

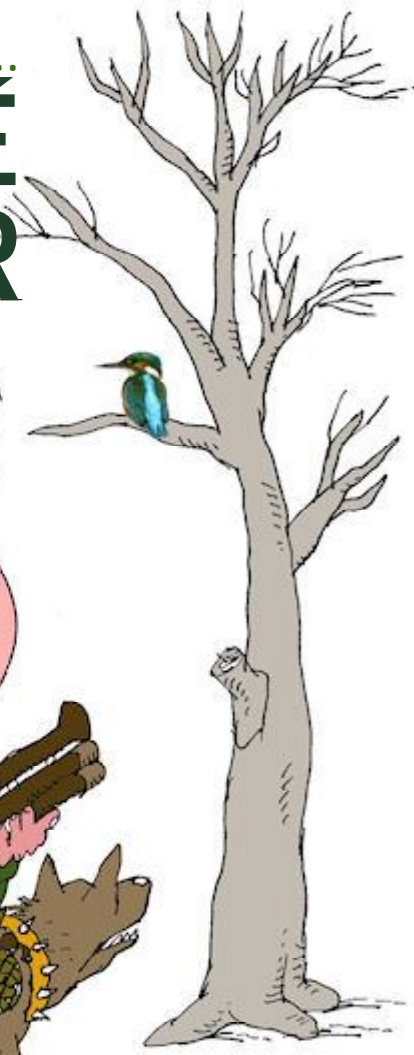
Lettre du castor

N° 41

Janvier 2010

POUR CARDOUX, LOIRE NE RIME QU'AVEC PÉTOIRE...

CARNAGE ANNONCÉ A SULLY-SUR-SEOIR



- **Jean-Noël Cardoux** :
Vice-président du Conseil général ; président de la Commission des affaires sociales et culturelles et jeunesse (sic).

Ancien maire de Sully-sur-Loire.

Bouton au Rallye de la Brie et co-auteur d'un ouvrage consacré à la Venerie en forêt d'Orléans, il a très longtemps exercé de nombreuses responsabilités cynégétiques : vice-président de la Fédération des chasseurs du Loiret, président fondateur de l'Association des chasseurs de gibier d'eau de ce département et vice-président de l'Association nationale des chasseurs de gibier d'eau. Une fine gachette !

Il déclare en novembre dernier, dans le cadre du débat Beccon sur l'identité cocorico : "Nous en sommes arrivés à douter de notre identité nationale : c'est bien la conséquence d'une immigration incontrôlée qu'on subit depuis vingt ou vingt cinq ans... Il faut le dire !"



Dessin original
de **Ion Barbu**

Regardez ce pòvre Monsieur Cardoux : il lui arrive de "douter de son identité". Celle de grand amoureux de la nature, peut-être ? Trente ans de tartarinades décomplexées, et voici que des prétendus défenseurs de l'environnement - venus d'ailleurs, c'est sûr - voudraient contrarier son projet routier (de développement durable !). Des écolos ? Non, puisque, dit-il, "Les écologistes classiques sont parvenus à comprendre qu'il y a trop d'animaux (sic)". Et trop de Val de Loire pour nourrir et abriter ceux-ci, sans doute ? (suite page 2)



LE "BIDE" DE L'A77 DOIT-IL "LÉGITIMER" UNE DEVIATION A SULLY... QUI ENCOURAGERAIT UN PEU PLUS LES CAMIONS A VENIR A SULLY ?

Un anniversaire qui tombe à pic : celui de l'ouverture de l'A77 il y a dix ans ; célébré par une pleine page dans la République du Centre du 17 novembre qui titre sur la *sécurisation du trafic à l'est*. Mais si on "gratte" les déclarations et les chiffres, que lit-on ? Que la baisse d'accidents "correspond à la tendance nationale", pas mieux. Et que les objectifs de trafics n'ont pas vraiment été atteints. La RN7 devait être délestée de la moitié de ses 17 000 v/j. Limité en 2000 à 25%, le délestage a plafonné par la suite à 35% de ce chiffre : il reste encore environ 11 000 v/j sur la nationale 7, malgré la limitation des tonnages des poids lourds qui y sont admis. La capacité de l'infrastructure est dramatiquement sous-utilisée, notamment par les poids lourds pour lesquels les péages sont trop élevés.

