

Lettre du castor

N° 56

Avril 2011

C'EST ÇA, LA DÉMOCRATIE ?

**ENQUÊTES PUBLIQUES, CONCERTATIONS, COMMISSIONS. :
IL FAUT SE RENDRE À L'ÉVIDENCE, CE N'EST QUE DU BIDON !**

Tout ce que nous avons durement conquis est subrepticement dévoyé par les puissants : de l'enquête publique "Bouchardeau" au Grenelle de l'Environnement, les "outils" mis en place à un moment donné afin que le citoyen puisse être partie-prenante dans les décisions qui le concernent directement font l'objet de simulacres purement formels, les décisions étant acquises d'avance au profit des institutions et des lobbys.

Carrière de l'Etang, décharge de Bucy-Saint Liphard, gaz de schistes etc. : hélas, du projet "local" à l'entreprise multinationale, les exemples d'actualité ne manquent pas : on piétine les avis négatifs des citoyens, des commissaires, des conseils municipaux ; on fait l'impasse sur les risques les plus graves, on valide des solutions notoirement nuisibles et/ou dangereuses, on dissimule, on impose.

Le Préfet ne respecte même pas sa propre signature ! L'autorisation de la carrière viole le SCOT enquêté et approuvé en 2008 qui confirmait spécifiquement pour l'Agglo la "coupure verte (agricole ou boisée) à maintenir, notamment à l'est de Mardié" ; les Commissaires précisant même que "la ceinture verte boisée et les coupures vertes" (...) "ne sont pas des réserves foncières quelqu'en soit l'utilisation" !

*Le jour où la destruction sera avérée, ou quand surviendra la catastrophe : c'est le Préfet suivant qui constatera les dégâts irréversibles, consolera les victimes et devra en tirer les enseignements.. C'te blague ! Scandaleuse hypocrisie que d'écarter les voix et les voies de la raison, que de mépriser les hommes et la nature, et que de continuer à dilapider notre capital de ressources **pour les seuls profits !***



La salle de l'enquête publique à Mardié, avec au fond le Commissaire de La Ligérienne, demandeur !

Energies, déchets, matériaux, transports : on ne peut plus se contenter de "verdir" des méthodes qui ont fait la preuve de leurs aléas et de leurs nocivités : il faut d'urgence "changer de paradigme", et entrer dans une nouvelle ère fondée sur des logiques radicalement différentes et des politiques soutenables !

ILS VOUS FONT CROIRE QUE VOUS EN AVEZ ENCORE BESOIN (DE NOUVELLES ROUTES, DE NOUVELLES CARRIÈRES, DE NOUVELLES DÉCHARGES, DE NOUVELLES CENTRALES...)



LEUR VÉRITABLE MOTIVATION, C'EST DE PÉRENNISER LEURS PROFITS !

- On nous a "vendu" le **tout électrique**. Puis le **nucléaire propre** et l'**indépendance énergétique**. EDF endettée doit vendre des **centrales nucléaires**. Mais le gisement N° 1 (propre) réside dans les **économies d'énergie** (isolation du bâti, modération des déplacements...). <http://tinyurl.com/6fce8g3>
- On évite de nous le dire : les **trafics routiers sont en baisse**, et **doivent continuer à baisser**. Pourtant on voudrait nous faire subir et payer des **projets de routes, ponts et autoroutes** prévus au siècle dernier pour des trafics croissants : leur arrêt nuirait aux lobbys du BTP et du routier.
- Pour les granulats, donc les carrières, même tendance : des **consommations en baisse**, et des objectifs "Grenelle" de réduction et de substitution. Mais pour ne pas réduire leurs énormes profits, les carriers tentent de capter les gisements et vendent des matériaux nobles y compris pour les soubassements de chaussée, ce qui est un **gaspillage d'une ressource en voie d'épuisement**.

GASPILLER PLUTÔT QUE RÉDUIRE ET SUBSTITUER : LES EXPLOITATIONS DE RESSOURCES NATURELLES (BIENS COMMUNS DE L'HUMANITÉ) LEUR PERMETTENT DE CONSTITUER LEURS RENTES SUR NOTRE DOS !

