

Bilan *ex post* A19 / Artenay - Courtenay

Volet Entretiens



Historique des versions des documents

Version	Date	Commentaire
VP1.0	16/06/14	
V2.0	25/07/14	Prise en compte des remarques formulées par la Maîtrise d'Ouvrage (23/07/14)
V3.0	04/08/14	Prise en compte des remarques formulées par la Maîtrise d'Ouvrage (01/08/14)
VF	08/09/14	Prise en compte des remarques du 05/09/14 + modification de la page de garde
VF	13/04/15	Prise en compte des remarques du 13/04/15 + modification de la page de garde
VF	27/04/15	Prise en compte des remarques du 24/04/15

Affaire suivie par :

Frédéric GAUTIER – Cerema / Direction territoriale Ouest

Département Infrastructures Mobilité Environnement et Risques – Groupe Infrastructures Transport

frederic.gautier@cerema.fr – Tél : 02.40.12.83.66

Rédacteurs :

Frédéric Gautier – Cerema / Direction territoriale Ouest

Département Infrastructures Mobilité Environnement et Risques – Groupe Infrastructures Transport

frederic.gautier@cerema.fr

Validation :

Date	Nom du valideur	Commentaire
16/06/14	Dominique MORAU	
27/04/15	Guénaëlle BERNARD	

Mots-clés :

Sommaire

1 - Rencontre avec les acteurs socio-économique du territoire	5
2 - L'historique du projet	5
2.1 Perception du projet et des objectifs de la DUP	6
2.2 Attentes et craintes relatives au projet	6
2.3 Une forte mobilisation des acteurs	7
2.4 Le remembrement a permis de recueillir de façon quasi-unanime l'adhésion des agriculteurs concernés par le tracé de l'A19	7
2.5 Les travaux de construction	7
2.6 Conformité du projet par rapport à la perception ex ante	8
3 - Infrastructure et équipements	8
4 - Les effets de la mise en service de l'A19	9
4.1 Trafic	9
4.2 Sécurité routière	11
4.3 Aménagement du territoire	11
4.4 Cadre de vie	12
4.5 Développement démographique et logement	13
4.6 Développement économique	13
4.7 Tourisme	18
5 - Rétrospective et perspectives	19
5.1 Les principaux bénéficiaires de l'A19	19
5.2 S'il n'y avait pas eu l'A19	19

5.3 L'importance du portage politique des projets	20
5.4 Les perspectives	20
6 - Conclusion	20

1 Rencontre avec les acteurs socio-économique du territoire

La rencontre avec les acteurs socio-économique du territoire a pour but de recueillir leur ressenti vis-à-vis du projet et son impact sur le territoire. Il est appréhendé au moyen d'entretiens réalisés en face à face dès lors que cela est possible.

Les entretiens ont conduit à rencontrer 22 personnes¹, dont plus de la moitié étaient élus avec des mandats locaux ou nationaux (maire, conseiller général, député, sénateur). Les autres acteurs rencontrés relevaient essentiellement de la sphère institutionnelle.

80 % des entretiens ont été réalisés en face à face. Leur durée moyenne était de l'ordre d'une heure.

Les entretiens se sont déroulés du 17 février 2014 au 27 février 2014, ainsi que le 17 mars 2014. Le contexte politique des municipales a vraisemblablement incité certains acteurs à décliner les demandes d'entretiens. En effet, malgré les relances, un cinquième des demandes n'a pas permis d'aboutir à un entretien ceci en raison d'un manque de disponibilité ou d'un refus de s'exprimer au sujet de l'A19.

2 L'historique du projet

Il était question de l'A19 depuis 1988-1989 puisque **le projet constituait une alternative à l'aménagement de la RD2060**²

Jusque là, les infrastructures routières comme ferroviaires avaient l'inconvénient de concentrer les flux sur Paris.

L'A19, en concurrence avec un aménagement de la RD 2060, répondait ainsi à un objectif de captage du trafic de transit traversant l'Île-de-France en assurant la continuité avec Courtenay – Troyes (A19). Si la RN 60 et l' A19 étaient complémentaires, il n'était pas possible de développer les deux, conduisant ainsi à la **nécessité d'arbitrer entre un tracé neuf au nord d'Orléans et un aménagement de l'ancienne route nationale** considérée comme une des routes les plus meurtrières du département.

Si certains considéraient qu'un aménagement de la RD2060 en 2x2 voies au statut de route nationale aurait été plus satisfaisant et d'autres – notamment le Nord-Loiret – privilégiaient la solution autoroutière, tous s'accordent sur le fait que **la concurrence de l'A19 avec l'aménagement de la RD2060 était un frein à**

- 1 Les acteurs rencontrés appartiennent aux collectivités et structures suivantes : CCI45 ; DDT45 ; Fontenay/Loing ; Courtenay ; Beaune-la-Rde ; CC Beaunois ; ADEL 45 ; CG45 – élus & techniciens ; Pithiviers ; Châteauneuf/Loire ; Montargis ; Pannes / Arboria ; Tourisme Loiret ; AggLO (techniciens) ;

- 2 **Nota** : Si les acteurs étaient unanimes à exprimer l'intérêt d'une liaison est-ouest que ce soit à travers la réalisation de l'A19 ou l'aménagement de la RD2060, aucun des acteurs n'a évoqué la concurrence avec le projet de liaison autoroutière Troyes – Auxerre – Bourges, dont il était question depuis 1975 selon Rémy Pointereau, sénateur du Cher . La liaison autoroutière Troyes - Auxerre - Bourges est un projet de 200 km dont les études ont débuté à la même époque que l'A19 au début des années 90. Compte-tenu de l'évolution du mode de financement des autoroutes concédées et des orientations stratégiques de la politique nationale des transports, la Direction Générale des Routes a décidé d'engager une réflexion sur les fonctionnalités, l'opportunité et les objectifs du projet dans la perspective d'un Débat Public organisé sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.

Source : Question orale sans débat n° 0902S de M. Rémy Pointereau (Cher) publiée dans le JO Sénat du 19/01/06 – page 135)

l'avancement. Cette problématique était d'ailleurs partagée par le département de l'Yonne. Avec le recul, certains acteurs soulèvent la question de la cohérence de la réalisation de l'A19 avec les objectifs de transition écologique et de volontarisme politique face à une offre croissante d'infrastructures de transport à même de générer une augmentation de la demande (contexte du Grenelle de l'Environnement). Les associations locales auraient à cet égard préféré un aménagement de la route nationale existante.

Mais, « les collectivités avaient tellement envie que ça se fasse, qu'il ne fallait plus discuter. »

Le Conseil Général du Loiret a alors endossé le rôle de médiateur. Son intérêt portait sur le développement économique du Loiret. Pour le département du Loiret, l'A19 répondait notamment à un objectif de relier deux axes autoroutiers nord-sud (l'A20 et l'A77) au nord du département. Elle répondait aussi à un objectif de report de trafic de la RD2060 vers l'A19 et de la Francilienne vers l'A19. L'objectif de sécurité sur la RD2060 était bien évidemment associé. Certains acteurs soulignent que le long de la Loire, la RN60 était aménagée à 2x2 voies jusqu'à Châteauneuf-sur-Loire. Malgré cela, le projet d'aménagement de la RN60 aurait nécessité de grosses emprises notamment au niveau de Bellegarde pour lui attribuer le statut de LACRA³. et aurait posé des difficultés pour assurer son financement.

