



Lettre du castor

N° 61 MARDIÉVAL biodiversité <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com> Septembre 2011

GESTICULATIONS SUR UNE IMPASSE : VERS UN ABANDON DU TRACÉ ?

QUITTE OU DOUBLE ?

LE DOUBLE DE TRAFIC ROUTIER À SANDILLON ET À MARDIÉ ; LE DOUBLEMENT DU PRIX ; À DARVOY, UN DOUBLE REFUS... ET L'IMPASSE !



photo Coordination "Alternatives pour nos déplacements"

*Qu'a bien pu chercher Eric Doligé en imposant cette inutile gesticulation baptisée "concertation" ? D'entrée, le seul "débat" autorisé par le président était lourdement cadré : quatre variantes du tracé au nord ou au sud de la levée à Darvoy... liées à des débats techniques hors de portée du public sollicité. Et toutes inacceptables : celles du nord par l'Etat, celles du sud par Darvoy. Donc une **impasse**. Une de plus !*

Est-ce pour "faire porter le chapeau" de l'abandon du tracé aux services de l'Etat ? C'est à première vue l'explication la plus plausible. Lourde de conséquences : car non seulement tout autre tracé serait pareillement combattu, mais il susciterait de nouvelles oppositions, qu'il soit plus en amont ou plus en aval. Voilà où mène la politique du mépris et l'obstination dans le mensonge (cf. page 2).

Plus grave, le transfert de nuisances sur Sandillon et Mardié qu'ils refusent de commenter : l'étude SORMEA annonce bel et bien le doublement du trafic à Sandillon (et à Mardié), même si Gérard Malbo refuse d'y croire (comme Christian Thomas). Sandillon "engorgé" au même niveau que Jargeau... pour soulager Jargeau de 25% de son trafic, ce serait un choix... à 2 000 000 € !

Comment les maires et conseillers généraux infEDodés feraient "avalier" cela à leurs populations ??? Ainsi que le doublement de la charge financière prévisionnelle : le prix de 10 collèges ? Dans ce contexte, Christian Thomas paraît voler au secours du projet rejeté... et sans doute condamné. Si c'est pour gagner l'onction d'un parrain... dont ses propres amis attendent avec impatience la sortie, il a vraiment "tout faux".

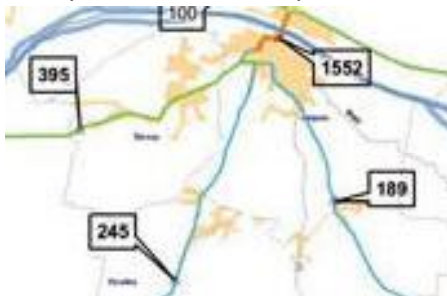
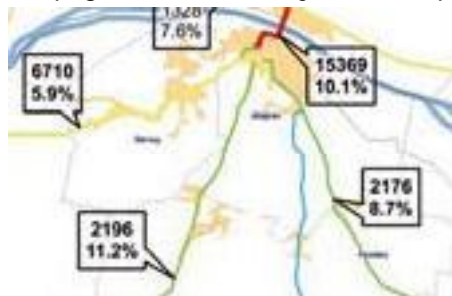
Il est important que chacun d'entre vous se mobilise. Une réponse massive et argumentée, formulée lors de cette "concertation", prouvera l'importance et la pertinence de nos refus : ceux des atteintes à l'environnement et aux paysages, des coûts inutiles, et des reports de nuisances.

Trop de mensonges : DÉMENTEZ-NOUS !

Il faut se répéter ? Comme les propagandistes du projet, on se répétera ! Le projet se fonde toujours sur les mêmes **gros mensonges** qu'en 2009, présentés **sur les panneaux** et dans l'exposé de M. Clavier, puis amplifiés à la tribune par les discours officiels ! Mais maintenant "enfumés" par un nuage de "greenwashing".

Un axe saturé : vieux **mensonge** ! L'"engorgement", la "saturation", c'est une farce risible à laquelle ils sont seuls à croire. Au plus de banals ralentissements matin et soir aux heures de pointe, dûs aux carrefours non aménagés **volontairement laissés en l'état**, et à **zéro transports en commun**.

