



Lettre du castor

N° 26

Octobre 2008

La preuve !

L'IDEE D'UN GRAND CONTOURNEMENT D'ORLEANS



I.4 UNE CEINTURE COMPLETE POUR L'AGGLOMERATION ORLEANAISE

L'objectif majeur du SDAO, en terme d'infrastructure routière, était d'une part, un développement multipolaire de l'agglomération orléanaise (dans un rayon inférieur à 10 km), et d'autre part, de créer, via le réseau routier, une ceinture complète de l'agglomération mettant en relation ses 4 « satellites », à savoir Artenay, Meung-sur-Loire, La Ferté-St-Aubin et Châteauneuf-sur-Loire.

Cette dernière orientation se réaliserait en compatibilité avec le Schéma Routier Départemental.

Ainsi, afin d'assurer une fluidité sur les axes, il est important de capter sur les futures déviations, un trafic maximal. On cherchera alors à relier des villes dont les Zones d'Activités tendent à se développer, ces zones générant le maximum de trafic, et notamment de PL.

Lors de sa session de juin 1999, le Conseil Général a défini les Zones d'Activités d'Intérêt Départemental.

Sur la zone d'étude, elles sont les suivantes :

- Zones existantes à développer : Artenay et Meung-sur-Loire
- Zones potentielles : Fay/Donnery, La Ferté-St-Aubin / St-Cyr-en-Val.

La liaison des zones de Artenay, Meung-sur-Loire, la Ferté-St-Aubin et Fay/Donnery permettra de répondre aux objectifs des différents schémas directeurs.

Cet important rôle structurant a conduit le Conseil Général du Loiret à proposer l'inscription de la RD 921 au Schéma Routier Régional en tant qu'itinéraire prioritaire d'intérêt régional. Sa modernisation passe forcément par la création d'un nouveau franchissement dont la localisation est un des objets de l'étude.

Non, ceci n'est pas un tract virulent d'associations manipulées qui inventent n'importe quoi pour « défendre leur pré-carré » !... C'est bel et bien un extrait de la **version définitive, datée de février 2005, de l'étude "préliminaire"** de feu le célèbre bureau d'études Gaudriot : celle qui a fondé, pour l'exécutif départemental, le choix du passage de la déviation à travers Mardié, déjà décidé irrémédiablement et maintenu depuis 1996...

MARDI ÉVAL l'a obtenue, non pas au titre de la transparence, celle que nous attendons encore, mais en menaçant de saisir la CADA. Le rédacteur, qui n'a évidemment rien inventé, retranscrit bien comment **le projet de déviation de la RD 921 et de franchissement** de la Loire à Mardié (et à Baule...) n'est que la conséquence logique de la **nécessité d'assurer des liaisons rapides et faciles pour les "PL" entre les quatre grandes zones industrialo-logistiques nord-ouest-sud-est.** Mais notez-bien : le grand contournement n'est pas un projet décidé, c'est seulement "une idée" de grand contournement, voilà l'explication de l'affirmation d'E. Doligé à l'audition de la PETI à Bruxelles : il ne pouvait dénier l'étude approuvée !

1.5 3. Objectifs à très long terme (horizons 2025) :

Assurer le grand contournement de l'agglomération orléanaise.

La très forte augmentation démographique et la densification des zones d'activités nécessiteront des échanges Nord-Sud importants et rapides. 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.**

Il est probable en outre qu'à cet horizon **l'échangeur sur l'A71 envisagé au droit de La Ferté-Saint-Aubin sera réalisé** et sera également une forte source émettrice de trafic. Ainsi la RD921 se prolongeant au Nord par la RD11 constitueront (sic) l'itinéraire privilégié pour assurer cette liaison.

On vérifie ici l'obstination de l'exécutif du Conseil général à encourager un modèle de développement urbain et routier en croissance indéfinie, dont tout le monde admet aujourd'hui qu'il constitue une impasse... sans aucun souci des impacts environnementaux excessifs qui en découlent à tous les niveaux. La croissance démographique est ici pourtant faible, voire négative si on ne regarde que les communes centrales de la zone d'étude, majoritairement rurales.

On retrouve également ici la promesse de l'échangeur de la Ferté, ouvrage que le Président Doligé dénie maintenant avec véhémence, conjointement avec le Grand contournement.