Avec la **faible production de logements** et la **baisse des circulations** qui permet de modérer les investissements routiers, la production/consommation nationale de ces matériaux qui augmentait jusqu'en 2007 est partie à la **baisse**. Dans le **Loiret**, la **production de granulats de carrière est redevenue excédentaire**. Pour que celle-ci ne retombe pas, on voudrait maintenant vous faire "avalier" les déviations routières et ponts de Mardié, Sully et Baule... aussi "indispensables" que l'A19 ! Sans oublier une très contestable A154 vers Chartres, là où il est suffisant de doubler et d'améliorer la RN 154 et de renforcer le ferroviaire, beaucoup moins gourmand en matériaux... comme en énergie, et moins polluant.

Comment ELF a sacrifié notre futur solaire pour préserver sa rente à court terme

Dans les années 80, le département des Pyrénées Orientales était en pointe sur le solaire, avec notamment le plus grand fabricant français de capteurs. On vit alors arriver le groupe ELF qui racheta la P.M.E. Deux ans après, l'entreprise avait disparu, fermée par le pétrolier qui n'entendait pas voir se créer des productions d'énergie "rivalentes". Conséquences :

- La France est à la traîne pour la fabrication de capteurs solaires, l'Allemagne et la Chine ayant accaparé le marché.
- Elle est à la traîne pour le développement des installations alternatives. Rareté et besoins font éclater les prix du pétrole.
- Total qui a succédé à ELF en profite pour détourner des **superprofits** de la rente pétrolière sans payer d'impôts.
- On justifiera ainsi les recherches de **gaz de schistes** par vos besoins, on vous imposera des dégradations scandaleuses !
- On entretiendra ainsi dans les pays producteurs des régimes oppressifs... et/ou des conflits sanglants pour la rente.

LES BESOINS EN GRANULATS NOBLES DOIVENT DÉSORMAIS SE RÉDUIRE GRÂCE À UNE FRANCHE RÉORIENTATION VERS DES PRATIQUES PLUS ÉCOLOGIQUES !

L'INSEE en parle sagement... et surtout en toute indépendance !

Des marges de manœuvre existent pour éviter l'épuisement de la ressource, mais restent peu exploitées en France. Il en est ainsi de la recherche et développement de matériaux de substitution (recyclage par valorisation des déchets de chantier...). Des choix d'aménagement pourraient aussi diminuer les besoins de granulats, notamment en matière d'infrastructures de transport : la construction d'un km d'autoroute nécessite trois fois plus de granulats qu'un km de voie ferrée.
Insee dossier n°29 - Juillet 2010

Loin des objectifs du Grenelle de l'environnement, les matériaux de substitution ne représentent que 5% de la satisfaction des besoins en France : on doit accélérer le changement !

On peut, on doit développer des filières industrielles pour les éco-constructions

Le bâtiment, ce n'est pas forcément que le béton armé. Un mouvement s'affirme en faveur des "Eco-constructions" utilisant des **matériaux "alternatifs"** et qui, dès le départ, recherchent des **consommations d'énergies réduites**, voire négatives : Mais pour conquérir un univers de la construction très réglementé et soumis à des obligations d'assurance, il faudrait un investissement considérable en formation, en normalisation, en certification, et en constitution de filières permettant d'accéder localement aux matériaux et aux constructeurs qualifiés. Autant dire que les gros donneurs d'ordre et leurs prestataires s'entendent sur un "verdissement" minimum, genre "Label HQE", plutôt que de parier sur l'alternatif...

http://www.notre-planete.info/actualites/actu_856_eco-construction_defi_batiment.php

MARDIÉ REFUSE DE SUBIR LA CARRIÈRE !



