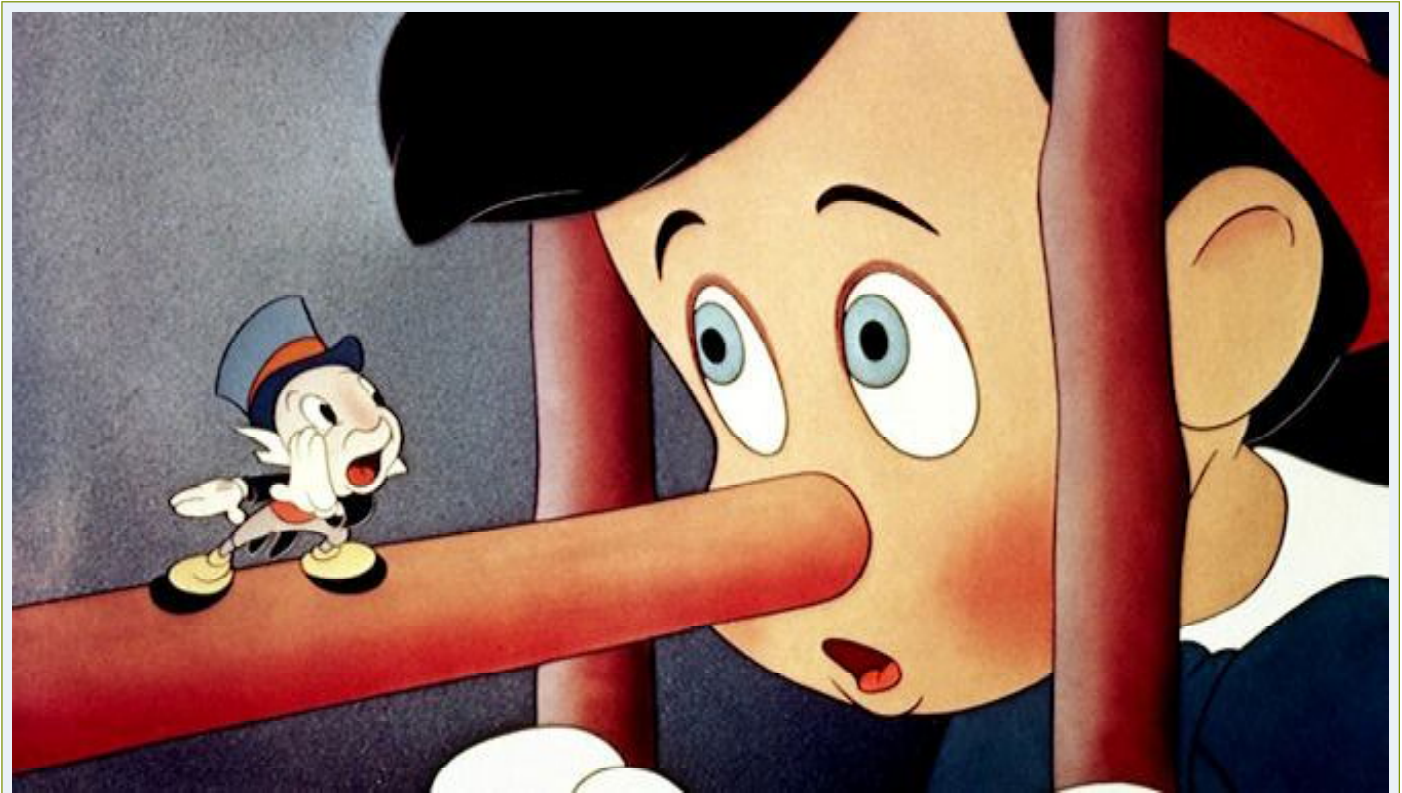




LE MENSONGE UN BON OUTIL DE PROJET ?



Les projets que nous combattons ne sont pas seulement "ringards" : ils sont fondés sur le mensonge. A l'instar du malheureux barrage de Sivens, que l'on reconnaît surdimensionné et de faible utilité, et d'autres GPI I, les projets de ponts que le CG45 s'obstine à pousser depuis 1996 sont basés sur des projections de trafics mensongères, sur la dramatisation d'autres critères... et sur le déni des impacts désastreux.

