



Lettre du castor

N° 39

Novembre 2009

2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007



2014
2016
2018
2020
etc.

Dessin original
de Ion Barbu
cf. page 3

ÉCHEC D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PONT DE MARDIÉ LE CAUCHEMAR DE DOLIGÉ

La Déclaration d'Utilité Publique : c'est le viatique indispensable à obtenir comme feu vert à la mise en oeuvre du projet. Bêtement, la Loi impose de passer par une **enquête d'utilité publique (E.U.P.)**. Simple formalité, en général ? Mais, hélas pour ED, lancée à la discrétion du Préfet. Annoncée chaque année depuis 2000 par le CG45 pour l'année suivante, elle n'aura très certainement jamais lieu... (suite page 2)



RÉUNION PUBLIQUE DU 16 NOVEMBRE 2009 A JARGEAU : LA QUINTESSENCE DE LA DÉMOCRATIE "SUR MESURE" !

En écrivant (mot à mot) dans la République du Centre du 7 octobre : « Si les communes ne souhaitent plus cette réalisation, le conseil général ne réaliserait pas ce projet », le président Doligé a servi sur un plateau à l'ancien maire de Jargeau, Thierry Brunet, un prétexte pour mettre immédiatement sous pression le Conseil municipal élu en 2008 et lui extorquer une motion de soutien au projet de "pont à l'ouest". Puis il a organisé une réunion publique "d'information" en n'invitant que des élus et des populations choisies : ne pouvant plus, comme il le faisait avant les dernières élections, s'attribuer le soutien d'une quelconque "majorité silencieuse", il cherche au moins à obtenir l'assentiment de celles des personnes qui subissent des nuisances, pour qui la déviation serait censée n'avoir que des avantages. Quitte à exagérer mensongèrement l'importance des menaces... Et quitte à leur faire miroiter, depuis treize ans, une seule solution "miracle" : celle qu'il est dans l'impossibilité de mettre en oeuvre, celle qui ne supprimerait en aucun cas les nuisances... mais celle qui arrangerait au mieux le lobby routier.

Mardié, le "village gaulois" qui refuse de se faire piétiner et détruire par un projet obsolète, dépourvu d'intérêt public et antinomique avec un développement soutenable, est volontairement oublié sur la carte ; son nom est banni dans la propagande doligéenne ; son Maire est traité avec ostracisme ... Scandaleux !

REVUE DE DÉTAIL DE CETTE MASCARADE DANS NOTRE PROCHAINE LETTRE DU CASTOR

POURQUOI L'ENQUÊTE PUBLIQUE DONT IL RÊVE EST-ELLE (ET SERA-T-ELLE) **INDÉFINIMENT** REPOUSSÉE ?

(suite de la page 1)

Quel Préfet lucide prendrait en effet le risque, à quelques mois d'une élection (chez nous, on est toujours à quelques mois d'une élection), **de relancer le débat sur les ponts** (les quatre qui restent programmés près d'Orléans) **et sur le grand contournement d'Orléans** (il est toujours là, à peine dissimulé) à l'heure où, enfin, tout le monde admet qu'il faut mettre un frein aux développements routiers ?

Plus d'utilité publique avérée... Nous sommes désolés pour ceux qui ont réellement quelque raison de se plaindre des nuisances du trafic routier, la DUP devait se fonder sur l'augmentation continue des flux sur les ponts : croissance démentie, baisse avérée, c'est l'inverse ! En dépit de Michel Guérin, le trafic à Darvay est revenu à sa valeur de 1997, voire de 1994 ! Invivable, non ?

Et des études obsolètes, trop calamiteuses pour compléter valablement l'étude d'impact. Plein d'insuffisances et de mensonges accumulés en matière de géologie, en matière de patrimoine naturel et d'espèces, en matière d'impact paysager etc. **Même scandaleusement "juge et partie" le plus puissant groupe privé aurait beaucoup de mal, en quelques mois, à transformer du plomb en or !**

PLUS DE DIX ANS D'ANNONCES... A NE PAS CROIRE

En 1996, Eric Doligé donne une conférence de presse sur les aménagements de la RD 921, faisant état d'un pont de Jargeau qu'il faudrait déjà « désengorger » de ses 13 000 V/jour. **« Ce devrait être le pont de l'an 2000 » !**