L'arbitrage entre les deux projets en faveur de l'A19 a été dicté entre autre par le pragmatisme des délais de financement nécessaires à la réalisation. Dans un cas, 30 ans sont nécessaires, dans l'autre la concession permet de mobiliser les fonds nécessaires beaucoup plus rapidement.

L'abandon de la mise à 2x2 voies de la RD2060 a permis de débloquer la situation.

2.1 Perception du projet et des objectifs de la DUP

Il y a parfois confusion entre les objectifs de l'infrastructure et attentes exprimées si bien que les objectifs de la DUP sont souvent évoqués par les acteurs rencontrés avec par ordre d'importance relative l'allègement du trafic sur la nationale 60, la création d'un barreau est-ouest et le contournement parisien.

Il est vrai qu'au moment de l'enquête publique, l'agglomération orléanaise était exposée à des problématiques de transit. Les axes concernés étaient orientés Est-Ouest par la RD2060 (ex-RN60) et nord sud par la RD2020 (ex-RN20). Les attentes de l'Agglo⁴ vis-à-vis de l'A19 portaient donc de façon quasi-exclusive sur un allègement de trafic sur ces axes avec entre autre des attentes portant sur un allègement du trafic de transit.

Le tracé nord correspondant à la troisième couronne parisienne a été pertinent pour capter le grand transit empruntant la francilienne ou traversant Paris. Il n'avait donc pas pour objectif premier de faciliter la circulation routière entre Orléans et Montargis si ce n'est en déchargeant la RD2060 du trafic de transit.

2.2 Attentes et craintes relatives au projet

Pour les territoires du Nord Loiret, les attentes portaient sur le **désenclavement du nord du département**.

Partant notamment du postulat qu'il ne peut y avoir de développement économique sans réseau, c'est à dire de nouvelles zones d'activités sans accessibilité, des attentes vis-à-vis de l'A19 portaient sur le **développement économique et un renforcement de la compétitivité**.

Au delà du renforcement de la compétitivité, c'est aussi sur le champ de la compétition entre villes (notamment Tours), que l'A19 constituait un atout supplémentaire à Orléans. Orléans et Tours sont historiquement en compétition. L'essor d'Orléans s'est effectué dans les années 70-80 (A10 Paris-Orléans, A71 Orléans-Clermont, A20....au cours des dernières décennies, Tours a entre autres bénéficié d'infrastructures autoroutières importantes : A85 Angers-Tours; Bourges, l'A28, Le Mans-Tours,...), alors qu'Orléans était dans l'attente d'une liaison Est-Ouest au sein du département.

L'A19 stigmatise des **craintes classiques des agriculteurs et défenseurs de l'environnement**.

3 LACRA : liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier

4 Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

Certes, quelques oppositions au projet se sont exprimées. A cet égard, certains rappellent que tout projet d'infrastructure recueille des avis réfractaires et qu'il n'y avait aucune raison que l'A19 y échappe. En effet, la réalisation de l'A77 avait auparavant suscité de vives polémiques puisqu'elle générait la perte de 80 ha de terres agricoles, traversait 17 propriétés bâties et inquiétait quant aux nuisances sonores. L'association A77 s'était donc mobilisée sur ces sujets. Les quelques craintes exprimées vis-à-vis de l'A19 portaient logiquement sur l'aspect agricole et forestier.

2.3 Une forte mobilisation des acteurs

Un consensus général s'était fait autour de la réalisation de l'A19 attendue depuis 15 à 20 ans. 334 maires avaient ainsi voté en sa faveur et le Conseil Général du Loiret y était favorable. Le département voisin de l'Yonne a accueilli le projet avec le même enthousiasme. Le Conseil Général du Loiret s'était particulièrement impliqué à partir de la prorogation de la DUP. Il était le chef de file pour l'A19

De même, l'Institut national de recherches archéologiques préventives a œuvré tout au long du chantier pour ne pas pénaliser l'avancement des travaux.

2.4 Le remembrement a permis de recueillir de façon quasi-unanime l'adhésion des agriculteurs concernés par le tracé de l'A19

1 450 ha d'emprise ont été nécessaires à la construction de l'A19 (3 100 parcelles, 1 700 propriétés). 10 Commissions d'aménagement Foncier ont été constituées sur un périmètre global de 40 000 ha dont 24 500 ha de Périmètre perturbé. Même s'il est rappelé que de bonnes terres ont été prises pour l'A19, le remembrement a globalement donné satisfaction aux agriculteurs.

Le rôle endossé par le Conseil Général du Loiret de médiateur et de maître d'ouvrage dans les opérations foncières a néanmoins permis de tempérer la forte sensibilité du milieu agricole. En effet le Conseil Général a eu un rôle proactif sur l'aménagement foncier. Dès 1996, en partenariat avec la Safer du Centre, il a constitué des réserves foncières de l'ordre de 600 ha pour faciliter le projet A19. Ces réserves ont ensuite été acquises par Arcour en 2008. A partir de 2003, le Conseil Général a anticipé la réalisation des études préalables obligatoires, véritable outil d'aide à la décision des commissions d'aménagement foncier pour la détermination de leurs périmètres. Enfin, en 2004, il a obtenu du législateur la fongibilité des périmètres perturbé et complémentaire permettant un aménagement global de bonne qualité.

Nombreux sont aujourd'hui les acteurs rencontrés à saluer le travail effectué par le Conseil Général au niveau du remembrement dont l'enjeu était fort en raison notamment d'un prix élevé des terres arables. Ainsi en permettant de réduire le morcellement des parcelles et l'effet de coupure, l'impact économique sur l'activité agricole est jugé positif.

Il est à cet égard intéressant de signaler que l'aménagement foncier n'aurait sans doute pas eu lieu sans l'A19, de surcroît sans sa prise en charge par le Conseil Général du Loiret et Arcour.



Paysage agricole de la Beauce – © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

2.5 Les travaux de construction

La bonne exécution des travaux est unanimement soulignée, les délais ont été tenus.

L'A19 a eu des effets positifs sur l'activité commerciale en particulier la restauration au moment de la réalisation des travaux de construction.

Le chantier a généré de l'activité. Certains acteurs estiment à 1000 le nombre d'emplois générés par la construction de l'autoroute. En outre, des entreprises locales (notamment des entreprises d'insertion) ont participé au défrichement bénéficiant ainsi à l'économie locale.

En outre tous les habitants ont été associés à la phase travaux. Des visites en cars ont été organisées permettant ainsi une appropriation de l'A19 par ses riverains... Enfin, les carrières locales ont fourni une partie des matériaux, contribuant ainsi à soutenir leur activité.

2.6 Conformité du projet par rapport à la perception ex ante

Le projet apparaît aux yeux de tous comme conforme à ce qui avait été présenté à l'enquête publique. C'est d'ailleurs ce qui est à l'origine de la déception exprimée du secteur curtinien. En effet, selon les acteurs locaux, *« au moment de la réalisation de l'autoroute A19, ont été appliqués des principes adoptés plus de 10 ans auparavant. Dans le cas présent, les évolutions du territoire n'auraient pas été prises en compte et le projet mis en œuvre apparaîtrait en inadéquation avec le contexte local. Les demandes exprimées à l'époque portaient sur une amélioration de la desserte (contournement sud de la ville, avec des giratoires et pénétrantes plus avantageuse que l'infrastructure actuelle constituant une barrière infranchissable). Ces demandes n'auraient pu être prises en compte, car les appels d'offres étaient déjà lancés. »* Actuellement, la commune dresse le constat d'une situation dégradée. En outre, il est considéré qu' *« on aurait pu faire l'économie d'un péage »*.

