

# Débat Public « DEVENIR de la RN 154

Réunion du 17 Novembre 2009

« *Le projet et l'enjeu économique* »

## Intervention de l'AVERN



*Association agréée de protection de l'environnement sur 75 communes du Pays Drouais*

*Membre du Conseil de développement du Pays Drouais*

L'AVERN a multiplié et continuera à multiplier les actions en faveur d'un **monde durable** que l'on nomme communément **développement durable** et s'implique au sein du *Conseil de Développement du Pays Drouais* dans l'application d'un **Agenda 21** sur le Drouais. C'est pourquoi nous nous invitons dans ce débat sur « **La 154, un axe au service du développement économique**, titre auquel je me permets d'ajouter un petit point d'interrogation.

Si l'on se réfère à **quelques économistes célèbres** comme **Emile QUINET**, et bien d'autres, une telle infrastructure « *montre à travers maints exemples* », je cite, « *qu'elle n'est ni nécessaire, ni suffisante pour l'enrichissement économique d'une région* » (...) l'effet structurant des grosses infrastructures de transport est donc remis en question par beaucoup d'économistes et je cite, « *ne peut contribuer à lui seul à modifier l'espace économique et constituer ainsi un outil participant à l'aménagement du territoire* ». Bien d'autres facteurs y contribuent comme la disponibilité de main d'œuvre à proximité, le bien-être des employés de l'entreprise... **La question de proximité** fait aussi l'objet de recherches par ex. **Alain Rallet** Université Paris sud.

On ne voit pas comment une infrastructure autoroutière **entre Chartres et Dreux** serait plus performante économiquement que la 2x2 voies actuellement en cour d'achèvement. Au contraire elle priverait les artisans, les petites entreprises disséminées de part et d'autre d'un accès à cette voie et les pénaliserait financièrement car je cite « *Si les transports contribuent à augmenter l'activité de certaines zones il y a bien sûr des zones où elle se réduit ...* »

Il y aurait donc des zones avantagées, des pôles comme Chartres et Dreux, et des zones qui ne le seraient pas. Et puis avec les crises financières et autres, même si l'économie reprend un peu, qui peut affirmer par exemple que les grandes zones industrielles prévues au SCOT de l'Agglo de Dreux ne seront pas caduques en 2020 ? Rapprochons nous plutôt de **la Cour des Comptes** qui **préconise d'améliorer l'existant, de l'aménager, de le sécuriser**. Ce sont les routes nationales qu'il faut donc aménager au lieu de les brader... de même pour les routes départementales si dangereuses parfois, qu'il faut aménager et sécuriser aussi.

Pour le **trafic de transit international, comme pour le trafic régional**, la tendance est favorable au **réseau ferré** pour les marchandises **à l'horizon 2020** ainsi qu'au trafic par mer Nord/Sud qui ouvriront un autre éventail de transport.



Est-on si certain que les jeunes, attirés et familiers du téléphone portable seront aussi enclins que les générations précédentes à prendre la voiture pour faire leurs courses? Ce seront peut être les courses qui iront vers eux avec des cycles utilitaires par exemple. (Photo salon 'Vivre et Habiter écologique et bio' (AVERN 25-26/09/09 Chérisy. Cycles conçus et fabriqués dans le drouais).

Les grandes zones commerciales seront-elles encore si attirantes en 2020? Il faudra bien un jour **repenser la mobilité**. (Voir notre contribution « Déplacements » et le GART\* Interview Alternatives Economiques 04/09)

La Région Centre distribuait dernièrement lors d'un séminaire DD une **grille servant d'évaluation** des projets futurs. Essayons de répondre à quelques critères concernant l'économie :

« **Le projet a-t-il un rapport avec l'enjeu ?** » Nous répondons : **Non**

« **Le projet renforce-t-il l'attractivité du territoire ?** » Nous répondons : **Non**, car ce n'est pas une voie autoroutière qui attirera **les entrepreneurs** : ils se satisferont d'une 2x2 voies gratuite si elle est bien aménagée, si le flux est régulier avec des giratoires mieux conçus en entrée de ville. Ce n'est pas l'absence de voie autoroutière qui empêchera la **délocalisation des sites de production...** ce n'est pas une voie autoroutière qui diminuera le **chômage, qui redonnera le moral aux chômeurs comme aux habitants d'E & L...**

Si l'on parle du **tourisme** et donc de l'économie, **ce n'est pas une autoroute qui rend la Bretagne attractive...** Une autoroute n'est qu'une **voie de transit**. Lorsque l'on part en vacance c'est le lieu d'arrivée qu'il importe de regagner le plus vite possible avec du stress et de la fatigue hélas: apprenons donc **un peu de lenteur**, d'ailleurs le prix du carburant, la rareté des ressources et la limitation de vitesse à 110 km/h seront là pour nous y forcer bientôt.

Parlons du **volet social, l'oublié du projet** : « **Les plus démunis profiteront ils de ce projet ?** » **Non** : ils paieront pour prendre cette voie. Les gens qui travaillent paieront aussi. Des milliers de véhicules prendront la voie parallèle et pollueront à nouveau les villages qui actuellement respirent. Cette autoroute se ferait donc **au détriment des citoyens et des zones rurales une fois de plus.**

Si nous sommes favorables à une économie plus écologique qui s'engage vers plus de proximité, d'équité, à une croissance autre, si nous sommes favorables aux contournements des villages et hameaux, favorables au **service public** d'une 2x2 voies, nous sommes opposés à ce passage d'une voie nationale à une concession autoroutière, opposés aux grands contournements des villes, à **un projet irréversible, risquant de ne pas être favorable à l'économie dans l'avenir.**

Pour nous **la question « Faut-il accélérer l'aménagement de la RN 154 ? » est un piège** car qui répondrait : Non ? **La vraie question est « Le MO, c'est-à-dire l'état, doit-il prendre ses responsabilités et achever ce qui a été commencé ? »**. C'est en tout cas ce que nous avons dit, lorsque nous avons été reçus au MEEDDAT, en septembre, à M. Nicolas Gauthier, conseiller politique de M. Borloo, et en octobre 2008, et à M. Marc Papinutti, Directeur des Infrastructures de transport.

Le plan de relance est passé à côté de ce projet et le grand emprunt ?

\* GART : Groupement des Autorités Responsables du Transport