Sur France 3 Orléans le 19 avril, Eric Liglet, Président du directoire de la Ligérienne, a prétendu sans rire que **la carrière de Mardié servirait "pour le marché local... également pour les tout petits maçons (...)"**. C'est du pur pipeau : la propagande du syndicat des carriers essaie de vous faire croire que vous consommez fatalement chacun 6 ou 7 tonnes de granulats par an, donc que vous justifiez cette carrière indispensable pour votre petite maison. Mensonge : le bâtiment (habitat et équipements publics) ne représente que 20% du marché des sables et graviers de carrière. **80% servent aux projets routiers** et autoroutiers nouveaux (Cf. page 7), dont vous n'avez pas forcément un besoin réel : à preuve l'autoroute A19 qui a nécessité un surcroît de matériaux de carrières... mais qui est désertée par les usagers !

Spécifiquement, **cette carrière dans Mardié servirait avant tout à alimenter le projet de déviation routière et de pont** du CG45 dont nous ne voulons pas, qui n'est pas d'utilité publique, et qui porterait les plus graves atteintes à la vie et à l'environnement de notre village. Les excédents des matériaux d'ici seraient **exportés** sur les chantiers de la région parisienne. **PAS BESOIN DE DÉVIATION ROUTIÈRE SUR MARDIÉ = PAS BESOIN DE CARRIÈRE À MARDIÉ**

La Ligérienne fait valoir la fin de sa carrière de Saint Denis en Val en 2013, mais elle omet de dire qu'elle a encore aussi près d'Orléans de considérables réserves de production, notamment sur le secteur des Boires de Jargeau, ou elle continue à s'approprier du foncier... ce qui annonce une demande de prolongation d'exploitation !!!

NE RÉPONDANT PAS A DES BESOINS AVÉRÉS, LA CARRIÈRE AURAIT DES IMPACTS DÉSASTREUX
Nous vous joignons à nouveau en annexe l'argumentaire détaillé réfutant les dernières "justifications" de la Ligérienne... benoîtement recopiées dans le rapport du commissaire enquêteur, et que nous avons envoyé au Préfet. Il servira au recours judiciaire de MARDIÉVAL en cours de préparation. Et, en page 7, un document officiel prouvant les exportations de granulats alluvionnaires du Loiret vers l'Île de France, et l'utilisation principale : les travaux routiers !

M. le Préfet du Loiret

Il y a quelques années, nous attendions notre deuxième enfant, il fallait nous agrandir. Avec les encouragements de l'Etat et de notre banquier, nous avons emprunté sur 30 ans pour acquérir une maison à La Gaillardière. Nous l'avons choisie là, pas loin de mon travail, pour être à la campagne, au calme et près de la nature que nous affectionnons. A la mairie, on nous avait expliqué que le village était au Patrimoine mondial, et en grande partie protégé par NATURA 2000. On nous avait expliqué que la ceinture verte définie au SCOT en préparation était une garantie du maintien des espaces boisés et des milieux cultivés... Installés depuis quatre ans, nous n'avons pas été déçus : a part les remboursements d'emprunts, c'était le paradis.

Quand il y a eu l'enquête publique concernant le SCOT de l'Agglomération, nous avons été voir les documents et nous avons écrit dans le registre pour la remise en service du train d'Orléans à Châteauneuf, et pour la protection de la Loire et de la coupure verte. Nous étions confiants dans l'avenir et fiers de notre maison et de son jardin.

C'est là qu'il y a eu un véritable "coup de tonnerre". Le journal a parlé du projet de carrière, et nous avons découvert avec stupéfaction que nous pourrions en subir les principales nuisances. Nous avons retardé nos vacances pour donner nos arguments à l'enquête publique, qui a eu des conclusions négatives pour le projet. Mais ça n'a servi à rien, puisque cette installation "classée" à cause de ses multiples inconvénients a reçu votre autorisation

Bien sûr, vous qui êtes logé en ville mais, je crois, dans des conditions tout à fait exceptionnelles, il vous est sans doute pas venu à l'idée de vous mettre à la place des quelques 500 chefs de famille qui vont perdre sur tous les tableaux. Si j'avais eu à prendre une telle responsabilité, je n'oserais plus me regarder dans la glace tous les matins. C'est tout ce que je voulais vous dire de la part des 1500 riverains dont vous allez gâcher l'existence si la carrière se fait.

