

A PROPOS DES OBJECTIFS, VARIABLES ET PEU FONDÉS, DU PROJET DE DÉVIATION DE LA RD921 À JARGEAU

Ce projet a une très longue histoire qui débute avec une délibération du conseil général en date du 19 mai 1994 dans le cadre du schéma routier régional. La confirmation formelle en est explicitée par une délibération du 1^{er} octobre 1998 sous le titre : « RD921 – Déviation de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel ». L'intérêt général du projet est ainsi décrit :

« Dans cette perspective, il est nécessaire de rappeler que la RD 921 constitue un axe Nord - Sud essentiel du Département et qu'elle assure à ce titre deux vocations principales :

** Au niveau départemental, cette route représente une liaison intercommunale reliant notamment, du Nord au Sud, ETAMPES, PITHIVIERS, SAINT-DENIS-de-l'HOTEL, JARGEAU et LA-FERTE-SAINT-AUBIN. Cette liaison permet les échanges humains qu'économiques entre différents pôles d'activités du Département.*

** Au niveau régional, cette voie représente un grand contournement de l'agglomération orléanaise. Elle capte notamment le trafic en provenance de l'Est par la RN 60, qu'elle raccorde à la RN 20 tant vers le Nord que vers le Sud.*

C'est dans cette double vocation que réside l'intérêt général du projet. »

Il est évident que cette « double vocation » n'a plus aucun sens aujourd'hui. D'une part, si l'on s'en tient à la liaison Pithiviers-Jargeau, la mesure du trafic la situe au plus bas des routes départementales du Loiret. D'autre part, l'idée d'une liaison Artenay-Jargeau-La Ferté qui constituerait la moitié ouest d'un contournement routier d'Orléans a été totalement démentie par le Conseil général dans le cadre la procédure engagée par le Parlement européen.

Il est incontestable que le projet de déviation de la RD921 avec un nouveau franchissement de Loire à Jargeau a été maintenu pendant près de vingt ans non pas en réponse à ces justifications mais comme une lubie à laquelle la réalité devait se plier. Ainsi ce ne sont pas ces motivations initiales qui ont conduit à la préparation du projet mais le maintien coûte que coûte du projet qui a conduit à lui trouver sans cesse de nouvelles raisons d'être.

Pour en revenir au premier temps du projet, l'adoption d'un schéma routier départemental en mars 1999 le range dans la thématique de « fluidité », sur la base des « hypothèses de croissance du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) » et en vue du « maintien d'un niveau de service acceptable par itinéraire ». La déviation de la RD921 à Jargeau figure parmi « 12 opérations d'aménagement liées à une insuffisance de capacité à l'horizon 2015 ». Or, à ce moment-là et durant les dix années suivantes au moins, la capacité visée pour 2015 sur l'itinéraire en question est de plus de 20 000 véhicules/jour (en TMJA). Ce fut la principale justification de la déviation jusqu'à ce que devienne évident ce que nous constatons aujourd'hui : cette prévision était totalement infondée et le trafic n'a pas changé pendant 20 ans malgré la croissance de la population et la croissance économique (du moins pour la première décennie).

En 2003, le conseil général estime que le projet « constitue un aménagement majeur tant pour la sécurisation des traversées des agglomérations concernées, que pour l'adaptation de la capacité des voies au trafic 2015 que le maillage du territoire et en particulier le contournement de l'agglomération orléanaise ». C'est donc l'introduction d'un nouvel angle d'attaque qui est la lutte contre les accidents de circulation.

Pourtant, cet argument de la sécurité routière ne s'appuie sur aucune étude sérieuse. En effet, les accidents mortels sont essentiellement liés à la vitesse de sorte que l'objectif de fluidité du trafic, accompagné d'un accroissement global de la quantité prévisionnelle, est contradictoire avec l'objectif de sécurisation. Même les villes concernées, dont on prévoit qu'elles soient traversées par un trafic réduit, ne verront pas forcément une baisse de l'accidentologie la plus grave si les conducteurs s'y sentent libres de leur vitesse. Quand au nouvel itinéraire, il faut espérer qu'il ne connaîtrait pas la situation de la nouvelle rocade de Pithiviers qui a connu 2 accidents mortels en 2015. Il est plus que probable que la mise en œuvre de la déviation entraînerait in fine un accroissement de l'accidentologie dans le secteur dont une aggravation dans les villes actuellement traversées

par la RD921.

