

# Le castor énervé...

J.-M. Salomon Mai 2007 (version 3c, à compléter)

## Le grand Contournement Routier d'Orléans

#### INTRODUCTION:

### HISTOIRE D'UN PROJET LONGTEMPS CACHÉ PAR L'EXECUTIF DU CONSEIL GÉNÉRAL DU LOIRET

En 1990, le ministre Delebarre avait écarté, pour des raisons environnementales, le franchissement de la Loire à Mardié par l'autoroute A 160, au bénéfice d'un tracé nord qui fut par la suite mis en sommeil. Le Président du Conseil général, Éric Doligé, décidait de reprendre le projet à son compte : c'est devenu l'autoroute A19, qui éventre aujourd'hui la forêt de Montargis.

Dès 1994, il complétait le projet en y ajoutant les différents éléments d'un contournement routier situé à la périphérie d'Orléans : vaste boucle, tangente à l'autoroute, à environ quinze kilomètres du centre de la capitale régionale. Afin de ne pas effrayer les habitants de l'agglomération, le projet global n'était évoqué que dans le cénacle de l'Assemblée départementale. Dix ans après, il fit l'objet des dénégations les plus formelles, lorsqu'il fut dévoilé sur la place publique par les associations : officiellement, il ne s'agissait plus que de simples "déviations de villages", dont certaines avaient quand même... plus de 15 km !

Les premières associations sont entrées dans le combat en 1996. La constitution d'une entité de coordination "associations + maires + conseiller général" qui se réunissant mensuellement, le "Collectif", permit de fédérer des oppositions présentant beaucoup de similitudes, de fixer des orientations stratégiques cohérentes et de faire front commun dans les moments de très grande tension. Le préfet Barel lui donna raison, concernant le passage sur Mardié, en refusant à Éric Doligé le PIG (Projet d'Intérêt Général, procédure imparable utilisée pour les grands travaux tels que les autoroutes) qu'il lui avait demandé en 1998 pour violer la "Coupure verte" de l'Agglomération orléanaise sans en avoir sérieusement prouvé la réelle utilité.

## Circulation : le contournement de l'agglomération orléanaise devient un dossier national

m « Lobby » des élus de Nantes à Mulhouse pour des liaisons est-ouest évitant Paris, l'association Atlantique-Rhin-Rhône que préside Eric Doligé a désormais son siège à Orléans. Une de ses priorités : désengorger l'agglo.

Dans quatre ans, aux alentours de 2009, le « périphérique » orléanais devrait être en butte à de gigantesques bouchons. « Nous allons à la catastrophe », a estimé Éric Doligé jeudi, au Sénat.
Depuis un an, le sénateur

Depuis un an, le sénateur (UMP) du Loiret préside un « lobby » autoroutier. l'asso-



C'est en 2003 seulement qu'un Président d'association fit prendre conscience à l'ensemble des partenaires du Collectif que la plupart des opérations ponctuelles, contre lesquelles ils se battaient, se rattachaient en fait à un projet unique de grand d'Orléans grande ampleur le Routier Contournement (gCRO). Pour capter et accueillir les flux de camions croissants sillonnant l'Europe, il s'agissait de favoriser l'installation d'entreprises de transport et d'entrepôts logistiques. D'optimiser leur rentabilité, en permettant des liaisons gratuites et plus rapides entre différentes plates-formes qui se construisaient ou qui étaient projetées autour d'Orléans. Il permettrait également de favoriser l'installation de nouvelles carrières d'extraction ou de nouveaux

centres d'activités, comme un regroupement de cliniques privées. La position centrale d'Orléans dans l'"hexagone", et même en Europe, à un carrefour d'autoroutes, serait un gage de succès. D'autant que le Grand contournement routier d'Orléans tangente l'aérodrome de Saint-Denis-de-l'Hôtel, placé à l'est de l'agglomération, dont l'extension et le développement étaient aussi programmés.

Depuis, plus de 10 ans après, aucun des travaux de voirie n'a encore été réalisé, ni aucun pont construit, bien que les procédures de mise en oeuvre soient lourdement et coûteusement engagées. Seule la Déclaration d'utilité publique (DUP) de la déviation de Fay-aux-Loges, passant sur Donnery, a été signée en 2006... Et contestée devant les juridictions administratives. La déviation de Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau sur Mardié devrait suivre, mais l'Enquête d'Utilité Publique est repoussée d'année en année, maintenant sur 2008, compte-tenu des difficultés rencontrées par le Maître d'Ouvrage pour violer un territoire de Loire sauvage protégé par NATURA 2000.

Toutes les informations rapportées et tous les éclairages figurant dans ce dossier montrent à l'évidence que le grand Contournement Routier d'Orléans est bien une réalité dans la tête de l'exécutif et des élus du Conseil Général du Loiret même s'il est dissimulé dans leurs actes. Or, nous ne sommes plus les seuls à le dire, c'est un projet destructeur de l'environnement et du cadre de vie, qui apporterait encore plus de nuisances et de pollutions, sans régler au fond les problèmes de circulation mis en avant par ses promoteurs et défenseurs. Nous voyons là un contresens total par rapport à l'évolution inéluctable de notre société.

#### PLAN DU DOSSIER :

- 1. SITUATION ET COMPOSITION DU GRAND CONTOURNEMENT ROUTIER D'ORLÉANS.
- 2. LE GCRO EST-IL UN FANTASME COMME LE PRÉTEND M. DOLIGÉ ?
- 3. ET NOUS, QU'AVONS-NOUS FAIT?
- 4. LA POLITIQUE DU "TOUT EN CAMION", UN CONTRESENS ABSOLU!
- 5. CEUX QUI LA CONTESTENT, QUE DISENT-ILS ET QUE FONT-ILS ?
- 6. QUELLES "ALTERNATIVES" POUR L'AGGLO ?

ANNEXE 1 : DÉTAIL DES PROJETS COMPOSANT LE GCRO

ANNEXE 2 : EXTRAITS DE DÉLIBÉRATIONS DU C.G.45 ET D'ARTICLES DIVERS VISANT LE GCRO

## 1. SITUATION ET COMPOSITION DU GRAND CONTOURNEMENT ROUTIER D'ORLÉANS (GCRO).

Le gCRO se compose des segments suivants (dans le sens des aiguilles d'une montre) :

1	Au nord	Autoroute A 19, en cours de réalisation
2	Au nord-est	Déviation de Loury-Trainou et raccordement à l'A 19
3	A l'est	Déviation de Donnery (arrêté d'utilité publique signé le 5 septembre 2005) puis déviation de Saint-Denis-de-l'Hôtel jusqu'à Marcilly-en-Villette
		avec <b>pont sur la Loire entre Mardié et Darvoy</b> (enquête d'utilité publique annoncée pour 2007 ou 2008!)
4	Au sud-est	Élargissement de la RD 921 jusqu'à La Ferté-Saint-Aubin
5	Au sud- ouest	Élargissement de la RD 19 jusqu'à Jouy-le-Potier puis déviation de Cléry-Saint-André et Meung-sur-Loire avec <b>pont sur la Loire entre Baule et Dry</b>
6	A l'est et au nord-est	Barreau autoroutier Meung-sur-Loire – Artenay se raccordant sur I'A 19

Des détails sur chacun des tronçons programmés figurent en ANNEXE 1.

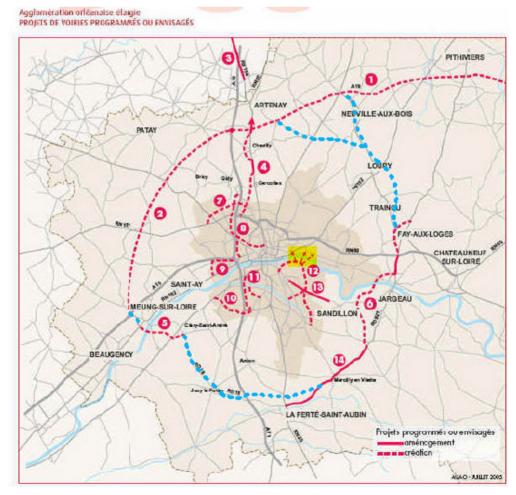


Figure 1 : **carte de l'AgglO - juillet 2005** (les pointillés bleus ont été ajoutés sur la RD 18 et la RD 921 qui doivent être élargies)

### 2. LE GCRO EST-IL UN FANTASME, COMME LE PRÉTEND M. DOLIGÉ ?

Ce projet, dont le coût à moyen terme pourrait s'élever à plus de 500 millions d'Euros, n'a apparemment jamais fait l'objet d'une étude globale. Il a été établi, évoqué et validé dans une certaine discrétion, sans doute pour ne pas susciter de réactions d'une population de plus en plus sensibilisée à la qualité de son cadre de vie, à la protection de l'environnement... et de plus en plus hostile et réactive à la politique du "tout en camion".

Néanmoins, nous possédons **42 délibérations du Conseil général du Loiret** qui attestent de son existence (détails en **ANNEXE 2**), malgré les dénégations répétées d'Eric Doligé.