Un trafic important Équivalent à celui de la RD 2060 : **mensonge** ! La "tangentielle" supporte ici, selon les sections, de 22 000 à **50 000 v/j à 110 km/h** : **rien à voir** avec **15 000 v/j à 30 km/h** ! Entre **12 000 et 15 000 véhicules/jour**, il y a saturation de l'axe. : **mensonge** ! Ce n'est vrai qu'en rase campagne. Or 15 000 v/j ce n'est que sur le pont, **et encore** ! Après, les trafics des RD921/951 chutent...



Mais regardons bien ces deux schémas, extraits de leurs panneaux :

6710+2196+2176 = 11 082 véhicules sur les routes du sud, 15 369 sur le pont, 4287 (40%) de plus !

395+245+189=829 camions sur les routes du sud, 1552 sur le pont : 723 de plus, presque le double !

D'où sortent ces 4287 véhicules,

ces 723 camions ? D'un mensonge de plus, datant de l'an 2000 ? Nous demandons en vain une autre explication, mais personne ne sait (ou ne veut) nous la donner !

Une situation durablement dégradée à l'horizon 2030 - À l'horizon 2030, sans déviation, on constaterait une aggravation de la saturation du pont de Jargeau (...) : **mensonge** ! Dans les études antérieures, une telle aggravation était proclamée pour 2020. Au contraire, **les trafics sur le pont baissent depuis 2000** (Etude SORMEA), démentant la prévision. Cela n'empêche pas nos promoteurs de "remettre le couvert" avec à nouveau des prévisions de croissance... abusives.

En 2030, la seule croissance inéluctable, en cas de réalisation du (ou des) pont(s) serait celle des trafics venant de l'Agglo pour éviter le pont Thinat (délestage de 38%) : il amènerait à faire **doubler les trafics à travers Mardié et Sandillon** ; ce transfert de nuisances depuis Jargeau et Saint-Denis (où le trafic dans les rues ne baisserait que de 25%) serait proprement scandaleux !

Le trafic intra-muros : une source de problèmes majeurs

- Insécurité routière - Perturbations de la vie locale - Pollution : 48 tonnes de CO₂ seront produites en 2015 le long de cet axe. Si l'on veut faire croire que les nuisances pour les riverains sont plus importantes que la moyenne de ce que vivent la moitié des français en ville, c'est un **mensonge** qui s'appuie sur une série de **mensonges** ! Les chiffres dits "en 2015" sont toujours des projections très anciennes sur des hypothèses de croissance de 2,5% par an, **démenties par la réalité** puisqu'on est à la baisse. "Le long de cet axe" ne veut évidemment rien dire de précis : le pont, les bourgs, ou toute la RD921 ? Du coup, le trop précis "48 t de CO₂" ne signifie exactement rien.

En matière de "sécurisation" : Tous les équipements publics, notamment scolaire, sont listés comme s'ils étaient directement menacés ; **mensonge** : quelques-uns seulement sont riverains de la RD921 (ou 951). Les "accidentalités" indiquées, paradoxalement en diminution considérable depuis 1999, sont pratiquement toutes **mensongères** "hors-sujet" : les deux morts (pas cinq !) en 10 ans vers Férolles et vers la RD14 au sud, en rase campagne, n'ont rien à voir avec la prétendue "saturation du pont" (ni même, *a fortiori*, de l'axe), et la faiblesse numérique des accidents exploités pour donner le sentiment d'une insécurité "anormale" ôte toute validité à la comparaison avec des statistiques nationales, comme le reconnaît à mi-mot la SORMEA. Et puis, **mensonge** par omission, qui peut affirmer qu'il n'y aurait jamais, en dix ans après sa construction, un accident mortel sur la déviation... ou sur la route actuelle ? Concernant les nuisances sonores - à plus faible niveau (bleu) en zone urbaine qu'en rase campagne (rouge) - elles ne diminueraient pas de manière sensible en ville (c'est le lot des villes !), mais seraient disséminées sur deux fois plus de km : non seulement cela impacterait de nouveaux résidents, mais cela "pourrirait" aussi la nature sauvage.

