

Enquête publique complémentaire

Déviaton de la RD 921

Contribution

L'histoire le montre : les voies de communication, et singulièrement les ponts franchissant les cours d'eau importants, structurent les activités humaines (et donc leur impact sur les territoires) sur des échelles de temps extrêmement longues - siècles ou millénaires. Les principales villes ligériennes, grandes ou moyennes, ne correspondent-elles pas à des ponts antiques ou médiévaux ? C'est donc à cette aune du long, voire du très long terme qu'il faut débattre de l'opportunité de la « déviation de Jargeau » et non pas à celle des analyses d'impact ou de trafic à l'horizon 2030 ou même 2050.

Dans cette optique, la réalisation de la déviation de la RD 921 pour contourner Saint-Denis de l'Hôtel et Jargeau présente deux inconvénients majeurs. Le premier en terme environnemental, le second en termes d'aménagement.

L'impact environnemental

Concernant l'environnement, le maître d'ouvrage ne cesse de dire que toutes les précautions sont prises pour préserver la biodiversité, que la déviation n'a aucun impact environnemental négatif, qu'il aurait même un effet positif par une réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Ce point de vue me paraît plus que contestable.

Des mesures en trompe-l'œil ?

Certes, et c'est mieux que rien, des précautions sont prises en phase de travaux pour limiter les effets sur l'environnement : abattage précautionneux des arbres susceptibles d'abriter des chauves-souris, arrêt, en principe, des travaux en période de nidification des oiseaux, barrières à batraciens, etc. Mais il s'agit plus de mesures transitoires et, sur le fond, quelque peu dérisoires, en fait ce que certains appellent du « green washing », un habit écologique qui ne fait pas l'aménageur respectueux de l'écosystème global. Même si on en a chassé les chiroptères, les arbres où ils pouvaient trouver refuge ne seront plus jamais là. Si les travaux connaissent une pause pendant la période de nidification des oiseaux, quelle sera la « vie » des oisillons et des parents nourriciers à la reprise des travaux, à moins que celle-ci n'ait pas lieu avant la fin septembre ? Les barrières à batraciens sont déjà en bien piètre état deux ans après leur pose : qu'en sera-t-il au bout des cinq années de durée du chantier – et après, surtout ? L'attention aux plantes invasives est mentionnée sur le papier ; dans la réalité, on a pu constater la multiplication du raisin d'Amérique au cours de l'été 2021 le long du chantier dans les bois de Latingy. Et si une entreprise connaît une méthode pour limiter la diffusion de la jussie en faisant du terrassement et en bouleversant les grèves de Loire, qu'elle partage son expérience, ce serait d'une grande utilité publique !

Au-delà de ces mesures à effet, dans le meilleur des cas, sur le seul court terme, qu'en est-il des effets profonds et de long terme de la déviation ?

Une destruction durable

Dans la partie nord de l'ouvrage, ce sont des ensembles boisés assez vastes (bois des Comtesses, bois de Latingy) qui vont se trouver coupés en deux par la nouvelle voie, après la destruction de toute la végétation sur tout son tracé. Le maître d'ouvrage prétend que ces bois n'avaient qu'une valeur médiocre du fait des essences assez communes qui les composaient et de la présence d'un grand nombre de robiniers. De plus, une « forêt durable » serait plantée qui viendrait compenser le déboisement effectué.

Or, il y a plus qu'un paradoxe à vouloir remplacer par une forêt prétendument « durable » une forêt qui durait, elle, effectivement, depuis plusieurs siècles – cinq au moins, très probablement beaucoup plus. Les cartes anciennes (pour Latingy, on en a une de 1643), les fouilles archéologiques ont montré la très grande ancienneté du boisement qui peut remonter, pour certains secteurs, jusqu'à la fin de l'Antiquité. Or, on ne mesure pas l'intérêt écologique d'une forêt à la seule valeur des essences qui la composent à un instant *T*. Du fait de l'absence d'exploitation agricole, et notamment depuis l'agriculture moderne, les sols sont (étaient, plutôt...) vierges de toute pollution chimique, de tout bouleversement mécanique. Or on sait, même si on ne le dit pas assez, que la biodiversité des sols est plus qu'essentielle. On est attentif, trop peut-être, aux espèces visibles, faciles à inventorier et à protéger, pas assez à l'incroyable diversité des mousses, lichens, champignons, multiples invertébrés du sol et du sous-sol, décomposeurs et micro-organismes indispensables et à la base de la chaîne du vivant.

Tenter de déplacer le balbuzard pêcheur, replanter telle ou telle espèce de fleur, créer un nouveau boisement réputé « durable », c'est sans doute louable. Mais c'est l'arbre qui cache la forêt de la destruction irréversible d'une biodiversité discrète mais essentielle, préservée jusque-là de toute intervention humaine violente.

Les espèces rares ou menacées ne sont que les marqueurs d'une biodiversité peu spectaculaire, moins attractive, mais tout aussi précieuse, au moins aussi fragile, qu'il serait temps de prendre en compte, à Jargeau et ailleurs.

