



Lettre du castor

N° 49

Septembre 2010

TOUTES LES RAISONS D'Y OPPOSER FERMEMENT NOS REFUS :

CARRIÈRE... ET DÉVIATION : DES POINTS SUR LES



L'avis défavorable du Commissaire enquêteur nous a laissé très circonspects. Il est accompagné dans le rapport par un argumentaire reprenant une fois de plus, pour l'essentiel, les assertions sans preuves, les "expertises" complaisantes et les mensonges de la Ligérienne, sans qu'ils soient analysés sérieusement et resitués à leur juste valeur par l'enquêteur : nous sommes donc obligés de le faire à sa place (page 2, pages 5/6).

Nous avons attiré l'attention du commissaire sur le lien étroit entre déviation et carrière : Non seulement il a "oublié" de le rapporter, mais il propose un inopportun "moratoire" qui prouve qu'il n'a rien compris au film : les granulats, c'est pour réaliser les déviations routières du Conseil général, lequel entend se servir de la menace de camions supplémentaires pour justifier ces routes. A refuser !

Pensant pouvoir profiter de la "diversion" qu'a provoqué l'affaire de la carrière, Doligé pousse ses feux sur la déviation de Mardié. Après avoir traité Bruxelles par le mépris et l'insulte, il fait maintenant pression, via son lobbyist Schell, pour avoir le champ libre... sans pour autant "revoir son projet" en quoi que ce soit de fondamental. La recette gastronomique du Loiret : faire manger leur chapeau aux gêneurs !

Le paysage institutionnel change... et pourrait changer encore plus : après le Préfet, un nouveau Secrétaire général de la préfecture. Puis il va y avoir les élections cantonales, où les sièges de MM. Doligé, Mériaux et Sorgniard seront remis en jeu. Même si cela ne se fera pas tout seul, cela peut être l'occasion de "faire le ménage" pour laisser place à des élus plus conscients des exigences du moment !

ENQUÊTE PUBLIQUE : LA LIGÉRIENNE EN A FAIT BEAUCOUP (TROP) POUR S'IMPOSER JUSQU'AU BOUT COMME UNIQUE "ARBITRE DES ÉLÉGANCES"



- Qui est cette personne installée dans la salle de l'enquête ?
- Un citoyen ordinaire ?
 - Le commissaire enquêteur ?
 - Un agent de La Ligérienne ?
 - Monsieur le Maire de Mardié ?

Dans une enquête publique, c'est le **demandeur** qui a déjà "**le premier mot**": tout le loisir et toutes ses ressources pour monter un dossier sans faille. Les **citoyens**, ayant pris connaissance du projet à travers ce prisme, ont alors droit à la parole dans le registre et/ou auprès du **Commissaire enquêteur**. Le rôle de celui-ci est alors de mettre en balance les argumentaires, de faire des investigations pour pouvoir arbitrer, et d'en déduire *in fine* un avis favorable ou non. A Mardié, nous avons vu un agent de la Ligérienne, le demandeur, présent des journées entières dans la salle de l'enquête, que le Commissaire soit là ou non. Ecoutant les "dépositions" dans un cas, proposant ses "informations"... et ses arguments aux intervenants dans l'autre. Puis reçu avec son chef, à la toute fin de l'enquête, par le commissaire pour tenter - apparemment avec succès - de minimiser cette conduite parfaitement irrégulière. (suite page 2)

DE NOMBREUSES RAISONS TECHNIQUES ET DE DROIT S'Y OPPOSENT ON DOIT **REFUSER** LA CARRIÈRE !

VOYONS, M. COTTET : CE N'EST PAS PARCE QU'ILS LE DISENT QUE C'EST VRAI...

Concernant le projet de carrière au lieu-dit l'Etang à Mardié, après une enquête publique ayant suscité une exceptionnelle mobilisation, nous avons été très surpris par le rapport de M. Cottet, commissaire enquêteur. Certes, il reconnaît que, globalement, le projet n'est pas acceptable : dont acte. Mais en rentrant dans les explications un peu plus détaillées, sans doute accablé par le nouveau mémoire de 178 pages produit après l'enquête par la Ligérienne aux fins de "noyer le poisson", le rédacteur semble s'être "couché" en faisant des affirmations du demandeur la colonne vertébrale de son rapport, sans y opposer en contrepartie aucun des arguments contradictoires précis dont il disposait pourtant dans les registres. Nous avons donc fait à nouveau un gros travail - page 5 et 6 - pour contredire toutes ces affirmations sans preuves, mettre en doute ces expertises de comparses et ces promesses sans cautions qui décrédibilisent le projet.



