

Critique et propositions

Ce projet, qui porte des atteintes graves aux milieux de vie de la population et à l'environnement, mérite d'être combattu.

Tout d'abord, le classement du Val de Loire au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO et la pratique du parcours sportif touristique et culturel "La Loire à vélo" dans ce site, sont le support d'activités touristiques durables, qui bénéficient à l'économie locale et régionale. En outre, ces activités contribuent au bon entretien d'un cadre de vie que ses habitants permanents apprécient aussi. Mais les ouvrages prévus détruisent plus que le paysage.

Autour d'Orléans, les couches géologiques du sous-sol de la vallée sont travaillées par une érosion karstique, et parcourues par des circulations souterraines de l'eau fort complexes. Un pont et un axe routier lourd ne peuvent que fragiliser ce sous-sol et le livrer aux pollutions par infiltrations. Des travaux de réparation s'ensuivraient, qui ne feraient qu'enclencher un cercle vicieux de la technique courant après les dégâts que son utilisation inconsidérée provoque. Cet horizon de long terme est ignoré des entreprises de travaux publics, qui trente ans après le chantier, ne paieront jamais les désordres dont actuellement elles posent les fondements, mais au contraire continueront de s'enrichir en coulant leurs « protections ».

Des « mesures compensatoires » sont alors promises: une surface naturelle (« non artificialisée ») irréversiblement détruite sera « remplacée » par une autre. Mathématiquement ce raisonnement ne tient pas: la surface de remplacement existe déjà et donc ne peut en rien venir s'ajouter à un bilan création / destruction. En toute rigueur, si l'on urbanise la campagne, la compensation est de transformer en campagne une surface urbaine équivalente : c'est irréalisable. Au bout du compte, dans le monde réel, les surfaces artificialisées augmentent et les surfaces non artificialisées régressent. Habilement, les aménageurs, pour faire oublier que le morceau compensateur existait déjà, promettent sa mise en valeur, sa « réhabilitation »... comme si ce n'était qu'un décor de théâtre. Mais qu'en sera-t-il après que trente années seront passées par là ? En outre la surface non artificialisée détruite était intégrée à un milieu environnant qui sera affecté par sa disparition. L'espace géographique n'est pas un assemblage de pièces interchangeable et le morceler brise les tissus de relations qui l'organisent. Cette remarque vaut aussi pour le morcellement des exploitations agricoles par les routes et l'urbanisation, ce qui nuit à l'activité productive locale. Il reste donc, après un grand chantier, un espace démembré, dont les surfaces non artificialisées ont régressé.

Les défenseurs du projet disent vouloir protéger la population des nuisances et dangers de la circulation routière. Or une étude de trafic a été menée il y a quelques années, qui convient en substance que le projet améliorerait la circulation sur certaines voies, mais tout en l'augmentant ailleurs... C'est, évidemment, la logique du jeu à somme nulle. Il y a mieux encore: un pont moderne et une déviation rapide à forte capacité, par nature, augmentent la capacité de circulation, donc la circulation elle-même. Ce mécanisme d'« aspirateur à voitures », de l'« effet-rebond », découle de l'augmentation de l'offre de commodités. En théorie la régulation d'un effet d'amplification se fait quand les nuisances qu'il entraîne sont trop fortement ressenties. Dans le cas d'un aménagement irréversible de l'espace, il est trop

tard.

Pour éviter la spirale de la dégradation des milieux de vie dans ce secteur oriental de l'agglomération d'Orléans, on peut mettre en place des solutions classiques, comme la régulation des transports routiers lourds. Mais sur le long terme, des solutions alternatives sont indispensables. Le but à long terme est de diminuer les besoins de déplacements et de stopper l'artificialisation des sols. Voici quelques pistes.

1. Développer les transports en commun (solutions possibles à court terme) :

- Tout d'abord, le transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne restaurée d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire. Les arrêts intermédiaires seraient Saint-Jean-de-Braye (avec correspondance possible avec le tramway) et Mardié.

- L'autre développement du transport ferroviaire à organiser serait une navette cadencée Les Aubrais - Orléans - St Cyr-en-Val - La Ferté-Saint-Aubin.

Cet axe nord-sud existant traverse la Loire sans nuisance supplémentaire. Il relie les zones d'activités périphériques à l'agglomération orléanaise: Les Aubrais, La Source, La Saussaye, et la zone d'activité (ZA) des Relais.

Les nombreuses ZA le long de la ligne pourraient se doter d'embranchements pour les marchandises.

- Installation d'une ligne de transport par autocar qui prendrait en charge un flux nord-sud "de rocade" (D921-D951, et route de Sandillon à Saint-Cyr-en-Val), dans la couronne péri-urbaine d'Orléans, entre deux axes radiaux (D2060 et D14).

Les localités et lieux à desservir sont:

Fay-aux-Loges - St Denis de l'Hôtel (correspondance à la gare) - Jargeau - Darvoy - Sandillon - Saint-Cyr-en-Val (agglomération et gare) - La Source (Hôpital, et correspondance avec le tramway).

2. Contrôler l'urbanisation et l'implantation des activités (à maintenir sur le long terme) :

- Revenir sur les fermetures - regroupements des services de santé, qui créent des "pôles" augmentant les besoins de transports au loin.

- Bloquer la péri-urbanisation commerciale, qui vide les zones agglomérées denses.

- Valoriser les surfaces commerciales dans l'agglomération.

- Mettre fin à l'étalement des activités logistiques très consommatrices d'espace et de routes.

- Réguler la construction des zones d'activités, qui se remplissent essentiellement d'établissements déjà existants, mais transférés, laissant derrière eux des "friches industrielles".

- Sanctuariser les surfaces agricoles, les surfaces boisées, et les milieux humides.

- Ne pas autoriser les constructions d'habitations isolées, hors agglomération.

- Lutter contre la hausse du prix du logement dans l'agglomération. Plafonner les loyers.

- Développer les pistes cyclables.

J-A. Guieysse.