Le diagnostic :
un axe saturé qui perturbe la vie locale

- ✓ Un trafic important supérieur à 15 000 véhicules / jour
- ✓ Des déplacements liés à l'Agglomération d'Orléans
- ✓ Une pollution atteignant 48 tonnes de CO₂ en 2015
- ✓ Des nuisances sonores (65 dB(A) à 76 dB(A) en centre ville)
- ✓ Des itinéraires dangereux (61 accidents faisant 5 morts et 41 blessés)

Le Conseil général du Loiret en accord total avec les communes directement concernées a décidé de réaliser une déviation de l'itinéraire actuel.

Quant au bouquet final, celui d'un prétendu **"accord total avec les communes directement concernées"**, le **mensonge** remonte à 2009 : **Mardié** est donc "non concernée" (sic)... Et les errements actuels du nouveau maire ne changeront **rien** à l'opposition résolue d'une des deux principales victimes potentielles. L'autre va se réveiller : **Sandillon**, quand elle va enfin admettre la prévision du **doublage de son trafic**. Et **Darvoy**, refusant de récupérer au sud de la levée quelques km de nuisances supplémentaires, devra repasser à l'opposition.

POUDRE AUX YEUX ET "GREENWASHING" : SIMULACRE DE VERDISSEMENT DU PROJET !



Enfin une "simulation" 2D (due à B. Penneron) : **un pont de rêve, transparent... et sans camions ni voitures !**

Nous venons de voir que depuis le "Doligé-show" de novembre 2009, le "diagnostic" mensonger censé fonder la nécessité de la déviation de Mardié n'a pas changé d'un iota ; en dépit de la baisse des trafics, même sur le pont, maintenant trois fois relevée, et confirmée dans l'étude SORMEA ; en dépit de ce que révèle cette étude, comme le rôle de délestage de l'AggLO qui ne ferait que s'aggraver... en aggravant le sort de Mardié et de Sandillon ! Alors nos propagandistes étaient condamnés à "donner le change".

D'où des "réponses globales" teintées d'écologie. Et des développements concernant les engagements vis-à-vis du Patrimoine mondial ou du respect de la biodiversité NATURA 2000. Hélas, il n'y a pas besoin de gratter beaucoup pour retrouver la vacuité, le mensonge, l'autojustification, la poudre aux yeux, et, au fond, la volonté de ne rien changer... ou de "faire porter le chapeau" à l'Etat du retour au tracé initial au sud de la levée, bafouant la promesse qui avait permis de rallier Darvoy.

Et deux "disparitions" étranges : celle d'un calendrier (celui de 2009 étant à nouveau obsolète), et celle de l'estimation. Mais on a appris à la tribune qu'on était passé de 42 M € à 80 M € (avant PPP) : (quasi) doublement que le Castor avait anticipé... et qui vous le dit : ce n'est pas fini !

Favoriser l'intermodalité : Consisterait à franchir la voie ferrée par au dessus ou par en dessous (sic) d'une part ; à "multiplier les points d'échange intermodaux" d'autre part. C'est à dire rapprocher les gares de cars ULYS de celles de la SNCF. Génial ! Sauf que c'est sur la ligne est-ouest, et qu'on ne voit toujours pas un seul ULYS se risquer à franchir le pont de Jargeau : carence des transports publics.

Développer le covoiturage : Excellente idée reprise des écologistes. Mais il ne faudrait pas se limiter aux trajets "interurbains" du schéma : ce sont bien d'abord les trajets "courts" domicile-travail qu'il faut viser. Et les bus, c'est encore mieux !

Nombre de véhicules nécessaires pour transporter 30 Personnes



Renforcer le réseau des infrastructures : Faire de la route, non ! Aménager les carrefours, multiplier les pistes cyclables... Et faire la passerelle de Jargeau, oui.