AUCUNE DES JUSTIFICATIONS DE LA DÉVIATION... NE TIENNENT LA ROUTE !

Dans cette étude Gaudriot, toutes les justifications de la déviation s'autodétruisent... Proclamées au niveau des principes, elles ne reçoivent finalement aucune preuve sérieuse !

On lit page7, et on le relit page 11 (se répéter ne "mange pas de pain", et ça noircit du papier !) :

Nuisances et saturation au niveau de Jargeau et St Denis-de-L'Hôtel

Des nuisances et des perturbations de trafic sont occasionnées actuellement par le passage des poids-lourds dans le centre-ville de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. De même ces poids lourds occasionnent des nuisances sonores importantes mais aussi un risque accidentogène fort pour les riverains de la RD 921 sur Darvoy et de la RD 921 sur Férolles.

La première des nuisances serait **l'insécurité**. Or on voit page 9 que la seule « zone d'accumulation d'accidents » est limite hors-projet, en tous cas ne justifie pas 14 km de déviation et un pont sur la Loire... Simplement « **Un aménagement du carrefour RD 921 / RD 13 est indispensable** » !

1.2.2 ACCIDENTOLOGIE

D'après les statistiques accidents de 1995 à 2000, une zone d'accumulation d'accidents a été localisée. Elle se situe dans la partie Sud de la zone d'étude, au niveau du triangle formé par les RD 13, 14 et 921, et surtout à l'intersection entre la RD 13 et la RD 921

En dehors du fait que Darvoy est traversée par la RD 951 et non par la 921, cette commune continue à laisser construire en linéaire au bord de son axe, où l'on circule, certes, à vitesse réduite, mais sans insécurité particulière... compte tenu notamment de cette vitesse réduite et d'un taux de poids lourds inférieur à 7%. Les deux des plus actifs partisans du pont à Mardié habitent près de cette route...

Il en est de même concernant les soi-disant **risques de pollution** : finalement, même en assimilant Saint-Denis-de-l'Hôtel/Jargeau à Saint-Jean-de-Braye, qui est dotée d'une station de mesure, ce qui est assez gonflé car cette commune est deux fois plus proche du centre et des principales zones d'activités (p 39) :

La région Orléanaise dispose d'une situation globalement favorable à cette dispersion naturelle, grâce à un régime climatique océanique dominant accompagné de vents assez forts et de précipitations notables, ce qui contribue à un brassage et à un lessivage de l'atmosphère. Le relief peu marqué favorise l'effet dispersif des vents.

Cette situation conduit à des **niveaux moyens de pollution relativement faibles** compte tenu de l'importance des activités de la région (environ 2,5 millions d'habitants en 1999) et des émissions de pollution qu'elles engendrent.

Ainsi, les mesures de surveillance réalisées aux stations de St-Jean-de-Braye et d'Orléans montrent que, conformément aux directives de l'Union Européenne, **la qualité de l'air est bonne.**

C'est pour cette raison que le Président Doligé a annoncé récemment qu'il allait faire faire une « **étude Carbone** » : sans doute espère-t-il, une fois de plus, faire dire aux Experts le contraire de ce qu'ils ont dit !

Enfin il y a la fameuse et prétendue **saturation du pont** : le schéma (p 8) du "Trafic actuel" (2005) repompé à 100% sur l'étude BETURE (2000) a toujours les mêmes chiffres... et est toujours aussi fallacieux. Un seul exemple ; le trafic cumulé venant du sud qui entre dans Jargeau est de 5847 v/jour, dont 443 camions (8 ou 7%). Celui qui est indiqué sur le pont venant du sud est de 8119 v/j dont 974 camions (12% !). Miracle : si aucun camion arrivant à Jargeau ne s'y est arrêté, 974 - 443 = **531 camions sont apparus dans Jargeau pour passer le pont vers le nord !** On se fout vraiment de notre gueule !!!

Le total nord-sud et sud-nord dépasse ici 16 000 v/j... en 2000. Dès 1996 M. Doligé avait pour sa part revendiqué "plus de 15 000 avec un nombre incroyable de camions". Le taux de croissance retenu a priori est de 2%, mais le trafic officiel en 2007 est de 15 402 v/j et "Reflets du Loiret" spécial Routes d'août 2005 (p 14) prévoit 15 553 pour... 2015 ! Ya un bug, non ? Ou alors on se fout encore de nous cyniquement !