C. Delaloire

DÉCHARGE DE BUCY-SAINT LIPHARD : UNE INSTALLATION "SCANDALEUSE" BÉNIE PAR LE PRÉFET, MAIS CONTESTÉE DEVANT LA JUSTICE ADMINISTRATIVE

25m de haut de déchets ultimes sur les karsts de la nappe de Beauce



NON RÉGLEMENTAIRE... ET NON JUSTIFIÉE AU REGARD DES BESOINS

Soutenue par deux communes avoisinantes, l'association **Mauves Vivantes** (membre de Nature Centre) se bat pour obtenir l'arrêt de l'exploitation d'une décharge à Bucy-Saint-Liphard (près d'Ingré) autorisée par le préfet du Loiret, réalisée par une filiale du groupe Véolia. La Cour Administrative d'Appel de Nantes va prononcer son jugement incessamment.

Une décharge avec un casier unique : des risques accrus d'incendie et de pollution des eaux

C'est la première fois qu'un préfet a autorisé une telle décharge avec un casier unique de 1 200 000 m³ de déchets, divisé en 16 alvéoles. Avec un casier unique, les risques d'incendie et de pollution des eaux, inhérents à ce type d'installation classée, sont bien plus élevés que lorsque l'installation comprend plusieurs casiers. (...) Cependant cela permet à l'exploitant de gagner de la place, et donc de l'argent, au détriment des règles de prudence. Cette installation est d'autant plus dangereuse pour l'environnement qu'elle est juste au dessus de la nappe de Beauce, au dessus de zones karstiques (calcaires très érodés à forte porosité), au milieu d'une forêt protégée et en aval des sources des Mauves.

L'ouverture d'une nouvelle décharge ne serait pas nécessaire si les engagements du Grenelle étaient respectés

Le préfet du Loiret a autorisé le projet, estimant qu'une décharge supplémentaire serait nécessaire au département. Pourtant, les dernières études du Plan d'élimination des déchets du Loiret démontrent le contraire. Ainsi, le Loiret dispose d'infrastructures de traitement pour 94% des déchets que le département produit alors que la loi « Grenelle » exige que les capacités de ces installations ne dépassent pas 60% des déchets produits pour inciter à valoriser et trier les 40% restants. (Extrait du communiqué de France Nature Environnement http://le-castor-enerve.fr/pdf/110419_FNE_CdP_Bucy_Saint_Liphard.pdf)

OU http://www.fne.asso.fr/fr/communiquede_presse/

Voir aussi : http://le-castor-enerve.fr/pdf/070310_MVivantes_tract_decharge_bucy.pdf

Le seul traitement vraiment propre, c'est... la réduction des déchets !

Le tri sélectif ne sera jamais parfait. L'incinération dégage forcément des gaz nocifs. La décharge sera toujours un gaspillage d'espace et un pis-aller prometteur de graves nuisances... de plus en plus rejetées par les habitants. **En priorité, il faut donc réduire les déchets**, et pour cela : modérer certaines consommations, interdire les suremballages, réduire les gaspillages, taxer au poids les déchets non triés. Ces orientations sont cohérentes avec des relocalisations créatrices d'emplois locaux.

Il faut mettre fin à l'obsolescence programmée : des groupes industriels s'entendent pour réduire la durabilité des produits de consommation rendus non réparables. Il faut leur **imposer** : des garanties prolongées, des réparations élémentaires facilitées avec filières organisées, des coûts de recyclage inclus dans les prix.

La réduction des déchets est un enjeu environnemental, sanitaire et financier : Le gaspillage de matières premières nécessaires à la fabrication des objets et au transport des déchets provoque l'épuisement des ressources naturelles. La production et la gestion des déchets posent des questions de sécurité sanitaire et de santé publique. Leur élimination contribue à la pollution des sols, des eaux et de l'air. Elle nécessite des installations de traitement toujours plus importantes, dont le coût financier est répercuté dans le prix des produits que nous achetons et des impôts et taxes que nous payons.

http://fr.ekopedia.org/R%C3%A9duction_de_la_production_de_d%C3%A9chets



- Perturbation par les bruits et autres nuisances de l'exploitation pour les habitations

Le rapport, sur ce point, admet implicitement que les protestations, compte tenu de l'implantation envisagée pour la carrière, anormalement proche des lotissements, sont parfaitement légitimes car les nuisances seraient évidemment excessives. Les solutions type "cris de Lynx" ne sauraient être prises au sérieux.