S'abritant derrière certains élus et/ou certains fonctionnaires qu'ils manipulent comme des marionnettes, les lobbies sont les initiateurs et les bénéficiaires du mensonge. Nous avons mis en lumière les mensonges du B.E.T. Gaudriot concernant le tracé ; puis ceux du groupement INGEROP concernant les "avantages" du PPP : appuyés par celui des **transports routiers**, le lobby du **BTP** et celui des **carrières** réclamaient leur "os à ronger".

Le greenwashing, le verdissement des programmes et des projets, est devenu un art. Par exemple pour le lobby /syndicat des carriers. UNICEM/UPEG : il a formaté des "éléments de langage" pour faire croire qu'une carrière est bénéfique à l'environnement. La **Direction des Routes** du Conseil général est devenue "**pôle Aménagement durable**" (sic !) ... sans changer ses projets d'un iota, ni son "vieux" directeur, Claude Clavier !!!

Le mensonge ne tient pas, face à des citoyens vigilants : il revient frapper son auteur comme un boomerang. Même s'il manie le déni avec un cynisme stupéfiant, le menteur n'effacera jamais les failles et les contradictions qui entachent ses discours comme les justifications techniques du projet. Lequel suscite les alertes, subit à juste titre les refus, puis les rejets collectifs rendus possibles par l'internet... et s'enlise enfin irréversiblement !

DÉVIATION DE BAULE : COMMENT TORDRE LA VÉRITÉ...
UNE MONTAGNE DE MENSONGES SUR LES DÉVIATIONS
PP DOLIGÉ, PEUT-ON EN CROIRE UN MOT ?

- Page 2

- Page 3

- Page 4

UNE MONTAGNE DE MENSONGES DANS LES G.P.I.I.

Notre-Dame-des-Landes, Sivens etc. : des projets surannés, surdimensionnés et sans utilité publique avérée

Le rapport d'experts sur Sivens (Cf. en bas de la page 3) établit un diagnostic qui se retrouve - avec des pondérations propres à chaque cas - dans les évaluations objectives de tous les projets controversés :

évaluation « contestable » des besoins « réels » ; surdimensionnement qui s'explique par une estimation des besoins établie « sur des données anciennes et forfaitaires » ; choix sans réelle analyse des « solutions alternatives possibles » ; étude d'impact de « qualité très moyenne » ; financement du projet « fragile » !

Un tel florilège, pourtant édifiant, n'empêche pas que ces projets aient été validés par des assemblées d'élus, parfois "à l'unanimité". Les "contre-pouvoirs" ? Des enquêtes d'"utilité publique" où ces points ont été soulevés, où les oppositions se sont révélées, plus nombreuses que les approbations... mais sur lesquelles on s'est assis, même si elles donnaient des avis négatifs. Quand, malgré - ou à cause de - ces bases pipées, un projet traîne cinq ans, dix ans, vingt ans, il ne faut pas continuer à se mentir : oublions-le, et repartons sur la vérité !

Nous avons déjà expliqué les mécanismes de formation des G.P.I.I. (LdC N° 87 de mars 2014) : mensonges, manques, impasses etc. Et proposé une grille de lecture qui facilite le "fact checking" de tout aménagement.

DÉVIATION DE BAULE : COMMENT TORRELLER LA VÉRITÉ POUR IMPOSER L'INUTILE

J'ai pris le temps d'analyser l'étude de trafic pour la déviation du Pont de Baule (*Etude EGIS*). (...) Comme je pouvais le craindre, cette étude paraît particulièrement distendue. Elle peine pourtant à justifier la déviation de la RD 18 et le pont de Baule.

Voici les points principaux de mon analyse :

- **page 2** : On voit qu'il y a eu pas moins de cinq allers-retours entre EGIS et le C.G.45 pour aboutir à la version définitive en février 2012.

- **page 9** : Pour l'accidentologie, au lieu de prendre les chiffres des 8 dernières années (2003-2010), l'étude montre les résultats de 2001 à 2008. L'analyse du graphique montre à l'évidence qu'il y a eu plus d'accidents sur la période de 2 ans 2001 et 2002 que sur les 6 années suivantes !