Le contournement était même explicitement lisible en avril 2000 dans le magazine départemental "Décision Loiret" supplément au n°18, dont nous avons extrait le schéma ci-après :

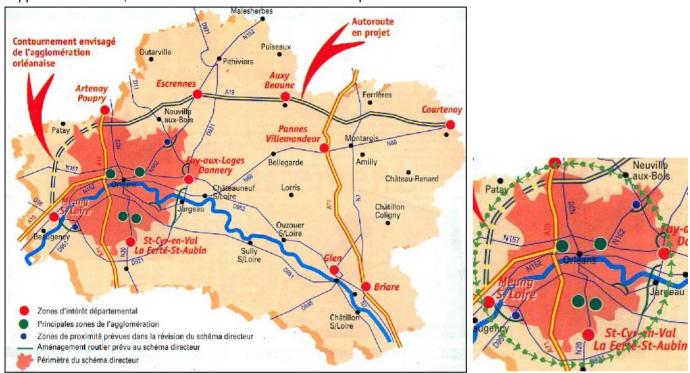


Figure 2 : Contournement envisagé de l'agglomération orléanaise - Décision Loiret, avril 2000

Au printemps 2004, le Conseil général a cessé d'employer ce terme de "grand contournement" dans ses débats et dans ses délibérations. C'est en effet à cette époque que le collectif des Associations anti-gCRO a largement diffusé le tract « *Non au grand contournement d'Orléans* ». Cette information a été suivie d'un important article dans la presse locale. Cela a suscité une réaction particulièrement colérique du président du Conseil général : furieux de voir le projet ainsi mis en lumière, Éric Doligé fit voter, le 16 avril 2004, deux délibérations pour porter plainte en diffamation. Malheureusement pour lui, le Tribunal de grande instance d'Orléans jugea en 2005 que la plainte « *avait été classée sans suite au motif d'absence d'infraction* ».

Et pourtant, les associations n'avaient rien inventé : elles avaient seulement retrouvé les décisions prises par le Conseil général (Délibération officielles et publiques, disponibles au Centre de Documentation du Conseil Général du Loiret – 15 rue Eugène Vignat 45000 Orléans), les avaient regroupées et rendues publiques. Par exemple :

- o Session du 29 septembre au 1er octobre 1998 SDAO Rapport A07, procès-verbal de séance, p. 116 :
- « M. Mériau : (...) nous voyons bien que c'est un grand contournement d'Orléans qui est annoncé. (...) La conséquence est bien le grand contournement d'Orléans ... »
- o RD 921 Nouveau franchissement de la Loire à Jargeau Phase 1 : étude préliminaire des 4 fuseaux Décembre 2002, p.10 :
- « 3. Objectifs à très long terme (horizon 2025) : Assurer le grand contournement de l'agglomération orléanaise. (...) La forte urbanisation de l'agglomération orléanaise et son corollaire, la saturation de son réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les franchissements de la Loire, nécessiteront un grand contournement. »

Mieux, alors que, depuis 2004, le Président Doligé avait nié farouchement dans la presse et les médias l'existence de ce grand contournement, la République du Centre, pourtant très attentive à ne pas déplaire au responsable de l'exécutif, publiait le 23 juin 2006 un article titrant : « Éric Doligé relance l'idée d'une autoroute contournant Orléans ». En effet, lors de la session plénière du Conseil général du Loiret, le Président du Conseil Général avait annoncé que dans quelques années, lorsque la future autoroute A 19 déverserait son flot de véhicules venant d'Allemagne et de l'est de la France, la situation deviendrait inextricable. « On ne peut pas continuer comme cela (...). Depuis vingt ans, tout le monde ferme les yeux. Aujourd'hui il est urgent de trouver une solution afin d'anticiper l'arrivée de l'A 19. ». Si l'on comprend bien : Eric Doligé relance la réalisation de l'autoroute A 19 et, pour éviter la catastrophe qui risque d'en résulter, il préconise que l'on en construise tout de suite une autre...

Vous avez dit « Bizarre! ». Comme c'est bizarre...

### Des dissimulations, des manipulations et des mensonges...

Aujourd'hui, le président du Conseil général poursuit avec obstination, mais non sans difficultés, et moyennant des manœuvres pour le moins contestables, l'élaboration des premiers maillons de la rocade qui dépendent du Département. Et notamment les deux "indispensables" franchissements de la Loire, à Mardié/Darvoy et à Baule/Dry, sans lesquels le gCRO serait infaisable. Mais il le fait dans le déni complet, en retournant à l'occasion son argumentation : « Oh, oui, il serait bien utile ce grand contournement dont parlent les associations », lâche-t-il parfois avec un cynisme qui n'appartient qu'à lui...

Autre "ficelle" qui ne trompe personne : il se défend d'un contournement "*autoroutier*" – alors que les associations ne parlent que de contournement "*routier*" – sauf en ce qui concerne le "barreau" Artenay/Meung-sur-Loire – mais peut-être trahit-il des intentions à plus long terme... Dans la même veine, il conteste les allégations d'un tracé de 300 km, alors que selon nous, la boucle du gCRO ne devrait faire <u>que</u> de 100 à 130 km!

Dans la communication "grand public", les déviations et les franchissements de la Loire sont présentés comme de simples "évitements" destinés à sécuriser les bourgs... et à rendre plus "fluides" les axes Nord-sud, à "désengorger" des ponts sur lesquels les attentes en périodes de pointe sont de l'ordre de la minute! Il faut aussi se souvenir que les déviations de la RD 921 étaient justifiés dans les documents officiels par la nécessité du "renforcement de l'axe économique majeur Pithiviers/La Ferté Saint-Aubin" (sic). A quel gogo peut-on faire avaler une telle baliverne?

Les franchissements actuels ne sont absolument pas "saturés", et cela, tout le monde le sait très bien. Les chiffres de trafic avancés sont à géométrie variable, et généralement non datés : comptages passés ou projections "au fil de l'eau" ? Mystère ! Si l'on prenait au sérieux les chiffres les plus élevés, il y aurait pendant dix heures par jour sur le pont de Jargeau, de manière continue et dans chaque sens, un passage véhicule toutes les quatre secondes. Ce pont est une reconstruction récente, et ce serait gravissime s'il était déjà saturé ! Et celui de Meung-sur-Loire, peu fréquenté, vient d'être réhabilité à grands frais. Ce sont les débouchés de part et d'autre qui provoquent à l'occasion quelques ralentissements : des aménagements mille fois moins coûteux et ne portant aucune atteinte à l'environnement constitueraient des alternatives raisonnables plutôt que des nouveaux ponts en rase campagne, qui risqueraient de sombrer dans les "bîmes", très fréquents à cet endroit.

Concernant le barreau autoroutier Artenay-Meung, il sera à la charge de l'Etat, ou plutôt d'un concessionnaire. Éric Doligé peut donc, pour une fois sans mentir, déclarer qu'il n'y est pour rien. Comme pour l'A 19, qu'il avait été revendiquer en délégation à Matignon, en mettant sur la table l'argent du contribuable du Loiret pour alléger la facture foncière du concessionnaire!

### Vous avez dit "prise d'intérêts particuliers" ?

Les Conseils Généraux n'ont aucune attribution légale en matière d'"Aménagement du territoire" et de "Développement économique" – qui sont dévolues aux Régions et aux Pays, les Départements étant seulement autorisés à abonder financièrement aux actions économiques de leur Région -. Malgré cela, l'affirmation de la vocation "logistique et transports routiers" et de la volonté de la soutenir est récurrente dans les documents d'orientation du Département du Loiret et dans sa communication.

Le Département a d'ailleurs apporté à plusieurs reprises un soutien financier direct à des implantations d'activités économiques... et a été condamné parfois pour l'illégalité de ces subventions!

Il faut noter aussi que, depuis 2004, le sénateur Doligé préside un « lobby » autoroutier, l'association autoroute Atlantique-Rhin-Rhône...

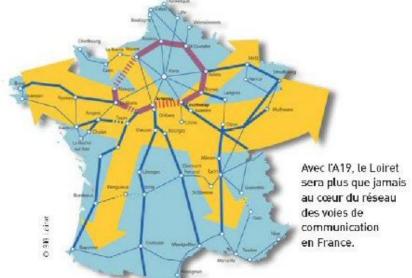
Et que son intérêt pour les transports routiers dépasse largement ses attributions de chef de l'exécutif départemental.

Il est quasiment de notoriété publique que le chef de l'exécutif départemental partagerait des intérêts économiques avec un "logisticien" majeur de la région orléanaise que nous appellerons ci-après "D...", et qui pourrait bénéficier d'anticipations sur la réalisation du gCRO.

Nous n'avons ni la vocation, ni les moyens d'instruire la cause et de formuler un jugement sur ces soupçons. Nous ne pouvons que rapporter quelques-uns des faits et constats troublants:



"Vocation logistique du département" : la carte ci-après, extraite de la revue "Reflets du Loiret N° 82 Août 2005", en est une illustration particulièrement effrayante, quand on pense que le Val de Loire, Patrimoine Mondial de l'UNESCO, est réputé jusqu'à présent pour sa "douceur de vivre", son patrimoine paysager, ses châteaux, son tourisme "haut de gamme" prisé par le monde entier!



- Explicitement mis en cause à ce sujet par un responsable d'Association devant les Députés européens de la Commission des pétitions, et ayant eu une "perche tendue" par l'un de ces Députés (UMP comme lui) pour qu'il puisse se "disculper" de cette allégation, M. Doligé est resté parfaitement muet.
- D... a déjà installé au sud de l'autoroute A 10, à Meung-sur-Loire, sans raison apparente, une grande plate-forme logistique qui serait idéalement située aussi au bord d'un futur gCRO .
- D... a déjà prospecté depuis plus d'un an les abords de la déviation envisagée de la RD 951 aux confins de Mardié et de Saint-Denis-de-l'Hôtel, à la recherche d'acquisitions foncières, alors même que l'avant-projet n'était pas encore voté par les élus départementaux!