- Passage des camions dans les bourgs

1 - On ne peut décemment pas faire reposer la solution de ce problème sur un aménagement plus qu'improbable : **la déviation ne se fera pas**, en tous cas pas comme envisagé depuis 1996. D'ailleurs le Conseil général n'a à ce jour pris aucune "décision décisionnelle", à ce qu'il prétend devant la justice et affirme à Bruxelles !

2 - Il est faux d'affirmer que la déviation, si par malheur elle se faisait, supprimerait les traversées dans les bourgs : pourquoi le flux majeur de matériaux, celui vers Orléans, ne traverserait-il pas Mardié, Chécy... ?

3 - On nous a beaucoup expliqué que le passage de camions à Jargeau était insupportable. On nous laisse entendre maintenant que leur passage à Mardié serait indolore. Cherchez l'erreur ! En plus, les chiffres du demandeur sont des moyennes et sont indicatives ; or l'exploitant ne serait pas empêché de pratiquer des "pointes".

- Problème de sécurité au passage de la voie ferrée

1 - Un passage à niveau serait toujours une source grave d'insécurité pour les usagers du train qui doit être remis en service, surtout s'agissant du passage fréquent et régulier de camions de forts tonnages.

2 - Là encore, l'hypothèse de la déviation de la 921 ne saurait être valablement prise en considération.

- Risques de pollution par le rejet d'additifs chimiques

Aux fins d'obtenir des sables et graviers "propres", le lavage des matériaux extraits vise à les débarrasser notamment des particules argileuses. L'argile est un colloïde minéral électronégatif, provenant de l'altération de la roche-mère. Une partie importante de ses particules extrêmement fines ne sont pas décantables par gravité, ce qui rend **indispensable** une coagulation/floculation. La coagulation est la déstabilisation de ces colloïdes par la neutralisation des forces qui les tiennent séparées par **addition d'un réactif chimique**, le coagulant, et par un apport d'énergie nécessaire. La floculation est l'agglomération de ces particules "déchargées" en flocons décantables, le floc. Cette floculation peut être améliorée par l'**ajout d'un autre réactif** : le floculant (ou adjuvant de floculation), généralement un polymère organique ou naturel.

On voit mal par quel moyen miraculeux cet établissement classé pourrait s'en exonérer... à Mardié.

- Fragilité du système hydrogéologique

"ANTEA, expert mondialement reconnu dans le domaine" comme le dit la Ligérienne, et "Historiquement spécialiste des ressources du sol et de sous-sol..." comme il le dit lui-même, est un bureau d'études constitué à partir du BRGM, dont il est maintenant séparé ; il a une clientèle largement constituée de carriers, de groupes pétroliers et miniers et de sociétés enfouissant des déchets : autant dire qu'on ne saurait exiger d'eux ici qu'ils torpillent le projet de leur client en mettant en évidence de graves difficultés. Pourtant, dans leur "expertise" figurant au dossier, ils ne disent pas un mot du gouffre au point bas, qui évacue toutes les eaux de ruissellements du site. Ce qui nous force à nous questionner sur leur qualification et/ou sur leur objectivité. **D'ou la nécessité** que nous avons exprimée **d'une contre-expertise du BRGM** lui-même, qui en tant qu'organisme public serait nettement plus crédible !

- Proximité du périmètre de protection du captage d'eau potable

La Ligérienne valide l'objection en affirmant vouloir se retirer du secteur protégé qu'il avait cyniquement inclus dans son projet. Pour autant, la proximité demeure, avec ses risques dont on a le devoir de se prémunir.