Ecologiques, parce que l'UNICEM le dit ?

L'autosatisfaction écologique irradie le lobby des carriers. La machine à verdir de leur syndicat UNICEM/UNPG escamote ou minimise systématiquement les effets néfastes de ces extractions qui ne sont pourtant pas pour rien... des **établissements classés**. Leurs plaquettes de Com, illustrées vertueusement à grands coups de Photoshop, osent présenter les exploitations de carrières comme productrices nettes de biodiversité... N'en croyez rien. On serait déjà bien contents que dans tous les cas, le carrier en fasse suffisamment pour réduire et compenser toutes les incidences négatives des exploitations, en y mettant le prix. Il faut d'ailleurs **exiger la constitution d'une caution** pour se prémunir des pseudo-faillites qui laissent trop souvent les chantiers dans un état total d'abandon, forçant les collectivités à faire payer aux contribuables les mesures de sauvegarde et de réhabilitation !

BESOINS EN GRANULATS ? MOINS QU'ILS NE LE VOUDRAIENT PRODUCTION DES CARRIÈRES ? PLUS QU'ILS NE LE PRÉTENDENT

Dans la charte de communication établie pour les carriers par leur syndicat UNICEM/UNPG, vous - oui, toi qui me lis et ceux de ta petite tribu - vous consommez chacun environ 20 kg par jour de granulats, ou encore six tonnes par an... même si vous n'avez jamais construit de villa ou si vous n'avez pas de quoi partir en vacances en vous payant l'A19 ! Avec la **faible production de logements** et la **baisse des circulations** qui ralentit les investissements routiers, la production/consommation nationale de ces matériaux qui augmentait jusqu'en 2007 est partie à la baisse. Dans le Loiret, la production est redevenue excédentaire. L'A 19 que, comme tout le monde, vous n'avez jamais empruntée, avait fait grimper au top votre consommation de granulats : pour que celle-ci ne retombe pas, on voudrait maintenant vous faire "avalé" les déviations routières et ponts de Mardié, Sully et Baule... aussi indispensables que l'A19 ! Sans oublier une très contestable A 154 vers Chartres, là où il aurait été suffisant de doubler et d'améliorer la RN 154. On voudrait vous faire croire qu'en refusant ces projets, vous êtes "conservateurs", "anti-progrès". Et si c'était le couple lobbys + institution qui l'était, lui qui refuse d'amorcer les nécessaires reconversions ?

LES BESOINS DOIVENT DÉSORMAIS SE RÉDUIRE DE FAÇON DRASTIQUE GRACE À UNE FRANCHE RÉORIENTATION VERS DES PRATIQUES PLUS ÉCOLOGIQUES !

L'INSEE elle, en parle sagement... en toute indépendance !

Des marges de manœuvre existent pour éviter l'épuisement de la ressource, mais restent peu exploitées en France. Il en est ainsi de la recherche et développement de matériaux de substitution (recyclage par valorisation des déchets de chantier...). Des choix d'aménagement pourraient aussi diminuer les besoins de granulats, notamment en matière d'infrastructures de transport : la construction d'un kilomètre d'autoroute nécessite une quantité trois fois plus importante de granulats que la construction d'un kilomètre de voie ferrée.

Insee dossier n°29 - Juillet 2010

ENQUÊTE PUBLIQUE : LA LIGÉRIENNE EN A FAIT BEAUCOUP (TROP) (suite de la page 1)

Après avoir eu communication des objections faites par les intervenants au projet, la Ligérienne a remis près de 180 pages de répliques pour se justifier ; et sur beaucoup de problèmes, le commissaire s'est contenté de resservir leur argumentaire en résumé, avec son approbation en "bonus" : le **"dernier mot"** à nouveau pour la Ligérienne ! Faudrait-il réécrire les textes sur les enquêtes publiques pour que le demandeur ait raison à tout coup contre les citoyens ?

LES DEUX FONT LA PAIRE : SI ON REFUSE LA CARRIÈRE... IL FAUT **REFUSER** LA DÉVIATION !

