

Jean-Luc Léger. Vice-président de l'association non à l'autoroute. Vice-président délégué du Conseil Economique, Social et Environnemental de Haute Normandie.

Parmi les arguments, il y a l'argument économique. L'autoroute A28 – A13, c'est bon pour l'emploi. Pour preuve, il faut désenclaver la vallée de l'Andelle, car grâce à l'autoroute, de nouvelles entreprises viendront s'implanter.

Si nous sommes contre l'autoroute, alors nous sommes contre la création d'emploi. Piètre procès qui nous est fait. Nous ne sommes pas une bande d'illuminés pour le retour à l'âge de pierre. Nous avons la tête sur les épaules, les pieds qui touchent terre. Non, nous ne défendons pas nos prés carrés. Nous défendons l'intérêt général.

Oui, un pont c'est beau. C'est même très beau, mais ce n'est pas le problème.

Il est temps de présenter certains critères qui rendent attractifs un territoire.

Certes, parmi les critères, il y a les infrastructures de transport. C'est vrai. Mais ce ne sont pas les seuls et de loin.

Car attirer de nouvelles entreprises, aujourd'hui, c'est attirer des entreprises à fortes valeurs ajoutées. Les chefs d'entreprises recherchent des territoires ayant un vrai potentiel de recherche, adossé à un système de formation professionnelle et formation supérieure. Le marché du travail doit correspondre aux besoins de l'entreprise. Ce qui suppose notamment des habitants ayant le niveau de qualification requis.

Il faut une qualité de vie pour attirer les cadres et les techniciens supérieurs. Pour cela, il faut des écoles, des collèges, des lycées à proximité. Il faut des accueils de loisirs et des systèmes de gardes des enfants performants, éducatifs. Un tissu associatif réel et actif.

Il faut pouvoir accéder facilement à des équipements culturels, sportifs et de loisirs. Il faut un accès à la santé, notamment la proximité d'un hôpital mais aussi la présence d'un tissu de médecins et de professions para médicale dense et proche.

La qualité du climat social et l'efficacité des structures politiques sont également en jeu. On peut y ajouter l'urbanisme et l'habitat, les réseaux numériques, etc.

Nous voyons bien que l'autoroute n'est pas le seul critère et certainement pas le premier critère.

Pour la vallée de l'Andelle, je prends deux exemples concernant le niveau de qualification. Par canton, dans le département de l'Eure, le canton de Fleury sur Andelle est parmi ceux ayant le moins de diplômés après le bac, 13% contre 18% en Haute Normandie et 24% en France métropolitaine. Si nous examinons les habitants sans aucune qualification, Fleury sur Andelle est le 3<sup>ème</sup> canton parmi ceux qui ont le plus de personnes sans aucune qualification, 26% contre 22% en Haute Normandie et 19% en France métropolitaine. Nous voyons au premier coup d'œil que le problème de ce territoire, ce n'est pas l'existence ou non d'une

autoroute, c'est de répondre aux critères de qualification demandés par de futurs chefs d'entreprises. Faute de trouver la main d'œuvre appropriée, les entreprises vont ailleurs.

Et ce n'est pas la malheureuse et isolée étude de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriale qui a pu résoudre quoi que ce soit.

L'autoroute A28 – A13 sera un couloir à camions dans l'axe nord - sud. Alors qu'il y a en projet, l'axe Paris Seine Normandie, liaison est – ouest pour faire du Havre le port de Paris, l'autoroute A28 – A13 sera une infrastructure supplémentaire favorisant le port d'Anvers qui est aujourd'hui le 1<sup>er</sup> port de Paris.

Si nous voulons que le Havre, si nous voulons que les trois ports, Le Havre, le grand port de Rouen (qui va de Honfleur à Rouen) et Paris augmentent leur croissance plus vite qu'Anvers et Rotterdam, il faut changer d'approche. Car aujourd'hui, malgré Port 2000, malgré la création d'HAROPA, la tendance n'est pas inversée.

Alors, si nous allons de l'est vers l'ouest, je peux vous assurer que la vallée de l'Andelle pourra être désenclavée.

Si nous allons de l'est vers l'ouest, la représentation du contournement de Rouen sera toute autre. Mais avant de se poser la question du contournement de Rouen, il faut définir une véritable stratégie régionale de développement économique. Ce qui n'est pas actuellement le cas.

En attendant, je réfute le lien direct entre l'autoroute et l'implantation d'entreprises. Remarquez-vous qu'aux alentours des échangeurs de l'A13, la densité d'entreprises n'est pas particulièrement impressionnante ? Remarquez-vous que la croissance économique à l'ouest de l'Eure, depuis l'ouverture de l'A28 n'est pas particulièrement spectaculaire ?

Je vais vous dire mon impression. On veut nous imposer une autoroute, appelée contournement de Rouen, pour faire comme les copains, je veux dire comme les autres grandes villes. Alors, pour les défenseurs de ce projet, qu'importe le contournement pourvu qu'il y en ait un, qu'importe son coût, qu'importe son prix. Rouen le vaut bien. C'est de la pub mais de la très mauvaise pub.