



Les Verts Loiret

Chez Mr Dominique Ronceray

5 Chemin des vignes Berault

45730 St Benoît sur Loire

Tel : 02 38 35 76 56

Port. : 06 32 45 30 74

Mail : dronceray@wanadoo.fr

Communiqué de presse

A19, CHRONIQUE D'UN FIASCO ANNONCÉ

Après avoir bataillé ferme contre ce projet démesuré qui lacère le Loiret, les écologistes ne sont pas enclins à célébrer le premier anniversaire de l'A19, ce qui ne surprendra personne. Manifestement, l'esprit festif n'est pas de mise non plus du côté du Conseil Général qui s'attriste de la faible fréquentation de l'infrastructure. Seul Cofiroute, en charge de l'exploitation, se fend d'un très sobre "Flash Infos" d'anniversaire qui élude les chiffres de fréquentation pour resservir les fallacieux arguments sur l'éco-autoroute – en fait une autoroute respectant simplement les lois environnementales - et conclue piteusement que « son ouverture a permis de créer 19 emploi ».

Rappelons que l'A19, construite par Vinci et exploitée par Cofiroute, a coûté 840 millions d'euros, dont 35 ont été apportés par le Conseil Général du Loiret. Les perspectives espérées, telles qu'elles sont évoquées sur le site de l'Agence de développement économique du Loiret - une émanation du Conseil général -, évoquaient « 9000 véhicules/jour en 2009 et 13 000 en 2020 (prévisions) » et « 400 emplois nouveaux pour l'entretien et le fonctionnement ».

Nous en sommes loin avec seulement 6000 véhicules/jour et une captation des poids lourds de la RD2060 qui n'est sensible que pour la partie située à l'Est du département (environ 20%), tandis que le trafic est quasiment inchangé dans l'Orléanais où la tangentielle demeure surchargée faute d'alternative sérieuse. Ces chiffres pourraient amener le concessionnaire à demander une adaptation du traité de concession, avec à la clé une facture qui s'alourdirait pour le contribuable.

Désormais, des études gouvernementales condamnent sans détour une politique d'aménagement du territoire basée sur le tout-routier (voir complément ci-dessous).

Le Conseil Général du Loiret a promu un équipement extrêmement lourd pour les finances publiques et très cher pour ses rares utilisateurs. Les ravages environnementaux induits par l'A19 et les terres agricoles gaspillées ne peuvent être effacés par les tentatives d'éco-blanchiment que mènent ses promoteurs privés et publics. Le Président Doligé ferait mieux de revenir à la réalité, en particulier pour ses projets routiers qui peuvent encore être stoppés.

Dominique Ronceray,

Porte Parole des Verts Loiret

Complément au communiqué du 19 juin.

DES ÉTUDES SANS CONCESSION POUR CETTE POLITIQUE DÉSASTREUSE

Nous en saurons un peu plus sur le bilan à tirer de la construction de l'A19 d'ici deux à quatre ans. C'est à ce moment-là que nous disposerons du bilan socio-économique et environnemental prévu par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI). Malheureusement, on peut dès maintenant présager que les paramètres clés de l'évaluation ne seront pas à la hauteur des prévisions censées justifier cet investissement colossal.

Les bilans LOTI concernant les autres infrastructures autoroutières réalisées ces vingt dernières années mettent en exergue des décalages souvent extrêmement conséquents entre les prévisions de coûts, de rentabilité, de trafics, de sécurité et d'impact environnemental, qui laissent penser que le discours préalable des décideurs est intentionnellement faussé pour emporter l'adhésion des citoyens.

Plus embêtant encore, le Conseil économique pour le développement durable (un instance créé à l'initiative de Jean-Louis Borloo, pour éclairer les politiques de développement durable) met en cause la justification économique de ces infrastructures : une étude de 2009 conclue que *« les décideurs politiques fondent de grands espoirs dans les infrastructures de transport, qu'ils considèrent comme un moteur de développement économique, aussi bien dans les pays développés que dans les pays pauvres. En définitive, la littérature économique est, comme souvent, plus nuancée sur l'impact réel des dépenses d'infrastructure. Si ces dernières ont bel et bien un effet positif, cet effet résulte pour l'essentiel des premiers investissements qui établissent le réseau, et non des extensions et/ou des aménagements effectués à un stade plus avancé. **Il est également important de noter que les politiques favorisant le transport collectif urbain semblent avoir un rendement social marginal net bien plus élevé que les infrastructures routières.** »*

C'est la pertinence même des positions dogmatiques du Conseil Général du Loiret qui semble explicitement visée par la toute dernière phrase de l'étude : *"Si ce sont principalement les secteurs qui utilisent ces réseaux qui profitent des gains liés à l'extension de l'infrastructure, il est alors possible d'assister à l'essor de ces activités, par exemple la logistique, au détriment d'autres. **Or il n'est pas certain que ces secteurs soient les plus à même d'engendrer une forte valeur ajoutée, ou bien les externalités positives permettant de stimuler la croissance de long terme.**"*

[\[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/09-2.pdf\]](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/09-2.pdf)

On ne peut pas mieux dire que le Conseil général du Loiret aurait dû investir dans d'autres secteurs. C'est ce que confirmait très sobrement Madame Chantal Jouanno, Secrétaire d'Etat chargée de l'écologie, lorsque, en visite à Orléans il y a quelques semaines, elle déclarait que *« nous devons préparer notre économie pour vivre avec un pétrole dont le prix sera entre 150 et 300 dollars le baril d'ici 2030 »*.