Après des "concertations" qui écartent délibérément toutes les variantes, dont la plus consensuelle, la variante "grand est", au profit de celle qui est imposée depuis le début, on se retrouve en session de septembre 2001. Le calendrier soumis au vote prévoit l'**E.U.P. pour 2003**. Sauf qu'en 2003, on est encore empêtré dans les études : le classement NATURA 2000 et son E.I.E. est donné pour responsable de 18 mois de retard, et l'enquête se déporte sur 2005. Puis ce sera 2006, 7, 8, 9... Mais le concours d'architecture annoncé cède la place au PPP. Du coup, l'E.U.P. en prend pour deux ans supplémentaires : ce serait maintenant pour 2011 !

Qui peut accorder plus de crédit au calendrier d'aujourd'hui qu'à tous les précédents que la réalité a démentis ? D'autant que 2011 sera une année charnière : il y aura les dernières élections cantonales...

Fondements et actualité de l'utilité publique

Le fondement de l'utilité publique est l'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, **nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment** et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ». Depuis la jurisprudence « Ville Nouvelle Est », le Conseil d'Etat considère que **« une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente »**.

Cette formulation de la "théorie du bilan" ne visait que l'économique et le social : elle va être complétée en droit français, avec la Loi Grenelle II, par l'introduction des inconvénients d'ordre environnemental.

La **législation européenne** exigeait déjà l'évaluation comparative des **alternatives**... notamment s'agissant de l'évaluation des **incidences NATURA 2000**. Cette notion d'**alternatives** apparaît enfin dans l'**Enquête d'Utilité Publique** via les **Lois Grenelle**, avec le **renversement de la charge de la preuve** : en matière d'infrastructures, ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. L'article 1^{er} dispose en effet que « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. » On verra en page 3 que pour Mardié, c'est tout à fait l'inverse !

« Concrètement, les porteurs de projets d'infrastructures ou d'installations classées devront désormais présenter à la consultation du public, non pas un projet ficelé mais des alternatives. Cela peut être de nature à imposer une meilleure évaluation environnementale des projets et une plus grande transparence. » (France Nature Environnement).

REP C'est au Préfet de garantir le déroulement **équitable** d'une EUP. Concernant Mardié, celui-ci peut dès maintenant se poser une question : est-il vraiment légal qu'un PPP soit attribué avant l'E.U.P., et que ce soit son titulaire éventuel qui, **juge et partie**, soit chargé d'en finaliser le dossier en y intégrant **son** projet de pont ? Une étude d'impact est censée faire la balance entre différentes alternatives (cf. supra), en évaluer objectivement les impacts ; puis définir les compensations à apporter... **Partie** prenante majeure de la réalisation, porteur d'une unique solution le privé serait légitime à s'impliquer dans l'étude d'impact ? Quelle régression terrible dans le rôle de l'autorité publique !

DAMNATION ! TOUT EST A RECOMMENCER !

Heureusement, le Département, contrairement à ce qu'il a tenté de faire croire le 16 novembre à Jargeau, n'aurait juridiquement encore pris aucune **décision décisionnelle** pour la réalisation de son projet de pont à Mardié... Car depuis le début, il s'est enfoncé dans des hypothèses erronées, des décisions hâtives et/ou infondées, des dérapages financiers et de calendrier répétés... ce pourquoi il ne devrait s'en prendre qu'à lui-même !

L'Etude d'impact est la **base de l'E.U.P.** Sa structure est définie réglementairement, mais son contenu doit s'alimenter de toutes les études et expertises préalables : elle est donc ici pratiquement impossible à finaliser... Petit rappel de "tout ce qui ne colle pas", avec renvoi à nos informations antérieures :

- Trop de **données de base** remontant à 1997 (Etude origine-destination...), à 2000... : **complètement obsolètes !**
- Justification par l'**augmentation continue du trafic démentie par la baisse** constatée en 2008 (LdC N° 38)
- Justification par l'insécurité, la pollution ou le bruit sans bases particulières significatives (LdC N° 26 et 38)
- **Inversion des conclusions de l'EIE des N.O.** en 2005 sans aucune justification (LdC N°)
- **Sous-estimation avérée des patrimoines naturels impactés** par la déviation et le pont (LdC N° 30)
- **Mise à l'écart aberrante du critère géologique** pour le choix définitif du tracé en 2005 (LdC N° 31)
- Et abandon de la campagne de sondages dans le lit de la Loire, malgré la géologie plus que défavorable.
- Absence dramatique d'une approche comparative ou qualitative de l'**insertion paysagère** (LdC N° 35)
- **Projet ficelé** : jamais **aucune alternative** prise en considération et étudiée (LdC N° 29 et N° 38)

Dans cette liste (non exhaustive), quelques "faiblesses" qui sont peut-être rattrapables... à condition de le vouloir, d'y mettre les moyens... et le temps. Mais aussi quelques écueils irremédiables, qui touchent soit aux fondements même du projet contesté, soit secondairement aux choix de la *variante* de tracé.