On doit le reconnaître, la mobilisation contre la carrière a été particulièrement rapide et unanime.; et elle a concerné certains habitants de Mardié et de Donnery qui n'avaient jamais "levé le petit doigt" contre le projet de déviation de la D921 dont nous nous défendons depuis 15 ans. Il y a beaucoup d'explications à cela : on peut juger ce projet éloigné dans l'espace - notamment quand on habite dans les quartiers proches du canal - ou incertain dans le temps - depuis qu'on nous l'annonce...-. On peut encore avoir l'illusion qu'une déviation et un nouveau pont auraient des avantages significatifs au regard de son coût et du désastre environnemental que subirait la commune, notamment au droit de la Loire.

Il ne faut pourtant pas s'y tromper : c'est exactement le même combat ! D'abord, répétons-le : ce sont avant tout les besoins de chantiers de travaux-publics, et singulièrement de ces projets (déviation et pont de Mardié, puis déviation et pont de Sully) qui pourraient "justifier" qu'on nous impose cette carrière supplémentaire... en dépit de ses conséquences inacceptables. Et en retour, on tente de justifier la déviation par le passage des camions supplémentaires desservant la carrière.

Le plus grave, ce serait l'atteinte mortelle portée à la coupure verte de l'Agglo sur Mardié par la déviation, par la carrière, et surtout par les deux à la fois, et ce, en dépit des orientations protectrices du SCOT et du classement Patrimoine mondial. Et ses conséquences à terme : elle signerait la "zonification" de tout le secteur, sa "banlieuisation"... avec la destruction irréversible du caractère rural de nos villages que nous avons soigneusement préservé depuis des décades. Il faut le refuser, au moins autant qu'il faut refuser les menaces à court terme sur la tranquillité de nos maisons.



Ce n'est pas parce qu'on en parle moins que les projets de déviations routières du Conseil général sont neutralisés. La procédure d'attribution du projet à une "major" du BTP reste en cours, même si elle dérape - dans le temps, et d'autre manière -. A Bruxelles, les missi dominici d'Eric Doligé cherchent à "démier" le dossier pour avoir le champ libre... sans pour autant admettre de "revoir le projet de franchissement" comme il était demandé.

Tous les opposants à la carrière doivent se battre contre la déviation.



Venez le 5/11 à l'Assemblée générale de MARDIEVAL - salle de réunion près Maternelle à 20 h.

La lettre du Castor arrive au N° 50 : dans les quinze jours qui viennent, envoyez nous vos textes pour dire ce qu'elle vous inspire, en mal comme en bien... Et vous serez publiés (peut-être !)

DEUX DÉPARTS NON REGRETTÉS... DEUX ARRIVÉES QUI FONT ESPÉRER

Michel Bergue est remplacé par Antoine Guérin comme Secrétaire général de la préfecture du Loiret

Michel Bergue, Secrétaire général de la préfecture du Loiret depuis 2005, a quitté ses fonctions. Le décret du Président de la République mettant fin à ses fonctions et celui nommant son successeur sont datés du 29 juillet. Mais le 30, il signait encore l'Arrêté préfectoral permettant au Conseil général de lancer une campagne "anticipée" de diagnostics d'archéologie préventive sur ce fameux tracé de la déviation de Mardié pour lequel, officiellement, il n'a jamais été prise aucune "décision décisionnelle" ! En plusieurs circonstances, ce haut fonctionnaire tout-puissant avait fait preuve, jusqu'à l'absurde, d'une absence totale de compréhension vis à vis des demandes de MARDIEVAL. C'est également lui qui en juin dernier, au moment du remplacement du Préfet, avait lancé l'enquête publique sur la carrière de Mardié... fort opportunément calée en bonne partie sur la période des grandes vacances !



Antoine Guérin (ci-contre, photo LibéOrléans), 37 ans, qui lui succède, affiche une volonté de plus grande d'ouverture et de « respect mutuel ». Tout le monde aurait à y gagner !

Isabelle Longuet, nouvelle directrice de la Mission Val de Loire

Depuis le mois de septembre 2010, Isabelle Longuet remplace à la tête de la Mission Val de Loire, Dominique Tremblay, qui en avait assuré la direction depuis sa création. Isabelle Longuet était auparavant chargée du suivi de la Convention du patrimoine mondial (UNESCO) au niveau national, au sein du ministère de la culture et de la communication.