- Perturbations de la flore et de la faune sauvage

En la matière, l'ignorance des demandeurs apparaît dans la courte et caricaturale démonstration du rapport, qui accumule les contresens ! Les "balbuzards, pêcheurs" - en l'occurrence les Balbuzards pêcheurs, sont tout sauf "territoriaux" puisque leurs lieux d'alimentation sont ponctuels et dispersés : parler de "la disparition de 1% seulement de leur territoire" est une ânerie. Le nid productif situé à quelques centaines de mètres seulement subirait des dérangements qui pourraient compromettre sa pérennité, et ses habitants perdraient un lieu d'alimentation particulièrement proche. Plus généralement, l'angélisme mensonger qui consiste à nier toute dégradation de l'environnement et à prétendre que les friches futures seront des paradis de biodiversité est contredit par le constat des réalités comme par l'explication de certaines dynamiques naturelles que nous avons expliquées dans notre mémoire déposé à l'enquête, qui aurait mérité d'être lu par le commissaire... Quant à la tenue des promesses de transformation finale en réserve écologique, elle est si aléatoire que l'on exige normalement la **constitution d'une caution** pour garantir les restaurations du milieu, ou pour se prémunir des faillites (ou pseudo-faillites) qui laissent trop souvent les friches dans un état total d'abandon et de pollution, forçant les collectivités à faire payer aux contribuables les mesures de sauvegarde et de réhabilitation ! **Et ici ?!**



- Besoins en granulats pour les années à venir

"Les seules données économiques vérifiables émanent de l'UNI CEM" dit la Ligérienne. Ben voyons ! On n'est jamais mieux servi que par soi-même, le chiffre du lobby/syndicat ne se discute pas (Il est d'ailleurs de 3,9 et non de 3,8 Mt).

La Ligérienne d'une part, le commissaire enquêteur de l'autre, auraient recherché en vain une "étude" au Conseil général ; alors que nous avons fait état auprès de M. Cottet d'un "rapport", daté de septembre 2009. Nous lui en avons proposé une copie... qu'il avait refusée, se faisant fort de se procurer lui-même le document. Sa bonne volonté, comme celle de la Ligérienne, a donc été bien mal récompensée !

Alors que le chiffre "indiscutable" du carrier minimise à 3,8 millions de tonnes la production du Loiret, on trouve dans ce rapport du CG45 une production qui se serait élevée au total à 5,6 millions de tonnes. Les besoins étant dans les deux cas évalués à 4,5 millions de tonnes (hors chantier de l'A19), c'est à un excédent de 1,1 millions de tonnes que l'on aurait maintenant à faire depuis la fin du chantier autoroutier.

Sur un plan plus général, il est établi que, compte tenu de la conjoncture du bâtiment et surtout des travaux publics, la production/consommation nationale globale de matériaux est en forte baisse depuis 2008 ; atteignant plusieurs pourcents certains trimestres, cette baisse continue (et continuera) à affecter la région Centre. (<http://www.unicem.fr/dossiers/economie/conjoncture> .)

Dans le Loiret, l'évaluation par le Conseil général des besoins pour les quinze ans à venir se fonde encore sur une politique routière totalement obsolète, fondée sur la croissance linéaire du trafic, à l'heure où les circulations sont résolument à la baisse. Nombre de projets routiers comme les trois déviations et ponts que nous contestons avec l'Alliance Val de Loire ne devraient pas se faire, ayant un coût excessivement élevé pour une utilité publique qui est loin d'être avérée. D'ailleurs ces chantiers, pour l'essentiel, ne nécessitent pas des granulats alluvionnaires "nobles" comme ceux qui pourraient être extraits à Mardié, mais des matériaux autres. Enfin l'argument de la fermeture de la carrière de Saint Denis en Val en 2013 est sujet à caution : des prolongations des autorisations sont accordées en général au-delà des délais accordés par les arrêtés préfectoraux initiaux.

Tous ces éléments concordent pour **démentir la nécessité de cette installation**, en terme de satisfaction de besoins, dans le contexte actuel et prévisible... nonobstant tous les autres éléments qui plaident pour son refus.

