regard de la législation communautaire en matière de nature, effectivement veiller à ce que la question des alternatives ait bien fait l'objet d'une étude et que les effets cumulatifs – nous avons pris bonne note de ce que Monsieur Doligé vient d'indiquer – que les **effets cumulatifs** éventuels de ces trois projets aient bel et bien été pris en compte sur ce plan-là. Pour ne pas citer, également, les **mesures d'atténuation ou de compensation qui doivent être prévues** et mises en œuvre en cas d'atteinte à ces sites. Enfin, que le public ait bien eu l'opportunité d'exprimer un avis. Donc, ceci était afférant aux trois ponts de franchissement de la Loire.

En ce qui concerne l'**aérodrome et son extension**, la Commission a pris bonne note, d'après les cartes qui ont déjà été remises et les différents documents remis, que cette extension semble avoir résulté à ce que les avions survolent, en phase de décollage, une zone très proche du site Oiseaux forêt d'Orléans, qui a été déclaré par les autorités françaises en février 2004. Donc, là aussi, des documents complémentaires vont être demandés aux autorités françaises, selon la même articulation : l'étude d'impact, l'étude Natura 2000 sur cette extension. En cas d'absence d'étude Natura 2000, les raisons de cette absence et le fait que certaines des explications sur le fait que certaines zones ayant été impactées, ayant subi un impact, pardon, ont été exclues du périmètre de la Z.P.S. Je fais référence à une partie d'inventaire Oiseaux, dit dans notre jargon ZICO. Voilà. Donc, nous devons nous assurer de cela.

Enfin, en ce qui concerne la **construction de l'autoroute A19**, là aussi, un impact éventuel sur la forêt de Montargis et, en particulier, sur des chauve-souris chiroptères, au titre de l'annexe 4 de la directive Habitat. (Je n'ai pas résisté à faire assaut de science !). Nous devons réitérer une demande faite également le 10 octobre aux autorités publiques sur la situation de ce projet. Qu'est-ce qu'il en est exactement ? Et donc, la même chose : étude d'impact environnementale, étude Natura 2000. Bien évidemment, toujours dans le même esprit, d'analyser au sens de la directive Habitat, les alternatives, les mesures d'atténuation et de compensation, les possibilités pour le public d'avoir exprimé son avis.

Dans cet esprit-là, à ce stade, voilà ce que la Commission exécutive peut vous indiquer, Monsieur le Président, en attendant des questions complémentaires éventuelles. Je vous remercie.

Interventions des Députés Européens



Marie Anne Isler Béguin (France, **Groupe des Verts/Alliance libre européenne**)

Merci, Monsieur le Président.

Tout d'abord, je voulais remercier les citoyens élus de la France et du centre de la France d'être venus nous interpeller sur des problèmes essentiels. Je crois qu'il faut d'abord remarquer que c'est une mobilisation citoyenne assez remarquable et sans précédent. ***C'est rare qu'on ait autant de pétitions sur un même endroit et étayées quand même sur des arguments qui sont tout à fait recevables pour nous puisqu'ils comportent des infractions aux directives Oiseaux ou aux directives Habitat.***

Et là, si vous me le permettez, Monsieur le Président, je voudrais juste vous rappeler, parce que j'étais présente au Parlement européen lorsqu'on a mis en place cette directive Habitat, pourquoi est-ce que nous avons mis en place une directive Habitat. C'est justement parce que, au travers des différents ouvrages qui étaient réalisés à travers l'Union européenne, il y avait toujours des problèmes au niveau environnemental, il y avait toujours des contentieux, il y avait toujours des problèmes et les citoyens contestaient et les autorités passaient outre.