La **Mission Val de Loire** est la structure interrégionale portée par les régions Centre et Pays de la Loire, en charge de la coordination de l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO pour le Val de Loire. Depuis le mois de juin, elle est présidée par Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire.

Alors que la Mission diffusait des recommandations pertinentes visant à préserver la Loire, patrimoine mondial, de toutes les dégradations qui la menacent, Dominique Tremblay avait refusé toute intervention de la Mission dans le dossier des ponts sur la Loire, au motif singulier que celle-ci "n'était pas propriétaire des rives du fleuve" (Libération, juillet 2009).



CARRIÈRE DE MARDIÉ : UN PROJET MODÈLE POUR L'ENVIRONNEMENT

Des animaux remplaceraient les engins et les traitements chimiques !

Pour minimiser les perturbations par les bruits des avertisseurs de recul de leurs chargeurs, les grands protecteurs de la nature que sont nos candidats carriers de la Ligérienne envisageraient de les remplacer par des cris de Lynx (sic)... Mais sur les conseils de leur syndicat professionnel, l'UNPG, champion toutes catégories du "greenwashing", ils ne s'en tiendraient pas là. Plus aucune mécanique et plus le moindre intrant chimique à la Carrière de l'Étang, modèle pionnier où différents animaux feraient tout le job "proprement" !



- Des **LYNX**
remplaceraient les avertisseurs de recul des chargeurs

- Des **PÉLICANS**
remplaceraient les chargeurs pour les déplacements des matériaux extraits

- Des **GRANDES AIGRETTES**
remplaceraient les perforateurs et autres marteaux-piqueurs



- Des **TIGRES**
remplaceraient les moteurs de tous les véhicules et autres



- Des **CARPES MARBRÉES**
poissons filtreurs, remplaceraient les traitements chimiques des eaux de lavage des granulats



- Des **HIRONDELLES DE RIVAGE**
remplaceraient les tarières pour forer les trous pour tirs de mines



- Les **HABITANTS DE MARDIÉ**
sont considérés comme des pommes par le demandeur de l'autorisation de carrière... Lequel devrait s'apercevoir assez vite qu'il commet en cela une très grave erreur d'appréciation !



- Perturbation par les bruits et autres nuisances de l'exploitation pour les habitations

Le rapport, sur ce point, admet implicitement que les protestations, compte tenu de l'implantation envisagée pour la carrière, anormalement proche des lotissements, sont parfaitement légitimes car les nuisances seraient évidemment excessives. Les solutions type "cris de Lynx" ne sauraient être prises au sérieux.

- Passage des camions dans les bourgs

1 - On ne peut décemment pas faire reposer la solution de ce problème sur un aménagement plus qu'improbable : **la déviation ne se fera pas**, en tous cas pas comme envisagé depuis 1996. D'ailleurs le Conseil général n'a à ce jour pris aucune "décision décisionnelle", à ce qu'il prétend devant la justice et affirme à Bruxelles !

2 - Il est faux d'affirmer que la déviation, si par malheur elle se faisait, supprimerait les traversées dans les bourgs : pourquoi le flux majeur de matériaux, celui vers Orléans, ne traverserait-il pas Mardié, Chécy... ?

3 - On nous a beaucoup expliqué que le passage de camions à Jargeau était insupportable. On nous laisse entendre maintenant que leur passage à Mardié serait indolore. Cherchez l'erreur ! En plus, les chiffres du demandeur sont des moyennes et sont indicatives ; or l'exploitant ne serait pas empêché de pratiquer des "pointes".

- Problème de sécurité au passage de la voie ferrée

1 - Un passage à niveau serait toujours une source grave d'insécurité pour les usagers du train qui doit être remis en service, surtout s'agissant du passage fréquent et régulier de camions de forts tonnages.

2 - Là encore, l'hypothèse de la déviation de la 921 ne saurait être valablement prise en considération.

- Risques de pollution par le rejet d'additifs chimiques

Aux fins d'obtenir des sables et graviers "propres", le lavage des matériaux extraits vise à les débarrasser notamment des particules argileuses. L'argile est un colloïde minéral électronégatif, provenant de l'altération de la roche-mère. Une partie importante de ses particules extrêmement fines ne sont pas décantables par gravité, ce qui rend **indispensable** une coagulation/floculation. La coagulation est la déstabilisation de ces colloïdes par la neutralisation des forces qui les tiennent séparées par **addition d'un réactif chimique**, le coagulant, et par un apport d'énergie nécessaire. La floculation est l'agglomération de ces particules "déchargées" en flocons décantables, le floc. Cette floculation peut être améliorée par l'**ajout d'un autre réactif** : le floculant (ou adjuvant de floculation), généralement un polymère organique ou naturel.

