

Janvier 2010

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

Les Cahiers d'acteurs • Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir

## POSITION DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE D'EURE-ET-LOIR SUR LE DEVENIR DE LA RN154

Philippe LIROCHON, Président de la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir a présenté, lors de la réunion publique du 14 janvier, la position de la Chambre d'agriculture, telle qu'elle s'est dégagée lors de leur session du 7 décembre dernier, à la suite d'une présentation du dossier et d'un débat.

Ce cahier d'acteur reprend cette intervention et illustre la position de la Chambre d'agriculture sur le Devenir de la RN154 dans le cadre de ce débat public.

Cette position, dont le vote a été obtenu à une très large majorité, ne fait bien sûr pas l'unanimité au sein de la profession. Les représentants de la Chambre d'agriculture peuvent en effet comprendre que tels ou tels agriculteurs touchés par l'un des tracés envisagés expriment des avis différents.

## Discours prononcé par Philippe LIROCHON le 14 janvier 2010 :

1 – Les éléments pris en considération pour arrêter notre avis sont de 3 ordres :

le caractère accidentogène de l'axe actuel,  
le rôle essentiel de la 154 pour le développement économique du département,  
l'importance de cet axe pour le transport des marchandises agricoles.

### LA RN 154 : UNE ROUTE TRÈS ACCIDENTOGÈNE.

Nous reprenons là une évidence maintes fois rappelée mais la vie de nos concitoyens, des membres de nos familles, des personnels de nos entreprises et organismes tenus d'emprunter cette route à des fins personnelles ou professionnelles nécessitent qu'un aménagement soit réalisé de manière urgente. La 154, notamment au sud de Chartres, est l'axe le plus dangereux de la région Centre. N'a-t-on pas dénombré, entre 2004 et 2007, en moyenne 10 morts et 63 blessés par an ? Il est temps d'arrêter cette hécatombe d'autant plus que le trafic va inévitablement s'accroître avec la mise en service de l'A19 qui débouche à Artenay.

Conséquence du caractère de plus en plus dangereux du tronçon Chartres-Allaines, un nombre croissant d'automobilistes se reporte sur le trajet Chartres-Voves-Patay-Orléans ou Chartres-Voves-Allaines.

Or, moi qui habite à proximité de Voves, je peux témoigner que nos petites routes ne sont pas du tout calibrées et aménagées pour supporter ce nouveau trafic.



### Coordonnées :

CHAMBRE D'AGRICULTURE

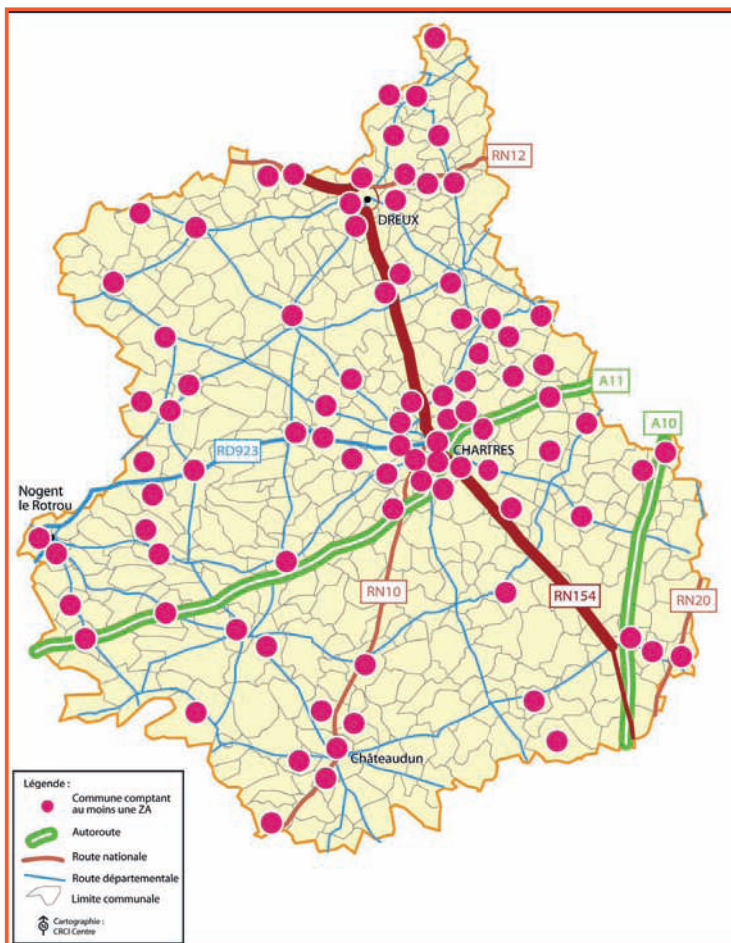
10 rue Dieudonné Costes 28024  
Chartres 28024 cedex

