

## **Reconstruction du pont de Fleurville.**

Rappelons tout d'abord que les opposants ne sont pas contre l'amélioration du franchissement de la Saône mais pour la solution alternative d'un nouveau pont sur les appuis existants.

### **Quelques dates, des faits et rien que des faits issus du dossier d'enquête publique.**

En 2013 et 2014, les volets 1 et 2 de l'Étude Préliminaire d'Ouvrage d'Art concluent qu'il est pertinent et possible de reconstruire le tablier en place et soulignent les difficultés réglementaires et environnementales d'une solution qui consisterait à construire un ouvrage neuf en amont.

En Mars 2016, contre l'avis des experts commandités par ses soins, le Conseil Départemental de l'Ain choisit de recourir à un nouvel ouvrage construit en amont. Le Conseil Départemental de Saône & Loire, alors favorable à une reconstruction du pont sur les appuis existants accepte ce choix à condition que le Conseil Départemental de l'Ain finance 55 % du montant des travaux.

En 2016 et en 2020, deux autres avis d'experts (Hydrogéologue et Conseil National de la Protection de la Nature) émettent clairement des réserves sur le choix du projet retenu.

Après cet accord avec le Conseil Départemental de S et L, il ne restait plus que l'obstacle de l'enquête publique pour que ce choix soit définitif. La solution du pont neuf sur les appuis existants a donc été minimisée afin que celle du pont neuf en amont s'impose naturellement.

**Mais en Septembre 2020 le Commissaire Enquêteur , ingénieur des ponts et chaussés, émet un avis défavorable et propose un projet de construction alternatif sur les appuis existants en détaillant toutes les phases du chantier, projet que le Conseil Départemental de l'Ain a dû soumettre aux entreprises spécialisées qui l'ont chiffré sans aucune réserve ainsi que sa maintenance sur 100 ans.**

Il permet également une circulation à double sens à une vitesse de 70km/h, autorise le transit des poids lourds jusqu'à 44 tonnes et apporte une meilleure réponse aux mobilités douces. Il coûte 4.5 millions HT de moins et, contrairement au pont neuf en amont, son impact sur l'environnement est quasi nul comme écrit dans le mémoire de réponse du Conseil Départemental de l'Ain au Commissaire Enquêteur. L'interruption de circulation, effectivement nécessaire, durera environ un mois et non 18 mois...

En Août 2021, dépôt d'un recours gracieux auprès de Madame la Préfète de l'Ain.

En Septembre 2021, suite au démarrage des travaux malgré le recours gracieux en cours, dépôt d'un référé suspension et d'un recours en annulation auprès du Tribunal Administratif.

En octobre 2021 le Juge des Référé ordonne la suspension des travaux et le Conseil Départemental de l'Ain se pourvoie en appel auprès du Conseil d'État.

En Février 2022, lors de l'audience au Tribunal Administratif de Lyon le Rapporteur Public demande l'annulation de l'Arrêté Inter-préfectoral autorisant les travaux du pont en amont en expliquant qu'un projet alternatif connu, étudié et calculé, répondant en tous points aux exigences, existait, projet au coût moins élevé, et moins impactant pour l'Environnement.

A la suite de cette audience, le Conseil Départemental de l'Ain, dans son communiqué de presse, dit se réserver le droit d'aller en appel, ce qui va durer encore des mois sans qu'il ne soit certain d'avoir raison.

**Nous l'accusons de s'arc-bouter sur un projet qui fait fi du bon sens et coûte plus cher aux "Aindinois et Saône-et-Loiriens" et demandons la réalisation d'une enquête publique complémentaire pour analyser de façon impartiale et honnête les deux solutions, avec le même Commissaire Enquêteur en guise de garanties. Cela prendra environ trois mois, la solution retenue sera alors indiscutable et conforme à la réglementation.**