Aujourd'hui, l'abandon pur et simple du projet mettrait fin aux gaspillages coûteux en études inutiles. Pour ceux qui pensent encore qu'un équipement de ce type aurait une "utilité publique" réelle et durable, le seul choix raisonnable, que nous avons déjà suggéré, est de reprendre "à zéro" le processus d'élaboration du projet sur des bases actualisées, intégrant le projet de l'Agglo, et dans un véritable esprit de transparence et de concertation... Le Département en est-il capable ?

En parlant d'accidentologie dans les bourgs "victimes"...

Quel est l'équipement le plus "accidentogène" du secteur dans les dernières années ? Non, notre enquête ne nous a pas conduit au pont de Jargeau mais, paradoxalement, à l'aérodrome de Saint-Denis de l'Hôtel. Il y a un an, il y a eu deux morts par accident de parachute dans le stade du bourg, plus le "crash" mortel d'un avion en procédure d'atterrissage dans la forêt d'Orléans. Une raison pour demander d'urgence la suppression de l'aérodrome ? Celui-ci génère aussi **trop de bruits insupportables**, avec des vols nocturnes, des hélicoptères intrusifs et pétaradants au dessus de nos jardins... Ne parlons pas du "bilan carbone" déplorable de ces transports aériens **privatifs** et de la pollution disséminée.

Comment comprendre alors le soutien récurrent que le CG45 a apporté à cet équipement **sans intérêt public** caractérisé ? Comment justifier l'enquête PEB "confidentielle", préalable à l'extension ? Lancée en plein été 2002, elle avait permis d'esquiver les oppositions et d'éviter de peu la réglementation plus contraignante qui allait entrer en application quelques semaines après !

Nouveaux amis de l'Alliance Val de Loire

- **Angela Graciu**, personnalité roumaine installée à Sully pour développer des activités culturelles valorisant le Val de Loire, et qui est entrée en résistance contre la déviation avec pont de Sully-sur-Loire et contre les autres franchissements routiers nuisibles dans le Loiret.

- **Ion Barbu**, lui aussi de nationalité roumaine, est associé à certaines initiatives de Madame Craciu. Dessinateur caricaturiste de très grand talent, sa notoriété est internationale ; il dessine régulièrement dans plusieurs grands journaux roumains, dont celui qui équivaut au Canard enchaîné.

La Taupe vous cafte ce qu'ils vous cachent

LE GCRO : TOUJOURS PRÊT À RESSORTIR DE DESSOUS LE TAPIS !

Sur le site du CG45 : http://www.loiret.com/cgloiret/index.php?page=display&class=dossier_article&object=dl_za4&method=i_display_full

Depuis que l'expression "Grand contournement routier d'Orléans" est prohibée par le Département, elle échappe parfois au contrôle et sort subrepticement de dessous le tapis. Dans des documents de "partenaires" qui le réclament toujours, certes, comme la CCI du Loiret ; sur les sites du "lobby", sur le "Forum SARA" etc. Mais il se ballade aussi sur le propre site du CG45. "Une idée de GCO", comme le révélait notre Lettre du Castor N° 26.

MÉCAPÔLE : UN COUP DE PEINTURE VERTE SUR LE TERRAIN EN FRICHE

En juin 2008, la Lettre du Castor avait annoncé l'abandon de Mécapôle. Information vérifiée : depuis il ne s'est plus rien passé. Mais notre cher (coûteux) exécutif du CG45 peine toujours à s'avouer vaincu. Il fait donc mine d'en "remettre une couche", toujours plus verte que verte. Soldant le contrat d'AMO interrompu à l'automne 2007, il annonce une **n^{ième} étude**, destinée cette fois à "**redéfinir le concept du Mécapôle pour l'inscrire dans le développement durable**". Le Castor suggère des courses de Ragondins brouteurs d'herbe - ces nuisibles le sont moins que les motos prétendues "vertes"... Et vous, quelles sont vos idées ?