Dès lors, la D948 qui traverse la Loire à Sully, suivie de la 940, constitue pour eux un itinéraire nord-sud facile, avec ses grandes lignes droites en Sologne, dépourvues des traversées de village qui ponctuent la RN7. **C'est la moitié du trafic camions du pont de Sully... qui "justifie" le projet de déviation.** Quelle obstination dans la prévision erronée : tous les doubléments ont des résultats décevants, avec des délestages bien inférieurs aux attentes et un trafic cumulé en grande augmentation !

FAISONS DONC L'ECONOMIE DU "BIDE" D'UNE DESTRUCTRICE DEVIATION DE SULLY...

Le trafic local "voitures" subsistera. Commençons par limiter les camions, ce sera un grand pas !

A SULLY, DÉVIATIONNEZ, Y'A RIEN À LOIRE !

(suite de la page 1)

Le scénario de Sully-sur-Loire a ses spécificités : la personnalité de ce vassal de D.O.L.I.G.E., qui porte le projet avec encore plus d'ardeur que son maître ; le décalage temporel par rapport au projet de Mardié ; le fait que le franchissement n'est pas ici, comme à Mardié ou à Baule, lié au futur "grand contournement routier d'Orléans" (qui n'existe pas, on le sait) ; etc. Pourquoi alors lui consacrer ce numéro du Castor énervé, et pourquoi s'être uni avec les militants de Sully dans l'**Alliance Val de Loire** ?

C'est que, par ailleurs, il relève des mêmes problématiques que les autres : déviation et pont clairement "Grenello incompatibles" (voir ci-dessous), susceptibles de meurtrir gravement la biodiversité de milieux NATURA 2000 et le paysage d'entrée du Val de Loire Patrimoine mondial UNESCO. Et ce, pour passer des camions qui évitent les péages de l'A77, et d'autres que le délaissement de la voie ferrée force à emprunter le franchissement de la Loire (reconstruit il y a seulement 24 ans !) + Trafics en baisse, + PPP en vue !

L'exécutif du Conseil général du Loiret joue de malchance. Spéculant sur l'incapacité de la faune sauvage à se défendre des agressions humaines, il localise ses projets dans les endroits les plus "vides" d'humains. Mauvaise pioche : à Sully, là encore, il tombe sur des improbables défenseurs de la nature, des fouteurs amoureux de la Loire, des irresponsables rêveurs de développement soutenable. Inconciliables avec des élus formatés au début du siècle dernier, pour qui construire une route, c'est le progrès, la solution à tout !

OUI, LES PROJETS DE DÉVIATIONS SONT "GRENELLO-INCOMPATIBLES"

S'agissant des déviations et de ponts envisagés sur la Loire près d'Orléans, un anonyme ayant autrefois participé de près à la grand-messe ministérielle nous écrit confidentiellement :

« Moi J.-L. B., je peux vous assurer que ces projets sont typiquement **Grenello-incompatibles** :

- ils entraîneraient une artificialisation de nouveaux espaces et des morcellements d'espaces naturels ;
- à moyen terme, ces infrastructures augmenteraient le "mitage" des paysages du Patrimoine mondial ;
- ils impliqueraient des pertes supplémentaires de terres agricoles et d'espaces boisés classés ;
- les émissions de CO₂ seraient à la hausse : la facilitation entraîne l'augmentation des trafics cumulés ;
- ils seraient parfaitement incompatibles avec la mise en oeuvre du concept de "trame bleu, trame verte" ;
- ils provoqueraient d'inacceptables pertes de biodiversité (alors que 2010 est l'année de la biodiversité).

Compte-tenu, en plus, de développements ultérieurs présumés, ce sujet a bien une dimension nationale ».