Une coupure supplémentaire et dangereuse

Le maître d'ouvrage est bien conscient que la future RD 921 va créer une coupure supplémentaire dans un couloir écologique essentiel entre forêt d'Orléans, Loire et Sologne. S'il va chercher à « guider » certaines espèces (« tunnels » à batraciens, « tremplins » à chiroptères) dont il est permis de douter de l'efficacité, il peine à cacher son impuissance pour les autres. Il se refuse, et sans doute a-t-il raison, de grillager le parcours, ce qui accentuerait l'effet barrière. Mais, au vu des collisions nombreuses entre véhicules et grands mammifères, par exemple sur la RD 960 entre Mardié et Saint-Denis, qu'en sera-t-il sur la nouvelle voie ? Même si on réussissait à limiter la vitesse, que l'on soit à 70, 80 ou 90 km/h, cela reste très accidentogène, pour les animaux comme pour les usagers. Et quid des petits mammifères, reptiles ou batraciens qui n'emprunteraient pas leurs « couloirs », des oiseaux, notamment nocturnes, des insectes ? Encore une fois, le morcellement du territoire est accentué, et sur le très long terme, l'impact de la circulation automobile fortement aggravé.

Les effets à long terme sur le territoire

Un itinéraire de transit autant qu'une desserte locale

Il est permis de s'interroger sur l'opportunité de créer un nouveau franchissement de la Loire à moins de 3 km à l'ouest de celui de Jargeau mais à plus de 15 km du pont Thinat. Cela laissera aux habitants les plus nombreux de l'est de la métropole (Saint-Jean de Braye et communes limitrophes) le choix entre un itinéraire très encombré (et qui le restera) ou un long détour qui générera plus de consommation de carburant, d'émission de poussières et autres polluants.

Surtout, si cette déviation est censée conduire plus facilement les automobilistes de Châteauneuf, Fay-aux-Loges, Donnery et Mardié peut-être, vers le sud de la Loire, elle servira aussi largement de voie de transit pour les poids lourds (c'est un des objectifs affichés). Ceux en provenance ou à destination du Grand Est (par la RD 2060) vers le sud, mais aussi ceux, nombreux, effectuant un trajet nord sud de ou vers la région parisienne par la RD 921 (Étampes ou Fontainebleau *via* Pithiviers). Or aucun aménagement n'est prévu au nord sur la RD 921 (notamment pour la traversée, déjà problématique, de Fay-aux-Loges et des autres villages plus au nord). Rien n'est prévu non plus au sud, au débouché de la voie nouvelle sur la RD 14 en direction de la Source et de l'importante zone industrielle de la Saussaye, *a fortiori* pour les poids lourds qui voudraient continuer vers la Ferté Saint-Aubin et plus au sud.

Il est établi que tout nouvel aménagement routier crée lui-même de nouveaux besoins, de nouveaux trafics. Il est plus que légitime de s'interroger sur ce qu'il adviendra au nord et au sud de ce nouveau tronçon qui sera très roulant et attractif pour le transit, mais qui débouche sur des routes ordinaires, non aménagées et déjà très fréquentées. De nouveaux aménagements coûteux et destructeurs de sols en perspective ?

Un aménagement exclusivement automobile ?

Comme indiqué en introduction, tout axe de circulation appelle d'autres activités humaines. Comment peut-on imaginer que, sinon dans les prochaines années, du moins dans les décennies, les siècles à venir, des entreprises, de l'habitat ne vont pas s'installer le long de la voie nouvelle ? Et donc accentuer la pression sur l'environnement, artificialiser plus de sols, modifier le paysage. Le maître d'ouvrage explique qu'il a conçu les ronds-points pour qu'on ne puisse y ajouter de nouveaux débouchés. L'argument est presque risible : comment s'assurer d'une telle mesure sur le long terme ? Comment être sûr que dans 10, 20, 30 ans ou plus, les pouvoirs alors en place respecteront ces promesses, ne modifieront pas les carrefours ? La ceinture boisée du nord-est de la métropole orléanaise, les excellentes terres agricoles du val de Sandillon seront inévitablement grignotées quels que soient les vœux pieux que l'on peut formuler aujourd'hui.

* * *

La réalité est là, le sens de l'histoire le montre : la déviation de la RD 921, comme tout aménagement routier, comme tout axe de circulation, va inévitablement amener, sur le moyen et le long terme, des bouleversements environnementaux et économiques que l'aménageur dit ne pas vouloir mais qui auront lieu quels que soient ses promesses et engagements actuels.

Plutôt que de jouer à l'apprenti sorcier, et connaissant le dénouement inévitable de l'histoire, ne vaudrait-il pas mieux abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard, imaginer des solutions innovantes et alternatives qui ne compromettent pas un peu plus l'avenir des populations du Loiret et d'ailleurs ?

Jacques THOMAS