Groupe de covoiturage de deux personnes



Le tracé V2bis, bien que plus onéreux (...) préserve mieux le milieu naturel : caché là, le mensonge le plus grave, l'inversion scandaleuse des conclusions très nettes de l'Etude d'incidence des Naturalistes Orléanais pour voter le tracé actuel.

Automobiles à un seul occupant



Les améliorations apportées par le projet : environ 10% sur les temps de parcours, les consommations, le CO₂ : L'aveu de l'insignifiance des effets positifs attendus pour des coûts financiers et environnementaux extravagants.

Gagner une minute, ou même deux ou trois : belle ambition pour une assemblée départementale tournée vers l'avenir, en temps de crise !!!

Recherche de la meilleure insertion dans le site : sous la pression du Patrimoine Mondial UNESCO, la fée Toutenkamion nous transforme ses godasses acier-béton en pantoufles de verre... et ses camions en courants d'air ! un pont transparent, de qui se moque-t-on ?

Enjeux de maîtrise du territoire : Les promesses "Pas de développement d'activités consommatrices d'espaces naturels et agricoles" et "Aucun raccordement riverain autorisé" sont déjà violées avec anticipation par la carrière de l'Etang. Ça promet : la banlieue suivra, c'est inévitable.

Respect de l'Environnement : Compte tenu sans doute de l'importance de la Directive Oiseaux, le diaporama de présentation escamote cette catégorie d'animaux, les panneaux "oublie" de décompter les espèces avicoles, environ 120, et notamment les 20 espèces de l'Annexe 1 présentes, les plus rares et protégées. Zéro pointé !

Tragédie route de Tigy : l'enfer s'acharne sur une malheureuse !

La séance de Jargeau s'est terminée sur un épisode dramatique et émouvant. Une femme d'un certain âge s'est levée courageusement pour témoigner de ses incroyables souffrances. Disant habiter Route de Tigy, cette rue étroite connue aussi comme "la route de la mort", cette inconnue a arraché des larmes au coin des yeux de son Président en racontant que son calvaire commençait tous les jours avec le défilé de camions à quatre heures du matin (sic). Qu'en été, elle ne pouvait plus regarder "desperate housewives" la fenêtre ouverte, le niveau de bruit risquant de faire éclater son "Sonotone"... Que seul l'espoir de cette déviation, qui ferait connaître sa douleur aux égoïstes de Sandillon et de Mardié, lui permettait de survivre. Monsieur Doligé a déclaré trouver parfaite cette conclusion, preuve de l'ardente urgence du projet. Et le lendemain, face à des perturbateurs inconvenants, il a pu s'appuyer sur ce témoignage spontané, plein de vérité et de lucidité, pour fustiger les quelques fous qui lui mettent des bâtons dans les roues.



ECHOS DES DEUX DOLIGÉ-SHOWS

CHEZ SES AMIS DE SANDILLON ET SURTOUT CHEZ CEUX DE JARGEAU !

UNE HEURE ET DEMI DE PAROLES OFFICIELLES, UNE DEMI-HEURE DE QUESTIONS CONTRÔLÉES

Compte-rendu détaillé sur notre site : <http://le-castor-enerve.fr/pdf/110908%20compte-rendu%20seances%20publiques.pdf>

"Vous pourrez tous vous exprimer", entend-on dans les paroles introductives du président du Conseil général. Voire : le rituel confiscatoire se déroule implacablement ; après 40 minutes d'exposé du directeur des Routes, on donne toute leur place aux discours de tribune, convenus et politiquement soumis... A l'exception, désobligeante, de celui de Thierry Soler, dont ED rappelle lourdement qu'il est le seul opposant

parmi les élus... Ce qui est faux, puisque les Verts ont doublé leurs effectifs au sein du Conseil. Défendant les alternatives immédiates et peu coûteuses face à un projet obsolète, destructeur, non durable et ruineux ; ou mettant en difficulté son président sur des chiffres inexacts, le Conseiller général de Chécy dérange et énerve, y compris à Jargeau des rangées de supporters venus "faire la salle" en faveur du projet.



