



Lettre du castor

N° 60

MARDIÉVAL *biodiversité* <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com>

Août 2011

UNE BONNE RENTRÉE ? CELLE OÙ ON FERAIT MIEUX QU'AVANT...

DES ALTERNATIVES DE MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ TOUT DE SUITE... ET POUR LE PLUS LONG TERME



Voilà quinze ans que l'exécutif départemental campe sur ses projets routiers obsolètes : dans un monde qui change de plus en plus vite, c'est faire preuve d'un aveuglement d'autant plus coupable qu'il pénalise les citoyens. Car, dans la foulée, il impose la "politique du pire" : il gèle les améliorations possibles à court et moyen terme, et il ne prépare en rien les alternatives nécessaires pour le futur.

Des améliorations pourraient/devraient fonctionner depuis dix ans : elles soulageraient ceux qui souffrent principalement des nuisances de nos "modernités". Passerelle piétons/cycles, réaménagement des têtes de pont, mise en place de transports en commun efficaces, covoiturage, étalement des horaires d'entrée-sortie etc. Réduire, fluidifier et sécuriser les trafics routiers est possible.

Mais il faut simultanément préparer les alternatives de plus long terme : travailler sur les relocalisations, notamment pour les productions alimentaires ; sur les modes de transports durables ; sur de nouvelles cohérences domicile/travail réduisant drastiquement les temps de transport. Si nous n'investissons pas aujourd'hui pour demain, nous serons un jour condamnés aux pires expédients...

Ceci vaut pour le département comme pour tous les échelons de nos sociétés : la révolution écologique intéresse nos régions, la France, l'Europe... et au delà. Ainsi, la sortie du nucléaire et de ses risques transfrontaliers doit se faire au bénéfice de productions d'énergies renouvelables plus locales. Et la mondialisation doit maintenant être contrôlée et refluer.. sauf en ce qui concerne les progrès sociaux !

GIRATOIRE, TRÉMIE ET PASSERELLE À LA RESCOUSSE : Page 2

VITE, DES TRANSPORTS PUBLICS ! : Page 3

PRÉPARER DÈS MAINTENANT LES ALTERNATIVES POUR DEMAIN : Page 4

GIRATOIRE, TRÉMIE ET PASSERELLE À LA RESCOUSSE



Les ralentissements sur le pont de Jargeau aux heures de pointe n'ont rien à voir avec son débit potentiel :

. dans le sens sud-nord, les véhicules sortants sont rapidement stoppés successivement par deux carrefours à feux : le premier pour un trafic très très local et faible (desserte de supérette etc.) ; l'autre avec la RD 960 dont les flux sont un peu plus importants (moins de 5 000 v/j actuels). Ce carrefour n'a actuellement aucun marquage intelligent ni aucun séquençage qui éviterait les blocages par incivilités.

. dans le sens nord-sud, le trafic débouche sur un carrefour sans feux, avec un cisaillement élémentaire non régulé, qui peut facilement tourner à l'anarchie. **Beaucoup pensent que ces carrefours sont volontairement laissés en l'état** pour "maintenir la pression", car les solutions techniques "urbaines" sont à la portée du moindre ingénieur routier débutant !

Le Conseil général peut améliorer ces carrefours très vite... Et pour pas cher !

- A la sortie nord du pont, le trafic en transit par la RD 921 vers les zones d'activités et la N 60 pourrait **passer "en trémie"** (passage souterrain) **sous les deux carrefours**, éventuellement jusqu'à la voie ferrée qu'il faudra franchir en dénivelé. Le trafic local et le trafic destiné à la RD 960 passeraient soit en contre-allées, soit en sens unique rue Luzeau vers le nord et rue du Port depuis le nord.

A la sortie sud, le problème peut se résoudre par un **simple giratoire "à l'anglaise"**, ou par des feux, au pire par une autre "trémie" calibrée pour ne faire passer que les voitures et camions légers.

- Ces ouvrages seraient d'un coût dérisoire, en regard des 106 000 000 d'Euros du nouveau pont, largement sous-estimés. Et ils n'auraient évidemment aucun impact environnemental.

Ces alternatives évidentes et consensuelles ont été mises en avant depuis des années par des maires et des associations, dont la nôtre, auprès de l'exécutif départemental. Lequel n'a jamais daigné les prendre en considération et les étudier. Elles n'apporteraient rien, évidemment, à un futur "Grand contournement".