### Pourquoi cette frénésie de projets routiers ?

« Oui le Loiret est desservi sur le plan routier (Supplément de La République du Centre du 5 novembre 2004 : Le Loiret 1944-2004, p. 31) » reconnaît Eric Doligé — sénateur UMP — qui, au titre de Président du Conseil général finance les aménagements routiers sur les voies départementales du Loiret. Le Loiret sera en effet l'un des rares départements français à compter bientôt cinq autoroutes :

o Autour d'Orléans : **A 10** (Paris-Bordeaux, dite l' « Aquitaine ») ; **A 19** (Sens-Artenay) et **A 71** (Paris-Bourges-Clermont-Ferrand, qui va rejoindre l'Autoroute du Soleil vers l'Espagne par Clermont et Millau)

Contrairement à l'ensemble des capitales régionales françaises, elles demeurent payantes lors du passage à Orléans, ce qui explique en partie leur sous-fréquentation par le trafic local, et les difficultés rencontrées certains jours de pointe sur des routes départementales qui évitent de passer les barrières de péage. Si cela devait perdurer, il est évident que des contournements rapides gratuits serviraient d'"aspirateurs" pour des transporteurs soucieux d'économies!

o A l'est du Loiret: A 6 (Paris-Lyon, dite "autoroute du Soleil") et A 77 (de la Seine-et-Marne à Nevers).

Comment croire alors à la nécessité de telles dépenses, sans que des alternatives soient même envisagées ?

Nul doute qu'en la matière, "l'intérêt général" dont certains conseillers généraux se gargarisent n'est qu'un prétexte qui couvre plusieurs motivations plus ou moins explicites :

o Installer un maximum de plateformes logistiques ; Exemple : FM Logistic qui s'implante à Neuville-aux-Bois, tout près du futur gCRO (réalisation d'une importante plate-forme logistique sur 85 000 m² - 15 entrepôts pour 1 million de m3 de stockage ; flot quotidien - de 5 h à 22 h - de 150 semi-remorques et de six wagons SNCF!).

o Favoriser les investisseurs qui achètent le terrain à bas prix et le revendront très cher lorsque les routes seront construites.

o Fournir de l'occupation aux services routiers du Conseil Général, hérités de la D.D.E., qui auto-génèrent ainsi leur activité... et qui accessoirement en fournissent aux services d'Etat de la D.D.E. Maintenir à un niveau élevé les chiffres d'affaires de l'industrie du bâtiment.

De plus, ces programmes de routes et de ponts attirent comme des mouches les sociétés d'extraction de granulats qui y trouvent à la fois des débouchés et des bénéfices accrus par gains de productivité ; mais qui, en plus d'une forte pollution par la poussière, le bruit et la vue, ont l'habitude de laisser les terrains "en l'état" lorsqu'elles n'y on plus d'intérêt financier.

## 3. ET NOUS, QU'AVONS-NOUS FAIT?

## Les luttes locales et les solidarités contre le gCRO :

Partie de quelques associations à l'est d'Orléans il y a dix ans, la contestation a pris de l'ampleur : ce sont maintenant plus de 15 associations, souvent en accord avec les élus municipaux, qui se battent contre les développements de ce projet actuellement considéré par les écologistes et les environnementalistes comme étant la plus grave menace sur l'environnement de toute la Région Centre.

Les luttes se développent à la base et doivent continuellement se fonder sur les spécificités du scénario local, dans la mesure notamment où les éventuelles enquêtes publiques seront probablement toujours limitées à un petit périmètre. Mais la solidarité s'est établie rapidement entre voisins ayant des menaces similaires, puis contre le gCRO. La solidarité se manifeste ponctuellement par le soutien aux associations qui sont sous le feu de l'actualité, tandis que la lutte contre le gCRO se doit d'être une lutte solidaire, c'est-à-dire partagée.

Faire l'historique du "Collectif" depuis le "Comité Loire 921" n'aurait plus grand intérêt, et parler de la gestation en cours d'une vraie confédération des Associations contre le gCRO, susceptible de constituer un instrument de combat percutant, est encore un peu prématuré...

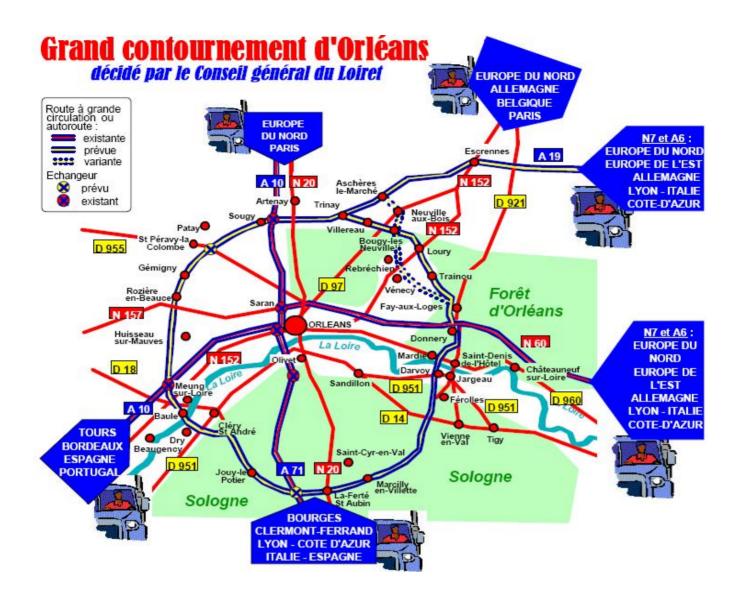
## Certaines actions particulières ou collectives, parmi d'autres :

#### o Rédaction de nombreux documents :

Le premier fut "Le contournement routier de Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau par la RD 921" - Comité Loire 921, novembre 1996, 40 p.

#### o Publication de tracts:

Dont « Le Point sur le Pont », 30 000 exemplaires distribués sur tout le périmètre du Grand contournement routier d'Orléans)



Ci-dessus : Dessin du gCRO tel qu'il pourrait se présenter à terme, diffusé par le collectif



#### o Articles de presse :

Dont « Levée de boucliers contre le 'grand périf' d'Orléans », qui fit la une de La République du Centre le 9 février 2004.

#### o Manifestation contre le grand Contournement Routier d'Orléans :

Avec piétons, voitures et tracteurs, à Jargeau puis à Meung-sur-Loire, le 13 mars 2004.

#### o Pétition des 10 000 signatures contre le gCRO :

Nous avons activement participé à la collecte des signatures, et l'importance numérique des pétitionnaires est sans conteste déterminante dans les actions entreprises auprès du Parlement européen. > disponible à l'adresse suivante :

http://www.adet-trainou.eu/presse.php?objet=petitions&reference=doc003&retour=liste.php?objet=petitions

#### o Remise de dossier à M. Stavros Dimas, commissaire européen à l'Environnement C'était le 13 mai 2005, le long de la Loire à Jargeau.



#### o Recours contentieux de APIDHCM / Mardiéval :

Malgré nos ressources limitées et des obstacles de principe, nous menons deux recours contentieux au Tribunal Administratif d'Orléans. Le plus ancien, dont l'instruction est close, vise à annuler la décision de choix de tracé sur Mardié prise en 2005 sur des bases contestables. Nous avons beaucoup d'espoir, mais le Tribunal est libre de tarder dans la fixation de l'audience et dans le prononcé du jugement... Le plus récent, à l'instruction, devrait tomber si l'île des Baffaits était enfin classée "Arrêté de biotope".

> lire la **Lettre du Castor** de novembre-décembre 2006, disponible à l'adresse suivante. http://le-castor-enerve.fr/envoi newsletter.php#news

#### o Commission des pétitions à Bruxelles :

Nous avons saisi en 2005 le Parlement européen. Jugé recevable, notre pétition, qui vise les atteintes à NATURA 2000, est instruite par les services du Commissaire à l'Environnement. En janvier 2007, les députés de la Commission de pétitions nous ont entendus, nous et cinq autres pétitionnaires, et confrontés au Président Doligé.

> lire la Lettre du Castor de février 2007, disponible à l'adresse :

http://le-castor-enerve.fr/envoi newsletter.php#news

#### o Mise en place de sites INTERNET :

Depuis l'été 2006, mise en ligne du site "**Le Castor énervé**" pour l'association **MARDIÈVAL**. Rédaction et diffusion mensuelle de la **"Lettre du Castor"**, qui suit de plus près l'actualité, à environ une centaine d'abonnés

> visiter et revisiter Le Castor énervé à l'adresse : http://le-castor-enerve.fr/#

> s'inscrire à la **Lettre du Castor** à l'adresse : http://le-castor-enerve.fr/envoi\_newsletter.php#news



Le site de l'ADET de Trainou donne accès à tous les sites d'associations menacées par le gCRO :

http://www.adet-trainou.eu/assos.php

et rassemble beaucoup de documents sur leurs luttes.

> visiter ce site à l'adresse :

http://www.adet-trainou.eu/accueil.php

## o Conférence de presse, diffusion de dossiers de presse, communiqués de presse, contacts avec des journalistes de la presse nationale et avec des personnalités, diffusions d'informations par Internet, participation à des colloques...:

Ces actions s'appuient sur l'existence et la mise à jour permanente du site "Le Castor énervé", sur les contenus de la "Lettre du Castor", sur plusieurs documents de communication, plaquettes, diaporamas PowerPoint etc. ainsi que sur une exposition photographique en sept panneaux de 100x70cm illustrant le contre-inventaire naturaliste réalisé en 2006 par une équipe de spécialistes bénévoles de l'association Groupe Pandion

> lire des informations sur ces actions notamment à l'adresse :

http://le-castor-enerve.fr/hier.html#milieu a

#### o Organisation ou participation à des manifestations diverses :

**MARDIÉVAL** a pris l'initiative de matérialiser l'emprise du projet et d'organiser une manifestation sur place : "Reconnaissance du site de franchissement" le 30 septembre 2006, a participé à plusieurs manifestations populaires dont la plus récente est la visite de Noël Mamère, organisée par les Verts à Mardié le 2 avril 2007. > lire des informations sur ces actions notamment à l'adresse :

> life des informations sur des actions notamment, à radress

http://le-castor-enerve.fr/breves.html

#### o Rapprochements avec la FNE – Transports et avec la FNAUT à laquelle nous avons adhéré :

> adresses à visiter :

http://www.fne.asso.fr/PA/transports/actu/actu.php?QNumTheme=19

http://www.fne.asso.fr/GP/actualite/chercher\_cp.php?QTable=cp

http://www.fnaut.asso.fr/05organisation/repreg.htm

## 4. LA POLITIQUE DU "TOUT EN CAMION", UN CONTRESENS ABSOLU!

La politique routière du CG45 est basée sur des hypothèses de croissance sans fin : "non durable", elle constitue une menace directe sur notre qualité de vie !

