

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

## Les Cahiers d'acteurs • Champhol



Château de Vauventriers  
et antennes militaires à CHAMPHOL



CHAMPHOL - Est

### Préambule :

En France, le public n'est pas familiarisé avec ce que l'on appelle « le Débat Public » et il confond facilement cette procédure avec celle de « l'enquête publique ».

Le plus souvent, le citoyen Lambda ne sait pas à quoi peut servir une enquête et n'en ressent pas l'utilité, puisqu'il n'est consulté qu'en phase finale d'un projet.

En l'occurrence, pour le sujet qui nous est présenté, on n'en est qu'à la phase de réflexion et l'on pouvait s'attendre à pouvoir consulter un dossier présentant les avantages et les inconvénients de chacune des deux options :

- soit continuer l'aménagement de cette route d'importance nationale dans les portions qui présentent encore des risques ou des engorgements,
- soit plancher sur un projet parallèle de création d'une véritable autoroute.

Or le dossier présenté ne comporte pas cette alternative et semble volontairement orienté exclusivement sur le principe de concession autoroutière, au motif que cette solution permettrait une solution rapide...

**On peut rester songeur en relevant la date la plus rapprochée comme étant celle de 2018 pour une solution « autoroute » et 2070/2080 pour une simple route à 2 voies séparées !**

Cette présentation est un peu réductrice.

**Disons plutôt en clair : l'Etat se désengage et conclut que seule la solution d'une concession privée pourrait être envisagée.**

En période de crise, où les entreprises constatent la dégradation de leurs carnets de commandes et ne demandent qu'à faire travailler leur personnel, il n'est pas raisonnable de ne pas explorer toutes les pistes pouvant répondre au constat suivant :

- axe routier n'étant plus adapté au trafic sur 3 à 4 parcours, dont les conditions de circulation créent de très graves accidents aux conséquences dramatiques pour les familles des victimes et d'un coût exorbitant pour la société,
- mais en même temps route devenue très praticable en voie express sur le tronçon nord de Chartres, financée au fur et à mesure des travaux, ainsi que deux contournements en cours de réalisation (Allonnes - Prunay le Gillon et Ymonville).

Il est difficile d'accepter de baisser les bras à la moitié du chemin parcouru et de confier la suite à une société privée qui n'a pas besoin d'un tel cadeau du Père Noël !

Par ailleurs, il est aussi difficile de demander aux usagers euréliens du nord de Chartres de mettre la main au porte-monnaie, alors qu'ils ont souffert de longues années avant de pouvoir enfin jouir d'une voie express, qui s'est construite par étapes avec un engagement de l'Etat, que celui-ci voudrait renier, s'ajoutant à leur propre contribution par le biais des impôts locaux.

Enfin, toute autoroute se révèle désormais comme solution à rejeter au titre des recommandations du Grenelle de l'Environnement : consommation d'espace, incitation au développement du trafic à partir d'une énergie périssable qu'est le pétrole.

**Qui plus est : une vitesse régulière de 130 km/h engendre une consommation supérieure à celle d'une voie express.**

### Coordonnées :

**CHAMPHOL**

Mairie

15 rue de la Mairie

28300 CHAMPHOL

Tél : 02.37.21.61.65



Rocade  
au Sud de Chartres (RN 123)

## *Comparaison entre autoroute et axe routier en partie en voie express :*

### **AVANTAGES DE L'AUTOROUTE :**

- Fluidité et rapidité,
- 70/80 km en moins d' 1 heure,
- sécurité et confort pour de longs trajets.

### **INCONVÉNIENTS :**

- En cas d'incident ou d'accident, gain totalement perdu et accrochages en cascade,
- Risque d'endormissement, supprime beaucoup d'accès, coût du démantèlement des accès existants,
- Coût général,
- Coût d'exploitation.

### **AVANTAGES DE LA 2 X 2 VOIES :**

- Ne modifie pas les échanges,
- Moins gourmand en emprises foncières,
- Travaux moins conséquents.

### **INCONVÉNIENTS :**

- Une légère augmentation (pour les gens pressés ) du temps de parcours de quelques minutes ( pour un même trafic ).

## *Etat des lieux :*

Prenons en compte les points de la RN 154 qui présentent des problèmes et pour lesquels il faudrait trouver une solution satisfaisante :

- les grands contournements : Nonancourt/Saint Rémy – Dreux – Chartres,
- La rocade Sud de Chartres

Et sous un autre aspect le passage à 2 fois 2 voies du tracé Sud de Chartres vers Allaines.

## Chartres :

### La rocade ( RD 910 , RN 123 et RN 1154 ) :

Il est dommage que lors de la réalisation de la rocade Nord/Est de Chartres (devenue aujourd'hui la RN 1154 ), les ponts la surplombant n'aient pas été construits en prévision d'un élargissement de la voie.

Toutefois - en l'état - la circulation peut y être fluide sur une seule voie en vitesse limitée à 70 km/h, ce qui représente de l'ordre de 5 minutes pour rallier la RN 154 au nord de Lèves au rond point Ouest de Lucé RD 923 ( ex RN 23 ) vers Nogent-le-Rotrou, ce qui est tout à fait acceptable.