Donc, c'était pour éviter ces contentieux qu'on a mis en place la directive Habitat pour que, justement, les promoteurs, les décideurs, eh bien ! choisissent des infrastructures, choisissent des projets d'aménagement qui contournent les zones d'intérêt faunistique, floristique. Et on s'aperçoit, qu'en fin de compte, cela ne suffit pas puisque on fonce en plein dedans. Alors moi, pour vous donner l'exemple de la Loire que je connais bien, j'étais issue du monde associatif, la Loire, l'Union européenne elle-même, nous avons investi de l'argent, des deniers publics pour protéger la Loire, pour faire comprendre aux autorités françaises qu'il faut protéger la Loire, qu'il faut la classer en Natura 2000. Donc, aujourd'hui, eh bien ! qu'on me dise combien vaut un *Epipactis des marais* (?), pour le compenser lorsqu'il sera détruit. C'est une des questions fondamentales aujourd'hui. On se trouve confrontés, d'un côté, à un engagement de la part de l'Union européenne et des états membres de préserver la biodiversité et on a mis en place des outils qui permettent de préserver la biodiversité. Les outils sont mis en place avec des freins. En France, on a traîné un peu des pieds mais aujourd'hui les zones Natura 2000 sont en place. Donc, on sait exactement où il ne faut pas passer et donc là, je comprends aussi que pour des raisons d'organisation qu'un département propose.

Mais voilà, ça c'est une première interrogation : *à quoi servent nos politiques européennes si, en fin de compte, on ne peut pas obtenir l'objectif qu'on a fixé au départ : préserver la biodiversité, comment, lorsqu'on met quand même en place des aménagements ?*

Le deuxième point, il n'a presque pas été mentionné mais je veux quand même le mentionner et je voudrais vous montrer « Le Monde » d'aujourd'hui : « Réchauffement climatique, les décideurs sommés d'agir. » Donc c'est vrai qu'on a à faire à des projets, qu'on a à faire à l'urgence, il y a des camions qui traversent, etc. Mais, aujourd'hui, aujourd'hui nous savons que nous avons à réorganiser nos transports.

Donc, aujourd'hui, nous devons décider de modifier nos modes de transport. Donc, lorsqu'on voit encore des schémas qui sortent des cartons d'il y a dix ans, eh bien ! il faut les mettre à la poubelle, je suis désolée de le dire. Mais nous devons agir parce qu'il y a urgence par rapport au réchauffement climatique. Donc, ce sont des choses qu'il faut prendre en considération. Ce n'est pas seulement au niveau de la théorie, c'est au niveau de notre propre survie pour les générations futures. Donc, je trouve étonnant que cet argument ne soit pas pris en considération et, surtout, c'est aussi un engagement de notre part, cela fait partie de nos politiques au niveau européen de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Or, lorsque je vois, dans les conclusions du Conseil général, qu'il y aura 13.000 véhicules qui vont, en 2.020, etc., moi je trouve que ce ne sont plus des arguments aujourd'hui. Il faut trouver des alternatives. Je regrette que nulle part on n'ait pu mesurer des alternatives. Les alternatives, aujourd'hui, lorsqu'on parle de traverser la France, je suis désolée, on ne parle plus de traverser la France avec des camions. Les camions doivent, aujourd'hui, être mis sur le rail pour traverser notre pays, pour des raisons de pollution, pour des raisons de santé, pour des raisons de coût, etc.. Donc, aujourd'hui, ces arguments-là tombent et je crois qu'il faut essayer de faire comprendre à nos élus. Je comprends, on est dans des schémas classiques, ça se retrouve partout, dans tous les départements et dans toutes les régions. Nous devons faire tomber ces schémas classiques qui sont complètement obsolètes. Et puis, je voudrais dire aussi, si vous le permettez, qu'il ne faut pas se défausser et on ne peut pas se défausser sur l'Etat. Parce que, si vous le permettez quand même, et puis bon, c'est vrai que des arguments on en a plein et nos collègues vont en reprendre. Se défausser sur l'Etat. Je regrette, moi je peux lire sur le site Loiret. FM que A19 c'est gagné et quand même le Département a été félicité pour son rôle de chef de file dans le projet A19. Donc, l'A19 est quand même portée par le Conseil général. Donc, c'est quand même un projet du Conseil général puisqu'on le retrouve sur votre site.

Merci beaucoup Madame.

Donc, je voudrais une commission pour, vraiment, voir l'impact de ce projet sur Natura 2000 dans cette zone.