3 Infrastructure et équipements

Présentée comme **éco-autoroute** lors de sa réalisation, l'autoroute A19 jouit d'un statut qui est considéré avant tout comme un vecteur de communication. Quand la majorité salue un « bel ouvrage », d'autres posent un regard plus critique. Suscitant parfois l'ironie des non-résidents du Loiret, l'A19 est en effet décrite par certains comme banale : les routes actuelles intègrent des passages à faune, l'aménagement de l'aire du Loiret et son équipement en panneaux solaires trouve leur équivalent auprès des hangars agricoles dont les toitures sont recouvertes des mêmes panneaux, et enfin le traitement des eaux par lagunage est largement répandu. A l'inverse, d'autres acteurs soulignent que ces équipements, certes répandus, sont rarement tant déployés dans le domaine autoroutier. Le niveau d'exigence relatif à la prise en compte de l'environnement a donc été à nouveau relevé.



A19- Passage à animaux sauvages en forêt de Montargis – © Crédits photos : Arcour

Certains utilisateurs soulignent avec ironie le caractère d'éco-autoroute, mettant en avant des nuisances à l'environnement aussi faibles que peut l'être le trafic sur l'A19.

Par ailleurs l'effort de végétalisation de l'autoroute conduit selon certains acteurs à déplorer une mortalité élevée observée parmi les jeunes plantations effectuées sur l'A19.

Le niveau d'équipement de l'A19 donne satisfaction. Située à mi-distance, l'aire de service du Loiret située à la gare d'Auxy accueille un restaurant et une station-service ainsi qu'une gendarmerie. L'aire de service intègre en outre une structure de promotion du département. Certains acteurs rappellent qu'un hôtel était prévu, mais le trafic serait sans doute insuffisant pour le justifier pour l'instant. Selon ces mêmes acteurs, les équipements à venir se feront avec le besoin.

Le **confort** ressort selon les acteurs comme un trait de caractère indéniable de l'A19. Les caractéristiques de l'infrastructure, le niveau d'équipement, le niveau de trafic et l'homogénéité participent en effet à dégager une impression de sécurité et de confort.

Enfin, grâce à l'A19, le département du Loiret est reconnu comme un département à 5 autoroutes renvoyant l'image d'un **territoire bien irrigué par les infrastructures**.

L'enveloppe consacrée au « **1% paysage et développement** » a permis de valoriser certains territoires. Tous les territoires n'en ont cependant bénéficié. L'enveloppe du 1% paysage est quasiment bouclée (3,6 millions d'euros sur une enveloppe de 4 millions d'euros). Les dépenses des projets ont été inférieures aux prévisions, ce qui a permis de retenir des projets inscrits sur liste complémentaire.

Il peut être jugé étonnant de constater l'absence de valorisation de la ligne aérotrain (propriété de l'Etat) qui reflète une histoire industrielle mêlant une technologie aéronavale à des transports terrestres et serait légitime à disposer d'une signalétique depuis l'A19. De même, certains ont souligné une valorisation insuffisante de la Vallée du Loing.

4 Les effets de la mise en service de l'A19

Longtemps attendue, la mise en service de l'autoroute suscite une satisfaction quasi-unanime des acteurs rencontrés, même si le niveau de trafic observé est jugé faible.

« Heureusement que nous l'avons ! »
« L'A19 : Enfin ! »
« L'A19 est un atout indéniable pour le territoire. Elle constitue une transversale au département qui était vivement attendue. »

4.1 Trafic

4.1.1 Le trafic sur l'A19

Les acteurs rencontrés sont objectifs quant au volume de trafic atteint (7 500 au lieu de 9 000), mais ils restent confiants quant à une montée en charge progressive sur l'A19.

Si le constat d'un **trafic sur l'A19 inférieur aux espérances est partagé**, la majorité des acteurs exprime une progression actuelle lente (+2 %/an) dans un contexte de tendance à la baisse sur les autres autoroutes. Pour mémoire, la montée en puissance de l'A10 a également été lente à l'époque en matière de trafic, alors que le gain de temps était considérable. Il faut laisser le temps que les habitudes se créent.

En ce qui concerne les poids lourds, le niveau de trafic est nettement inférieur aux prévisions. Certains acteurs rappellent que le taux de PL est de l'ordre de 17-18 % sur autoroutes, alors que pour l'A19 le niveau de trafic se situe bien en dessous. D'autres acteurs décrivent un trafic poids lourds certes inférieur aux attentes mais en hausse.

4.1.2 Le trafic sur la RD2060

Les points de vue relatifs à l'allègement du trafic sur la RD 2060 sont partagés. Les territoires éloignés de la RD2060 expriment un allègement de trafic, alors que les élus des territoires traversés par la RD2060

témoignent d'un volume de trafic constant.

« Nationale et autoroute sont complémentaires et non concurrentes. L'une sert plus aux trajets locaux, l'autre aux trajets lointains. »

Dans un cas, l'impact sur le trafic de la RD2060 est considéré comme entièrement positif : il y aurait désormais moins de trafic sur la N60 et « tout volume retiré de la RD 2060 est bon à prendre ». Certains évoquent une baisse de trafic de l'ordre de 25 %, correspondant à un report de trafic vers l'A19 - en dehors des zones d'influences des agglomérations d'Orléans et Montargis.

A l'inverse, d'autres soutiennent qu'il n'y a pas eu de soulagement majeur sur la RD2060, l'A19 se limitant à capter une part du trafic de transit, mais une part importante des poids lourds continue de circuler sur l'ancienne RN60. L'intérêt d'un tel aménagement au niveau du trafic poids lourds serait ainsi quasi-nul.

Les arguments évoqués portent sur une absence de gain de temps et un coût de transport supplémentaire (péage). Le report de trafic de la RD 2060 vers l'A19 serait estimé à 3 000 à 4 000 véhicules /jour. A l'appui de leurs propos, certains acteurs font remarquer que d'Orléans à Châteauneuf, sont observées chaque soir aux heures de pointes des remontées de queue sur la RD 2060 aux échangeurs de Chécy, Saint Denis et Châteauneuf sur près d'un kilomètre soulignant la vocation d'infrastructure d'intérêt local.

Le cas particulier de Courtenay : la ville a longtemps été un « point noir » pour les poids lourds. Aujourd'hui, les poids lourds peuvent emprunter gratuitement l'autoroute pour contourner la ville, même si certains poids lourds continuent de traverser le centre-ville dont les rues sont par endroit exigües, ce qui est un réel problème pour la collectivité.

Sur l'agglomération orléanaise, peu d'effets ont été observés suite à la mise en service de l'autoroute A19. On peut néanmoins observer une fluctuation d'année en année au niveau des trafics routiers, sans pour autant observer une baisse importante des trafics de transit qui dépendent du contexte économique national. D'après les chiffres de comptages routiers collectés dans le cadre de l'observatoire des déplacements de l'Agglo, le taux de PL est constant sur l'axe RD 2060 après mise en service de l'A19, oscillant tantôt à la baisse tantôt à la hausse.

4.1.3 Les raisons d'un trafic qui évoluent timidement

Des prévisions de trafic établies avant l'arrivée de la crise économique

Les attentes du Loiret vis-à-vis de l'A19 portaient essentiellement sur un soulagement de la RD 2060. Mais les prévisions de trafic ont été réalisées 3 à 5 ans avant l'arrivée de la crise économique (« Dans le contexte actuel, peu de choses tiennent leurs promesses »). La crise a fortement impacté le trafic, si bien que le volume de trafic escompté n'est pas atteint. Ce constat est d'autant plus fort pour les poids lourds que les véhicules légers.