Tel 02 37 24 45 45  
Fax 02 37 24 45 92

accueil@eure-et-loir.chambagri.fr

JEAN GODET  
Directeur Général de la Chambre  
d'agriculture d'Eure et Loir

## CARTE DES COMMUNES COMPTANT AU MOINS UNE ZONE D'ACTIVITÉS



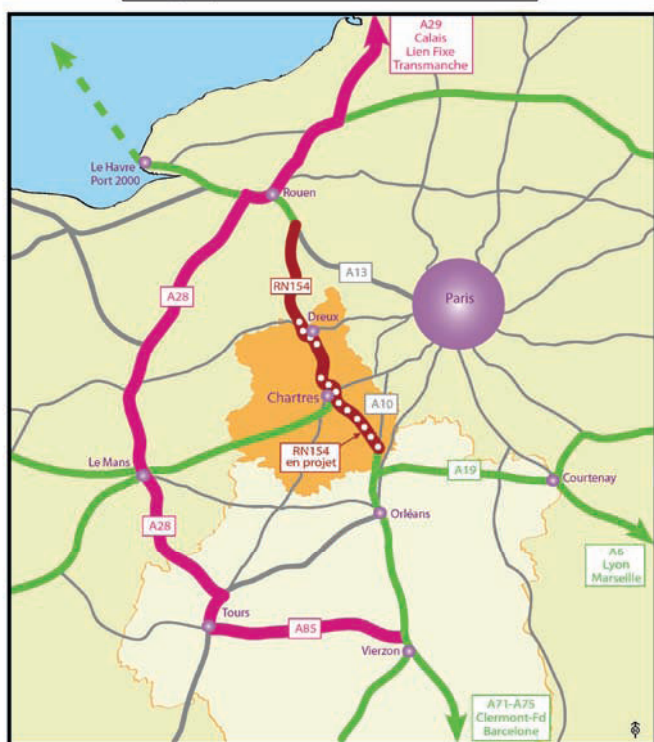
### LA RN 154 : UN AXE ESSENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU DÉPARTEMENT.

Cet aspect du dossier a été bien mis en évidence par la CCI d'Eure-et-Loir et nous partageons avec elle son analyse. Je ne vais donc pas le développer à nouveau, me contentant de vous renvoyer au cahier d'acteurs rédigé par la CCI.

J'insiste toutefois sur un point, c'est le risque de marginalisation géographique et économique de l'Eure-et-Loir s'il n'y a pas d'aménagement de la 154. Dans ce cas, les flux d'échanges se reporteraient sur des axes plus performants comme l'A28 (Rouen-Tours) et l'A85 (Tours-Vierzon).

Les conséquences pour le département seraient considérables : difficulté de pérenniser le tissu économique existant, perte d'attractivité et difficulté à faire venir de nouvelles entreprises. Ceci serait d'autant plus pénalisant qu'une politique de filières industrielles commence à porter ses fruits, je pense notamment à la Cosmetic Valley, et que nous-mêmes nous travaillons au développement de nouvelles industries issues des bio-produits d'origine agricole.