On appelle ça "**la politique du pire**"... Et c'est la pire des politiques !!!



Olivet l'a fait !

Olivet : Piétons et cyclistes pourront franchir le Loiret en sécurité dès le printemps 2011 grâce à l'aménagement d'une passerelle en encorbellement, longeant le pont Maréchal Leclerc côté aval.

Un réseau cyclable continu et sécurisé

La traversée du pont Leclerc a été identifiée par l'Agglo (maître d'ouvrage du projet) et la ville d'Olivet comme un axe intercommunal prioritaire reliant les centre-villes d'Olivet et d'Orléans. Jusqu'alors, la largeur des trottoirs sur le pont Leclerc obligeait les cyclistes à rouler sur la chaussée, d'une largeur insuffisante pour les automobilistes en cas de dépassement. La passerelle va permettre d'assurer un meilleur partage de la voirie et s'inscrit dans le cadre d'une politique volontariste de promotion de la pratique du vélo.

UNE PASSERELLE PIETONS/CYCLES ACCROCHEE AU PONT EXISTANT : on sait le faire !

*Pour améliorer grandement la **sécurité** des piétons et des vélos sur le pont de Jargeau, **déviation ou non**, la solution qui fait consensus quasi-général, c'est une passerelle latérale, accrochée en encorbellement sur le pont moderne construit en 1988. On aurait pu la faire depuis quinze ans ! Impossible, prétend avec obstination la Direction des routes du CG45 ! Pas de problème, c'est très possible, et à un prix raisonnable, affirme un cadre de l'entreprise Baudin Châteauneuf, constructeur du pont de Jargeau, en réponse à la consultation officieuse par deux maires.*

La tuile pour ED ? Non, sauve-qui-peut, erreur, impossible, se reprend l'entreprise de Châteauneuf peu après, ayant réalisé que la première réponse pourrait fâcher, nuire au projet de déviation... et à leur place de co-favori du PPP !

Oui, c'est encore "la politique du pire" : maintenir cyniquement les risques dans le seul but de pouvoir "instrumentaliser" l'insécurité : c'est moche, c'est irresponsable, et ça ne doit pas durer !

VITE, DES TRANSPORTS PUBLICS !



Il est urgent de **développer des modes de transports collectifs** en substitution à l'utilisation forcée du véhicule individuel : réouverture de la ligne SNCF Orléans / Châteauneuf-sur-Loire avec des "navettes bus" entre la gare de Saint-Denis-de-l'Hôtel et les bourgs de Jarreau, Fay-aux-Loges et Donnery, densification du réseau Ulys en particulier entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et La Source aux heures de pointes etc..

De même, il faut **faciliter les modes de transports alternatifs** : extension du réseau de pistes cyclables protégées, organisation de covoiturages, navettes d'entreprises etc.

"Comparé en 1999 aux agglomérations de référence et à 14 autres de 200 000 à 300 000 habitants, le réseau urbain orléanais connaissait **l'une des plus faibles fréquentations** (...). L'étalement de l'agglomération, sa faible densité, l'insuffisance d'aménagements en faveur des transports en commun (...) expliquaient cette situation." (INSEE 2002 http://www.insee.fr/fr/insee_regions/centre/themes/portraits/aire_orleans/aire_orleans_infrastructures_deplacements.pdf)

Saint-Denis-de-l'Hôtel, le plus gros pôle d'emploi du grand-est Orléanais, ignoré des T.C.

Le bourg "tête de pont nord", avec environ 3500 emplois, concentre notamment beaucoup d'activités industrielles génératrices de transports routiers - et accessoirement ferroviaires, la zone étant "branchée". Mais 20% seulement des ouvriers et employés habitent à proximité : il y a donc beaucoup de "migrations alternées", notamment avec les zones d'habitat social. Pour autant, ce pôle d'emploi est délaissé par les transports en commun qui n'intègrent pas la fonction sociale de desserte des usines.

Actuellement, à votre avis, combien de bus ULYS directs Saint-Denis-de-l'Hôtel/La Source et retour pour les déplacements domicile-travail ? **Zéro, tout simplement !!!** Un seul aller et un seul retour seulement en période scolaire, les jours scolaires, à l'heure scolaire !