Historique d'un projet ringardisé... avant même d'être né

Se référant à un schéma routier départemental de l'ère glaciaire (1997) le Conseil général présente les études préalables d'une déviation de Sully en **octobre 2001** lors d'une grande réunion publique. Il serait faux de laisser penser que le projet suscite alors un enthousiasme (ou un consensus) général. Le Maire de Bonnée, notamment, **qui déclare ne jamais avoir été consulté**, est en désaccord : déjà traversé par plusieurs infrastructures, son village serait le plus impacté. Sur les 10 km de la déviation, on morcèlerait et on perdrait des terres cultivables, on traverserait une pépinière : l'agriculture serait lourdement pénalisée. Quant aux dégâts meurtriers sur la Loire elle-même, sur son milieu naturel et sur ses paysages labélisés depuis peu "Patrimoine Mondial", ils ne sont pas le plus marquant souci des responsables ou des médias qui commentent ce rassemblement. Seuls quelques écologistes impénitents, contre l'hypothèse d'une inflation ininterrompue du tout-camion, opposent leurs arguments... certes non encore validés par "Le Grenelle", mais pour autant déjà pertinents : le projet prétend anticiper une grosse augmentation du trafic... qui sera contredite par la réalité, comme on le vérifiera pour 2008.

Dès cette présentation, les **alternatives** sont classées "hors-jeu" ; et avant toute étude comparative sérieuse et tout début de consultation/concertation, un tracé "grand-ouest" est baptisé "privilegié" : il le restera bien évidemment jusqu'à ce jour... C'est dire que les "incidences" que NATURA 2000 impose de minimiser ne compteront en rien dans un choix 100% politique.



Ce tracé a d'ailleurs la particularité intéressante de porter atteinte aux zones NATURA 2000 jusqu'aux plus préservées, et surtout de couper un "Espace naturel protégé" du Conservatoire du Patrimoine de la Région Centre, "Entre-les-levées", proche du Méandre de Guilly financé par l'Europe... Il est aussi celui qui, compte-tenu des vents dominants de la région, générera un maximum de nuisances sonores sur les hameaux et quartiers les moins éloignés... et sur le beau et grand camping "bord-de-Loire" de Saint-Père. Mais, agréable contrepartie, la déviation devrait attirer ce qui faisait rêver les élus au temps béni de la taxe professionnelle : **trois zones d'activités totalisant 76 ha** seraient financées par la CG45 sur des "opportunités foncières" liées à la déviation ; en bonus, mitage ++ en perspective pour décorer le patrimoine mondial ! Coût provisoire : 33,2 millions d'Euros en 2006.

Après le plan routier 2002, "silence radio". Le pitoyable bureau d'études Gaudriot, failli depuis, est quand même payé pendant ce temps pour confirmer le "privilegié".

En juillet 2009, M. Cardoux ressort le lapin de sa casquette, car le Conseil général est prêt à relancer les dés... mais pipés, au profit d'un PPP ! La Tribune de Gien titre sur l'"accord obtenu (...) des propriétaires concernés" : mensonge habituel du CG45, et stupéfaction pour certain(e)s riverain(e)s que l'on a simplement... évité de prévenir !



Une "Jeanne d'Arc" Verte... pour sauver l'environnement de l'invasion

Sylvie David-Rousseau n'a évidemment pas attendu que la déviation cardousienne pointe son nez dans le paysage pour s'impliquer à fond dans la défense de la Loire sauvage : soutien du combat écologique contre les barrages de l'EPALA, cette militante de la première heure n'a jamais ménagé son engagement, individuel ou associatif, social et environnemental. Ex Présidente de l'association Environnement 2015, elle a participé ou participe à : L.P.O. , W.W.F. France, IFAW, Greenpeace, Agir pour l'Environnement, ASPAS, Naturalistes Orléanais. Empathie, raison et passion se conjuguent calmement chez elle... mais débordent parfois en légitimes colères, face à trop de bêtise humaine. Tout pour plaire à nos conservateurs, qui vont la charger de tous les maux en l'accusant contre toute évidence d'opportunisme égoïste.

UN CHASSEUR SOUS LE FEU CROISÉ... DE DEUX DAMES !