- **page 13** : Le trafic moyen journalier en 2010 sur la D18 serait de 4613 véhicules/jour, dont 3,4% de poids lourds. Ce chiffre est un peu supérieur à nos propres comptages, mais admettons.

- **page 14** : Les chiffres montrent une baisse du trafic de la D18 à Meung de quelques 20% par rapport aux années 2000, 2001 et 2002. Malgré cela, l'étude va prendre des hypothèses d'augmentation de trafic !

- **page 27** : Suite à l'enquête d'avril 2011, EGIS sort des chiffres complètement différents, montrant un trafic de 6800 véhicules/jour en avril 2011 traversant le pont de Meung-sur-Loire, quasiment 50% de plus que les comptages. Cherchez l'erreur ! Ces chiffres ne sont pas crédibles.

- **page 35** : Pour l'horizon 2020, on continue les multiplications : prévision de trafic sur le pont de Meung : 9000 véhicules/jour. Ce chiffre découle d'une hypothèse fabuleuse d'augmentation du trafic de 30% supplémentaires, justifiés, soi-disant, par les implantations nouvelles dans la zone Synergie, et par les lits supplémentaires à l'hôpital de La Source.

- **page 36** : Pour l'horizon 2030, en partant d'une augmentation du PIB de +1,9% par an, EGIS conclut avec une formule savante que le trafic augmentera encore de 12,8% entre 2020 et 2030. Sans déviation, l'étude estime alors 9700 véhicules/jour sur le pont de Meung. Peu vraisemblable.

- **page 39** : Au hasard, une incohérence qui apparaît sur le scénario : au sud de la déviation, au sud de la RD 951, on prévoit 3900 véhicules/jour. Où vont ces véhicules ? On ne retrouve que 1500 véhicules sur la RD 18 vers la Sologne au sud de Cléry (*). Autre incohérence qui saute aux yeux, le scénario prévoit le chiffre impressionnant de 21 500 véhicules/jour sur la RD 2152 dans Baule (contre 12 200 en 2010).

- **page 44** : Encore une incohérence : où passent les 7000 véhicules/jour qu'il y aurait sur le nouveau pont de Baule en 2030, puisque on en retrouve seulement 3100 sur la RD 2152 vers Baule, 100 sur la RD 2 vers l'autoroute, et moins 200 sur la RD 2152 vers Meung ?

- **page 45** : Évidemment, les gains de temps avec la déviation ne sont pas justifiés, mais sont importants : 7' 40 au lieu de 21' en 2030 sans la déviation, pour aller de La Croix Haute à Meung jusqu'au sud de Cléry. (Le temps de parcours actuel n'est pas précisé. Il doit être de l'ordre de 11'.)

- **page 49** : Concernant l'analyse de la charge de trafic, même avec les hypothèses retenues, seul le pont de Beaugency serait "chargé" dans un sens à l'horizon 2030. Le trafic serait seulement "dense" sur le pont de Meung et dans le centre de Cléry.

- **page 73** : Pourtant, dans la conclusion, l'étude prétend que la déviation permet trait d'éviter la "saturation" des trafics en 2030 ; et ce, malgré la précédente analyse qui ne conclut même pas à un trafic chargé !

J'en conclus que même en tordant les données et les hypothèses à sa manière, EGIS a un mal fou à justifier la déviation. La démarche n'est pas honnête. Mais c'était bien sûr la commande du CG.



Jean-Louis Posté, Président de l'association Mauves Vivantes

* Ndlr : La même incohérence, que pour notre part nous qualifions de tricherie ou de mensonge, existe dans les études fournies en 2000 pour la déviation de la RD 921, dite "de Jargeau" par BETURE Infra... rebaptisé EGIS ! Aucune réponse à nos demandes d'explications n'a jamais été fournie par la Direction des Routes...

UNE MONTAGNE DE MENSONGES SUR LES DÉVIATIONS

NOUS LES METTONS EN LUMIÈRE DEPUIS DE (TROP) NOMBREUSES ANNÉES

Le "fact checking" est devenu très à la mode. Mais nous le pratiquons depuis des années, sans le savoir ! Certes, au début - c'était en 1996, au siècle dernier - nous avons d'abord cru aux dires du CG45, et fait confiance aux belles paroles d'Eric Doligé. Mais nous avons assez vite compris que celles-ci étaient à géométrie variable, qu'elles "retournaient leur veste" facilement, qu'elles refusaient toute contradiction et même toute contre-proposition constructive... quand elles n'étaient pas méprisantes ou insultantes.