La prise de conscience des limites de la consommation d'énergie fossile et du réchauffement de la planète n'en est hélas qu'à ses débuts. Les inéluctables réorientations radicales des politiques routières qu'elle va entraîner, notamment en matière de transports de marchandises **impliquent notamment**:

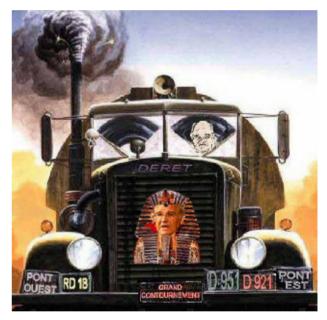
- la revalorisation de la notion de "proximité" pour les productions industrielles,
- la vérité des prix des transports de marchandises, incluant les coûts "indirects" (investissements en nouvelles infrastructures induits par les augmentations de trafics, prix des impacts sur la santé et sur l'environnement, etc.),
- l'investissement massif dans des transports publics économes et non polluants,
- la réduction de la puissance et de l'usage de nos véhicules particuliers,
- l'abandon de tous les projets routiers et autoroutiers excessivement consommateurs d'espaces naturels,.
- ... et nécessitent que chacun prenne conscience des "impasses" que nous avons acceptées jusqu'ici, en se préparant à des changements de ses pratiques, voire à des "bons" sacrifices!

### Solutions d'hier aux questions de demain

La politique du "Tout en camion" fait partie d'une époque révolue : non seulement elle n'est pas une solution d'avenir, mais elle n'est même plus une solution d'aujourd'hui ; c'est un demi-tour vers le passé, vers l'époque de la "frénésie autoroutière" des années 60-70, pour répondre au développement de la voiture particulière et à un essor industriel adossé à l'industrie automobile.

La montée en puissance des modes routiers s'effectue au détriment des autres modes : le rail et la voie d'eau connaissent une régression continue. Toutes les prévisions de trafics, dans tous les scénarios, annoncent une aggravation de la congestion et un accroissement des nuisances et pollutions si nous n'inversons pas la tendance et si nous continuons cette "fuite en avant".

La multiplication des projets de « grand contournement » (Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Orléans, ...) montre que l'enjeu dépasse largement notre département, et concerne toute la France et même toute l'Europe, au-



delà de la diversité des situations nationales. C'est un même constat alarmant qui est effectué dans tous les pays de l'Union : celui d'un déséquilibre croissant entre les avantages économiques et pratiques apportés par le camion, et les implications négatives, pour les générations actuelles et futures, du « tout en camion »

> Pour des réflexions intéressantes sur la problématique des transports, consulter aussi le site de la FNAUT www.fnaut.asso.fr

### Le sénateur UMP a contre-courant de Chirac... et de Sarko-Juppé-Borloo?

« J'arrive à La Haye, en effet, porté par un **sentiment d'urgence**. (...). Il nous revient, à tous, de réagir vigoureusement avant que soit atteint le point de non-retour. (...) **Depuis 1992, nous avons accumulé trop de retard dans la lutte contre le réchauffement climatique**. Maintenant, **il y a péril en la demeure**. ». C'est notre "Ex" qui s'était mis en pointe dès 2000 sur le réchauffement de la planète!

http://www.presidence-de-la-republique.fr/elysee/elysee.fr/francais archives/interventions/discours et declarations/2000/novembre/discours du president de la republique e devant la vie conference des parties a la convention-cadre des nations unies sur les changements climatiques a la haye pays-bas.3488.html

Certes, Alain Juppé a été celui qui a fait de la France le mauvais élève de NATURA 2000. Certes, nous ne l'avons pas vu militer contre le Contournement routier de Bordeaux ! Mais nos nouveaux gouvernants UMP, encore plus que ceux d'hier, promettent de s'engager et organisent le "Grenelle de l'Environnement". <a href="http://www.lemonde.fr/web/article/0.1-0@2-823448.36-911868@51-911990.0.html">http://www.lemonde.fr/web/article/0.1-0@2-823448.36-911868@51-911990.0.html</a>

Quelle cohérence entre toutes ces belles proclamations au sommet d'une part, et ce "laisser faire", ce total mépris de l'environnement des élus UMP sur le terrain ? Quelle autorité de ce parti sur ses élus ? Serons nous traités indéfiniment comme des "gogos" ?

## 5. CEUX QUI LA CONTESTENT, QUE DISENT-ILS ET QUE FONT-ILS ?

L'abandon des projets destructeurs, ou un moratoire sur les autoroutes, sont demandés par des personnalités et des groupes politiques, dont certains prennent position spécifiquement contre le gCRO

#### > Nicolas Hulot

http://www.pacte-ecologique-2007.org/nicolas-

hulot/pages/05\_objectifs\_changement/05\_05\_objectifs\_transport.php?provenance=

#### 05 TRANSPORTS

#### Sortir du tout routier

L'essor des déplacements de personnes et de marchandises est de l'ordre de 5% chaque année en France. Le secteur routier se taille la part du lion (plus de 80%) au détriment des voies ferrées et navigables.

Symbole du dynamisme et de la mobilité, le trafic routier constitue en même temps un des principaux défis écologiques : automobiles et poids lourds prélèvent 65% de la consommation française de produits pétroliers (contre 34% il y a trente ans) ; l'augmentation de la circulation renforce les émissions de gaz carbonique (un tiers environ des rejets).

En développant une sorte de «système global» fondé sur la mobilité, le transport routier précipite la société dans une spirale insoutenable. Il faut donc modifier l'offre de transport.

- → En bridant la puissance des moteurs. Les rendre conformes aux limitations de vitesse réduirait d'environ 20 % leur consommation et leurs émissions de gaz carbonique.
- → En donnant la priorité au rail. Les trains consomment moins d'espace et d'énergie, ils polluent peu. Leur développement passe par l'extension des voies, des dessertes et des cadencements des trains express régionaux.
- → En favorisant les transports en commun et les moyens de circulation douce. Augmenter l'offre en modes de déplacement collectifs (transports en commun) et individuels (marche, vélo) attractifs, efficaces et adaptés aux horaires des rythmes urbains.
- → En taxant les véhicules les plus polluants. Le coût du transport par poids lourd doit intégrer ses coûts indirects et les automobiles les plus gourmandes et les plus polluantes être mises à contribution selon le principe du pollueur-payeur.
- → En réaménageant le territoire. Relocaliser les activités économiques, rapprocher les services, densifier de petites unités urbaines, organiser des circuits courts de distribution.

#### > Les Verts, Dominique Voynet, Noël Mamère

Les orientations de la campagne Présidentielle des Verts ont été très claires concernant les contournements routiers :

> http://blog.voynet2007.fr/index.php?2007/01/26/136-le-contrat-ecologique

Orientation N° 3 - Abandon de tous les projets destructeurs de la nature (extension du Port autonome de Saint-Nazaire, autoroutes A51, A45, A24, A32, A831, contournements routiers des agglomérations de Bordeaux, Rennes, Rouen, Strasbourg...).

Noël Mamère a été le premier responsable politique à signer la pétition contre le franchissement de la Loire à Mardié. Puis, avec les Verts du Loiret, il est venu le 2 avril sur le site de Mardié, qui est le territoire NATURA 2000 / Patrimoine mondial le plus menacé à court terme. Il s'agissait de soutenir la lutte de MARDIÉVAL et de toutes les associations en conflit avec le Conseil Général du Loiret sur des tronçons du gCRO et sur des projets d'infrastructures connexes. Il s'est exprimé avec force, dénonçant les menaces sur l'environnement protégé, les incitations à l'inflation du trafic routier contraire au protocole de Kyoto, et le fractionnement et la dissimulation du projet d'ensemble par l'exécutif départemental. Il a notamment insisté sur la dimension politique de ce type de luttes qui se généralisent, bien au-delà du souci de défendre seulement les "prés-carrés" des uns et des autres.

> Adresse où les 8 minutes de son interview par FR3 Centre sur le développement durable sont (étaient ?) disponible. <a href="http://videojts.francetv.fr/publicite/jt-asx.php?chaine=3-">http://videojts.francetv.fr/publicite/jt-asx.php?chaine=3-</a>

pic&url=mms://a988.v101995.c10199.e.vm.akamaistream.net/7/988/10199/3f97c7e6/ftvigrp.download.akamai.com/10199/horsgv/regions/pic/HD\_1840\_orleans\_thematiques\_020407.wmv?WMCache=0

## > Cap 21 Centre contre le gCRO... mais lourd silence persistant de Corinne Lepage elle-même, pourtant personnellement interpellée !