Jean-Pierre Audy (France, Groupe du Parti populaire européen (Démocrates-chrétiens) et des Démocrates européens – UMP)

Merci, Monsieur le Président. Nous savions que l'Etat membre, la France, n'était pas le meilleur élève en matière de Natura 2000, mais une chose est de donner les surfaces, une autre chose est d'appliquer la réglementation européenne et je crois que la France fait partie des Etats membres qui appliquent bien la réglementation européenne. Et, je regrette, Monsieur le Président, que dans ce dossier nous n'ayons pas la position du Gouvernement français ; et je crois qu'il faudra que nous l'ayons pour savoir exactement ce qu'il en est.

Et, je ne vous cache pas que je suis très gêné dans ce dossier, car nous avons entendu dans le débat **des menaces de fonctionnaires, des mensonges de collectivités publiques, des suspicions d'enrichissement, des disparitions de dossiers** et, donc, j'aimerais poser la question pour savoir : quelle est la position des associations de protection de la nature dans cette affaire ? Et je voudrais demander au Président du Conseil général du Loiret : quelle est la position des groupes politiques au sein de son Assemblée délibérante, qui représente l'intérêt général, dont on sait que ce n'est pas toujours l'addition des intérêts particuliers ?



Janelly Fourtou (France, Groupe Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe – UDF)

Je vais vous faire gagner du temps parce que, moi, je vais être très, très rapide. J'ai été un peu choquée aussi des accusations que j'ai pu entendre, mais tout en comprenant les préoccupations de l'un et de l'autre parti en présence, je suis absolument incapable d'émettre un jugement. Et je trouve que, puisque la Commission va diligenter des études, tout ce qui nous reste à faire c'est d'attendre et d'écouter quelles seront les conclusions de la Commission.



Marie-Hélène Descamps (France, Groupe du Parti populaire européen (Démocrates-chrétiens) et des Démocrates européens – UMP)

Merci, Monsieur le Président. On dit que les femmes sont bavardes, je vais essayer d'être courte. D'abord, je voudrais remercier les pétitionnaires et le Président du Conseil général du Loiret et aussi remercier la Commission de son exposé très précis. Beaucoup de choses ont été dites, mais deux petites questions claires : le contournement d'Orléans est certes nécessaire pour le désengorgement de la ville et de l'agglomération. Mais dans ce contournement, pourquoi faut-il trois franchissements de Loire puisqu'on sait que cela touche à l'écosystème ? Est-ce qu'un ne suffirait pas ? Je n'y connais rien là-dessus. La directive Natura 2000 est-elle bien respectée ? S'il y a un problème, y a-t-il une solution alternative ? Moi, j'aimerais avoir un petit peu l'avis aussi de la Commission de l'Environnement de notre Parlement et je suis assez d'accord avec Mme Fourtou et Mme Isler Béguin, peut-être pourrions-nous voir sur place comment les choses se présentent et, de toutes les façons, je pense qu'il faut quand même qu'on puisse sortir de cette impasse.

X.... (Intervention en anglais...)

(Étonné par la présentation du Président du Conseil Général, il considère que la consolidation des différents projets partiels, quels que soient leurs promoteurs, conduit à un ensemble de contournement d'Orléans tout à fait énorme, dont les impacts sur l'environnement et sur la vie des habitants sera forcément majeur. Il réclame aux

responsables départementaux une vraie transparence dans la présentation du projet. Il demande une décision politique des parlementaires dans un délai de deux semaines, replaçant des projets de ce niveau dans un contexte plus large, et tenant compte de la volonté de limiter les changements climatiques de la planète ; ce qui conduit à privilégier pour ces transports des solutions comme le ferroviaire.)



David Hammerstein Mintz (Espagne, Groupe des Verts/Alliance libre européenne)

(Déclare qu'en ce qui concerne les violations des protections NATURA 2000, les exceptions ont tendance à devenir la règle, alors qu'on devrait s'interdire de jouer avec la protection de la nature ; et que ce qui se construit de la main gauche, comme la politique de préservation de l'environnement, on ne peut le détruire de la main droite, en acceptant la persistance de politiques de transport anachroniques. Pour résoudre les problèmes de nuisances et d'encombrement du trafic automobile, plutôt que de continuer à investir dans les nouvelles infrastructures routières et que d'agrandir les autoroutes existantes, il serait temps de développer sérieusement les transports publics et le ferroutage que préconise la communauté européenne !)