Au début, en vertu d'une sorte de "présomption d'innocence" de nos interlocuteurs, nous avons parlé timidement de "contre-vérités". Mais quand, par exemple, on affirme devant 300 personnes "Les trafics routiers augmentent" alors que vos propres services en publient les baisses depuis des années, on doit bien parler de mensonge, et même de **mensonge public délibéré**, pour ne pas parler d'**enfumage** ou d'**empapaoutage**... dont sont surtout victimes les inconditionnels du premier notable du Loiret !

S'il s'agissait d'un petit mensonge par-ci par-là, nous aurions du mal à contester la véracité des dires et la validité des études. Mais on nous facilite la tâche : **les mensonges sont si nombreux, si énormes et si lisibles par les observateurs avertis qu'ils décrédibilisent tout le processus de "management de projet"**... en échec répété dix-huit ans après son lancement.

En voici un **petit florilège récapitulatif**... mais non exhaustif, cela prendrait trop de place ! Pour les détails, référez-vous aux **91 Lettres du Castor** précédentes, disponibles sur le site du Castor énervé.

LES PLUS GROS MENSONGES DE L'EXÉCUTIF DOLIGÉEN SUR SES DÉVIATIONS :



- **Un projet de Grand contournement routier d'Orléans n'a jamais existé :** Pourtant, la déviation de Mardié comme celle de Baule n'étaient que deux maillons (essentiels) d'un projet évoqué dans **42 délibérations** du Conseil général du Loiret !
- **Les déviations et ponts sont nécessités par une croissance continue des trafics :** Faux, bien au contraire, une **baisse de 1,2% par an** des trafics est avérée dans le Loiret !
- **Elles résoudraient de graves problèmes d'accidentalités, de pollutions, de bruits :** Ces problèmes inexistantes ou mineurs seraient redoublés avec la création des déviations.
- **Le tracé sur Mardié voté en 2005 est le meilleur pour l'environnement et la géologie:** Les expertises des Naturalistes Orléanais et des géologues affirmaient le contraire, mais le bureau d'études Gaudriot en a cyniquement **inversé les conclusions** !
- **« Si les communes ne voulaient plus de cette réalisation, le CG ne la ferait pas »:** Pourtant, la mairesse de Darvoy a été "retournée" moyennant un tracé inacceptable... et ED manœuvre toujours pour neutraliser le maire de Mardié, commune opposée ! En 1999, un tracé consensuel élaboré par la quasi-totalité des maires a été superbement ignoré par le CG45.
- **Le groupement INGEROP dit qu'un PPP est la meilleure procédure de réalisation :** MARDJ EVAL prouve que ses conclusions sont tordues ; ED doit **renoncer au PPP** en 2012...
- **« La législation européenne n'a jamais interdit de traverser la Loire »:** A condition de vouloir sérieusement la respecter ! Mais après avoir méprisé les injonctions du Parlement européen, le CG45 prétend absurdement "déménager" les milieux et les espèces menacées !
- **Le coût annoncé du projet voté en 2005 n'est que de 46 M€ :** Mais nous annonçons depuis des années que l'on dépasserait très largement les 100 M€... hors frais financiers.

M Planète

<http://tinyurl.com/mdlna4t>

LE BARRAGE DE SIVENS, UN SYMBOLE DE LA LUTTE CONTRE LES PROJETS SURDIMENSIONNÉS

Le Monde.fr | 27.10.2014 (Extraits)

Depuis plusieurs semaines, la contestation monte contre la construction d'un nouveau barrage dans le Tarn. Celle-ci a culminé samedi 25 octobre lors d'une grande manifestation d'opposition au projet, à l'issue de laquelle un jeune homme a trouvé la mort (...).

Un rapport d'expertise commandé par le gouvernement et remis lundi 27 octobre critique pour sa part les dimensions du projet et la façon dont il a été mené. * Que dit ce rapport ?