Tout allongement de cette durée est occasionné par l'arrivée sur le giratoire.

Par ailleurs les trois giratoires sur la partie Sud de la rocade à l'arrivée de la route d'Illiers ( RD 921 ), de l'ex RN 10 ( RD 910 ) et de la RN 154 sont des freins importants à la fluidité du trafic, principalement aux heures de pointe, mais jamais la rocade par elle-même.

### Proposition :

A ces 4 giratoires il faut réaliser ponts ou trémies (comme cela est le cas pour le périphérique de Paris). Les bouchons seront ainsi supprimés, dès que l'axe prédominant ne sera plus perturbé par les véhicules désirant entrer ou sortir de l'agglomération.

### Jonctions Sud sur la rocade de Chartres :

Il est vrai que le passage de Bonville (Commune de Gellainville ) représente un étranglement et une nuisance pour les habitants du hameau.

En l'état, le seul aspect positif est de créer un ralentissement à l'approche de la rocade pour les véhicules venant du Sud.

### Proposition :

La déviation de Prunay le Gillon /Allonnes aboutira au nord à la hauteur de la ferme du Hasard.

Il serait bon de créer une fourche en créant un giratoire ( A ) au croisement avec la route de Berchères les Pierres / Sours, dont une branche irait vers l'ouest de la rocade et l'autre vers le rond point d'ex RN10 – RD 910 (à l'entrée de CHARTRES - EST de l'autoroute A 11).

(A) Le Conseil Général d'Eure-et-Loir envisage à travers son budget 2010 d'étudier et de réaliser ce giratoire à l'intersection de la départementale 28.

### Tronçon Allonnes/Allaines :

La configuration de cette partie de route présente une ligne assez rectiligne mais avec par endroits des fausses côtes, présentant de véritables dangers ne permettant pas le dépassement.

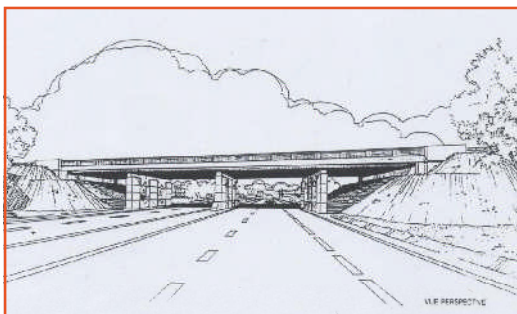
Or le mélange de camions roulant à un rythme différent des voitures engendre l'agacement de chauffeurs trop pressés...

Il est à noter que le risque d'imprudence augmente sérieusement avec la nuit et les jours de pluie.

Peu de traversées de routes secondaires, tout au plus 4, mais à risque important, notamment pour les conducteurs d'engins agricoles (ex. un mort en plein jour en 2008).

### Proposition :

Il paraît évident de simplement doubler la route existante sur environ 17 km, aucun obstacle ne s'y opposant, et de réaliser 3 ou 4 ponts pour assurer les échanges entre villages.



Passage de l'autoroute sous la RD 6 ( Champhol - Saint Prest )



Passage de l'autoroute à 300 m d'un Collège 700 ( Chaïm Soutine )



Viaduc au dessus de la vallée de l'Eure



Projet de réalisation de voies d'évitement des giratoires des RD 921 et 910 sur la RN123 par le Conseil Général d'Eure-et-Loir

### *Aspect financier :*

Le projet de concession étant présenté comme le seul permettant d'accélérer l'amélioration de l'axe routier ROUEN – ORLEANS, l'alternative d'une amélioration de la RN 154 restant dans le domaine public a été complètement occultée. S'il s'agit du financement a-t-on exploré toutes les pistes en prenant éventuellement modèle sur ce qui se fait hors de l'hexagone ?

En Autriche par exemple, on achète une vignette correspondant à une durée ( mais ce n'est pas ma préférence, c'est une piste uniquement à explorer ) : une semaine, un mois... et l'on peut user de l'autoroute autant de fois qu'on le veut, y entrer un peu partout et en ressortir de même. Cela permet des échanges naturels qui s'organisent d'eux-mêmes.

Il est vrai que l'on est dans un pays discipliné et notamment respectueux des vitesses imposées. En Suisse la situation est similaire.

Mais si les euréliens, les principaux intéressés ( 60% des utilisateurs de l'actuelle RN 154 sont des euréliens ), sont plus favorables à la solution d'une amélioration de l'existant, qu'ils s'en donnent les moyens en complétant le financement de l'ETAT par l'intermédiaire des principales collectivités locales ( CONSEIL GENERAL , Communautés d'Agglomération de Chartres et de Dreux , Communautés de Communes de l'axe de St Rémy sur Avre à Allaines ) afin de donner une totale gratuité à cette route .

NB : Il est utile de préciser que le tronçon de la RN 154 de Chartres-Sud vers Allaines supporte en 2008 : 9421 véhicules/jour alors que sur la RD 928 de Dreux à Chateaufort en Thymerais , circulent 9717 véhicules...

**Christian Gigon**

Conseiller Général d'Eure et Loir ( canton de Chartres Nord Est )

Maire de Champhol

*Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de 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)**