Margrete Auken (Danemark , Groupe des Verts/Alliance libre européenne)

(Dénonce les présentations mensongères qui cachent les vrais projets. Constatant que les transports routiers ne paient pas les infrastructures routières qu'ils utilisent à leur juste valeur, elle préconise la taxation des passages sur route ou autoroute)

Monsieur Doligé

Oui, Monsieur le Président, très rapidement, la question m'a été posée de savoir quelle avait été la position de l'Assemblée départementale. Nous sommes quarante et un membres de l'Assemblée départementale. Sur tous les projets, depuis dix ans, droite comme gauche, nous sommes quarante sur quarante et un à les avoir approuvés. Ce qui montre bien que l'ensemble de l'Assemblée est tout à fait d'accord sur l'ensemble des dossiers. La question m'a été posée également de savoir si des associations environnementales avaient déposé des pétitions. *A ma connaissance, la Ligue pour la Protection des oiseaux, les Chasseurs, les Naturalistes (sic) orléanais, etc., n'ont pas déposé de pétitions. Ce sont des gens, les Naturalistes, pardon, sont des gens avec lesquels nous travaillons normalement. Nous sommes des protecteurs de la Loire* et je dois vous dire que le Département du Loiret est le plus gros investisseur – j'ai entendu parler tout à l'heure d'investissements de l'Europe sur la Loire. Le plus gros investisseur sur la Loire, pour la protection de la Loire, est le département du Loiret, et j'ai eu l'occasion de recevoir le Commissaire Stavros Dimas à Orléans, lorsque j'étais Président de la Loire, pour lui exposer la mise en place d'un "Centre européen de prévention contre les risques d'inondations" que l'on vient de créer, qui est donc un centre de protection également de la Loire.

L'infraction à la directive Oiseaux, j'ai entendu dire qu'on était en infraction. A ma connaissance, nous ne sommes pas en infraction. Si on est en infraction, il est bien évident qu'il faut absolument remettre à l'endroit, si j'ose dire, le problème qu'il pourrait y avoir. Mais nous ne sommes pas, à ma connaissance, en infraction.

Pour ce qui est des transports des camions et de la voie ferrée, je voudrais annoncer, à ceux qui en ont parlé, que le département du Loiret est un des rares départements qui, récemment, a fait acte de candidature auprès de R.F.F., Réseau Ferré de France et de la SNCF, pour pouvoir aider à la mise en place d'une autoroute ferroviaire, de manière à faire en sorte que tous les camions qui passent dans le département, si possible, puissent passer sur une autoroute.

En ce qui concerne le franchissement et de passer tous les camions sur les autoroutes, je suis désolé quand on parle de Sully-sur-Loire. Une très grosse entreprise importante, autrichienne, qui s'appelle Kronofrance, est à Sully-sur-Loire et représente plusieurs centaines d'emplois. Eh bien ! pour aller approvisionner cette entreprise, il faut des camions et ils passent à Sully-sur-Loire, sauf à supprimer cette entreprise et environ huit cents emplois. Pour le transport public, je voudrais dire également que le Département du Loiret – on doit être trois en France – à avoir mis en place une politique de tout transport par car à 2 euros, voire 1 euro, sur l'ensemble du département, ce qui a augmenté de 50 % la fréquentation des autocars, ce qui a donc limité les transports individuels. Donc, on ne multiplie pas les trafics en créant des autoroutes. On fait en sorte que les trafics qui viennent de l'Est de l'Europe et qui vont sur l'Atlantique, eh bien ! ne passent plus dans la ville d'Orléans, ne passent plus dans les villes et évitent ainsi des pollutions, compte tenu des embouteillages que l'on connaît. Donc, voilà les quelques réponses, très rapidement. Alors, trois franchissements. Effectivement, la question m'a été posée : pourquoi pas un ? Je comprends fort bien la question. Le problème, c'est que cela se situe environ sur cinquante kilomètres, que ces trois franchissements franchissent des villes dans lesquelles les ponts ont été créés du temps de Jeanne d'Arc et même avant. Et, bien ! évidemment, ces villes moyenâgeuses ne peuvent pas recevoir des camions de cinquante tonnes en quantité. Il faut les sortir de la ville pour faire que les habitants, j'ai entendu tout à l'heure aussi, puissent vivre, puissent se reproduire, puissent se promener, puissent vivre dans leur environnement. Donc, voilà, Monsieur le Président, en vous priant de m'excuser d'avoir été long mais il y avait beaucoup de questions.