(...) Le rapport critique une **évaluation « contestable » des besoins « réels »** d'irrigation. Il évoque « une surestimation du volume de substitution destiné à l'irrigation d'au moins 35 % ». Un **surdimensionnement qui s'explique par une estimation des besoins établie « sur des données anciennes et forfaitaires »**.

« Le choix d'un barrage en travers de la vallée a été privilégié **sans réelle analyse des « solutions alternatives possibles »**, une situation d'autant « plus regrettable que le coût d'investissement rapporté au volume stocké est élevé », note également le rapport. Il qualifie en outre l'**étude d'impact de « qualité très moyenne »** et juge le financement du projet « fragile ».



PP DOLIGÉ, PEUT-ON EN CROIRE UN MOT ? "FAITES CE QUE JE DIS, PAS CE QUE JE FAIS !"

Vous souvenez-vous des innombrables promesses d'Eric Doligé ? De toutes les annonces qu'il a faites depuis près de vingt ans concernant les mises en service de ses déviations et ponts ? Servilement reprises par la presse locale... même si d'évidence, les délais avancés étaient intenable ? Genre : "Le pont de Jargeau sera mis en service en 2006" (ou en 2008, en 2009, en 2010, en 2014, en 2016 etc.)".



Si ces affirmations n'avaient pas été des "bo-bards", la Loire serait depuis longtemps violée par une traversée inutile en pleine nature ; paysage du Patrimoine mondial et biodiversité NATURA 2000 en porteraient des plaies irréversibles.

Y croyait-il réellement ? Nous en doutons. Tous les maîtres d'ouvrages connaissent les délais réels que nécessite le passage à la phase opérationnelle, même une fois le feu vert obtenu des services de l'Etat. Mais il fallait rassurer la clientèle à qui il avait fait miroiter à moult reprises quelques miracles sur le recul des nuisances routières.

Clientèle manipulée, fidèle... mais parfois déçue :

Dans la Rep du 23 avril 2010, la présidente de l'association RD 951, seule à réclamer le pont pour le compte de Michel Guérin, pleurnichait amèrement : « En cette année 2010, on devrait déjà rouler sur ce deuxième pont. Or rien de ce qui avait été promis ne s'est produit » !

Pour se justifier, Monsieur Doligé a souvent attribué la responsabilité de ses échecs aux opposants, aux insoumis. Dont il avait malheureusement prétendu avec mépris, peu de temps avant, qu'ils n'étaient que quelques poussières et qu'ils ne représentaient absolument rien ! Faudrait savoir...

Pour nous, c'est l'**accumulation de mauvaises pratiques**, couvertes *a posteriori* par **des tonnes de mensonges**, qui a "plombé" ces projets, alors même que leurs fondements s'effondraient : **décisions arbitraires** maintenues contre vents et marées ; **refus d'une écoute** des objections et **des solutions alternatives** exprimées par les citoyens et les maires, **concertations "bidonnées"** ; **négation** des **réalités constatées**, des **contraintes techniques** et des **exigences environnementales** ; tentatives avortées de **se défaire de ses responsabilités** sur le privé ; **sous-estimations** chroniques ; etc. **La vérité, c'est que le mensonge a conduit à un énorme gâchis... qu'il est temps de solder.**

« le mensonge est à la soumission ce que la vérité est à la libération »

La Vérification par les faits (ou "Fact checking")

La **vérification par les faits** (ou **révérification**, en anglais **fact checking**) désigne une démarche visant à valider l'exactitude des chiffres rapportés, d'affirmations, d'informations, ou de faits allégués dans un texte ou discours. (Wikipedia)

FAUT-IL DIRE LA VÉRITÉ AUX IMBÉCILES ?



L'objectif affirmé est de mettre en évidence, généralement dans les situations où des enjeux importants sont identifiés, dans les affirmations apportées par des orateurs, auteurs, gouvernements, entreprises ou institutions (personnes physiques ou morales) :

- les imprécisions, inexactitudes, omissions ;
- les déformations de l'information ;
- les informations vraies, mais présentées hors de leur contexte ;
- les erreurs ou la reprise, volontaire ou non, d'informations fausses (d'où désinformation) ;
- le mensonge véritable...

...qu'ils soient volontaires ou non, induits ou non par des conflits d'intérêt.