



Parce que le projet autoroutier de la RN 154 se veut être un projet structurant, il convient d'apporter, à cette affirmation, une contribution que l'association AGIR UNIS A154 estime nécessaire.

Une autoroute, une voie ferrée, une route nationale structurent, chacune à sa façon, le territoire et permet d'assurer son accessibilité au plus grand nombre.

Cet objectif, que nous partageons, n'a pas la même conséquence selon que nous nous plaçons à l'échelle nationale ou à l'échelle locale.

A l'échelle locale, en raison d'enjeux définis à une échelle plus globale (accès des ports du HAVRE et de ROUEN...), l'autoroute coupera des paysages dits structurés (parcelles de terres agricoles, bois, bosquets etc...).

(lire l'Etude des Géographes Xavier AMELOT, Laurent COUDERCHET UMR ADES/ TEMPOS CNRS/ Université Michel de Montaigne BORDEAUX 3 : Le Paysage, indicateur du Développement durable : pour une approche multiscalaire de l'équité spatiale)

. Pour les agriculteurs :

L'acquisition des terres situées dans l'emprise de l'opération envisagée et la péri-urbanisation (construction de Zones d'activités, de logements, ...) entraîneront une baisse de la surface agricole utile (S.A.U) et un profond bouleversement sur l'organisation des systèmes d'exploitation. Quant aux mesures d'indemnisation à la charge du Maître d'ouvrage, elles ne seront pas sans conséquence sur le prix du foncier déjà tendu sur ce secteur (voir SAFER région centre) et sur l'accélération de la disparition de certaines exploitations fragilisées.

C'est parce que le maître d'ouvrage n'a pas examiné les répercussions de l'autoroute sur le monde rural que nous devons impérativement informer les exploitants agricoles sur les conséquences d'un tel projet. En effet, le dossier du MO ne contient aucune donnée ex ante. Cette situation n'est pas propre au DEVENIR DE LA RN 154. Ainsi est-il noté dans le rapport du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes – S.E.T.R.A - Analyse transversale de bilans LOTI de projets routiers - Avril 2008 - pge 53 que « (...)Rares sont les dossiers à mettre en avant cette disproportion entre les effets attendus et les évolutions observées. La plupart se contentent de données factuelles sur l'amélioration des conditions de circulation pour les véhicules agricoles.»

A ce sujet et dans un souci pédagogique, le Conseil Général de l'Eure et Loir et la SAFER devraient présenter aux acteurs du débat public les conséquences d'une telle opération sur l'aménagement foncier (compétence dévolue aux départements depuis La loi sur le Développement des Territoires Ruraux du 23 février 2005).

. Pour la population : plusieurs questions sont sans réponse :

Quelle sera l'impact de l'autoroute sur les flux de la population ? Si l'habitat secondaire a peu de chance d'augmenter, qu'en sera-t-il de l'habitat permanent ? Car, dans l'hypothèse d'une augmentation de celui-ci, certaines collectivités devront supporter le financement de nouveaux équipements tandis que d'autres devront supporter une désertification.

A ces problèmes dont les citoyens prennent, au fil des débats, de plus en plus conscience, le maître d'ouvrage n'apporte aucun élément susceptible d'éclairer ou de rassurer les agriculteurs et l'ensemble des habitants dont l'autoroute traversera les propriétés.

Aussi aménager l'existant en 2x2 voies prend-il, une fois encore, tout son intérêt en minimisant l'emprise foncière. Mais à ce choix de bon sens, les députés de ce département, les chambres consulaires préfèrent l'option de la concession autoroutière au seul motif que les délais seraient plus rapides.

Pourtant les derniers propos de Monsieur Philippe DEISS, Directeur du Port de Rouen, nous encouragent à poursuivre nos efforts. Dans la revue Paris Normandie du 29/10/2009 [[1](#)], Monsieur DEISS envisage qu'à l'avenir le blé de la Beauce arrive par le train et non plus par la RN 154, en ajoutant "A l'horizon 2020-2030, nous visons donc un axe ferroviaire vers la Beauce".

Pour conclure, rappelons que l'impact foncier d'une autoroute représente une emprise de 10 à 12 hectares par kilomètre. A titre d'exemple l'A 19, sur la section Artenay Courtenay, d'une distance d'environ 100 km, a nécessité une emprise d'environ 1 300 hectares ! soit un hectare de plus par km que la moyenne admise (source conseil général du Loiret).

Laurent BORDEAU