Un prix du péage jugé élevé

Le discours de certains acteurs relativise le prix du péage jugé unanimement trop élevé. Ainsi, il est rappelé que la fin de l'adossement a conduit à avoir des autoroutes chères. Par ailleurs, le trafic observé sur les récents tronçons d'autoroute mis en service est décrit comme faible.

La question du péage n'a pas été abordée au stade de l'enquête publique (ou n'a pas retenu l'attention). En outre, les réductions sur le péage sont de plus en plus réduites. « *Auparavant ces réductions pouvaient atteindre 35%. Désormais il faut davantage compter sur des remises de l'ordre de 6 à 7% sur le réseau autoroutier français.* » Le péage de l'A19 n'apparaîtrait pas dissuasif, en particulier à titre professionnel (le péage est compensé par le gain de temps pour certaines professions).

Pour les poids lourds, tous les acteurs admettent que les PL privilégient l'ex-Nationale, car l'autoroute est trop chère.

Des gains de temps faibles en particulier pour les PL

Le constat de faibles gains de temps procurés par l'A19 est partagé. Certains soulignent en effet l'absence de gain de temps. Rares sont les cas où l'origine et la destination y sont favorables.

« Il est notamment attendu qu'elle [l'A19] remplisse sa mission de dégager le trafic PL sur la RD2060. »

L'argument majeur relatif à cette absence de gain de temps défendu par de nombreux acteurs porte sur le niveau de performance offert par la RD2060, qui ne compte aucun feu rouge entre Courtenay et Orléans, malgré des aléas plus fréquents. En conséquence, l'objectif de délestage de la N60 ne peut être considéré comme atteint totalement.

Au niveau du délestage du trafic poids lourds sur la RD2060, l'intérêt d'un tel aménagement est déclaré quasi-nul, puisqu'il n'offre aucun gain de temps et engendre un coût de transport supplémentaire.

Un référencement GPS tardif

Nombreux ont été les acteurs à évoquer le non-référencement de l'A19 par les outils de navigation routière : Les GPS ont tardé à prendre en compte l'A19 dans les itinéraires proposés aux usagers. En outre, il convient de reconnaître que les usagers ne font que très rarement de mises à jour des cartes GPS ; Avec le renouvellement du parc automobile, ce problème est en train de se résoudre petit à petit.

4.2 Sécurité routière

De l'avis de tous, la réalisation de l'autoroute A19 permis une **réduction du nombre d'accidents**. « Avant, la presse faisait régulièrement des titres sur les accidents ; ce n'est plus le cas maintenant ». Pour certains, ce constat résulte d'un allègement de trafic grâce à l'A19, pour d'autres cela résulte des aménagements de sécurité réalisés par le Conseil Général en rase campagne (élargissement de chaussée, marquage central neutralisant les dépassements et bandes sonores). Pour d'autres encore, cette amélioration est le fruit de la conjonction de différents facteurs favorables et aussi d'une politique de contrôle-sanction.

« On ne peut pas s'imaginer sans ! » Il y aurait inévitablement plus d'accidents sur la RD2060, même si celle-ci a vu une amélioration due aux aménagements et à la mise en place de radars automatiques » « On a préservé l'avenir en réalisant l'A19 ».

Il est également rappelé que les transporteurs avaient peur de la RD 2060. Parallèlement le déploiement de radars automatiques a contribué à améliorer la sécurité de cette infrastructure routière, qui n'en reste pas moins fréquentée. Malgré cela, la RD2060 conserve des passages délicats notamment en forêt, avec une visibilité trompeuse. Ces endroits sont d'ailleurs ceux où on observe une mortalité routière.

L'ensemble de ces mesures conjugué à l'allègement de trafic procuré par l'A19 aurait ainsi permis d'améliorer la sécurité routière sur la RD2060 ; Quant à la sécurité routière sur l'A19, elle n'est pas évoquée témoignant d'un niveau de sécurité satisfaisant.

4.3 Aménagement du territoire

L'A19 a souvent été qualifiée de « **maillon manquant** » entre l'Ouest et l'Est du département. Sa réalisation aurait selon les acteurs interrogés permis de faciliter le transit sur les liaisons est-ouest, qui auparavant été contraint de recourir à la RD2060.

« L'A19 est un outil de rééquilibrage du territoire puisqu'elle constitue un maillon est-ouest manquant. »

4.3.1 Rapprochement des pôles urbains du Loiret

« L'A19 participe au rééquilibrage du département et réconcilie Orléans et Montargis qui était résolument tournée vers Paris. »

Le rapprochement de Montargis et Pithiviers d'une part et d'Orléans d'autre part a parfois été évoqué sans qu'un consensus ne s'en dégage. Héritage du passé, Orléans et Montargis semblaient jusque-là s'ignorer. La liaison Montargis – Orléans était qualifiée de « gros point noir du Loiret ». Certains acteurs signalent une modification des rapports entre les deux

ville sans toutefois que le lien avec la réalisation de l'A19 n'apparaisse comme le facteur déterminant. A l'inverse, d'autres écartent cette probabilité jugeant le péage beaucoup trop cher pour avoir un effet sur le rapprochement des agglomérations de Montargis et Orléans, surtout si on considère que la RD2060 offre un bon niveau de performance (aménagement à 2x2 voies d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire).



La RD2060, traversant le Loiret d'Ouest en Est © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

A l'appui de leurs propos, ces acteurs soulignent que pour aller à Montargis, personne ne prend l'A19, sauf au départ du secteur nord-orléanais. L'utilisation de l'A19 dépend donc surtout du lieu de destination final. Ainsi pour aller à Montargis, l'A19 n'est pas utilisée, car elle n'offre pas de gain de temps. En revanche la question se pose pour aller à Courtenay.

4.3.2 Désenclavement du Nord Loiret

*« L'A19 permet de capter un trafic de transit sur des axes déjà bien chargés. Elle bénéficie surtout à l'Est du département. »
« L'A19 est une bonne infrastructure d'aménagement du territoire qui sert également le désenclavement du Nord-Loiret. »
« L'A19 a permis le désenclavement d'Auxy. »*

Dans le secteur Nord du Loiret, le désenclavement ressort comme un effet évident de la mise en service de l'A19.

L'A19 marque ainsi le désenclavement d'un territoire qui est désormais relié au réseau autoroutier (A6 et A10) bénéficiant aujourd'hui de facilités accrues pour rejoindre Orléans, Tours.

Dans le Pithiverais, l'A19 est présentée comme une nécessité : « Désormais Pithiviers n'est plus perdu dans le Loiret ».

4.4 Cadre de vie

Il n'y a pas eu d'effets notables sur le cadre de vie. Tantôt, l'allègement du trafic poids lourds sur la RD2060 en particulier dans la traversée de Montargis et des villes voisines, tantôt un effet bénéfique aux facilités de déplacements offert aux habitants sont évoqués.

Seule la ville de Courtenay semble avoir connu une dégradation de son cadre de vie. L'objectif louable en termes d'aménagement au départ aurait finalement produit l'effet inverse. Pour Courtenay, le souhait d'un contournement par le sud irriguant également la ville constituait un enjeu permettant d'éviter la traversée de la ville par les poids lourds. Par ailleurs la baisse du trafic VL susceptible de s'arrêter et le trafic important de poids lourds traversant le centre-ville de Courtenay participent à la dégradation de l'appareil commercial et son cadre de vie.