In fine, la parole est concédée à la salle, mais sous injonction de **ne pas "contester"**, de **s'en tenir à des avis, ou mieux à des questions, sur un seul sujet : les variantes de tracé près de la Loire à Darvoy**. Sans surprise, cette directive présidentielle n'est pas respectée : les questions qui s'enchaînent, pour la plupart, remettent en cause l'utilité publique de ce projet, le refus de prendre en compte les alternatives, les aléas techniques et les reports de nuisances sur d'autres bourgs que ceux qui seraient à peine soulagés. Sur le débat dérivatif imposé, le refus par quelques Darvoysiens du passage au sud de la levée imposé par l'État s'appuie, hélas, sur l'affirmation irresponsable de son maire, qui dénie les hypothèses de débordement de la levée lors de crues à occurrence de 100 ou 500 ans. Darvoysiens, dormez tranquilles, comme à La Faute-sur-Mer...

ICI, PLUS LEUR PLAÎT LE PARTENARIAT AVEC LE PRIVÉ QUE LE DIALOGUE AVEC LE PUBLIC

Une demi-heure seulement accordée à 200 personnes pour que "tout le monde puisse s'exprimer" ; un animateur qui cherche à écarter les interventions "dérangeantes" ; le président qui, le micro toujours ouvert, garde le monopole des réponses, et traite un élu ou un intervenant par le mépris et l'accusation... La conception doligéenne de la "concertation" reste féodale : n'entendre que ce qui plaît, n'en tenir aucun compte pour ce qui est décidé.

"ILS SONT PARTIS AILLEURS" : CONTE AFRICAÎN POUR GÉRARD MALBO

Mercredi, à la fin de la réunion de Sandillon, j'avais eu devant les panneaux du CG45 une explication tendue avec le nouveau Conseiller général de Jargeau. Il refusait tout simplement, sans explication, de croire à la prévision de l'étude SORMEA : le doublement du trafic dans Sandillon, dont il est le maire-adjoint, dans le scénario S3.

Vendredi, nous nous retrouvons pour l'inauguration d'une expo naturaliste à La Maison de la Loire. Ayant avec moi un cahier de belles photos d'oiseaux protégés, toutes prises juste sur le tracé menacé par la déviation, je les lui montre pour le sensibiliser à notre biodiversité menacée. "Mais, me répond-il, ils n'auront qu'à **aller ailleurs** !"

Ce propos de convenance me renvoie à une histoire africaine - je l'ai qualifiée de conte, mais c'est une histoire vraie. En mars 2007, pour le démarrage du chantier d'un puits de village, je me trouve au Sud-Cameroun, dans un petit village de la forêt tropicale humide, non loin de la frontière avec le Gabon. Avec Jean-François qui m'accompagne, nous sommes reçus par le très sympathique Jean-Claude, braconnier "officiel" de Foulassi, dans sa maison... plus "riche" que toutes les autres. Devant un "Guide des mammifères d'Afrique", nous pointons ensemble les espèces qui subsistent, et qui sont encore chassées comme "viande de brousse" (interdite!)... Et celles, hélas plus nombreuses, que le chasseur ne rencontre plus.

Parlant du Gorille, il se vante du fait que, il y a encore quelques années, il tuait facilement un Gorille par semaine. Puis ils se sont raréfiés. Pourtant, on les poursuivait plus facilement, avec les pistes que les forestiers enfoncent dans les montagnes. Et maintenant ? "Ils sont **partis ailleurs**... plus en profondeur dans la forêt", nous répond-t-il avec un grand sourire. Et il pose avec le crâne du dernier Gorille. De l'autre côté de la forêt, les chasseurs pygmées se désolent aussi : "ils sont **partis ailleurs**...". Mais ailleurs, c'est nulle part : les Gorilles ont disparu, c'est tout.

Nos enfants ne verront les Gorilles que dans les zoos. Et les oiseaux de la Loire, M. Malbo ? JMS



LORS DU FORUM DES ASSOCIATIONS, MARDIEVAL A ENREGISTRÉ SON CENTIÈME ADHÉRENT. OBJECTIF 200 : REJOIGNEZ-NOUS !!!

Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr

Blog naturaliste : <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com>