#### http://www.adet-trainou.eu/documentation/presse/CAP\_21\_1.pdf

Nous prenons acte de la position de CAP 21 Région Centre, qui comporte pourtant un certain nombre d'affirmations assez ambiguës. Par exemple, la phrase : "Laisser se battre entre eux les pro pont à l'Ouest et pro pont à l'Est de Saint Denis-de-l'Hôtel - Jargeau, alors que la véritable question n'a jamais été posée (comment faire pour ne pas avoir besoin de créer un nouveau franchissement de la Loire et réguler le problème du flux des véhicules à certaines heures?), est une pure absurdité, un déni de démocratie." traduit, soit une ignorance de la situation locale, soit une tentative pour se donner une stature d'"Ange blanc" au- dessus de la bagarre. En réalité, M. Doligé a mis les moyens pour mobiliser à Saint-Denis de l'Hôtel et Jargeau en février une centaine de "pro pont à l'Ouest". Mais ni MARDIÉVAL, ni les associations ou organisations qui soutiennent la lutte contre le pont de Mardié et le gCRO ne préconisent un pont à l'est! Ils n'ont pas attendu CAP 21 pour préconiser une meilleure régulation des flux dont l'importance est systématiquement exagérée. Et ils s'exprimeront à nouveau bientôt, encore plus fort, et avec de nouveaux partenaires, contre tout nouveau franchissement de la Loire NATURA 2000/Patrimoine mondial en milieu naturel.

Par contre, ils attendent toujours la réponse de Corinne Lepage à leur demande d'éclaircissement faite par courrier postal personnel, puisque celle-ci a été... l'avocate du Conseil Général **contre nous**!

" Nous nous adressons à vous car nous entendons depuis quelque temps de façon récurrente, et notamment à l'occasion des campagnes électorales, l'affirmation de votre militantisme en faveur de la préservation de l'Environnement, et particulièrement du soutien que vous dites apporter aux luttes des militants associatifs au niveau local.

Cependant, nous ne manquons pas de nous interroger sur la sincérité de vos positions puisque, il y a quelque temps, dans une affaire qui nous touche directement, votre cabinet d'avocats Huglo Lepage a été au contraire le conseil du maître d'ouvrage dont nous combattons les projets, le Conseil Général du Loiret (...)

C'est pourquoi, compte tenu des positions que vous affirmez maintenant, nous sommes fondés à penser que vous pourrez considérer notre combat avec un regard nouveau, et, sinon pour "réparer", du moins pour faire preuve de ce que vous êtes bien maintenant du "bon côté", apporter publiquement votre soutien à notre long combat contre ce massacre annoncé du Val de Loire, que votre combat écologique ne peut que rejoindre et appuyer!

Un moyen simple de le faire serait de vous associer à la pétition que nous vous envoyons ci-joint, en y apposant votre signature, et en nous la retournant.

Par ailleurs, nous vous serions reconnaissants si vous pouviez mettre en ligne sur le site de CAP 21 un article dans l'esprit de celui qui présente l'extension de la RD 30 à Plaisir, avec un lien vers notre site : http://le-castor-enerve.fr/. Je suis à votre disposition pour compléter vos informations et pour participer à la mise au point du communiqué."

Sur le site de Cap 21, on trouve des argumentaires parfaits contre les infrastructures routières nuisibles, que nous pourrions reprendre presque mot à mot (y compris le mot "pharaonique"!):

http://cap21yvelines.hautetfort.com/archive/2007/01/18/cap21-s%E2%80%99oppose-a-l%E2%80%99elargissement-de-la-rd30-a-2x2-voies-entr.html

Mais il est trop facile de faire ce genre de proclamations pour s'attirer le soutien des défenseurs de l'environnement... et d'avoir des pratiques professionnelles qui vont totalement à l'inverse.

La crédibilité de Madame Lepage et de CAP 21 passe par des actes clairs et, dans notre dossier, par une réponse personnelle à notre interpellation, ainsi que par une prise de position publique contre le gCRO et contre les trois franchissements de la Loire programmés par le Conseil Général.

- > France Nature Environnement, Les amis de la Terre, Greenpeace, Réseau Action Climat France
- > http://www.fne.asso.fr/GP/actualite/chercher\_cp.php?QTable=cp

## Communiqué de Presse

vendredi 2 février 2007

## Peut-on lutter contre le réchauffement climatique en construisant 2500 km d'autoroutes nouvelles ?

Le 10 juin 2006, plus de 150 associations et syndicats lançaient un appel à un moratoire autoroutier sur le territoire français (<a href="http://www.asso-arlp.org/">http://www.asso-arlp.org/</a>). Il fut accompagné et suivi d'importants mouvements de mobilisation contre des projets locaux : en Aquitaine contre le projet d'autoroute A65, à Strasbourg contre le projet de contournement, à Valence contre les projets dans la vallée du Rhône, à Bordeaux contre le projet de contournement, dans le Nord contre l'A24, à Lyon contre l'A45, au Pays Basque contre la Transnavarraise, dans les Yvelines contre le prolongement de l'A12...

Les associations signataires de cet appel dénonçaient notamment l'incohérence de la politique nationale de lutte contre le réchauffement climatique. On ne peut en effet prétendre s'engager contre ce que les parlementaires ont appelé le 12 avril 2006 le « défi du siècle » et projeter de construire 2500 kilomètres de nouvelles voies autoroutières tel que c'est le cas aujourd'hui. Faut il encore rappeler qu'en France le transport routier est le principal contributeur au réchauffement climatique (25%) et que la construction de nouvelles routes augmenterait le trafic et les émissions de gaz à effet de serre ? Faut-il à nouveau souligner que les importantes ressources utilisées dans ces projets seraient stérilisées au détriment d'investissement dans des transports alternatifs tels que les transports en commun, le rail, le vélo, les voies d'eau et le transport combiné?

Nous espérons que le 4ème rapport du GIEC rendu public ce 2 février 2007, qui met une fois de plus en évidence la gravité du réchauffement climatique lié aux activités humaines et l'urgence des mesures à prendre, ramènera les prochains élus à la raison. Il est plus que jamais nécessaire que cessent les discours convenus sur le développement durable, démentis par des politiques publiques ne répondant pas aux véritables urgences actuelles et sacrifiant l'avenir au tout-autoroutier. Nous appelons donc tous les candidats aux prochaines élections présidentielles et législatives à s'engager fermement dans la voie de la diminution des gaz à effet de serre en soutenant l'initiative des 150 associations signataires de l'appel à un moratoire autoroutier.

#### > Les Naturalistes orléanais

Nous espérons, encore et toujours, une prise de position publique significative, dans les médias locaux, contre le franchissement de Mardié et le gCRO de cette importante association, dont les études ont été malheureusement "instrumentalisées" et piétinées par l'exécutif du Conseil général. Mais d'ores et déjà, le Président Siffert a exprimé l'opposition des N.O. à différents projets d'infrastructures programmés dans le Loiret, dont ceux qui nous concernent, par un courrier adressé à... Jacques Chirac le 6 février 2007 :

> http://www.loiret-nature-environnement.org/fichiers-communiques/amenagement-territoire.pdf

#### > FNE Transports, MNLE...:

- > http://www.fne.asso.fr/PA/transports/actu/actu.php?QNumTheme=19
- > http://www.mnle.org/

Continuer à planifier des infrastructures routières sur la base de prévisions anticipant une inflation indéfinie des transports routiers, malgré la nécessité avérée d'une réorientation totale de la politique de transports, cela relève-t-il de l'aveuglement... ou des intérêts cyniques de M. Doligé et du lobby routier très influent dans le département du Loiret ?

## Aménagement du territoire Vs/ contournements d'agglomérations contestés ailleurs... et les jurisprudences récentes

Rapport DATAR : La France en Europe, quelle ambition pour la politique des transports ? (Note de synthèse) <a href="http://209.85.135.104/search?q=cache:My2NEemyH-IJ:www.adtc-grenoble.org/docs/2004/Note%2520rapport%2520DATAR.doc+contournement+routier+Srasbourg&hl=fr">http://209.85.135.104/search?q=cache:My2NEemyH-IJ:www.adtc-grenoble.org/docs/2004/Note%2520rapport%2520DATAR.doc+contournement+routier+Srasbourg&hl=fr</a> &ct=clnk&cd=19&gl=fr

#### Bordeaux : annulation de la décision du contournement routier

Bien que spectaculaire, cette annulation résulte de motifs qui pour le moment ne nous concernent pas. En effet, notre dossier n'a pas été "remonté" à la Commission du Grand Débat Public. A Bordeaux, c'est la décision hâtive de l'administration, sans attendre le débat, qui a constitué le motif du jugement.

http://assoc.orange.fr/federation.sepanso/pages/dossiers/gcbx/Article G C B SON.htm

http://www.cpepesc.org/Bravo-a-I-annulation-par-la.html

http://www.aqui.fr/politiques.cfm?id\_article=256 (la position d'Alain Juppé)

http://non.pleug.com/spip/

http://www.sudouest.com/250507/dossier.asp?Article=170507a101340.xml

#### Strasbourg:

http://www.gco-strasbourg.org/sinformer/deplacements/projets.php

Nice:

http://viva06.free.fr/spip.php?rubrique22

Toulouse:

http://www.agenda21-toulouse.org/?2007/03/08/148-grand-contournement-routier-place-aux-debats

#### Bourg-en-Bresse : un jugement exemplaire !

Ici, au contraire de Bordeaux, les attendus du jugement sont parfaitement transposables à notre dossier.

http://www.associations-patrimoine.org/article.php?id=60&dossier=11

La rocade nord de Bourg-en-Bresse déclarée illégale

«La cour administrative d'appel de Lyon a annulé le 28 décembre 2006 l'arrêté du préfet de l'Ain du 14 novembre 2000, le jugement du Tribunal Administratif du 1er avril 2003 et rejeté les conclusions de l'Etat.

La cour a retenu que "la déclaration d'utilité publique litigieuse est intervenue à l'issue d'une procédure irrégulière" engagée par le Conseil Général de l'Ain, que l'étude d'impact était insuffisante, le "saucissonnage" de la rocade alors qu'il n'est qu'un élément d'un contournement complet et que le projet met en péril des espèces d'oiseaux protégés.