En 2005, le département fait réaliser une étude intitulée « Nouveau franchissement de la Loire à Jargeau : phase 1 – étude préliminaire des 4 fuseaux » (ou étude Gaudriot). Elle situe le projet dans le cadre d'un « grand contournement d'Orléans » réalisé au moyen de diverses opérations comme la construction d'un autre franchissement de la Loire à hauteur de Meung-sur-Loire. Ce contournement chercherait à « relier des villes dont les Zones d'Activités tendent à se développer , ces zones générant le maximum de trafic, notamment de Poids-lourds ».

L'argument économique n'a donc jamais été absent des débats. Il est revenu très récemment sous une forme peu convaincante consistant à dire que les cent millions investis pour ce projet donneraient du travail aux entreprises locales et amélioreraient donc la situation de l'emploi dans le département. On ne voit pas comment, cependant, investir cent millions dans ce projet créerait plus d'emploi localement que de les investir dans un ou plusieurs autres projets. Or, de deux choses l'une, ou bien le conseil départemental dispose réellement de cette capacité d'investissement et, quel que soit son choix, ses dépenses auront un impact sur l'emploi local, ou bien il ne dispose pas de cette capacité d'investissement et il commettrait alors une grave erreur en engageant le projet de déviation.

Pour revenir à l'étude Gaudriot, elle précise trois « objectifs à court et long termes » : [dès 2005]réduire les nuisances dans les villes traversées ; [pour 2015] anticiper la hausse des trafics qui présentent « déjà un début de gêne notable à l'heure de pointe du soir » et [pour 2025] « assurer le grand contournement de l'agglomération orléanaise » (voir ci-contre). Comme le niveau de fréquentation de l'itinéraire n'a pas évolué depuis 2005, nous en serions encore aujourd'hui seulement à « un début de gêne » ponctuelle dans la traversée du pont.



À la suite de l'émergence de la contestation du projet, le conseil général s'interdira définitivement de parler de contournement d'Orléans et mettra en avant la plus récente des justifications : « la réduction des nuisances » tout en réaffirmant qu'il s'agit de détourner un trafic annoncé très précisément à 20 136 véhicules/jour (TMJA) selon *Décision Loiret, La lettre du Conseil Général du Loiret, N°65, Avril 2005* (revue à l'intention des milieux économiques).

Le président Doligé affirme également dans cette revue que « beaucoup de nuisances sonores, de pollutions atmosphériques et de risques d'accident seront épargnés aux habitants » des agglomérations concernées.

Nous avons vu que cette affirmation est pure conjecture en ce qui concerne les risques d'accident. La réduction des nuisances sonores, en revanche, semble évidente dans l'hypothèse où le projet de déviation conduirait à une baisse de trafic sur le pont actuel (en gros de 15000 à 10000 véhicules/jour selon l'étude d'impact), mais il convient de noter que les prévisions de report sur d'autres communes conduiraient à exposer finalement encore plus de population à de nouvelles nuisances sonores, sans même parler de la portée potentielle du bruit généré sur le nouveau pont où les poids-lourds circuleraient à 90 km/h, quand on sait que la vitesse est un facteur décisif pour le niveau sonore.

D'autre part, l'impact sur la pollution atmosphérique allégué par le président d'alors n'est aucunement avéré. Les épisodes de pollutions aux particules fines comme nous en connaissons chaque mois de mars depuis trois ans (en 2014, en 2015 et au moment même où ces lignes sont rédigées) sont dus à des cumuls d'émissions sur des aires bien plus larges que telle ou telle rue où circulent des véhicules diesel. De ce point de vue, le projet de déviation constitue évidemment une aggravation du fait de l'accroissement global des trafics qu'il entraînerait dans l'aire urbaine d'Orléans. En ce qui concerne la contribution au changement climatique, une autre forme de pollution atmosphérique, il est incontestable que l'influence de la déviation serait également négative.

Une nouvelle motivation est ensuite inventée à l'occasion de la « concertation » organisée en 2009 : il s'agit de la difficulté d'accès aux services publics dans les communes de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel. Le conseil général inventorie alors 26 établissements public dont la grande majorité sont situés à l'écart du trafic routier de la RD921 ou issu de celle-ci. Là encore, aucune étude ne montre un lien entre le trafic qu'il est question de dévier par le projet (soit environ un tiers de la circulation sur le pont) et l'accès à ces établissements publics. Pour nombre d'entre eux, les horaires de fréquentation n'ont rien à voir avec les heures de pointe constatées sur

le pont. Or, ce sont précisément les véhicules qui circulent à l'heure de pointe qui sont supposés être déviés par le projet. La mise en œuvre de la déviation n'aurait donc qu'un impact très minime sur les conditions d'accès à ces établissements.