« L'A19 est nécessaire et indispensable. Sans quoi on observerait des trains de PL arrivant dans les villes (Orléans, Montargis) »

4.5 Développement démographique et logement

Le développement démographique présenté par les élus rencontrés repose majoritairement sur une arrivée de population parisienne ou francilienne. Avant, cette population s'arrêtait à Malesherbes ou Etampes, maintenant elle arrive dans le Nord Loiret.

L'A19 ne semble cependant pas jouer un rôle essentiel. En effet, parmi les facteurs d'attractivité cités, on notera le prix du foncier attractif, les dessertes ferroviaires de Ferrières-Fontenay, la gare RER de Malesherbes ou les possibilités de co-voiturage favorables aux mouvements pendulaires vers la région parisienne. A titre d'exemple, sur l'agglomération de Montargis : ce sont 3 000 à 4 000 pendulaires chaque jour qui se rendent vers Paris. Le chômage élevé et la qualité de la main d'œuvre restent néanmoins un problème. Sur le secteur de Courtenay, il est regretté que la mobilité résidentielle ne soit pas motivée pour des raisons professionnelles, alors même qu'il s'agit d'actifs et que le taux de chômage se situerait ainsi à un niveau élevé d'environ 17 %. Il est également signalé une réduction du nombre de résidences secondaires, lesquelles sont transformées en résidences principales. A cet égard, les mutations résidentielles sont mises en rapport avec le contexte de crise économique et le coût supporté.

Le facteur emploi, auquel l'A19 a vraisemblablement contribué quant à l'implantation industrielle, semble également joué puisque l'entreprise ICT, implanté sur le parc d'activités Arboria à Pannes a recruté en majorité localement. Ainsi 120 terrains en lotissement pavillonnaire ont été vendus ce qui correspond à une hausse de 10 % de l'offre qui s'est traduit par un développement démographique.

4.6 Développement économique

Le développement économique repose d'une part sur la volonté des acteurs locaux qui opèrent des choix en matière d'aménagement et de création de zones d'activités, d'autre part sur les aménageurs qui prennent en charge la réalisation de la zone d'activités, sur les acteurs assurant la promotion et la commercialisation des parcelles et enfin sur les établissements qui selon les critères stratégiques qu'ils ont défini font ou non le choix de s'implanter. On peut donc dissocier le développement économique en deux phases : une phase amont portant sur les aménagements réalisés par les acteurs locaux et une phase aval où s'implantent les entreprises.

4.6.1 Les atouts du Loiret

L'attractivité du Loiret est unanimement considérée comme reposant sur un coût (foncier) inférieur à celui de l'Île-de-France et bénéficiant de la saturation de celle-ci.

L'exemple de l'entreprise Amazon présenté par un des acteurs rencontrés illustre les critères de choix en termes d'implantation. Situé sur Pôle 45, l'établissement compte 700 à 800 emplois permanents et jusqu'à 2000 en période de forte activité. Les critères de choix évoqués :

- La proximité de Paris
- Le prix du foncier
- la position stratégique centrale (étoile autoroutière)
- la ressource humaine.

L'activité de l'entreprise FM Logistic localisée sur la commune de Neuville-aux-Bois répond aux mêmes critères puisqu'elle bénéficie de la proximité des activités parisiennes, d'un axe routier vers l'Espagne, d'une main d'œuvre située dans le bassin orléanais et de services pour ses salariés (Université, hôpital...).

Concrètement, l'exemple du président d'une usine de pains surgelés, qui souhaitait livrer la région parisienne est éloquent. Les facilités d'accès au réseau autoroutier (6 minutes via la RD 2152 entre l'échangeur d'Escrennes et Pithiviers) ont permis de lever les doutes quant à l'accessibilité et ont permis à l'industriel de s'implanter sur le Pithiverais. Aujourd'hui la zone d'activité de Pithiviers est quasiment remplie et le développement économique devrait se poursuivre sur le parc d'activité d'Escrennes.

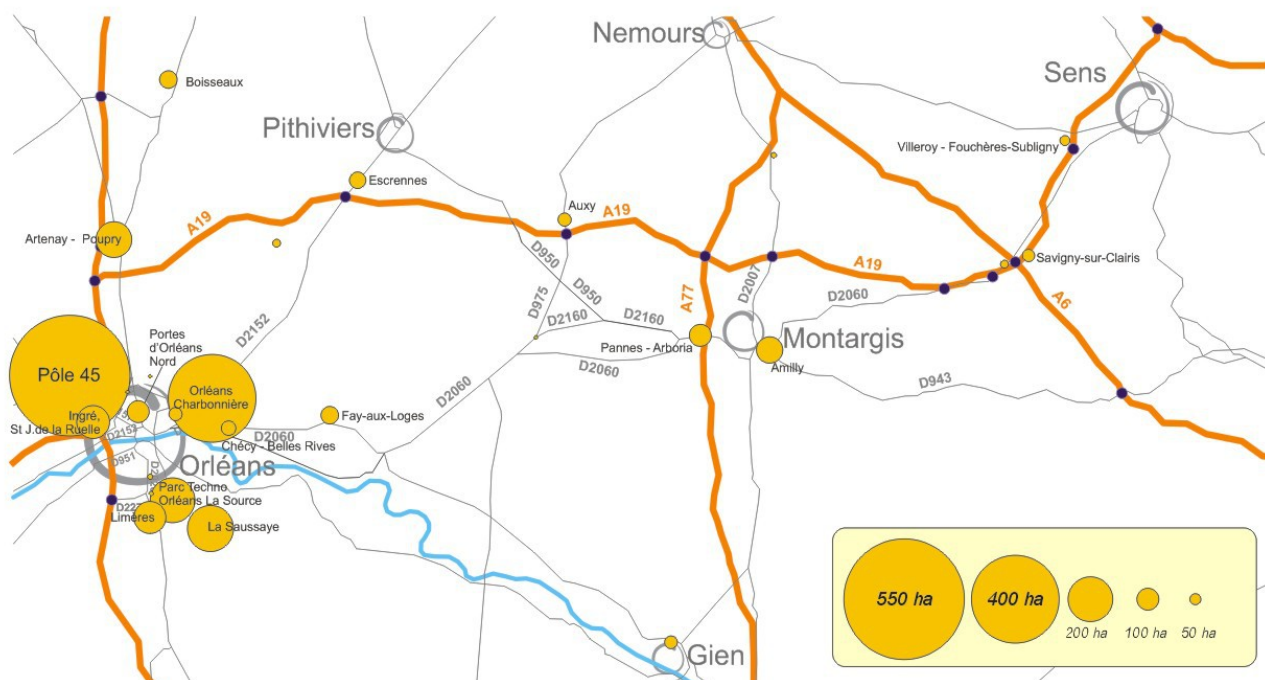
Le département est décrit comme un département où il fait bon vivre, en position centrale et proche de Paris.

4.6.2 Les attentes en matière de développement économique

Les propos recueillis témoignent d'une opération visant par le biais de l'A19, à densifier le Nord Loiret. Le Sud de la Loire est par ailleurs inondable et toute perspective de développement économique y est contrainte.