Certains élus responsables, membres de l'exécutif départemental, ont initié puis développé et promotionné avec les énormes moyens de l'institution des projets d'infrastructures controversés. Critiqués par des militants associatifs pour leurs méthodes de gouvernance des projets, ils s'offusquent facilement de ces mises en cause qu'ils qualifient de personnelles parce qu'on les désigne, à l'occasion, par leurs noms et prénoms. Pourtant, eux-mêmes ne se privent pas d'attaques réellement personnelles à l'encontre d'opposants qui, malgré leurs faibles moyens, et dans des cadres légaux (parfois judiciaires), prétendent faire respecter les lois, osent rappeler à des élus qui ont tendance à les mettre entre parenthèses leurs obligations démocratiques de transparence et de vérité, ou encore les exigences de ce tout le monde s'accorde maintenant à qualifier de "Développement durable". Indistinctement, ces "empêcheurs de tourner en rond" sont affublés d'un costume de privilégiés égoïstes, défendant lâchement leurs "prés carrés" (leurs grandes propriétés, leurs châteaux...) sous des prétextes écologiques d'opportunité ; et ce, à l'encontre d'un intérêt public forcément défendu par tout élu en vertu de son mandat (ah bon...), et figuré en tant que de besoin par cette fameuse "majorité silencieuse" populaire, qui ne cesse de réclamer avec ferveur un équipement si indispensable !

A Sully, pas de chance pour M. Cardoux : l' élu-chasseur invétéré tombe sous le feu croisé de deux dames redoutables. Bien différentes, et dont les profils ne collent pas exactement au descriptif ci-dessus : une grande militante écologiste chevronnée, à l'éthique irréprochable, alliée aux associations actives qui contestent avec aplomb l'utilité publique des déviations nuisibles ; et une entreprenante "citoyenne du monde" qui revendique le respect du patrimoine mondial UNESCO, une européenne qui sans prétendre faire la loi en France, demande légitimement l'application des directives européennes NATURA 2000 même à Sully ! Le vice (Pdt) ne s'est pas privé devant l'Assemblée de dénigrer la vertu, en les incriminant comme seuls freins au projet ; disant présomptueusement avoir circonscrit la seconde, et se faisant moucher par Thierry Soler pour avoir calomnié la première.

Pour notre part, ce n'est pas pour le fait qu'il ait, par amour, plombé des centaines de Colverts que nous stigmatiserons notre Tartarin de Sully : c'est sur son absence de réticence à laisser massacrer inconsidérément les habitats et les espaces de vie de centaines d'espèces beaucoup plus fragiles et plus précieuses. Il nous tire une balle dans le pied, et accessoirement il se tire une balle dans le pied. Désespérant de lui faire comprendre que nous voulons préserver la biodiversité pour que les générations à venir puissent connaître la faune sauvage dans son milieu ligérien, et non dans des zoos, nous lui ferons savoir que "Jeannot", un responsable Loirétain de la chasse au gibier migrateur aquatique, nous a approchés à plusieurs reprises en affirmant que son association partage notre opposition aux franchissements de la Loire et aux atteintes aux milieux ligériens NATURA 2000...



Un ange passe... les miasmes de M. Cardoux trépassent !

Dans la tradition des humanistes de la Renaissance qui ont établi la renommée mondiale du Val, Angela Graciun vient à Sully par amour de la Loire et par respect des valeurs culturelles universelles qui s'y rattachent : son projet est de contribuer à leur développement. Las, pour son accueil, on la gratifie de lâches mensonges, de projets destructeurs et de rejets légèrement xénophobes. Qu'à cela ne tienne : elle ne va pas renoncer, ni tenter de se défaire sur d'autres des menaces qui la concernent, mais combatre de front. L'entrepreneuse Roumaine sait jouer de ses multiples et diverses qualifications, de ses innombrables et intéressantes relations, de ses larges ressources. Les gros nemrods machos ne la prendront pas au collet !