### Les reports possibles de trafics sur les autoroutes A85 et A28



### LA RN 154 : LA ROUTE DES CÉRÉALES.

En 2008, la région Centre, première région céréalière d'Europe et première région française pour la production d'oléagineux, notamment de colza, a fourni, sur la zone portuaire de Rouen, 1 390 000 tonnes de céréales destinées à l'exportation auxquels il faut ajouter environ 200 000 tonnes de blé de qualité secondaire pour la fabrication d'éthanol dans l'usine de Lillebonne. Par ailleurs, l'activité trituration des usines SAIPOL et Diester Industrie, situées à Grand'Couronne, continue de progresser. En 2008, c'est un peu plus de 1 million de tonnes de colza que ces usines ont traité. On peut considérer qu'1/5 provient de la région Centre.

Le transport de ces produits se répartit entre la route pour 80 % et le chemin de fer pour 20 %. On n'a pas de chiffres officiels du nombre de camions que les tonnages de marchandises ci-dessus génèrent mais il est assez facile, à partir de ceux-ci, d'extrapoler des chiffres. Avec l'aide de SENALIA, l'union des coopératives spécialisée à Rouen dans l'exportation de nos céréales, nous avons estimé que 30 000 camions de gros tonnage empruntent annuellement la 154, uniquement pour le transport des céréales et des oléagineux et ce dans un sens. Un nombre équivalent l'emprunte donc dans le sens du retour.

C'est dire l'importance de cet axe pour l'exportation et la transformation de nos productions et donc l'importance de cet axe pour notre économie agricole.

## 2 – La position de la Chambre d'agriculture : une mise rapide à 2 x 2 voies économe au niveau de l'utilisation du foncier.

### COMPTE-TENU DES ÉLÉMENTS PRÉCÉDENTS, LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DEMANDE :

- 1/ la mise à 2 x 2 voies, avant 2020, de la totalité de l'itinéraire Allaines/Nonancourt,
- 2/ que le projet retenu préserve au maximum les structures d'exploitation agricoles, ce qui veut dire que le parcellaire des fermes touchées, qui est leur outil de travail, soit le moins démembré possible, ce qui suppose qu'on en tienne compte dans le tracé mais plus sûrement, et j'y reviendrai, que la construction soit précédée d'un remembrement intégral sur la totalité du parcours,
- 3/ que le projet choisi retienne un tracé qui soit le moins consommateur de foncier sur sa totalité. Il serait tout de même aberrant qu'au moment où l'on dénonce de toutes parts l'artificialisation des terres agricoles (l'équivalent de la surface d'un département disparaîtrait tous les 10 ans en France), qu'au sortir du Grenelle de l'Environnement qui entend par tous moyens économiser le foncier, on choisisse des parcours plus longs parce qu'on voudrait économiser tel ouvrage d'art, tel mur antibruit, tel passage auprès de la propriété de Monsieur X ou Y. Le foncier est certes moins cher à l'acquisition, même avec toutes les indemnités afférentes, mais les terres agricoles ont, dans le temps, une valeur économique et environnementale qui, si elles disparaissent, ne se retrouvent jamais.

## 3 – Les choix de la Chambre d'agriculture

### L'OBJECTIF DE LA MOINDRE CONSOMMATION DE FONCIER POSSIBLE NOUS AMÈNE À NOUS PRONONCER :

- 1/ pour la reprise dans le tracé, des 2 x 2 voies existantes ou à venir (je pense aux contournements d'Allonnes et d'Ymonville) avec création, en parallèle et à proximité immédiate, d'une route pour la desserte locale ;
- 2/ dans les contournements d'agglomérations :

Chartres : c'est le contournement par l'est qui nous paraît répondre le mieux à notre problématique foncière. Certes, ce tracé nécessitera, selon nous, des études précises sur le franchissement de la vallée de l'Eure et des moyens pour limiter les impacts sur la population mais également sur la biodiversité.

Pour autant, nous ne rejetons pas catégoriquement le tracé par l'ouest mais il nous apparaît que l'allongement de parcours, au minimum 10 km, et la nécessité de repenser la rocade de la route d'Orléans à celle de Nogent-le-Rotrou, puis de créer une 4 voies - ex nihilo, au nord de Chartres, rendent celui-ci peu opportun !