Autre argument incongru inventé à l'occasion de cette « concertation » : la baisse de la consommation d'énergie. L'étude SORMEA porte sur l'origine et la destination des véhicules qui empruntent l'itinéraire aujourd'hui et ceux qui emprunteraient, à l'avenir, soit l'un ou l'autre pont. Cette étude ne laisse planer aucun doute sur l'augmentation du nombre total de véhicules concernés par l'itinéraire et l'accroissement des distances parcourues si jamais la déviation était réalisée. La consommation d'énergie ne pourrait en aucun cas en être atténuée.

Pour ce qui est de l'argument initial de la fluidité, le conseil général fut même en situation de se contredire, à plusieurs reprises.

En 2010, il a adopté une liste plutôt exhaustive de routes départementales proposées au Préfet comme itinéraires structurants susceptibles d'être intégrés dans la carte des routes où s'appliquerait l'écotaxe poids-lourds. Il s'agissait des routes départementales les plus fréquentées du Loiret mais la RD921 ne figurait pas dans cette liste bien que la question ait été soulevée en séance publique.

En 2011, il a renoncé à la déviation de la RD2020 à Cercottes malgré un trafic élevé, supérieur aux plus fréquentées des voies d'accès à l'actuel pont de Jargeau. Ainsi, nul habitant de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Jargeau ou Darvoy n'est aussi fortement impacté par les nuisances sonores, aujourd'hui, que les riverains de la RD2020 à Cercottes. Pourtant, dans sa délibération du 20 mai 2011, le conseil général estime que *« le trafic est dense dans Cercottes, mais il n'atteint pas le seuil de saturation fixé à 15 000 uvp/j sur une route à 2 voies. Le projet de déviation de la RD 2020 sur Cercottes n'apparaît pas indispensable et n'est donc pas inscrit au programme visant à améliorer la fluidité du trafic routier sur le réseau départemental de la politique des infrastructures. »*

Pour ce qui est du dossier soumis à l'enquête publique, les objectifs ont bel et bien été redéfinis dans le résumé de l'étude d'impact. Il est reconnu que *« le projet a pris naissance du fait du constat d'un trafic poids lourds en constante augmentation, à la saturation progressive du pont de Jargeau »*. Cependant, il n'est pas précisé que ce constat était totalement erroné. Mieux, la naissance du projet est également imputée *« à l'importance des nuisances subies par les riverains des 2 agglomérations de chaque côté de la Loire »* alors que cet argument ne figure nullement dans les préoccupations initiales du conseil général.

Le dossier expose ensuite les trois objectifs actualisés pour la déviation :

« 1. Objectif à court terme (horizon 2020) : réduire les nuisances liées au trafic poids lourds dans les agglomérations traversées et améliorer le cadre de vie général de la population des centres villes ainsi que sa sécurité ;

2. Objectif à long terme (horizon 2030) : fluidifier le trafic en adaptant la capacité et la géométrie de la RD 921 au trafic projeté ;

3. Objectifs à plus long terme : sécuriser l'itinéraire, faire face aux besoins d'échanges interdépartementaux et permettre un aménagement apaisé des centres urbains. »

Pour l'objectif 1, on conviendra aisément qu'il est approprié pour une partie des villes actuellement traversées. Cependant, il est absurde de ne pas prendre en compte à ce niveau le risque de report des nuisances sur d'autres communes. Le fait de cibler la population des centre-ville de deux ou trois communes seulement, retire beaucoup à l'intérêt général du projet. De combien de personnes exactement s'agit-il ? A quel point les nuisances qu'elles subissent seraient-elles diminuées par une déviation dans la mesure où la moitié du trafic poids-lourds dessert ces centre-ville ? Combien d'autres personnes auraient-elles à souffrir de nuisances comparables créées par la déviation ? Faute de répondre à ces questions, il est difficile d'estimer si l'intérêt des riverains de la RD921 à Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau correspond bien à l'intérêt général.