REFUSER TOUT REcul SUR L'ALTERNATIVE FERROVIAIRE

L'entreprise KRONOFrance avait posé comme condition à sa venue l'existence d'un embranchement ferré. Sans réussir à le faire activer. On se résignerait maintenant à la fermeture de la ligne ? Relire le *Coup de colère de Sylvie* dans la Lettre du Castor N° 38 (<http://le-castor-enerve.fr/pdf/lettre-octobre%2009.pdf>), ainsi que les "ouvertures" des responsables :

Un industriel de Sully parle du ferroviaire et de son avenir... LOIRET ÉCO N° 3 avril 07

À Sully-sur-Loire, Kronofrance, géant européen du panneau de particules, s'est ralliée à cette idée, convaincue depuis toujours de son bien-fondé puisque son usine génère un flux quotidien de 400 camions. « Et ce n'est pas fini, prévoit son président Alain Crola, notre business plan pour les cinq années à venir implique la nécessité d'agir sans délais. La route ne suffira pas, et le fer devra soutenir nos ambitions à l'export ». Jacques Ferling, membre du directoire de Kronofrance poursuit : « Il faut démontrer la compétitivité économique de ce mode de transport au regard de la route. Cette initiative d'opérateur privé de proximité est un starter pour réveiller la concertation, notamment avec la SNCF qui a tout à gagner ».

La conjonction des efforts des industriels branchés au fer devrait bientôt permettre de gérer une activité de détail rentable en mobilisant des wagons et en entretenant les voies comme Orléans - Aubigny-sur-Nère. « Si le potentiel existe, pourquoi ne pas jouer cette carte du fret de proximité ? » admet Richard Rousseau, directeur régional de RFF. La Préfecture de Région donnait elle aussi récemment son aval et relayait l'engagement financier de l'État. Il semble que cette fois, l'initiative conjointe des entrepreneurs ait bien mis le train du fret local sur les rails.

Pourquoi alors, en 2009, annonce-t-on l'abandon de la ligne Sully/Aubigny, qui forcerait BUTAGAZ à mettre en plus sur la route 2 500 camions par an remplis de gaz liquide ? Les élus vont-ils avaliser cet abandon, prétendre qu'il n'y a pas d'argent ? Et à la place, planter sur la Loire un nouveau pont routier pour deux siècles, en considération d'implantations industrielles dont on ignore la durabilité ?



26^e épisode Borloo-Doligé.env.fr :

"Lol ! mdr ! Kel com d'enfer, on me kiffe grave depuis kej'fai le buzz sur le net !"

Résumé des épisodes précédents : visé par Grenel et pas chouchou d'Bruxelles, Ed Toutenkamion cherche à sauver ses ppponts que des insoumis osent dézinguer. Aux élections, il avale quelques couleuvres... mais persiste à ne rien changer. Alors que 603 eurodéputés réclament des mesures concrètes aux Z'authorités, PP paralysé pense s'en sortir en refilant son bébé au Lobby via un PPP. Beaucoup d'ennuis, plein d'ennemis, et plein d'idées folles. La dernière, c'est de faire le buzz sur le net !

- (Bobo) Ça y est, pour toi et tes potes, c'est la gloire : le Loiret, d'habitude si absent, fait cette fois un énorme buzz sur le net. T'es dev'nu une star people des médias, et tes vices-présidents Cardoux et Andrieu ne sont pas en reste. Le 2 décembre, tu confies discrètement à Door que "nous aussi on fait des conneries"... Et dix jours après, tu confirmes, avec ce splendide numéro de clown...

- (PP Ed) Restons modestes : concernant nos conneries, mes propos n'étaient qu'un vulgaire truisme, car personne n'ignore que nous n'en ratons pas une ! Quant à mon numéro de clown moquant Bonneau, il a été salué comme révélateur de mon grand charisme, de mon humour ravageur, et de l'élévation de 7% par siècle de ma pensée politique et humaniste ! Logistiquement, je devrais enfin être appelé à un grand destin national...

- (Bobo) Oui, évidemment... pour le renouveau du cirque gaulois..! A propos, quand on reproche à Cardoux de dérapier, dans le débat sur l'identité gauloise, en disant que « nous en sommes arrivés à douter de notre identité nationale : c'est bien la conséquence d'une immigration incontrôlée(...) », t'en penses quoi, tu biches ?