"Étude origine/destination" remontant à 1997, sur un seul mois. Comptages remontant à 2000, et faits par le CG45 lui-même ! Toutes ces bases chiffrées anciennes et incohérentes sont **obsoletes** pour estimer le trafic sur un ouvrage qui, si par hasard il était réalisé, ne serait pas mis en service avant... 2015 ?

LE PIRE EST LE RÔLE D'“ASPIRATEUR À CAMIONS” QUE POURRAIT JOUER LE “RACCOURCI” ENTRE PITHIVIERS ET LA FERTÉ-SAINT AUBIN !

- Le passage direct entre la future A 19, sortie Pithiviers, et l'A 71, futur échangeur de la Ferté-Saint Aubin, facilité par une voie rapide “fluidifiée” avec un nouveau franchissement de la Loire, permettrait à un transporteur avisé de **gagner 30 km de parcours** et d'**économiser 15 € de péages** :

Un “couloir infernal 24h/24” aurait toutes les chances de se constituer, en dehors même, en plus du Grand contournement... **Et de “pourrir” l'existence de milliers d'entre nous !**

Tout le monde dispose maintenant, sur Internet, de logiciels capables d'optimiser un itinéraire routier en fonction des priorités comme la rapidité, ou l'économie (péages + essence), ou la distance parcourue... Jusqu'à présent, aucun de ces logiciels ne propose la RD 921 comme itinéraire possible, et préférable au vu de tel ou tel critère, entre Pithiviers et Jargeau, surtout pour un camion : la N 152 est systématiquement préférée, même s'il faut revenir sur Saint Denis pour franchir la Loire !

Le trafic de pur transit interrégional ou international est donc jusqu'ici marginale, n'en déplaie aux quelques supporters de M. Doligé qui réclament à cor et à cri un nouveau pont et tirent argument de prétendus transits actuels de “camions étrangers”, jamais observés ou prouvés. Mais, à tout coup, la construction de confortables déviations sur la RD 921 et du franchissement de la Loire dans la “coupure verte” de Mardié bouleverseraient la donne et provoquerait la ruée permanente des convois routiers les plus lourds, les plus bruyants et polluants transitant sur un axe est et nord-est/sud et sud-ouest (Allemagne/Toulouse-Espagne).

Ce trafic s'ajouterait, au sud de Fay-aux-Loges et pour la traversée de la Loire, aux flux du **“Grand contournement routier d'Orléans”** facilitant les échanges entre les grandes plateformes logistiques (Artenay, Fay, La Ferté en ce qui nous concerne) ; et aux flux d'un trafic local encouragé par la déviation et par les faiblesses des réseaux de transports publics.

Les doigts seraient mis dans l'engrenage : même si ces infrastructures étaient réalisées dans un premier temps avec une configuration 2x1 voie comme le jure, la main sur le cœur, l'exécutif du Conseil Général, il ne fait strictement aucun doute que le gonflement de l'Agglo et la priorité donnée par TouTenKamion à l'activité “Logistique” amènerait à plus ou moins long terme à justifier le doublement des infrastructures pour en arriver à un vrai “Périph”, axe structurant de tous les développements industriels, commerciaux et immobiliers.

La “Coupure verte” aurait vécu, et la Loire serait à jamais réduite à un rôle de “paillasson” des dérives routières...

PAS D'AUTRE “UTILITÉ” AU PONT-VIADUC DE BAULE QUE LE PASSAGE DES CAMIONS DE LA ZONE “SYNERGIE VAL DE LOIRE” VERS LE SUD ET L'A71 !



Cette “vue du ciel”, sans nul doute familière à Monsieur Doligé qui ne connaît le Loiret que vu d'hélicoptère, met en lumière la vocation réelle de l'ouvrage prévu à l'ouest de l'agglomération d'Orléans pour doubler le pont de Meung-sur-Loire.

“Fluidifier” le pont de Meung, vide la plupart du temps avec 6000 v/j ? Qui nous fera croire ce genre de baliverne ?

Mais “boucler” à l'ouest le grand contournement, là se situe l'évidence !



11^e épisode Borloo-Doligé.env.fr :

Charles-Eric Lemaignan en invité :

«Eric, fais pas le c..., fais ton pont » !

