

## **1ère édition des "Victoires de l'investissement"**

**Date** : 22 novembre 2018

**Je vois que le Département d'Ille-et-Vilaine vient d'être distingué au plan national pour son projet de 2x2 voies Bretagne-Anjou, primé par la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) pour sa très forte rentabilité socio-économique.**

Je ne conteste pas les objectifs de cet investissement dont le principal maître d'œuvre est effectivement le Département.

### **Un projet non encore abouti**

Mais j'observe d'abord que ce projet portant sur environ 120 km, qui a été engagé il y a une 30 aine d'années et pour moitié réalisé avant 2004, demeure en cours de réalisation pour la moitié restante puisqu'il y a encore une dizaine de kilomètres à couvrir d'ici 2020 sur les 2 départements concernés. A mes yeux, ces délais démontrent clairement que l'échelon départemental n'est pas le meilleur échelon pour assurer la maîtrise d'œuvre de ce type d'opération.

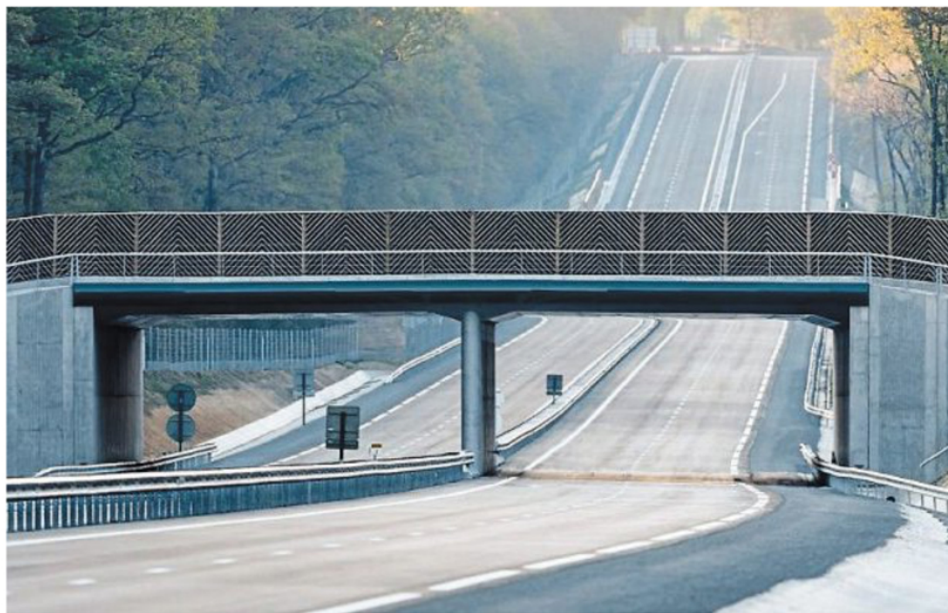
### **Une évaluation qui interroge**

Me souvenant ensuite de mes lointains cours d'économétrie en aménagement du territoire, je m'interroge sur la nécessité de conduire de coûteuses études hyper sophistiquées pour ne pas démontrer grand chose d'autre que ce qui tombe sous le sens.

C'est clair : le passage à 4 voies diminue sensiblement les temps de parcours et accroît très certainement la sécurité.

## Cette route va éviter 114 morts

La route Rennes-Angers sera achevée en 2x2 voies en 2020.  
Une étude révèle qu'elle va permettre de sauver des vies.



*La route Rennes-Angers sera achevée en 2x2 voies en 2020 après 18 ans de travaux. Un cabinet spécialisé a étudié l'impact cet aménagement sur les 46 prochaines années.*

| CRÉDIT PHOTO : OUEST-FRANCE

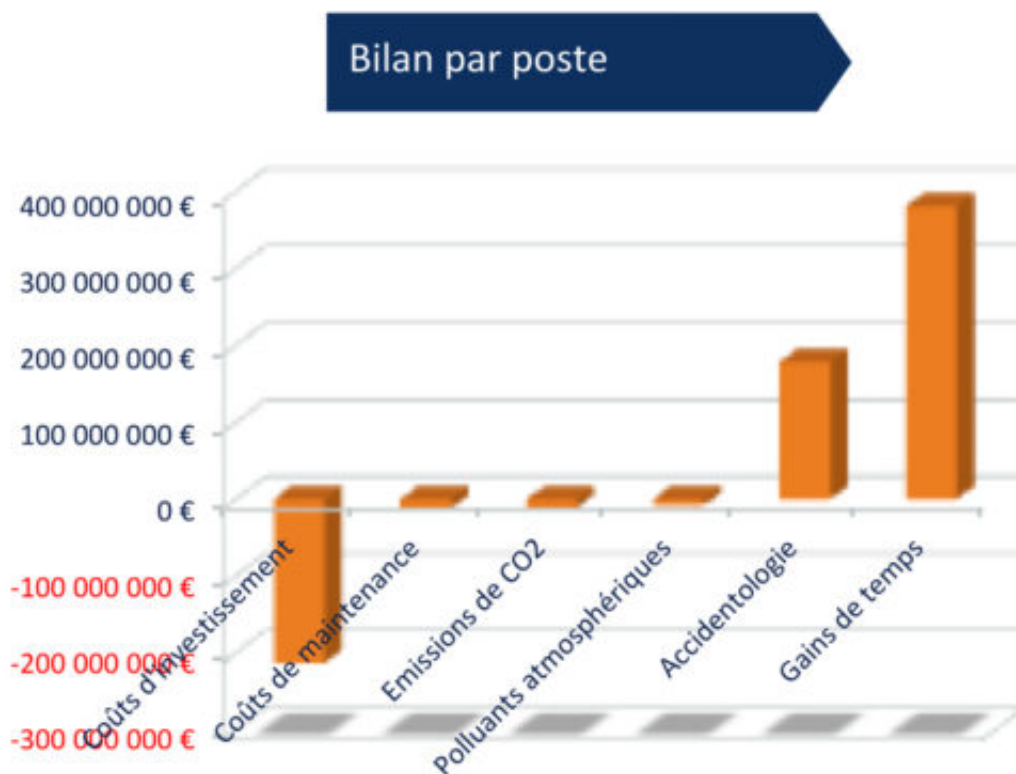
(Ouest-France du 22 novembre 2018)

Qu'il me soit toutefois permis de douter qu'une évaluation sur 46 ans soit réellement pertinente : que sait-on en 2018 de ce que seront les années 2050 et 2060 en matière de sécurité des véhicules, de consommation d'énergie, de réglementation routière, de transport de marchandises, de comportement des habitants, etc ?...

### **Des considérations environnementales datant de 10 ans**

Mais ce qui est sûr et certain, c'est que l'évaluation à l'origine de cette distinction semble faire bien peu de cas des questions environnementales, puisqu'en se fondant sur le rapport Quinet qui date d'il y a une dizaine d'années elle considère comme à peu près peanuts les rejets de CO2 et de polluants atmosphériques résultant de l'augmentation du trafic.

On lit pourtant qu'à raison de 21,2 tonnes de CO2 par 100 kilomètres parcourus pour les véhicules légers, et de 25 tonnes de CO2 pour les véhicules lourds, ce sont annuellement, près de 8 000 tonnes de CO2 supplémentaires qui seront rejetées par des véhicules légers, et 650 par des véhicules lourds, soit au total 308.000 tonnes de CO2 supplémentaires qui vont être rejetés sur la période.



Cela donnera peut-être au Président Jean-Luc Chenut l'occasion de revêtir à nouveau le gilet jaune qu'il aime bien arborer au moment de l'inauguration du moindre tronçon. ;-)