Pourtant, sur le site d'Ulys, on trouve cette magnifique déclaration d'Eric Doligé : " *Sur l'aspect environnemental qui reste au cœur 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.* " Nous sommes bien dans le **double-langage** habituel !

L'effort financier doit se porter dès maintenant sur les transports publics : pourquoi le Département, qui a soutenu financièrement une autoroute concédée au privé, ne participerait pas aussi à un projet public ferroviaire d'importance départementale ? Quant au réseau départemental Ulys, il doit répondre aux **besoins réels des usagers**, notamment pour la desserte des pôles d'emploi majeurs.

MIMI GUÉRIN DANS LE JOURNAL : TOUCHE PAS À MON DARVOY !

Le PéPé prolétaire de l'environnement persiste à vouloir détruire la Loire au bénéfice de la déviation routière, mais pas à celui des vilains PP capitalistes !

Dans la Rep du 23 août, l'éternel militant à la facon de clochemerlesque nous réjouit à nouveau de ses nombreuses *contradictions internes*. Celui qui revendique à toute occasion l'"invention" du tracé de la déviation de la RD951 sur Mardié et le franchissement de la Loire à l'emplacement qu'il adore le plus, pour y avoir joué petit, persiste et signe : **touche pas à mon tracé !**

Il faut dire que le plus intelligent des groupes de BTP en compétition pour le PPP a compris qu'il serait scandaleux de longer la levée sur trois km côté Loire : le risque de pollution chimique majeure du fleuve lors d'un accident de camion serait multiplié par sept ! Accessoirement, le passage sur la levée de "Loire à vélo" y serait "pourri" si la bretelle routière la cotoyait comme envisagé. Il a donc proposé de la franchir et donc de passer sur Darvoy au sud de la levée... au risque de remobiliser les Darvoysiens contre le projet.

Personne n'osera penser que Mimi veut exonérer ses voisins (pas lui...) de la même punition que celle que méritent les Mardésiens, ces sales *privilegiés de l'environnement*.

Simultanément, quatre ans (seulement) après la décision approuvée par son assemblée de se défausser du projet sur un Partenariat Public Privé, il découvre ce que nous n'avons pas cessé de dire : que cela reviendrait à se livrer pour trente ans à un des quatre "majors" du BTP ; que le PPP est un processus ultra-libéral particulièrement connoté idéologiquement ; qu'il neutralise le Code des Marchés publics et ses mises en concurrence honnêtes ; et que, ce faisant, il porte atteinte à tout le tissu d'entreprises locales indépendantes, moyennes et petites, ainsi qu'à la profession d'architecte. **Le Saint-Esprit descendu sur Mimi ? Mieux vaut tard que jamais !**

DARVOY Guérin en campagne contre la modification de la déviation



MILITANT. Michel Guérin ne veut pas de modification du tracé de la future déviation de la RD 921.

Michel Guérin, conseiller général communiste du Loiret du canton d'Ingré, mais qui habite Darvoy, bat le bitume.

Depuis vendredi, il distribue une lettre ouverte aux élus du canton et à ceux concernés par la future déviation de la RD 921, au sortir sud du nouveau pont. Par ailleurs, le conseil général engage des réunions de concertation sur ces nouvelles infrastructures.

Dans cette lettre, l'élu affirme : « J'ai reçu, dernièrement, le bulletin national du club des partenariats publics-privés qui est très révélateur. J'y ai découvert la prose du président Eric Doligé. Pour moi qui me bat depuis 17 ans pour cette déviation, je devrais être satisfait de sa réalisation prochaine. » Pourtant, selon Michel Guérin, « tout ce bulletin est orienté pour que les élus confient les gros chantiers aux huit ou dix plus grandes sociétés internationales ».

Michel Guérin dénonce également l'aspect négatif du processus de partenariat engagé qui exclue dans le cadre de cette politique les artisans et les sociétés locales en matière d'appels d'offre. ■

PRÉPARER DÈS MAINTENANT LES ALTERNATIVES POUR L'AVENIR DES GÉNÉRATIONS FUTURES !

EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS, UN CHANGEMENT TOTAL DE PARADIGME EST URGENT, CELA SE VÉRIFIE TOUS LES JOURS AVEC LES CRISES ÉCONOMIQUES ET ÉCOLOGIQUES

Il faut d'abord refuser la fatalité de déplacements domicile-travail de plus en plus longs et contraignants. Cela peut passer, dans le cadre d'un urbanisme concerté, par une implication des entreprises dans le logement des employés de leurs nouvelles implantations. Pourquoi pas aussi des primes pour la proximité ?



L'étalement urbain est une des causes majeures des déplacements excessifs, de l'effrayante disparition, directe (emprises) et indirecte (dessertes), des milieux naturels et agricoles... et du temps perdu. (<http://tinyurl.com/3dgoamr>) A ce titre, le Loiret montre le pire exemple, avec un pavillonnaire linéaire autour des routes parallèles à la Loire, et un mitage exponentiel des franges de la forêt d'Orléans. Alors qu'il faudrait densifier les coeurs de bourgs, et pratiquer le "**Construire la ville sur la ville**" : utiliser les friches et requalifier l'habitat dégradé sans valeur historique. Pourquoi laisser proliférer des villas, si c'est pour, après, imposer une carrière dans leur voisinage immédiat ?

Si le Préfet respectait lui-même le SCOT de l'Agglo, il lui serait plus facile d'imposer son esprit dans les P.L.U., de refuser fermement les demandes dérogatoires, et de sanctionner les infractions éventuelles.

LES VOITURES ÉLECTRIQUES ? AUCUN MIRACLE : ALORS, COMMENT ÉCONOMISER VRAIMENT ?



Les véhicules mobiles ont tous besoin d'énergie et ont tous un bilan carbone. La vertu principale de l'électrique est de ne pas émettre d'émissions nocives en ville. Mais les bilans "du puits à la casse" ne sont pas si favorables que cela, au moins tant que l'électricité reste fournie par les centrales à énergies fossiles ou nucléaire "non renouvelables" !

Par contre, la "motricité humaine", bref **le vélo**, doit cesser d'être "annexe" et devenir un mode de déplacement de plein exercice, avec des espaces protégés généralisés. Il pourrait être "hybridé" avec un moteur électrique pour certains usages ou pour certaines utilisations. Et **conjugué avec les transports en commun de proximité** remis à niveau. Les métropoles pourraient ne pas avoir l'exclusivité des mobiles banalisés ! L'espace public devra de plus en plus donner la priorité aux transports publics... et pourquoi pas, secondairement, à ces mobiles banalisés.



Quant au **transports de marchandises**, ils doivent être **réduits drastiquement moyennant un maximum de "relocalisations", un changement des modes de consommation** ; et ils doivent en bonne partie quitter les routes, avec notamment la **restauration du service public de fret ferroviaire** etc.

CARRIÈRES : CE SONT ELLES QUI METTENT SUR LES ROUTES LES PLUS GROS CAMIONS, PAS LES ÉTRANGERS !

Thierry Brunet, l'ancien maire de Jargeau, prétendait contre toute évidence que les camions traversant le pont étaient pour la plupart "étrangers en transit". Mauvaise pioche : l'étude SORMEA (encore elle !) chiffre à 2,3 % du trafic les véhicules dont la destination est hors du Loiret. Un mensonge de plus qui tombe à l'eau.

Il suffit d'observer ces poids lourds : beaucoup desservent des commerces dans les bourgs, des industries locales ou des chantiers voisins. Quand ils n'assurent pas la desserte scolaire de nos enfants ou le dépannage de notre voiture. Autant dire que tous ceux-là continueront à passer dans nos rues, et c'est tant mieux pour la perrénité de notre vie économique et sociale.

Mais les nombreuses carrières des rives ligériennes envoient sur les routes beaucoup de très gros porteurs. On sait qu'une bonne partie des granulats qu'ils transportent partent en région parisienne. Et que 80% de l'utilisation concerne les travaux publics, essentiellement routiers. La modération des investissements de cette nature serait un facteur de réduction de ces trafics... Alors même qu'au contraire, on veut nous rajouter une carrière !



La déviation nous attirerait aussi des flux de ces camions en pur transit entre la N60 (ou l'A19) et l'A71. SORMEA n'en dit rien puisqu'il ne fait que prolonger les tendances de l'existant.