Considérant qu'une zone d'activité génère en moyenne 1 000 à 2 000 emplois, les acteurs économiques locaux entendaient créer de l'emploi pour dynamiser le secteur du Nord-Loiret. Le développement des zones d'activités situées à proximité de l'A19 répondait à cette logique ainsi qu'à une logique de rapprochement au plus près des autoroutes, des entreprises générant du volume. Tous les échangeurs ont ainsi été pré-positionnés (Artenay, Escrennes, Auxe, Arboria) et des projets de zones d'activités s'y sont trouvés associés avec notamment des perspectives sur la logistique

Les principaux parcs d'activités selon les superficies



Les principaux parcs d'activités selon la surface totale (y compris surface cessible)

4.6.3 Les parcs d'intérêts départementaux jalonnant l'A19.

Le constat dressé montre un développement localisé sur l'agglomération montargoise (Amilly, Pannes), Artenay et Pithiviers (dans des proportions plus modestes).

L'A19 est jugée par la majorité des acteurs comme ayant un impact positif sur l'attractivité économique du territoire grâce au renforcement de la desserte autoroutière (les industriels ne sortent plus de la route) mais aussi pour les entreprises déjà présentes. Un avis s'en distingue néanmoins jugeant que l'A19 ne s'est pas montrée indispensable au développement économique.

Quatre⁵ parcs d'activités d'intérêt départemental ont été créés (Artenay-Poupry, Escrennes, Auxe, Pannes - Arboria) aux abords de l'A19 pour répondre à la demande, mais la création des parcs d'activités a nécessité du temps et la commercialisation des parcelles s'en est trouvée pénalisée notamment par un contexte économique défavorable.

5 Lors de l'ouverture de l'A19, un cinquième parc d'activités était également prévu à Courtenay,, il a depuis été retiré du Plan local d'urbanisme de la commune.

Depuis 2009, la perception a en effet évolué : **les ambitions optimistes ont été abandonnées sous les effets conjugués de la crise et du Grenelle de l'environnement.**

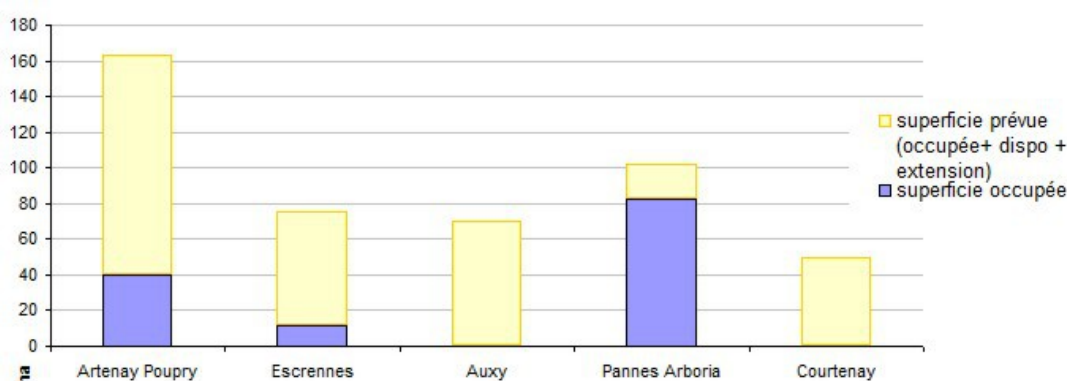
Avant, s'exprimait une certitude que les quatre zones auraient été rapidement remplies. A l'époque, étaient envisagées de très grandes zones comme à Escrennes, dans le secteur logistique. Les acteurs témoignent aujourd'hui de davantage de réalisme. Aujourd'hui, il est admis que « *le développement dans le secteur de la logistique d'entrepôts de 20 à 30 000 m² dans le cadre de la Logistique Valley relevait d'une perspective surréaliste* ».

Actuellement, la logique exprimée par le Conseil Général porterait sur une extension des zones d'activités existantes plutôt que la création de nouvelles.

4.6.4 La commercialisation des parcs d'activités d'intérêt départementaux jalonnant l'A19

La commercialisation des parcs d'activités ne porte dans les faits que sur trois parcs d'activités bordant l'A19. En effet, La DUP⁶ relative à la ZAC⁷ d'Auxy a fait l'objet d'un recours auquel le tribunal administratif a donné raison et la ZAC de Courtenay a été abandonnée.

Superficie des Parcs d'activités d'intérêt départemental situés à proximité de l'A19



• Abandon à Courtenay

Le parc d'activité de Courtenay (100 hectares) a été abandonné récemment et retiré du PLU à défaut d'intérêt. Parmi les raisons évoquées sont évoqués le coût de la desserte très élevé, une conjoncture défavorable et une disponibilité sur des zones d'activités existantes. Par ailleurs, il est signalé qu'il existe sur la zone d'activité de Savigny-sur-Clairis, des surfaces disponibles couvertes de 3 à 5 ha très bien aménagées. Y sont également implantés un restaurant et une station service dédiée aux poids lourds.

• Des parcs en devenir à Auxy (Beaune-La Rolande) et Escrennes

Les propos recueillis au sujet du parc d'activités d'Auxy, comportant une première tranche de 50 hectares sur les 100 hectares prévus, témoignent de l'impossibilité d'être pour l'instant commercialisé. En effet, la DUP est remise en cause, la desserte n'est pas faite, les fouilles archéologiques (qui sont à la charge du propriétaire) n'ont pas été réalisées. L'absence de bassin de main d'œuvre est également évoqué. Enfin, tel qu'exprimé, tant qu'il reste de l'offre sur des parcs d'activités existant bénéficiant d'un environnement plus favorable (desserte, main d'œuvre, services), le parc d'activité ne semble pas en mesure de pouvoir séduire des investisseurs dans l'immédiat, mais l'intérêt de ce parc pourrait se développer à une échéance plus lointaine.

6 DUP : Déclaration d'utilité publique

7 ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Le Parc d'activités d'Escrennes, à la jonction de l'A19 et de l'axe Orléans-Pithiviers répondait à une demande de grands espaces pour accueillir des activités logistiques auquel était notamment associé un enjeu : le maintien de l'hôpital à Pithiviers. Il recueille quelques demandes, mais l'intérêt reste timide.

- **Développement à Montargis, Amilly et Pannes**

On observe un développement indéniable sur le Montargois. L' A19 ne constitue pas un critère décisif, mais renforçant la localisation au cœur d'un réseau autoroutier, elle joue dans le choix d'implantation. Montargis, bénéficie d'une localisation à 1 heure de Paris, d'un foncier abordable et d'une main d'oeuvre disponible.

Les Montargois regardent vers Paris. Les patrons des grandes entreprises ne sont pas à Montargis (politique de ces grosses entreprises d'installer des externes au territoire), ils choisissent des lieux d'habitation avec davantage de services (Paris, Orléans, Fontainebleau). Sans racine, il y a peu de dirigeants d'entreprise sur place.

- **Arboria (Pannes)**

Arboria, située à la jonction A77 / RD2060, a vu son attractivité renforcée grâce à l'arrivée de l'A19. L'installation d'ICT, fabricant italien de papier toilettes et de mouchoirs, à Pannes sur la zone d'activité en mars 2012 (190 emplois) en constitue un bel exemple. La création d'un hôtel homologué comptant 60 chambres témoigne également de cette attractivité renforcée. La proximité avec l'Ile-de-France et les autoroutes A10, A19, A6 et A77 a été déterminante pour qu'Arboria soit retenue parmi les 22 sites en concurrence. La liaison facilitée vers Allemagne aurait également joué, l'A19 constituant ainsi une valeur ajoutée. Arboria 2 affiche aujourd'hui complet : 50 hectares ont été vendus pour l'agrandissement d'ICT tandis qu'Arboria 1 commence à se remplir. Outre le prix du foncier et l'accessibilité, la capacité à pouvoir assurer leur besoin en eau et disposer d'une superficie de 20 ha d'un seul tenant figurait parmi les critères ce qui réduisait considérablement le champ de la concurrence. Enfin, les origines loirétaines du directeur d'ICT et la mobilisation du Conseil Général, du Conseil Régional et de la Communauté d'agglomération de Montargis ont participé à concrétiser l'implantation.