- (PP Ed) Il a raison... Avec le réchauffement climatique, les canards immigrateurs et plein d'oiseaux bizarres nous envahissent et deviennent nicheurs sans papiers : on ne sait même plus sur qui on tire et si c'est mangeable. Alors je dis comme lui : la Loire aux chasseurs (et aux ponts) du Loiret, la France aux camions français ! En plus, à Sully, Cardoux doit se fader les deux gazelles, dont cette Rom qui veut pas s'taire !



- (Bobo) On pourrait demander à Besson s'il peut pas l'expulser en charter... Andrieu, ton Vice Président des Routes (qui dans son interview sur TV Agri confond l'UNESCO et NATURA 2000) affirme avec le plus grand sérieux qu'on pourra « déplacer le pont de quelques mètres » pour sauver les espèce protégées, ou « les transporter ailleurs », que « les espèces animales remarquables qui sont là pourront être sauvées par un habitat qu'on leur donnera » : on pourrait les mettre aussi dans le charter, les espèces protégées... avec leurs biotopes. Comme il y en a plusieurs dizaines, il faudrait au moins un Airbus 380, on l'appellerait l'Arche de Doligé ?

- (PP Ed) Oui, j'assume : on ne va pas céder pour si peu, alors on déménagera tout s'il le faut ! La Roumaine, avec son château si elle y tient ; les Castors, énervés ou pas, avec leur forêt ; les Hérons et leurs héronnières, les Balbuzards ; les Ecrevisses à pieds blancs sous leurs pierres, les Gomphes cécilia en vol, les Rhinolophes, les Carpes et leurs zones de frai... Elle veut la Loire, on en a rien à faire, on la lui donne : qu' elle l'emporte dans ses Carpathes !

- (Bobo) Eh les mecs : ce sont peut-être vos neurones qu'il faudrait déplacer de quelques millimètres dans vos cerveaux pour... pour les faire recoller au 21^e siècle, et que ça arrête vos délires !

- Allez, PP D.o.l.i.g.e., laisse tomber !

(A suivre...)



Valorisation des patrimoines et défense des habitants de Mardié

Siège social : Mairie de Mardié - 105 rue Maurice Robillard 45430 MARDIÉ

Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr



N° 41

Bonus du castor

Janvier 2010

des jeux...

JEU DE LA CARTE DE VOEUX DU CASTOR : LES DEUX "INSOLITES"

Beaucoup de réponses inexactes, qui amènent toutes à la même conclusion : beaucoup d'entre vous ont encore du mal à penser qu'on peut rencontrer à Mardié des espèces aussi intéressantes que, par exemple, la Hoptie bleue (*Hoplia coerulea*, insecte de l'ordre des coléoptères) dont le mâle peut paraître très "exotique". Certes, il faut être là à la bonne période, être dans une posture d'observation et parfois sortir des sentiers battus...

En fait, le seul animal réellement exotique, puisque photographié en Nouvelle Calédonie, était le petit Martin-chasseur sacré (*Todiramphus sanctus* - Sacred Kingfisher, Famille des Alcedinidés) perché un peu trop en évidence sur le camouflage.

De ce camouflage émergeait aussi, en bas et à gauche, une authentique queue de Castor n'appartenant en aucun cas au personnage à l'affût !



KI SÉKIDONCKABI ENPUDIRÇA ?

"Car il faut désormais avoir à l'esprit que le développement durable est devenu une réalité incontournable et un enjeu considérable. L'époque de la surconsommation et du gaspillage est révolue. Face aux menaces qui pèsent sur l'Homme, nous devons faire évoluer les mentalités et changer les comportements, que l'on soit simple citoyen, industriel ou homme politique !

"Etre homme, c'est précisément être responsable. C'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde" disait Saint-Exupéry. Soyons donc conscients de nos actes !

Puisque les Indiens sont au coeur de cette manifestation, inspirons nous de ce que fut leur mode de vie, simple et respectueux de la nature, et faisons en sorte de maintenir un équilibre raisonnable entre nos différentes activités"

Bigre, quel est donc l'auteur de cette admirable citation ? répondez par courriel à l'adresse : le-castor-enerve@orange.fr

1 - René Dumont 2 - Nicolas Hulot 3 - Jean-Noël Cardoux 4 - Thierry Soler 5 - Le Castor énervé

A gagner : un magnifique portrait en A4 de l'auteur de la citation, ou une e.photo de Martin pêcheur de J.-M. Salomon

des courriels...