Pour l'objectif 2, s'il s'agit de se baser à nouveau sur un trafic projeté en augmentation, il serait bon que des arguments substantiels viennent montrer que cette projection a une quelconque validité après 20 ans de démenti des précédentes projections de trafic.

Quant aux objectifs 3, nous avons vu que rien ne vient démontrer une amélioration de la sécurité routière par la

déviations, l'étude SORMEA tord le cou à l'hypothèse de trafics « interdépartementaux » qui viendraient franchir la Loire à hauteur de Jargeau et cette même étude fait apparaître que la déviation ne retirerait pas suffisamment de trafic pour que l'on puisse sérieusement parler de « centre urbain apaisé ». Bien d'autres aménagements plus légers donneraient de meilleurs résultats en matière de sécurisation, de fluidité ou d'apaisement du trafic.

Malheureusement, jamais les alternatives à la déviation n'ont été étudiées par le conseil général de façon à répondre à ses prétendus objectifs. Ce sont plutôt les « objectifs » qui sont venus répondre à la volonté inébranlable de construire la déviation.

Finalement, une fois acquise cette volonté de faire une déviation, les justifications avancées par le conseil général ne proviennent pas d'une étude des problèmes posés mais constituent seulement des procédés de communication publique destinés à défendre la décision préalable. Et justement, il convient aussi de noter à quel point la communication du conseil général a pu être trompeuse tout au long des présentations du projet.

La plupart des panneaux présentés au public lors de la « concertation » de 2009 comportent des erreurs manifestes.

Le trafic jugé « important » voire « l'un des plus importants du département », est ainsi présenté comme « équivalent à celui de la RD 2060 » alors que cette route est bien plus fréquentée, jusqu'à deux fois plus que la RD921 à l'endroit où ces routes se croisent. Le chiffre cité pour la RD921 est « jusqu'à 19787 véhicules/jour » ce qui revient à remplacer le Trafic Moyen Journalier Annuel par un nombre « record » relevé le jour le plus fréquenté. On tente ainsi de faire croire que le pronostic de 20 000 véhicules/jour, pourtant exprimé en TMJA, serait atteint aujourd'hui alors que ce taux n'a pas changé depuis 20 ans. Cela n'empêche nullement une contre-vérité comme : « En raison de l'accroissement de la demande, les projections prévoient une augmentation sensible du trafic dans les années à venir ». Même si l'étude SORMEA n'était pas disponible au moment de l'élaboration de ces panneaux dits « d'information », il est particulièrement surprenant d'y lire que l'on attend « un trafic divisé par 2 sur le pont » (l'étude montrera qu'il devrait être diminué d'un tiers et non de la moitié). Cette invention pure et simple permet de prétendre que la « déviation permet une réduction massive du trafic sur les itinéraires déviés ». On sait aujourd'hui que l'étude provenance-destination contredit ce pronostic.

Sur le site Internet du conseil général, on pouvait aussi lire que le trafic est « en augmentation constante, de plus de 15000 véhicules/jour sur le pont de Jargeau, alors que le seuil de saturation est atteint à partir de 12000 ». Ceci alors que les services départementaux savent parfaitement que le trafic sur le pont n'a pas évolué entre 1998 et 2008 d'une part, et aussi que seul le franchissement de la Loire, soit 500 mètres environ, voit passer plus de 12000 véhicules/jour. Autrement dit, on aurait aussi bien pu écrire que le trafic routier n'est pratiquement jamais en situation de saturation sur l'itinéraire concerné et encore moins sur les voies d'accès au pont. Mais cela, le conseil général se garde bien de le préciser. Tout comme, dans un panneau consacré à l'avis du Parlement européen, il se garde de livrer la conclusion très défavorable au projet qui est « susceptible de violer les directives européennes ».

Bref, il ne s'agit nullement d'information du public mais d'une tentative de défendre envers et contre tout ce projet, en lui inventant en permanence de nouveaux atouts, quitte à tricher un peu avec les chiffres.

Enfin, il apparaît clairement que la population n'a pas été associée à la réflexion sur ce projet, ni sur l'opportunité, ni sur le choix du tracé, le choix du mode de construction ou les aspects fonctionnels. Tout au plus, le conseil général a-t-il organisé diverses présentations de son projet avant de le boucler pour cette enquête.

Fait à Bou, le 17 mars 2016,

Thierry Soler

Conseiller départemental du Loiret