- **Démarrage tardif à Artenay**

La zone d'activité d'Artenay-Poupry est en train de s'implanter 5 ans après son lancement. La difficulté de maîtriser les délais et le foncier a conduit à réaliser la ZA au dernier moment. Par conséquent, des entreprises ont fait le choix de s'installer ailleurs : une entreprise est partie à Mer, une autre à Blois. Par ailleurs, les fouilles archéologiques ont coûté 6 millions d'euros.

Le Parc d'activité d'Artenay Poupry, a vu récemment s'implanter une grande surface, une enseigne de restauration rapide et un logisticien de renom dont l'entrepôt logistique est en cours de réalisation.



Parc d'Artenay-Poupry prêt à accueillir de nouvelles entreprises – © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

4.6.5 Les raisons d'un essor laborieux

La crise économique réduit l'intérêt des investisseurs:

Selon une majorité d'acteurs, la crise économique constitue la raison principale d'une commercialisation difficile. La crise économique actuelle a pour effet d'inciter les investisseurs à la prudence et à un investissement minimum. Certains privilégient ainsi des bâtiments existants comme Inolation, fabriquant de panneaux isolants, qui s'est installé à Amilly. Le bâtiment a été rénové et les collectivités ont joué un rôle majeur pour satisfaire au mieux les attentes de l'industriel. Les industriels se positionnent aujourd'hui sur les bâtiments existants par prudence (70% des contacts), car plus intéressant financièrement même si des travaux de réhabilitation sont nécessaires.

Un déficit d'image forte ?

L'attractivité du Loiret souffrirait, selon certains, d'une absence « d'image forte ». Seuls le Val de Loire (Sully/Loire, Meung/Loire, Beaugency), la chasse (Sologne) véhiculent des fragments d'image du Loiret.

Sur Montargis, c'est l'absence d'enseignement supérieur qui s'avèrerait pénalisante pour l'accueil de catégories socio-professionnelles supérieures.

Enfin, il est admis que l'amorce est toujours difficile et que l'effet d'entraînement facilite ensuite la commercialisation.

Des retards dans la création des ZAC

D'autres freins sont également évoqués, mais ils portent davantage sur la création de la ZAC que sur sa commercialisation. Sont ainsi cités des **recours ayant retardé la disponibilité**, la **longueur de certaines procédures**, des complications administratives, des difficultés de coordination entre gestionnaires, des coûts liés aux fouilles archéologiques⁸ si bien que la demande existante s'est reportée ailleurs.

4.6.6 La logistique

Le Loiret apparaît selon les acteurs rencontrés, comme un des rares départements traversés par 5 autoroutes, ce qui renforce son positionnement logistique. La logistique s'est beaucoup développée au nord d'Orléans, mais à une époque où les transporteurs et logisticiens optimisaient la chaîne logistique et mutualisaient le transport. Actuellement, la logistique sur Orléans apparaît saturée et il semble impossible d'y faire venir des entreprises. Il faudrait des implantations plus éloignées aux abords de l'autoroute, mais cela pose la question de la desserte pour le personnel. Il y a 7 à 8 ans, trouver 20 ha pour faire une plate-forme logistique était impossible, car il n'y avait pas de disponibilité foncière. Désormais, le discours a changé, car le territoire souffre économiquement. La situation actuelle n'a plus rien à voir avec la période d'expansion d'il y a 10 ans.



Bâtiment logistique en cours d'achèvement sur le Parc Inter-départemental d'Artenay-Poupry – © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

Selon certains acteurs, le projet d'autoroute ferroviaire aurait pu renforcer la vocation logistique d'Artenay-Poupry avec une plate-forme multi-modale, mais le projet est suspendu. La question de l'embranchement fer offrant la possibilité d'acheminer ou recevoir des marchandises par voie ferrée comme élément de choix dans l'implantation logistique montre d'ailleurs que ce ne serait pas un facteur déterminant, car plus aucune entreprise n'y croit.

Non loin de l'A19, certains acteurs soulignent la présence de FM Logistique, implantée à Neuville-aux-Bois. Enfin, est évoqué le coût du péage qui pourrait également jouer sur les critères d'implantation d'établissements logistiques.

⁸ Sur la zone d'activité d'Arboria à Montargis, 4 hectares de terrain ont par exemple été gelés pour éviter de doubler le prix de vente des terrains en raison des fouilles archéologiques.

4.6.7 Une autoroute prometteuse

Les promesses portées par l'A19 non réalisées à ce jour, le seront plus tard. C'est en quelque sorte le message relayé par les acteurs rencontrés. L'A19, qualifié « d'outil d'avenir » est en effet perçu comme un vecteur de communication à l'attention des investisseurs. Ainsi, l'A19 contribue au renforcement de l'accessibilité et offre des perspectives de développement pour le Nord-Loiret qui peut bénéficier de l'enclavement des zones logistiques du bassin parisien et d'un effet de desserrement.

L'A19 est porteuse d'espoir, de confiance

« L'A19 a des retombées positives, mais les plus importantes restent à venir. »

« L'A19 est porteuse d'espoirs. »

« L'A19 porte les espoirs d'un développement économique qui se réalise doucement mais sûrement. »

« Le territoire pourra à plus long terme bénéficier d'un effet du desserrement du grand Paris qui jouera positivement pour le territoire. En définitive, le retour actuel sur investissement n'est pas à la hauteur des espoirs, actuellement, mais il est permis d'être confiant pour avenir. »

« Aujourd'hui elle vit. Demain il faut qu'elle vive mieux. ».

4.7 Tourisme

Sur le plan du tourisme, conformément aux attentes, les acteurs évoquent une absence d'effets notables de la mise en service de l'A19. Concrètement, seule la création de l'hôtel « Les terrasses de Montargis » implanté sur la zone d'activité Arboria pourrait être considérée comme résultant de la mise en service de l'autoroute A19.

Valorisation du patrimoine touristique du Loiret depuis l'A19



Signalisation d'animation culturelle et touristique bordant l'A19 – © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

Même s'il apparaît difficile d'apprécier l'impact de l'A19 sur le secteur touristique, l'A19 constitue un vecteur de communication. *Tourisme Loiret* a été associé à la valorisation du patrimoine touristique du département à l'occasion de la réalisation de l'autoroute A19. Il a ainsi participé à la définition des panneaux de signalisation d'animation culturelle et touristique (Château de Chamerolles, Arboretum des Grandes Bruyères à Ingrannes...). Des propos recueillis expriment cependant le regret de ne pas voir figurer Pithiviers qui jouit d'une relative notoriété grâce à son gâteau fondant. Selon ces mêmes propos, ce dernier pourrait à cet égard prétendre à figurer sur ces panneaux de signalisation. D'autres estimaient que la ligne historique de l'aérotrain aurait également pu être signalée depuis l'A19.

Enfin, il est à noter que désormais tous les supports de communication touristiques mentionnent la desserte autoroutière de l'A19.