- Aspects réglementaires

Le traitement de cette question élude étrangement les principales objections concernant la préservation de la coupure verte et le maintien des activités agricoles, pourtant soulignées par E. Lemaigen, président de l'Agglo. Si le SCOT n'est pas directement opposable, ses dispositions doivent être obligatoirement reprises dans le PLU en projet. Quoiqu'il en soit, la violation délibérée de plusieurs dispositions du SCOT voté il y a moins de deux ans après enquête publique par l'implantation de la carrière - en plus de sa violation potentielle par une déviation routière - décrédibiliserait totalement la politique de développement territorial de l'Agglo, qui se révélerait comme commandée non pas par le schéma approuvé, mais par l'opportunisme et le mépris des citoyens. Rappelons que ce territoire est inclus dans la Coupure verte de l'agglomération déjà instituée par le SDAU de 1974, confirmée dans le Schéma Directeur de 1993, et reprise dans le SCOT. Le Schéma départemental des carrières, vieux de plus de dix ans, doit lui aussi être revu et intégrer les protections édictées par le SCOT.

- Perte de valeur des biens immobiliers

Incroyable déni du commissaire sur ce point, alors qu'il a reconnu dès le début la réalité des nuisances... Pourrait-on décemment laisser la Ligérienne se constituer une rente ici, même si c'est au détriment de 500 foyers ?

- Perte directe d'une exploitation agricole

La prétendue restitution, dans 25 ans (ou plus), de 21,4 ha à l'agriculture ne changerait exactement rien à la perte à court terme d'une unité d'exploitation agricole viable. Quant à la très virtuelle future "zone humide à vocation biologique" évoquée par le commissaire, tous les Mardésiens excédés depuis des années par le bruit réel des rodéos de motos dans les friches de la Ligérienne au sud de la Loire ont d'excellentes raisons de ne pas y croire.

- Enquête perturbée

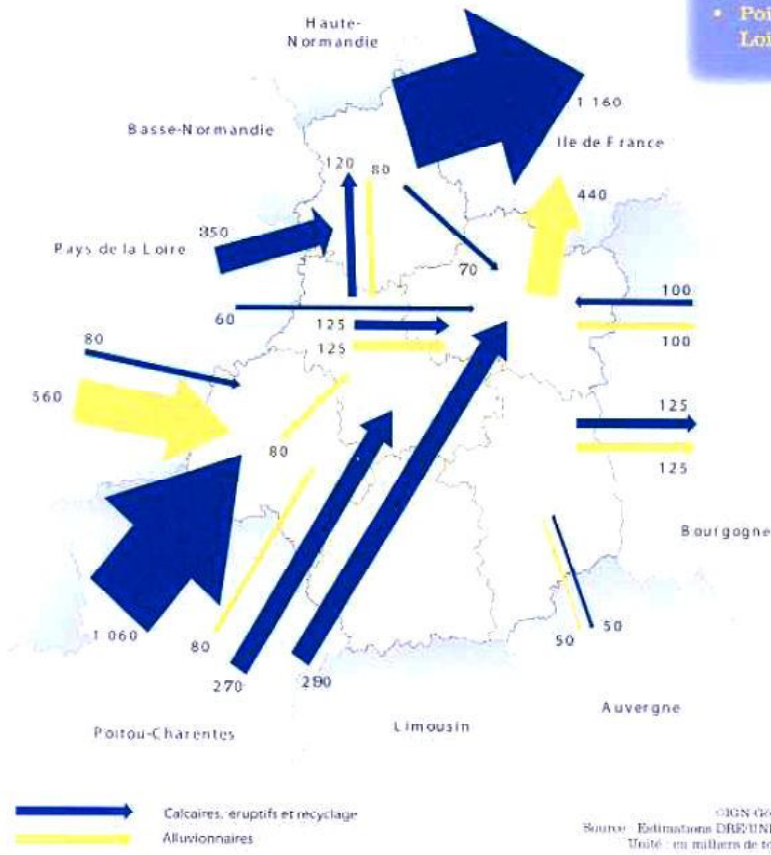
L'agent de la Ligérienne présent dans la salle ne s'est pas contenté d'examiner les observations sur les registres, au prétexte de "préparer le travail du Commissaire enquêteur" : il s'est abusivement arrogé, en son absence, certaines prérogatives de celui-ci. Sans se présenter, il proposait de livrer des compléments d'information et argumentait... évidemment en défense de sa boutique. Par quelle mansuétude laxiste le commissaire peut-il affirmer qu'en son absence, certains n'ont pas été convaincus par cet intrus de renoncer à leur exprimer leur refus ?