Par ailleurs, un coût estimé de 80 000 000 francs, porté à 130 000 000 francs, devient surprenant pour le contribuable que nous sommes.

C'est une courageuse et importante décision des magistrats dans un dossier marqué par l'absence de concertation et d'humanisme, et la reconnaissance d'un combat de plus de 7 ans pour la préservation du site du domaine de Fleyriat et la qualité de vie de ses riverains.

Les défenseurs de l'environnement et du patrimoine savent maintenant que tout n'est pas permis et qu'ils peuvent garder espoir.

Remerciements aux 370 signataires du "livre blanc du patrimoine à Fleyriat" et à tous ceux qui par leur intérêt pour notre cause ont permis que cette décision soit prise, notamment aux associations nationales de sauvegarde du patrimoine.»

#### Saint-Lô:

DUP du contournement sud annulée pour "absence d'évaluation socio-économique".

Rouen: (A COMPLÉTER)

Valence: (A COMPLÉTER)

### 6. QUELLES "ALTERNATIVES" POUR L'AGGLO?

La "tradition" des politiques, en France, est de prendre des décisions univoques, et de s'y accrocher "contre vents et marées" en esquivant concertations, contestations et contre-propositions. L'Europe exige d'évaluer toutes les alternatives possibles avant d'accorder, le cas échéant, si elle est parfaitement avérée, l'"utilité publique" à la solution optimale.

D'autres solutions plus utiles aux gens d'ici ont-elles été étudiées et confrontées à celle du CG45, notamment dans le cadre des études d'ensemble sur l'AgglO ?

- Les aménagements urbains et routiers ponctuels (carrefours intelligents, "trémies", ralentisseurs, réservations, restrictions horaires ou de tonnage...) aux têtes de ponts et dans les bourgs : **Oui, mais ça ne coûterait rien!**
- La rocade lointaine envisagée par le Schéma Directeur de 'Agglomération Orléanaise dès 1994 pour relier Artenay, Châteauneuf, La Ferté Saint Aubin, Meung-sur-Loire : **C'est bien loin, tout cela!**
- Les "Variantes" alternatives proposées ponctuellement ; notamment la variante "Grand Est" étudiée et proposée par les Maires de Jargeau, Darvoy et Châteauneuf au Conseil Général en 1999, qui faisait l'objet d'un large consensus parmi les associations et les élus (République du Centre du 2 décembre 1999) : soigneusement ignorées !
- Les différentes solutions "comparées" par le Conseil Général sur les différents sites : écartées d'avance.
- Les franchissements envisagés par l'AgglO, les indications du SCOT (PADD) : aucune coordination.
- Le contournement rapproché proposé par le MNLE : concerne surtout l'AgglO, voir ci-dessus.
- Etc.

De toutes façons, pour le Président Doligé, pas d'autre solution que celle qu'il a décidée en 1996!

En tous cas : plus aucun franchissement de Loire en milieu naturel!

Bien que nous soyons victimes du "NIMBY-INBY" des autres, il n'est en aucun cas question, comme alternatives, de rejeter les ponts un peu plus loin en amont ou en aval.

Des conseillers généraux avaient exprimé avec des mots violents, en mars 98 (cf. ANNEXE 2), leur opposition à la mise en place des réseaux NATURA 2000. Après leur entrée en vigueur dans le département, le Président du Conseil Général a affirmé cyniquement à plusieurs reprises qu'il faudrait bien les traverser à l'occasion, notamment pour les passages sur la Loire... sous-entendant accessoirement que le lieu des franchissements qu'il se permettrait n'avait guère d'importance.

Nous avons répliqué en affirmant au contraire que l'on ne devrait plus permettre cela.

Nous discutons actuellement avec plusieurs organisations la rédaction d'un "protocole" affirmant le refus de tout nouveau franchissement de la Loire NATURA 2000 / Patrimoine Mondial en milieu naturel. Il serait proposée aux Collectivités territoriales, d'abord sur la Région Centre. A suivre...

Et des politiques alternatives à financer et à mettre en œuvre sans attendre.

En développant une sorte de «système global» fondé sur la mobilité, le transport routier précipite la société dans une spirale insoutenable. Il faut donc modifier l'offre de transport.

- → En réaménageant le territoire. Relocaliser les activités économiques, rapprocher les services, densifier de petites unités urbaines, organiser des circuits courts de distribution. Une politique d'Aménagement durable du territoire régional et départemental doit de substituer au "laisser faire" et/ou aux surenchères des collectivités rivales. Elle serait financée par les énormes économies obtenues par l'abandon des investissements routiers superfétatoires programmés par le Département.
- → En donnant la priorité au rail. Les trains consomment moins d'espace et d'énergie, ils polluent peu. Leur développement passe par l'extension des voies, des dessertes et des cadencements des trains express régionaux. Concernant les dessertes liées aux activités économiques, il faut relancer l'utilisation des voies ferrées existantes mais délaissées (Ainsi l'usine KronoFrance à Sully s/Loire est parfaitement raccordée au réseau ferré, l'alternative à un nouveau pont routier est donc là parfaitement évidente!), et ne plus autoriser la construction d'une zone industrielle ou logistique importante sans raccordement ferré comme cela se faisait dans les années 1970/1980
- → En favorisant les transports en commun et les moyens de circulation douce. Augmenter l'offre en modes de déplacement collectifs (transports en commun radiaux et circulaires, longues et courtes distances) et individuels (marche, vélo) attractifs, efficaces et adaptés aux horaires des rythmes urbains.

## ÉPILOGUE EN FORME DE JEU DE OUF!

Ami du Castor, toi qui n'est pas schizo, toi qui ne t'es pas endormi sur ton écran, réponds à cette simple question :

J'AI BIEN LU CE DOSSIER, ET JE SUIS MAINTENANT PERSUADÉ :

A - QU'ILS VEULENT UN CONTOURNEMENT D'ORLEANS OUI

B - QU'ILS SONT OPPOSÉS A CE CONTOURNEMENT non!

Voilà pourquoi même Claude Gagnepain a vu Ubu au Conseil Général du Loiret!



Valorisation des patrimoines et défense des habitants de Mardié

Siège social : Mairie de Mardié - 105 rue Maurice Robillard 45430 MARDIE Site internet : http://le-castor-enerve.fr Contact : le-castor-enerve@orange.fr

### ANNEXE 1 : DÉTAIL DES PROJETS COMPOSANT LE GCRO

#### Le grand Contournement Routier d'Orléans est constitué de :

#### o Au nord, l'autoroute A 19, avec la section Artenay-Courtenay.

Cette autoroute n'est pas "stricto-sensu" incluse dans la boucle du gCRO, mais y elle y est étroitement associée avec notamment sa prolongation plus que probable par le "barreau" autoroutier Artenay-Meung sur Loire.

Déclarée d'utilité publique en 1998, l'A 19 a été classée "projet prioritaire" par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CLADT) fin 2003, à la suite d'un lobbying particulièrement insistant de la part d'Eric Doligé; et moyennant l'engagement de paiement de la moitié du coût par le Conseil général du Loiret, ainsi que le déficit des premières années... (A noter que cette autoroute fait partie du grand contournement de Paris.)

Cinq parcs d'activités (avec beaucoup de logistique...) sont en gestation le long du tracé de l'autoroute, aux abords des nœuds autoroutiers à Artenay, Courtenay et Montargis ; et à proximité des échangeurs à Auxy et Escrennes (Décision Loiret - N° 73 - Octobre/Novembre 2006).

### o A l'ouest, le barreau autoroutier Artenay - Meung-sur-Loire Il débouche sur le pont de Baule/Dry

Le barreau autoroutier Artenay - Meung-sur-Loire a été inscrit au Schéma routier départemental de septembre 1998. Il a ensuite été vivement réclamé à de nombreuses reprises, tel que lors de la session de septembre 1999 : « Eric Doligé -Je vous propose également ... de rappeler aux partenaires que sont l'Etat et la Région la proposition du Conseil général en faveur de nombreux dossiers essentiels au développement du Loiret ...: l'inscription et la réalisation du Barreau Artenay -*Meuna-sur-Loire* (A 10 : contournement ouest l'agglomération orléanaise) » (Session du Conseil général du Loiret septembre 1999 - Rapport du président, p. 9)

« M. Bourdin - M. le Président, vous avez eu raison d'insister sur l'absolue nécessité d'inscrire au moins dans ce contrat de

Paris Routes nationales Nouvelles infrastructures Nouveaux aménagements

par l'est de Tours

d'Orléans

plan Etat-Région (2000-2006) les études pour préparation du

barreau

autoroutier Artenay-Meung-sur-Loire ... »

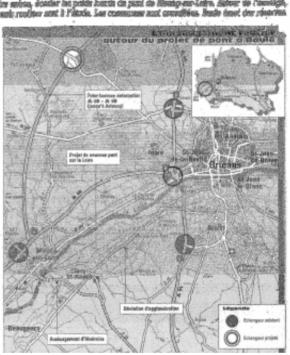


Figure A1 : Extrait du Schéma routier départemental - Mai 2001

Ceci n'a pas empêché Gilles de Robien, alors ministre des Transports, venu à Orléans le 31 mars 2005 pour signer le contrat de concession de l'autoroute A 19 à la société ARCOUR, de déclarer sans sourciller : « Rien n'est décidé sur un prétendu barreau Artenay-Meung (Journal La République du Centre - 31 mars 2005) »!