On voit mal par quel moyen miraculeux cet établissement classé pourrait s'en exonérer... à Mardié.

- Fragilité du système hydrogéologique

"ANTEA, expert mondialement reconnu dans le domaine" comme le dit la Ligérienne, et "Historiquement spécialiste des ressources du sol et de sous-sol..." comme il le dit lui-même, est un bureau d'études constitué à partir du BRGM, dont il est maintenant séparé ; il a une clientèle largement constituée de carriers, de groupes pétroliers et miniers et de sociétés enfouissant des déchets : autant dire qu'on ne saurait exiger d'eux ici qu'ils torpillent le projet de leur client en mettant en évidence de graves difficultés. Pourtant, dans leur "expertise" figurant au dossier, ils ne disent pas un mot du gouffre au point bas, qui évacue toutes les eaux de ruissellements du site. Ce qui nous force à nous questionner sur leur qualification et/ou sur leur objectivité. **D'ou la nécessité** que nous avons exprimée **d'une contre-expertise du BRGM** lui-même, qui en tant qu'organisme public serait nettement plus crédible !

- Proximité du périmètre de protection du captage d'eau potable

La Ligérienne valide l'objection en affirmant vouloir se retirer du secteur protégé qu'il avait cyniquement inclus dans son projet. Pour autant, la proximité demeure, avec ses risques dont on a le devoir de se prémunir.

- Perturbations de la flore et de la faune sauvage

En la matière, l'ignorance des demandeurs apparaît dans la courte et caricaturale démonstration du rapport, qui accumule les contresens ! Les "balbuzards, pêcheurs" - en l'occurrence les Balbuzards pêcheurs, sont tout sauf "territoriaux" puisque leurs lieux d'alimentation sont ponctuels et dispersés : parler de "la disparition de 1% seulement de leur territoire" est une ânerie. Le nid productif situé à quelques centaines de mètres seulement subirait des dérangements qui pourraient compromettre sa pérennité, et ses habitants perdraient un lieu d'alimentation particulièrement proche. Plus généralement, l'angélisme mensonger qui consiste à nier toute dégradation de l'environnement et à prétendre que les friches futures seront des paradis de biodiversité est contredit par le constat des réalités comme par l'explication de certaines dynamiques naturelles que nous avons expliquées dans notre mémoire déposé à l'enquête, qui aurait mérité d'être lu par le commissaire... Quant à la tenue des promesses de transformation finale en réserve écologique, elle est si aléatoire que l'on exige normalement la **constitution d'une caution** pour garantir les restaurations du milieu, ou pour se prémunir des faillites (ou pseudo-faillites) qui laissent trop souvent les friches dans un état total d'abandon et de pollution, forçant les collectivités à faire payer aux contribuables les mesures de sauvegarde et de réhabilitation ! **Et ici ?!**



- Besoins en granulats pour les années à venir

"Les seules données économiques vérifiables émanent de l'UNICEM" dit la Ligérienne. Ben voyons ! On n'est jamais mieux servi que par soi-même, le chiffre du lobby/syndicat ne se discute pas (Il est d'ailleurs de 3,9 et non de 3,8 Mt).

La Ligérienne d'une part, le commissaire enquêteur de l'autre, auraient recherché en vain une "étude" au Conseil général ; alors que nous avons fait état auprès de M. Cottet d'un "rapport", daté de septembre 2009. Nous lui en avons proposé une copie... qu'il avait refusée, se faisant fort de se procurer lui-même le document. Sa bonne volonté, comme celle de la Ligérienne, a donc été bien mal récompensée !

Alors que le chiffre "indiscutable" du carrier minimise à 3,8 millions de tonnes la production du Loiret, on trouve dans ce rapport du CG45 une production qui se serait élevée au total à 5,6 millions de tonnes. Les besoins étant dans les deux cas évalués à 4,5 millions de tonnes (hors chantier de l'A19), c'est à un excédent de 1,1 millions de tonnes que l'on aurait maintenant à faire depuis la fin du chantier autoroutier.