"A propos de Doli et son organe de presse, la Pravda, euh non, la Rép, j'ai été scandalisée par le dernier article (celui du 29/12/09, ndlr). Quels mensonges éhontés !

Voici ce à quoi cela m'a ramené : Doli nous démontrant que la construction de son pont aurait des effets positifs sur la pollution automobile, j'ai aussitôt repensé à une information entendue à la radio, concernant la position actuelle des dirigeants chinois quant à l'automobile, et donc au vélo. Intéressés (côté porte-monnaie) par l'augmentation des ventes de ces engins, ils sont confrontés à la ténacité du mythe du vélo. Le vélo étant pour le chinois LE moment d'indépendance, l'endroit où penser dans une relative solitude. Pour casser ce mythe et imposer l'augmentation du parc automobile, les Doligé chinois VEHI CULENT l'idée que LE VELO POLLUE ! Oui, vous avez bien lu. Le vélo est un fléau : ne roulant pas assez vite, il oblige les voitures à ralentir, donc à adopter une vitesse irrégulière, donc polluante ! Leur solution me semble bien, par sagesse, ... "DOBLI GÉ" tous les chinois à se tourner vers cette merveilleuse invention !

Comme c'est beau, l'unité de pensée sur toute la planète. Un monde bien joli ! " (Catherine S.-B. de Sandillon 01/01/2010)

"Mes meilleurs voeux de succès dans nos luttes pour le recul des projets routiers dont nous n'avons que faire.

Avez vous retenu l'appellation qu'a décerné Courrier International aux adversaires des ponts : les géphyrophobes ? sachant que le Bailly emploie le mot gephyra pour désigner une chaussée, puis un pont et géphyrotés pour le constructeur de pont, diriez vous de Doligé qu'il s'agit d'un géphyromaniasque ?

Bonne année quand même !

(Philippe T. de Darvoy 31/12/2009)

des coms...

Son vaccin D921 avait fait long feu : il nous inflige une piqûre de rappel dans la Rép.

Au moment où l'on s'inquiète pour l'indépendance de la presse, si le Président-sénateur a voulu prouver qu'il a toujours la PQR à sa botte, et que l'article publié le lendemain de la réunion du 16/11 ne convenait pas à sa seigneurie, c'est réussi. Mais cette langue-de-bois et tous ces mensonges énervent de plus en plus de gens, comme on l'a vu dans les Courriels...

"LES ENJEUX ÉCOLOGIQUES DES FUTURS DÉVIATION ET PONT DE JARDEAU"

Ce titre alléchant ne reflète en rien l'indigeste "digest" de la propagande du CG45 servi dans l'article, où l'écologie brille par son absence.

"(...) Le Conseil général s'engage à respecter tous les critères environnementaux, et Éric Doligé, son président, met en avant " un dialogue permanent avec la commission des pétitions du Parlement européen "

Mensonge absolu, le CG45 a piétiné les conclusions de l'étude d'incidence NATURA 2000 , et ignore superbement l'essentiel des recommandations de la Commission des pétitions, malgré plusieurs rappels à l'ordre de celle-ci via les autorités françaises !

"Avant la présentation du projet, certains ont parlé d'autoroute, d'autres d'une route à deux fois deux voies, etc. Sur le plan technique, le projet présenté par le conseil général n'est pas une autoroute isolée de son environnement, mais une route classique avec les caractéristiques suivantes : une longueur de 15 km, une chaussée à 2 voies de 3,5 mètres, une zone de sécurité de chaque côté de 7 mètres de large." Oublions simplement de souligner que l'emprise du projet, élargie en février 2009 à 26m, permet de passer aisément une quatre voies !

L'intégralité de toutes nos répliques aux contre-vérités exposées le 16/11 figurent dans l'annexe de la Lettre du castor N° 40.