Monsieur Terrazoni

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés ; je vous remercie de me donner la parole après Monsieur le Président du Conseil général du Loiret.

Cela va me permettre de vous dire qu'il vous abuse lorsqu'il dit que nous parlons d'un contournement d'Orléans autoroutier. C'est totalement inexact. Le contournement d'Orléans, il est en partie autoroutier, la A19 est en cours de réalisation. Le barreau autoroutier Artenay-Meung, on vous l'a précisé tout à l'heure, il est en cours de discussion dans le tracé Paris-Orléans, mais les autoroutes existent et il est même prévu de les élargir. Par conséquent, le contournement actuel qui existe est constitué par de petites routes départementales que le Département envisage d'élargir. Et lorsqu'on vous dit qu'elles vont rester à deux voies, voir Monsieur le Président du Conseil général, car j'ai là votre étude concernant le franchissement de Loire à Meung-sur-Loire. En fait c'est Baule, mais pour tromper son monde on dit Meung-sur-Loire ; Et je lis, largeur de l'emprise minimale, 22 m50. Croyez-vous que ce soit une largeur pour deux voies, Monsieur le Président ? La largeur, pour deux voies, c'est 7 m. Donc, là, on prévoit au départ quatre voies. Alors, cessez de prendre les gens pour des imbéciles !

Ce n'est plus supportable qu'un élu de la nation se comporte de cette façon, Monsieur le Sénateur, c'est inadmissible ! Je n'ai jamais vu ça en quarante-deux ans et six mois de carrière en tant que préfet ! Je peux vous le dire, c'est la première fois de ma vie que je rencontre une attitude pareille !

(J'ai compris, Monsieur le Président. C'est terminé, oui...)

Alors, je voudrais dire également, pour terminer que, dans une délibération, le Conseil général du département du Loiret annonce – c'est une délibération, je n'ai pas la date mais elle est récente : « Afin d'augmenter la capacité de transit autoroutier Nord-Sud, notamment sur l'A10 -dont on nous a parlé tout à l'heure - et l'A71, - ce sont deux autoroutes de contournement d'Orléans – le Département a obtenu récemment l'engagement de la société Cofiroute, c'est à dire le concessionnaire de la prochaine réalisation du contournement de la A71, entre la bifurcation de l'A10 et de l'A 71 et l'échangeur d'Olivet (pont sur la Loire.) » Cela veut dire que nous avons cinq autoroutes dans le département du Loiret et qu'on envisage, à un point sensible, d'élargir cette autoroute. Et que la société concessionnaire, qui va le faire à ses frais, est d'accord.

Alors, je ne vois pas pourquoi on veut aujourd'hui nous imposer, sur des sites particulièrement protégés par Natura 2000 et qui sont en Z.P.S., des ouvrages de franchissement, dont celui dont je vous parlais tout à l'heure, Meung-sur-Loire, qui est projeté pour être un viaduc. Tout cela ne me semble pas sérieux, d'autant plus que les études d'incidence sont en cours, mais tout le monde s'en moque.

Monsieur le Président, j'en ai terminé et je vous remercie.

Décisions prises à l'issue de l'audience

*La Commission, compte tenu de l'absence d'intervention en séance de l'Etat français et du manque de certaines réponses des autorités mises en cause, ne dispose pas encore d'éléments décisifs pour trancher dans un sens ou dans un autre. Elle décide donc de mandater la Direction Générale Environnement pour **poursuivre l'instruction du cas "décelé d'office"**, et fixe la **fin mars** comme délai ultime pour présenter l'évaluation des "Etudes d'Incidence". Elle retient le principe de l'**envoi d'une délégation de parlementaires sur place** pour évaluer la situation et apprécier de visu la qualité des sites menacés. Si les explications de l'Etat membre faisaient défaut, la procédure pourrait évoluer vers une plainte devant la Cour de Justice.*