Sur un plan plus général, il est établi que, compte tenu de la conjoncture du bâtiment et surtout des travaux publics, la production/consommation nationale globale de matériaux est en forte baisse depuis 2008 ; atteignant plusieurs pourcents certains trimestres, cette baisse continue (et continuera) à affecter la région Centre. (<http://www.unicem.fr/dossiers/economie/conjoncture>.)

Dans le Loiret, l'évaluation par le Conseil général des besoins pour les quinze ans à venir se fonde encore sur une politique routière totalement obsolète, fondée sur la croissance linéaire du trafic, à l'heure où les circulations sont résolument à la baisse. Nombre de projets routiers comme les trois déviations et ponts que nous contestons avec l'Alliance Val de Loire ne devraient pas se faire, ayant un coût excessivement élevé pour une utilité publique qui est loin d'être avérée. D'ailleurs ces chantiers, pour l'essentiel, ne nécessitent pas des granulats alluvionnaires "nobles" comme ceux qui pourraient être extraits à Mardié, mais des matériaux autres. Enfin l'argument de la fermeture de la carrière de Saint Denis en Val en 2013 est sujet à caution : des prolongations des autorisations sont accordées en général au-delà des délais accordés par les arrêtés préfectoraux initiaux.

Tous ces éléments concordent pour **démentir la nécessité de cet établissement**, en terme de satisfaction de besoins, dans le contexte actuel et prévisible... nonobstant tous les autres éléments qui plaident pour son refus.

- Aspects réglementaires

Le traitement de cette question élude étrangement les principales objections concernant la préservation de la coupure verte et le maintien des activités agricoles, pourtant soulignées par E. Lemaigen, président de l'Agglo. Si le SCOT n'est pas directement opposable, ses dispositions doivent être obligatoirement reprises dans le PLU en projet. Quoiqu'il en soit, la violation délibérée de plusieurs dispositions du SCOT voté il y a moins de deux ans après enquête publique par l'implantation de la carrière - en plus de sa violation potentielle par une déviation routière - décrédibiliserait totalement la politique de développement territorial de l'Agglo, qui se révélerait comme commandée non pas par le schéma approuvé, mais par l'opportunisme et le mépris des citoyens. Rappelons que ce territoire est inclus dans la Coupure verte de l'agglomération déjà instituée par le SDAU de 1974, confirmée dans le Schéma Directeur de 1993, et reprise dans le SCOT. Le Schéma départemental des carrières, vieux de plus de dix ans, doit lui aussi être revu et intégrer les protections édictées par le SCOT.

- Perte de valeur des biens immobiliers

Incroyable déni du commissaire sur ce point, alors qu'il a reconnu dès le début la réalité des nuisances... Pourrait-on décemment laisser la Ligérienne se constituer une rente ici, même si c'est au détriment de 500 foyers ?

- Perte directe d'une exploitation agricole

La prétendue restitution, dans 25 ans (ou plus), de 21,4 ha à l'agriculture ne changerait exactement rien à la perte à court terme d'une unité d'exploitation agricole viable. Quant à la très virtuelle future "zone humide à vocation biologique" évoquée par le commissaire, tous les Mardiéens excédés depuis des années par le bruit réel des rodéos de motos dans les friches de la Ligérienne au sud de la Loire ont d'excellentes raisons de ne pas y croire.

- Enquête perturbée

L'agent de la Ligérienne présent dans la salle ne s'est pas contenté d'examiner les observations sur les registres, au prétexte de "préparer le travail du Commissaire enquêteur" : il s'est abusivement arrogé, en son absence, certaines prérogatives de celui-ci. Sans se présenter, il proposait de livrer des compléments d'information et argumentait... évidemment en défense de sa boutique. Par quelle mansuétude laxiste le commissaire peut-il affirmer qu'en son absence, certains n'ont pas été convaincus par cet intrus de renoncer à leur exprimer leur refus ?

- "Double peine" pour Mardié : connexion du projet avec celui de la déviation dite "de la RD 921"

Point ignoré, sauf indirectement dans une "recommandation" pour un absurde "*sursis à statuer en attendant la construction de la déviation*". Bien que nous lui ayons rapporté que VINCI avait tenté, pour cette déviation, de créer sa propre carrière sur Latingy, M. Cottet n'a visiblement rien compris : le chantier routier créant le besoin "justifierait" la carrière avant démarrage ; l'insécurité ainsi créée "justifiant" alors un peu plus la déviation.