La cible du tourisme loirétain :

la clientèle est à 75 % française. Les Parisiens sont parmi les mieux représentés devant la région centre, le nord, la région Rhône-Alpes et la Bretagne. Les étrangers les plus nombreux sont par ordre d'importance décroissant les Hollandais, les Britanniques, les Allemands, les Belges et les Espagnols. L'année dernière a vu une hausse de touristes étrangers et une baisse de la clientèle d'affaire, sans pour autant qu'on puisse affirmer si la réalisation de l'A19 a joué un rôle dans cette évolution.

Le tourisme d'agrément

Le tourisme d'agrément est davantage tourné vers le Val de Loire (Unesco) et concerne moins le secteur de l'A19. La Vallée du Loing (Chalettes, Cepoy, Ferrières), Montargis, qualifiée de « Venise du Gâtinais » et gratifiée du titre « Plus beaux détours touristique », le Château de Chamerolles offrent cependant des potentialités. D'éventuelles retombées au château de Chamerolles sont signalées. De même, de grandes manifestations telles que « Les fêtes de Loire » pourraient attirer un public plus éloigné grâce à une

meilleure accessibilité. La bourse de véhicules anciens qui se tient chaque année début avril à Courtenay et rassemble environ 10 000 personnes (collectionneurs, exposants, chalands..) pourrait également toucher un public plus éloigné.

Un taux d'occupation probablement plus élevé pendant les travaux de construction de l'A19

Le taux d'occupation moyen serait de 54 %. Pendant les travaux, il est possible que ce taux d'occupation ait été supérieur en particulier au niveau des meublés, mais il n'est pas possible de l'affirmer.

Les terrasses de Montargis, principal établissement bénéficiaire de l'A19.

L'hôtel « Les terrasses de Montargis » est le principal établissement bénéficiaire de l'A19. Il jouit de la desserte de l'A77 et désormais de l'A19. En plus de capter la clientèle de trafic nord-sud, il est rapporté que celui-ci accueille de nombreux séminaires notamment en raison d'un coût moins élevé qu'en région parisienne.

Des difficultés à fixer le touriste en transit potentiellement accentuées

Certains acteurs s'interrogent quant à une éventuelle accélération du trafic de transit lié à l'A19, ce qui a pour conséquence d'accroître les difficultés à fixer le touriste sur Orléans et ses environs. D'autres soulignent d'ailleurs que l'A19 est plutôt utilisée pour les grands trajets (loisirs, vacances). Malgré la présence de quelques hôtels, certains déplorent l'absence d'hôtel visible depuis l'A19 pour inciter à halte. L'A19 serait sans doute plus intéressante pour le touriste en transit que pour la population locale.

5 Rétrospective et perspectives

5.1 Les principaux bénéficiaires de l'A19

Un intérêt controversé

L'ensemble des acteurs s'accordent sur le fait que la population locale emprunte peu l'A19, sauf pour rejoindre l'autoroute A6 ou A77, et ponctuellement lors de migrations saisonnières sur de longs trajets. L'intérêt de l'A19, selon les propos recueillis, concerne avant tout les gens qui traversent le Loiret (résidents des départements de l'Est et de l'Ouest, départements voisins, étrangers et professionnels de la route comme les commerciaux) ou auraient emprunté la francilienne. Par rapport à l'investissement que l'A19 représente, sa réalisation n'en vaudrait pas le jeu.

5.2 S'il n'y avait pas eu l'A19

Les avis divergent sur ce que serait devenu le Loiret sans l'A19. Pour certains, aucun changement notable n'aurait été perçu. Pour d'autres le développement économique se serait porté sur l'ex-RN 60, qui aurait alors été un formidable outil d'aménagement interne au Loiret, mais on aurait probablement observé une forte hausse du trafic sur l'ex-RN60. Le trafic aurait alors opéré différemment. Toutefois, l'A19 revêt davantage un rôle d'aménagement du territoire plus fort à terme.

Pour d'autres encore, les acteurs se mobiliseraient de la même façon pour sa réalisation, justifiant d'un outil d'avenir pour l'économie. Il serait alors question d'un sérieux handicap pour les liaisons Est-Ouest au sein du département du Loiret rappelant que la Beauce est le grenier de la France.

On peut toutefois s'étonner qu'aucun des acteurs rencontrés n'ait évoqué en l'absence de l'A19 la possible réalisation de la liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges condamnant ainsi toute perspective de réalisation de l'A19. En effet, cette liaison répondait elle aussi à un objectif de grand contournement parisien.



Le blé, une des productions agricoles les plus importantes de la Beauce justifiant l'appellation de « Grenier de la France » - © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

5.3 L'importance du portage politique des projets

Le travail mené par les élus a été maintes fois salué. Des éléments tels que la cohésion au sein des collectivités et le portage politique apparaissent incontournables à l'émergence de projets. Le charisme d'un leader politique compte pour beaucoup dans la réalisation d'un projet. La concentration des pouvoirs joue de la même façon dans la concrétisation d'un projet.

5.4 Les perspectives

Des attentes portant sur l'aménagement de la D954 (Chartres – Dreux – Orléans) sont formulées : L'aménagement de la liaison Chartres – Orléans au statut autoroutier fait défaut. Il offrirait une continuité autoroutière et permettrait en outre d'influer sur le développement de la ZA d'Artenay – Poupry.

Il manquerait également un barreau pour rejoindre l'A10 en direction du Mans depuis Gidy au nord de Saran ce qui permettrait par ailleurs d'éviter le nœud routier de Saran. Ce projet d'échangeur avec l'A10 au niveau de Gidy est porté par le CG et l'Agglo. Ceci permettrait la desserte de la ZA d'Artenay et permettrait également de fluidifier le trafic au nord de l'agglomération orléanaise (mais le nombre d'échangeurs sur une courte portion autoroutière de l'A10 est jugé important).

L'écotaxe aurait pu rééquilibrer les rapports entre l'A19 et la RD2060. Sa mise en application aurait pu contribuer à capter une part de trafic de transit (en particulier PL) plus importante sur l'A19. Cette dernière est néanmoins en sursis. Il est rappelé que le Loiret s'était exprimé en faveur de l'écotaxe.

Il y a actuellement un projet de réouverture de la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. La concertation avec le public s'est achevée en 2012 et les études d'avant projet sont en cours. L'enquête publique est prévue courant 2014 pour une ouverture envisageable en 2019. Cette nouvelle ligne pourrait à l'avenir soulager partiellement le trafic de la RD2060.

Au moment des entretiens était également évoqué un projet portant sur la réalisation d'une 4ème voie sur l'A10, laquelle pourrait relier l'échangeur d'Artenay (A19) à la bifurcation de l'A10 avec l'A71.

6 Conclusion

Les propos recueillis auprès des interlocuteurs rencontrés permettent de porter un regard global sur l'aménagement réalisé. L'A19 est ainsi perçue comme conforme au projet présenté au stade de l'enquête publique et dégage une expression collective de satisfaction générale.

La majorité de ces propos expriment une satisfaction relative à la mise en service de l'autoroute, avec en point d'orgue une forte notion d'aménagement du territoire. Considérée comme complémentaire avec la RD 2060 qu'elle contribue à soulager sur le plan du trafic, l'A19 participe de l'avis de nombreux acteurs au rééquilibrage du département. Elle a notamment permis un désenclavement du Nord Loiret. Enfin, l'A19 est également décrite comme un outil de développement économique.

Quant aux retombées escomptées, il semble que la crise économique ait mis à mal certaines d'entre-elles notamment le trafic poids lourds et le développement économique, mais les acteurs rencontrés se montrent confiants vis-à-vis du rôle que jouera à l'avenir l'A19.