Dreux : nous rejetons le contournement ouest qui est le tracé, de loin, le plus long donc le plus consommateur de terres agricoles, d'autant plus qu'il crée des enclaves agricoles importantes appelées à disparaître, le tracé qui présente des conséquences environnementales les plus néfastes, notamment sur la qualité de l'eau puisqu'il impacte les captages de Vernouillet et de Saint Lubin, et nous nous prononçons pour le tracé est qui dispose déjà d'emprises foncières, largement moins consommateur de foncier, même s'il nécessitera un réaménagement au nord de Dreux.

Saint Rémy sur Avre : là aussi nous faisons le choix du tracé le plus court, donc le passage au nord plutôt qu'au sud, 5 km d'écart rien que pour cette petite ville, c'est énorme !

Les arguments relatifs à la vallée de l'Avre évoqués par le maître d'ouvrage ne nous semblent pas recevables car au nord comme au sud, la vallée existe.

Enfin, dernier avantage du tracé nord lié au contournement de Dreux par l'est, il évitera de couper les bourgs de Saint Rémy et de Saint Lubin.

A ce niveau de mon propos, je voudrais dénoncer les argumentations avancées par le maître d'ouvrage dans son dossier de présentation pour Dreux et Saint-Rémy. Il justifie son choix en invoquant les inconvénients sur le milieu naturel et humain alors qu'il écarte cet argument pour le franchissement de la vallée de l'Eure à l'est de Chartres. Or, chacun sait que les inconvénients avancés pour Dreux ou Saint-Rémy peuvent l'être aussi pour Chartres.

Ces éléments doivent bien sûr être pris en compte et traités s'il le faut, mais également, et c'est mon leitmotiv, la consommation de foncier et l'impact sur l'économie agricole doivent l'être tout autant, si ce n'est plus, d'où nos choix. Je ne voudrais pas que les préférences du maître d'ouvrage soient, elles, uniquement dictées par des calculs économiques (coût de l'investissement) ou autres.

#### 4 – Des conditions pour une mise en concession autoroutière :

Très clairement, la Chambre d'agriculture estime qu'elle ne dispose pas assez d'éléments d'information et de compétences pour arrêter un choix définitif entre 2 x 2 voies ou concession autoroutière payante. Nous avons vu et entendu les arguments financiers avancés par les différentes parties mais sur ce point, nous ne nous estimons pas aptes à trancher.

Notre souhait, c'est d'aller vite.

Maintenant, si la décision de l'Etat était la concession autoroutière, nous y mettons 3 conditions :

1°/ que cette autoroute ne soit pas qu'un barreau traversant le département mais qu'elle soit un vecteur de développement économique de notre territoire. Pour cela, il est indispensable que des échangeurs soient construits, l'un au sud, à hauteur de Boisville-Allonnes, l'autre au nord, au niveau de la zone de la Vallée du Saule (intersection de la D26), ceci afin d'irriguer de manière efficace le tissu local ;

2°/ que des ouvrages de franchissement soient prévus en nombre suffisant afin de faciliter l'activité des entreprises locales et de ne pas couper les échanges transversaux ;

3°/ que soit instauré un péage préférentiel pour les Euréliens afin d'éviter le retour de nombreux véhicules dans la traversée des villages contournés et de ne pas pénaliser les habitants dans leurs déplacements quotidiens.

#### 5 – La nécessité d'une étude de réaménagement foncier et d'un remembrement.

Pour terminer, j'exprime une demande forte du monde agricole : que ce soit dans l'hypothèse d'une mise à 2 x 2 voies ou dans celle d'une concession autoroutière, il est primordial que dès la décision prise, soit lancée une étude globale de réaménagement foncier et soient mises en œuvre, sur la totalité du tracé, des procédures de remembrement afin de restructurer le parcellaire agricole et de permettre aux entreprises agricoles touchées de conserver leur potentiel économique.

Je vous remercie de votre attention.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP devenir de la RN154 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres

Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