24^e épisode Borloo-Doligé.env.fr : "Le pont n'est pas d'utilité publique ? Mais au moins, il est d'UP : d'utilités personnelles !"

Résumé des épisodes précédents : visé par Grenel et pas choucou d'Bruxelles, Ed Toutenkamion cherche à sauver ses ppponts que des insoumis osent dézinguer. Aux élections, il avale quelques couleuvres... mais persiste à ne rien changer. Alors que 603 eurodéputés réclament des mesures concrètes aux Z'authorités, PP paralysé pense s'en sortir en refileant son bébé à un PPP. Beaucoup d'ennuis, plein d'ennemis... Et plein d'idées folles. Mais (pas fou !) toujours favorables au Lobby !

- (Bobo) J'ai du mal à te comprendre... Le Grenelle a quand même sonné la fin du "tout routier", au profit des "modes alternatifs". Tu as déclaré toi-même «Sur l'aspect environnemental qui reste au coeur des préoccupations de notre Assemblée départementale, le développement des transports en commun est un moyen efficace de ralentir les effets néfastes de la pollution automobile.». Même Sarko y croit ferme ! Bien. Mais quand les trafics de bagnoles et de camions baissent sur les ponts, au lieu d'être content, tu en pleures, tu ne veux surtout pas que ça se sache à Jargeau et Saint-Denis !... Ça te fait flipper, ou quoi ?

- (PP Ed) Mais non, pas vraiment ! En politique, tu sais bien, pour être élu et réélu, faut ratisser super-large... Donc : ou bien tu dis rien, comme ça tu fâches personne... C'est la tactique de presque toute mon opposition (C'est extra pour moi, et comme ça elle y restera toujours dans l'opposition !). Mais ya des moments, tu dois leur parler, à ces gens. Alors quand faut faire écolo, je suis plus écolo que les écolos : grâce à mes Ulys (et à la crise), les trafics baissent... Ce serait criminel de fermer la ligne SNCF d'Aubigny, etc. Quand je suis devant les vieux riverains des villages, je maudis les camions : je dis qu'il y en a de plus en plus, tous étrangers... et je leur fait réclamer à cor et à cri un nouveau pont (pour en faire passer encore plus, des camions) ! Mais les transporteurs ? Aucun mal à les convaincre que la voie rapide sur la Loire va leur gagner un max de temps en économisant les péages. Les logisticiens ? Qu'ils vont avoir plein de terres agricoles devenues inutiles pour planter leurs hangars le long de la déviation... Etc.

- (Bobo) D'accord ! C'est donc sans doute pour cela que tu ne mets aucun transport en commun domicile-travail qui traverse la Loire ? C'est pour ça que tu refuses d'améliorer tout de suite le pont existant avec des pistes cyclables, ou avec des carrefours bien fichus au nord et au sud ?



- (PP Ed) Eh, j'avais quand même pas me tirer une balle dans le pont ! Après tout, l'intérêt public, ce n'est que l'addition d'une foultitude d'intérêts personnels antagonistes bien égoïstes ! D'accord, j'aime tout le monde à égalité... J'ai plein d'amis partout, réels ou virtuels, soit ils m'aiment en vrai, soit ils n'ont pas le choix ! Mais, comme disait Coluche, y'en a qui sont "plus égaux que les autres", et faut bien choisir : choisir de faire marcher le business, non ? Alors moi, j'adore la "majorité silencieuse" (et elle me le rend bien) (mais la minorité agissante m'exaspère à un point que tu ne peux imaginer, avec ses petits complots pas "fair play", ses libelles assassins qui s'en prennent à ma pauvre personne).

Et J'AURAI MA DÉVIATION UN JOUR... JE L'AURAI, MON PONT... UN JOUR, JE L'AURAI !

- (Bobo) Ça alors, ça serait le pon-pont ! Encore autre chose, Monsieur ?

- Allez, PP Doligé, tu peux toujours rêver !



Valorisation des patrimoines et défense des habitants de Mardié
Siège social : Mairie de Mardié - 105 rue Maurice Robillard 45430 MARDIÉ
Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr

(A suivre...)