Et pourtant, le ministère des Transports a publié en septembre 2006 une plaquette "Corridor IIe-de-France - Tours " où l'on propose 4 options entre Paris et Tours :

http://www.centre.equipement.gouv.fr/I MG/pdf/Part-5\_cle1c3cd3.pdf http://www.centre.equipement.gouv.fr/article.php3?id\_article=662

L'option n° 2 comporte une nouvelle autoroute d'Artenay à Meungsur-Loire et un contournement autoroutier sud-est de Tours. Figure A2: option n° 2 du Corridor Ile-de-France - Tours

Mais d'une part, la présentation de 4 options est une technique

éprouvée consistant à camoufler la solution déjà choisie parmi d'autres, et d'autre part, à notre avis, aucune autre collectivité territoriale concernée ne revendique le "cadeau" avec une telle âpreté. Enfin, des quatre options présentées, celle-ci est (avec la 1, peu acceptable) la moins coûteuse... et la plus "tiroir-caisse" pour l'heureux concessionnaire qui en bénéficiera!

### o Au sud, la déviation de Cléry-Saint-André, l'élargissement de la RD 18 et de la RD 921

Le pont de Baule se continue par la déviation de Cléry-Saint-André. Ensuite, la RD 18 est prévue d'être élargie « aux normes européennes ». C'est-à-dire qu'avec les accotements cela atteint la largeur d'une route nationale traditionnelle... Un échangeur est prévu à la jonction avec l'autoroute A 71 ce qui sera générateur d'un trafic très accru à travers la Sologne.

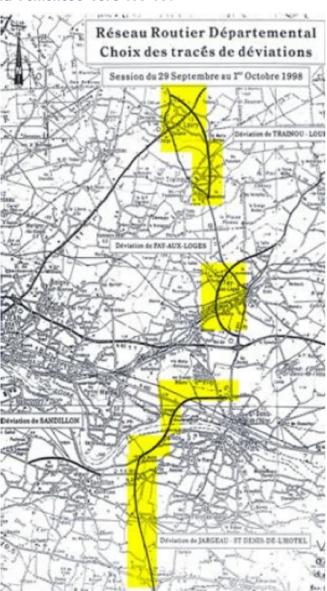
Au-delà, la RD 921 qui remonte vers Marcilly-en-Villette sera élargie de la même manière.



Figure A3 : Extrait du Schéma routier départemental - Mai 2001

### o A l'est, le contournement de Saint-Denis-de-l'Hôtel - Jargeau

Il comprend un franchissement de la Loire à Mardié ; le contournement de Fay-aux-Loges et la remontée vers l'A 19.



En bas, le contournement de Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau qui, en réalité, passe surtout sur Darvoy et Mardié qui n'en veulent pas. On voit bien sur le plan que ce n'est pas le contournement routier de Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau qui est la principale caractéristique de ce tracé...

Au-dessus, le contournement de Fay-aux-Loges, qui passe à 60 % sur la commune de Donnery qui n'en veut pas.

Au nord, le contournement de Trainou - Loury.

Puis, remontée jusqu'à l'A 19 par Neuville-aux-Bois.

#### Ainsi, la boucle est bouclée!

Il faut ajouter, qu'avec la déviation de Sandillon, plus à l'ouest, le Conseil général vise à favoriser le trafic estouest des camions vers la zone d'activités de Saint-Cyr-en-Val – La Source.

o Aux quatre coins du gCRO, les plus importantes zones d'activités existantes ou prévues!

Une pléthore de documents d'études et de communication attestent de la cohérence entre les zones d'activités majeures que promeut ou appuie le Conseil Général, bien que ce ne soit pas dans ses attributions, et l'"aménagement routier approprié" que nous contestons.

## ANNEXE 2 : EXTRAITS DE DÉLIBÉRATIONS DU C.G.45 ET D'ARTICLES DIVERS VISANT LE GCRO

14 avril 1994

Délibération B 03

« La moitié sud (5ème, 6-7 et 8<sup>ème</sup> sections) s'inscrit dans le **contournement Est** de l'agglomération d'Orléans »

« Liaison avec la voie de desserte de l'aérodrome et Saint-Denis-de-l'Hôtel »

Schéma routier départemental « Réalisation du contournement nord-ouest d'Orléans »

Séance du 9 juin 1996 - p. 31

« C'est vrai que nous sommes nombreux, je pense, à être touchés par cette directive européenne et qu'on a besoin de mieux la cerner, de mieux la gérer et de ne pas se laisser déborder par une directive lointaine qui pourrait avoir des incidences fortes sur la vie de nos communes et donc de notre département. »

Séance du 11 mars 1998 - p. 257 « M. Oziel ' Président, merci. J'ai pour ma part la réflexion suivante : je pense que ce réseau NATURA 2000 est une sorte de drame en 3 D d'une directive qu'on peut considérer bientôt comme un diktat ; on a l'assurance que c'est une négation de la démocratie, représentée par les élus que nous sommes et les communes. Ces élus ne comprennent pas qu'il y ait, à travers les enseignements que l'environnement nous adonnés et que l'écologie a pu nous apporter, cet « ayatollisme » qui fait qu'on arrive peut-être à une dérive, à une utilisation parfois personnelle, je pense à certains sites volontaires, qui peuvent obérer le développement économique de la région.

M. le Président - Merci de cette remarque. »

1<sup>er</sup> septembre au 1<sup>er</sup> octobre 1998

« La RD 921 constitue un axe Nord-Sud essentiel au Département »

Délibération B 10

« Au niveau régional, cette voie représente un **grand contournement de** l'agglomération orléanaise »

« Le SDAU d'Orléans prévoit un franchissement de la Loire à l'est de l'agglomération orléanaise. La rédaction de ce document écarte toute ambiguïté entre le projet de pont urbain précisément inscrit au droit de Saint-Jean-de-Braye, Combleux et la nécessité d'un pont de transit de l'agglomération »

Mardié

« Cette recherche de tracé s'inscrit dans l'aménagement d'un itinéraire structurant du département. Il va bien au-delà de la simple réalisation d'une déviation d'agglomération et ce serait une erreur de se cantonner aux strictes limites communales. »

25 mars 1999

Objectifs à long terme : assurer le **grand contournement de l'agglomération orléanaise**. »

- « ... La saturation de son réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les franchissements de Loire, nécessiteront un **grand contournement**. »
- « Il est probable, entre autre, qu'à cet horizon l'échangeur sur l'A 71 envisagé au droit de La-Ferté-Saint-Aubin sera réalisé et sera également une forte source émettrice de trafic. »
- « Assurer le **grand contournement de l'agglomération orléanaise**. La même argumentation que pour Jargeau concerne Fay-aux-Loges. IL n'est pas pensable qu'une voie de **grand contournement d'Orléans** traverse un centre-ville, générateur de ralentissement.

Fluidité du trafic - dévier les petites agglomérations.

Assurer le **grand contournement de l'agglomération orléanaise**. Cette déviation (Trainou et Loury) ne s'entend qu'à très long terme, lorsque les trafics le justifieront, c'est-à-dire lorsque les conditions sous-tendues par la définition de **'Grand contournement d'Orléans'** seront en place. »

Séance du 21 septembre 1999 (Cl Baudin) M. le Président, vous avez eu raison d'insister sur l'absolue nécessité d'inscrire au moins dans ce contrat de plan Etat-Région (2000-2006) les études pour la préparation du barreau autoroutier Artenay-Meung-sur-Loire ... C'est la circulation dans toute l'agglomération dans Orléans et tout autour de celle-ci qui est concernée, c'est la Beauce, c'est le Val de Loire, l'autoroute A 10 et la Sologne avec l'A 71. »

« De la même façon, nous avons été très solidaires pour l'autoroute Courtenay-Artenay qui est en bonne voie, certainement grâce à la mobilisation commune des élus de notre département. »

Session du 21 au 23 septembre 1999 Contrat de Plan 2000-2006 (Priorités du département)

« L'aménagement de la RN 60

La réalisation de l'A 19 (déjà décidée et financée)

L'inscription de la réalisation du Barreau Artenay - Meung-sur-Loire (A 10 = contournement ouest de l'agglomération orléanaise)

Session du 30 novembre au 2 décembre 1999

- « La <u>réflexion engagée</u> au titre du Schéma routier départemental <u>sur la nécessité d'un **grand contournement routier de l'agglomération Orléanaise** à long terme, intègre l'aménagement de la R 18 dans sa globalité »</u>
- « Je vous propose de créer une nouvelle opération dont le libellé est 'RD 2 18 Meung-sur-Loire Cléry-Saint-André franchissement de la Loire' ; je vous propose sur cette opération l'inscription d'un crédit de ... »
- « Carte sur le **contournement de l'agglomération orléanaise**, contournement envisagé de l'agglomération orléanaise. »

Conseil général – route départementale n° 921 – déviation de Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel – Cahier des charges techniques particulières

- « Objectif à très long terme : **assurer le grand contournement de** l'agglomération orléanaise ».
- « La forte urbanisation de l'agglomération orléanaise et son corollaire, la saturation de son réseau routier, particulièrement ce qui concerne les franchissements de Loire » (5 nouveaux ponts avec celui de l'Agglomération d'Orléans sont prévus) « nécessiteront un **grand contournement**. »
- « La situation de cette commune de Jargeau, entre La-Ferté-Saint-Aubin et Fayaux-Loges, en quasi-continuité de ces deux agglomérations, s'intègre d'autant mieux dans l'objectif de **grand contournement de l'agglomération**. »

Séance du 24 septembre 2001

- « D'abord pour confirmer ... mon accord pour le pont dit de Meung-sur-Loire mais je pense qu'il n'est peut-être pas bon de dire le pont de Meung-sur-Loire car il s'agit d'un axe structurant qui concerne tout l'ouest de l'arrondissement d'Orléans. »
- « <u>Il s'agit d'un enjeu d'importance régionale puisque ce pont est un [maillon?]</u> essentiel du **grand contournement de l'ouest orléanais** depuis Artenay jusqu'à la <u>Sologne</u>. »
- « L'enjeu de ce début de XXI e siècle par rapport au **contournement ouest de l'agglomération d'Orléans** <u>c'est à partir d'Artenay et au débouché de la future autoroute A 19, la réalisation de ce maillon Artenay Meung-sur-Loire qui débouchera à la sortie de l'autoroute de Meung-sur-Loire, donc depuis l'échangeur de Meung-sur-Loire jusqu'à Dry, au débouché de la RD 951, mais aussi</u>