Résumé des épisodes précédents : Troublé par les discours de Grenel et sonné par le rapport de Bruxelles, Ed Toutenkamion échafaude d'improbables scénarios de science fiction, supposés lui sauver la mise. Pour répliquer aux insoumis qui dézinguent publiquement ses bobards, deux initiatives "bling-bling" : un blog-farceur, et un lâcher de Bulldo. Mauvaise pioche : aux élections, ED avale quelques couleuvres... Mais Sarko vient à Orléans enterrer le Grenelle : Doli, rassuré à tort, décide de ne rien changer... Malheur ! Malus en vue pour ses ponts !

- (Bobo) Mauvaise nouvelle pour toi, mon Doli... Enfin, pour tes contribuables : après le Grenelle, y'a eu le Malus/Bonus sur les bagnoles, y'a au programme la taxe pique-nique, la taxe couche-culottes et le Malus couche-confiance... Et puis ça va te tomber dessus demain : le Malus-pont/Bonus bac... Oui, un bac, quoi, le bonus c'est si tu fais un bateau pour passer les voitures. Bon, si t'en veux pas, des bacs, alors pour tes trois ponts, 500 m + 700 m + ..., coût plus de 300 M€, 10% du montant hors taxes, ça va te chercher dans les...

-(Ed, un peu désespéré...) ...**Arrrête !** *Mais qu'est-ce que vous avez tous à vous acharner contre moi, et contre mes ponts ? J'suis pourtant un bon garçon, blagueur et même quelquefois drôle, le cœur sur la main, plein de souci de l'intérêt public, avec plein d'amis et très ami de mes amis... Alors qu'avec ces ponts, tout le monde met des bâtons dans les roues de mes camions : y'avait les Associations et leurs coordinations ; Y'a eu aux élections les écolos qui m'ont fait un enfant dans le dos ; y'a MARDIEVAL, son Castor qui fait mal ; y'a Bruxelles qui s'en mêle, ton Grenelle qui nous remonte les bretelles ; et bientôt l'UNESCO sur le paletot ! Y'a « La crise », tout s'enlise : l'investissement, dans les dents...* (Disant cela, le Président est pris d'une telle dépression qu'il se met à se ronger les ongles jusqu'aux lunules...)

Si personne n'en veut, on va pas les faire, ces ponts (sans blague...) !



- Oh Eric, ça va pas la tête ? (C'est Charles-Eric Lemaignan, le Cloclo de l'Agglo...) **Fais pas le c..., a Mardié, fais ton pont !**... Sinon j'avais me retrouver tout nu en première ligne, obligé de dire si oui ou si non, si ici ou si là, si tout de suite ou après... C'est dur ! Et si par hasard je réussis à m'en sortir, tu vois le coup où mon pont sur la Loire serait fini et mon tramway pas encore commencé ?

Tu sais bien sur quoi on s'était entendu : tu fais ton pont en premier, et moi je peux mettre tout le monde d'accord en disant : « on verra après ». Ca ne mouille pas... Et même avec les élus P.S., ça a marché très bien ! Tandis qu'en 2007 quand on a dit : "fuseau 3" ou "fuseau 4" et qu'on a voulu lancer l'enquête, le ciel nous est tombé sur la tête : tout le monde contre nous, obligés de faire machine arrière, et on s'prend une dégelée aux élections !

Avec en prime mon Schéma Cafouilleux de l'Orléanais Tramwaytisé qui pourrait sortir bientôt, kesque j'avais pouvoir faire ? Tout... ou son contraire ? Non, pitié, Patron, ne me laisse pas dans la m... avec le pont de l'Agglo !!!

-(Ed, vengeur...) Ah tu parles, Charles : tu sous-estimes, ton chemin de croix ne fait que commencer... Surtout que notre ami Grenel, il nous a sûrement gardé quelques autres mesures du même tabac sous le coude, hein ?

- (Bobo) Sûr... Si on parlait maintenant des nouvelles exigences des enquêtes publiques, mon Doli... ? Et on passera après au sujet de la suppression des Conseils Généraux par Sarko, O.K. ?

- **SGLURP**

- Allez, Doligé, laisse tomber !

(A suivre...)



association MARDIEVAL

Valorisation des patrimoines et défense des habitants de Mardié

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