- "Double peine" pour Mardié : connexion du projet avec celui de la déviation dite "de la RD 921"

Point ignoré, sauf indirectement dans une "recommandation" pour un absurde "*sursis à statuer en attendant la construction de la déviation*". Bien que nous lui ayons rapporté que VINCI avait tenté, pour cette déviation, de créer sa propre carrière sur Latingy, M. Cottet n'a visiblement rien compris : le chantier routier créant le besoin "justifierait" la carrière avant démarrage ; l'insécurité ainsi créée "justifiant" alors un peu plus la déviation.

Les principaux flux de granulats en région Centre selon leur nature
(pris en compte à partir de 50 000 tonnes)

- Alluvionnaires**
 - Loiret vers Ile-de-France
 - Pays de Loire vers Indre-et-Loire
- Calcaires**
 - Eure-et-Loir vers Ile-de-France
- Roches éruptives**
 - Poitou-Charentes vers Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret



<http://www.centre.drivre.gouv.fr/publications/Carrieres/granulats.pdf>

LE LOBBY UNICEM PARLE "LANGUE DE CAILLOU"... À LA PLACE DES CARRIERS

Dans le récent article de la Tribune, c'est P. Fouquier, Vice-président de l'UNI CEM, qui s'exprime sur les besoins. "Les seules données économiques vérifiables émanent de l'UNI CEM" affirme la Ligérienne. Effectivement, l'UNI CEM (Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction), le tout-puissant syndicat-lobby des carriers se retrouve partout : avec l'administration comme avec les entreprises, et ses seuls chiffres sont répétés à l'envi. Vérifiables ? Sûrement pas, puisqu'ils sont la production de leur seule cuisine. Ainsi, ceux qui nous sont opposés ne sont pas datés : "en année courante"... Mais encore ? Avant la crise, pendant ? *Ad vitam aeternam* ?

Quoiqu'il en soit, le document ci-dessus griffé "DRI RE-DRE-UNI CEM" montre que nos granulats alluvionnaires du Loiret ne sont pas vraiment réservés comme l'affirme la Ligérienne "pour le marché local... également pour les tout petits maçons (...)". Soit il vont combler le déficit éventuel de matériaux "calcaires, éruptifs et recyclages" pour des routes, des autoroutes et des parkings logistiques. Soit ils seront exportés vers la région parisienne.

Concernant la carrière de Mardié, il est clair que le projet est de les utiliser pour la déviation de Mardié. VINCI voulait d'ailleurs faire "sa" carrière sur Latingy, explicitement pour la déviation et pour elle seule ! On aurait donc bien à faire à un gaspillage de granulats "nobles" pour une utilisation dégradée.

CONSOMMATION DE GRANULATS EN FRANCE

(Document Etat, mais année non précisée... par l'UNI CEM !)

http://www.planete-tp.com/article.php3?id_article=763

- Pour le Bâtiment : 80 millions de tonnes par an (20 %)
- Pour les Travaux Publics : 320 millions de tonnes par an (80 %)
- TOTAL : 400 millions de tonnes par an

CHIFFRES CLEFS

- Une maison : 100 à 300 tonnes de granulats
- Un Lycée : 2000 à 4000 tonnes de granulats
- Un kilomètre d'autoroute : 20 000 à 30 000 tonnes de granulats
- Un kilomètre de route : 10 000 à 15 000 tonnes de granulats
- Un kilomètre de voie ferrée : 12 000 à 16 000 tonnes

Répartition de la production

- * Granulats alluvionnaires : 40 %
- * Granulats calcaires : 25 %
- * Granulats éruptifs : 30 %
- * Granulats de recyclage : 5 % (seulement !)