<u>au prolongement sur le RD 18 amélioré. Cela constitue un ensemble qui est absolument indispensable</u>. »

## Séance du 27 septembre 2001

Motion votée par l'Assemblée départementale :

« Le Conseil général proteste contre l'absence de transparence et de cohérence des propositions de l'Etat, s'agissant tout particulièrement de la RB 60, de l'autoroute A 19 » (ayant été décidée, financée et en cours de travaux) « et du barreau autoroutier Artenay – Meung-sur-Loire. »

## Séance du 29 septembre 2001

- « Ce n'est pas parce qu'il y aura un pont type C.C.A.O. qu'il n'y aura pas de pont départemental et vice-versa. C'est une certitude : les deux sont indispensables ! »
- « De toutes façons, cher collègue, nous avons 3 ponts à réaliser » (plus celui de l'agglomération d'Orléans)
- « Le programme est le suivant : un franchissement à Sully-sur-Loire, un franchissement à Jargeau Saint-Denis-de-l'Hôtel et un franchissement à Meung-sur-Loire Baule » , p.275
- « J'espère que bientôt on tiendra compte également d'un élément important, à savoir qu'il s'agit bien d'un grand contournement de l'agglomération orléanaise, tant pour la déviation de Jargeau/Saint-Denis-de-l'Hôtel que pour Fay-aux-Loges. Vous l'avez écrit, Monsieur le Président, mais de temps en temps on l'oublie car on envisage de faire des virgules. Il s'agit bien d'un grand contournement de l'agglomération orléanaise. »

Il est écrit « contournement Est », p.279

« Je souhaite ardemment que c e projet d'échangeur de l'A 71 avec le CD 18 (Sologne) soit un élément fort de ce futur contrat de Plan (Etat-Région) »

#### Session du 25 au 27 septembre 2001

Milieu naturel / recensement des contraintes concernant le franchissement de Loire à Meung-sur-Loire - Baule

« particulièrement en ce qui concerne les franchissements de la Loire nécessiteront un grand contournement »

RD 18 - RD 2 - RN 152 - RD 951 - RD 19 - Etudes préalables

- « Au sud, le nouveau barreau (Artenay Meung-sur-Loire) sera prolongé jusqu'à la RD 18 en direction de Jouy-le-Potier et La Ferté-Saint-Aubin. »
- « Par ailleurs, à plus long terme, l'accroissement de l'agglomération orléanaise justifiera un contournement large d'Orléans. »

Voir p. 158 du rapport :

- « et facilitera à terme la liaison entre l'A 10 à Meung-sur-Loire et l'A 71 à Jouyle-Potier »
- « La réflexion engagée d'un **grand contournement routier de l'agglomération orléanaise** à long terme intègre l'aménagement de la RD 18 dans sa globalité. »

Session du 25 au 27 septembre 2001 Franchissement de Loire - Présentation des études

« Une vision globale de l'agglomération orléanaise rend nécessaire l'inscription à long terme d'un grand contournement situé bien au-delà des limites actuelles de l'agglomération.

A l'aval d'Orléans, cette « ceinture verte » (sic) pourrait se situer au niveau de Meung-sur-Loire. Elle intégrerait notamment la RD 18 qui permettrait, au Sud, la liaison avec le diffuseur projeté sur l'autoroute A 71 à La Ferté-Saint-Aubin, et au nord, la liaison avec la RD 2 sur laquelle débouche le péage autoroutier de l'autoroute A 10.

La nécessité de cet aménagement sera à long terme accentuée par le projet de

nouveau barreau autoroutier reliant directement Artenay à Meung-sur-Loire et captant ainsi une partie du trafic nord-sud. »

#### Session de mars 2002

« L'intégration à terme de la section Jargeau/Saint-Denis-de-l'Hôtel dans le projet de **grand contournement de l'agglomération orléanaise** nécessite de vérifier la compatibilité de ces dispositions et de l'ensemble des caractéristiques géométriques retenues avec cette perspective.

Il doit être signalé que la section 500, entre Jargeau et La-Ferté-Saint-Aubin, s'intégrera à terme dans un projet de **grand contournement de l'agglomération orléanaise** ».

## Loiret 2015 - Préconisations

Pour améliorer la traversée de l'aire urbaine, il convient de créer le barreau autoroutier Artenay/Meung, de doubler l'A 71 (pont sur la Loire), de désengorger par l'A 19 les entrées de ville de l'agglomération Nord (N 20) et Est (N 152 et N 60). »

« Améliorer et diversifier l'offre d'aviation d'affaire (extension aéroport Saint-Denis-de-l'Hôtel) en vue d'atteindre les grandes places économiques d'Europe, d'Amérique et d'Asie ».

#### 5 avril 2004

Lettre du Préfet de la Région Centre et du Loiret « Ce projet est lié à la situation actuelle de cette voirie qui relie du nord au sud les communes d'Etampes (Essonne), Pithiviers, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Jargeau et La-Ferté-Saint-Aubin entre elles tout en permettant un grand contournement de l'agglomération orléanaise par la captation du trafic en provenance de l'est, par la RN 60 qu'elle raccordera à la RN 20, tant vers le nord que vers le sud.

#### 7 octobre 2004

Journal La République du Centre Eric Doligé (président du Conseil général) : « Le Loiret est l'un des rares départements avec cinq autoroutes » (A 71, A 77, A 10, A 6 et A 19)

#### S'agissant de l'autoroute A 19 :

- « <u>La reconstitution des réserves foncières a été engagée dès 1993 par le Conseil général du Loiret dans le cadre d'une politique d'acquisition et d'incitation à la maîtrise foncière ... »</u>
- « Aujourd'hui, sur les <u>900 hectares</u> de terrains concernés par la réalisation de l'A 19, ce sont près de <u>600 hectares qui ont été mis en réserve pour compenser</u> l'impact de l'autoroute sur les terres agricoles. »

#### 14 février 2003

Etude de sécurité d'itinéraires.

Commission permanente du Conseil général du Loiret - Décision E 02 « Marché de la maîtrise d'œuvre de la RD 11 de Loury à la limite du département de l'Eure-et-Loir et de la RD 921 de Pithiviers à Fay-aux-Loges et de Jargeau au carrefour de la RN 20 à La Ferté-Saint-Aubin. »

## Séance du 8 mars 2006, p. 315

« M. le Président : ..., pour notre part, nous souhaitons que les trois ponts se fassent dans les meilleurs délais. IL n'y a aucune concurrence entre les uns et les autres. Nous travaillons sur les trois dossiers. Je souhaite, comme nous tous, que nous puissions voir dans les meilleurs délais se réaliser les trois ponts et l'ensemble des déviations que nous avons décidé de faire. »

#### (II s'agit donc bien d'une opération d'ensemble concertée)

« M. le Président : la difficulté est qu'il faut chaque jour surmonter des obstacles nouveaux.

M. Hurtiger - Ecraser la DIREN<sup>1</sup>

M. le Président<sup>2</sup> - je peux vous dire que l'on essaie d'éviter les contraintes

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Direction Régionale de l'Environnement

imposées par la DIREN et de ne pas l'écraser, contrairement à ce que souhaite mon collègue, on essaie également d'éviter la DRASS<sup>3</sup>. Mais ce n'est pas facile! Et puis il faut mettre les formes. <u>Il faudrait peut-être faire un peu de ménage</u>.

M. Guérin- Vous pouvez compter sur nous, Président... (rires)... pour tenter de faire un ménage grande forme ! (rires)

M. le Président : si vous gagnez aux prochaines élections, nous verrons doubler les effectifs de toutes ces structures. J'en prends le pari ! Vous verrez alors à quelle vitesse sera fait le pont !

Séance du 22 juin 2006 délibération E 02 « II est décidé d'approuver l'avant-projet de l'aménagement de la déviation de la RD 921 à Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, fixant le coût de l'opération à 42.158.000 € TTC, valeur mars 2005, sur la base d'un ouvrage de franchissement de la Loire de type ossature mixte à 6 travées ».

« Le tracé s'étend sur une longueur de 14,46 km dont 270m sur la commune de Marcilly-en-Villette, 5,03 km sur la commune de Sandillon, 210 m sur la commune de Darvoy, 2,07 km sur la commune de Jargeau, 2,07 km sur la commune de Mardié et 4,8 km sur la commune de Saint-Denis de l'Hôtel. »

#### p. 273:

#### « Opérations imminentes :

- Déviation au droit de Jargeau Saint-Denis-de-l'Hôtel : coût global = 42.158.000 €
- Déviation au droit de Sully-sur-Loire : coût global = 33.155.000 €
- Déviation de Meung-sur-Loire et de Cléry-Saint-André : coût global = 48.100.000 € »

(II s'agit des 3 ponts sur la Loire)

#### p. 273 et 274;

#### « 2 Priorités à affiner :

- RD 921 de Pithiviers à Fay-aux-Loges et de Jargeau à La-Ferté-Saint-Aubin »
- « 3 Propositions d'opérations à abandonner :
- RD 948 de Sully-sur-Loire à la limite du Cher
- Déviation de Meung-sur-Loire : barreau nord

La Commission des Routes et des Infrastructures est mandatée pour proposer la suite à réserver aux opérations à affiner »

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> UMP

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Direction Régionale de l'Action Sanitaire et Sociale