

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

Les Cahiers d'acteurs • DSEA/JA 28

L'aménagement de la RN 154 : un projet dont les emprises pèsent lourd sur l'économie agricole des zones concernées

L'aménagement en 2 x 2 voies ou en autoroute de l'actuelle RN 154 concerne en premier chef l'agriculture du département d'Eure-et-Loir. En effet, l'axe traverse le département de part en part et son emprise future aura des conséquences inévitables sur le foncier agricole.

Le choix du tracé n'est pas encore réalisé.

Il est donc essentiel que pour effectuer son choix, le maître d'ouvrage tienne compte de l'avis des principaux représentants de la profession agricole que sont la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) et les Jeunes agriculteurs (JA) d'Eure-et-Loir.

NB : au jour de la rédaction de ce cahier d'acteur, aucune référence chiffrée relative aux surfaces d'emprises que consomment les deux projets (2 x 2 voies et autoroute) n'a été fournie par le maître d'ouvrage malgré les demandes répétées des agriculteurs et de leurs représentants lors des réunions de débat public.

1- L'impact du projet sur le foncier agricole

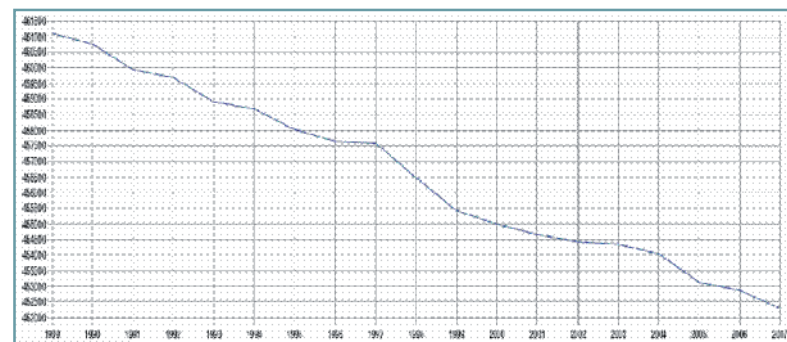
La terre est à long terme la condition même de la souveraineté alimentaire de chaque pays. Or, elle se raréfie dramatiquement d'année en année.

La disparition du foncier agricole : état des lieux en Eure-et-Loir

En 2007, l'agriculture eurélienne a mis en valeur 451 691 ha sur les 593 179 ha que compte le département soit les 76,14% de l'ensemble du territoire.

Le graphique ci-dessous montre l'ampleur de l'artificialisation des terres agricoles en Eure-et-Loir :

EVOLUTION DE LA SAU EN EURE-ET-LOIR



Source : « Guide de recommandations pour une gestion économe et durable des espaces agricoles et naturels en Eure-et-Loir » - SAFER Centre

De 1997 à 2007 la SAU (Surface Agricole Utile) a diminué de plus de 5550 ha, soit en moyenne de 550 ha par an.



Coordonnées :

FÉDÉRATION DES SYNDICATS
D'EXPLOITANTS AGRICOLES
D'EURE-ET-LOIR

FDSEA 28

Maison de l'Agriculture
10 rue Dieudonné Costes
28024 CHARTRES Cedex
Tel : 02.37.33.61.40
Fax : 02.37.30.03.67

JEUNES AGRICULTEURS
D'EURE-ET-LOIR
JA 28

Maison de l'Agriculture
10 rue Dieudonné Costes
28024 CHARTRES Cedex
Tel : 02.37.24.46.55
Fax : 02.37.24.46.56

Lorsque l'on observe l'évolution du marché agricole de ces dernières années, sur environ 5 000 ha de terres agricoles vendues chaque année, seuls 1 500 ha sont représentés par des terres libres :

MARCHÉ AGRICOLE ET SITUATION LOCATIVE DES VENTES

	2004	2005	2006	2007
MARCHÉ AGRICOLE	5872	4142	4664	5115
Biens libres	2152	1279	1460	1686
Occupés, fermiers non acquéreurs	975	629	744	724
Occupés, fermiers non acquéreurs	2745	2235	2460	2705
Fermiers acquéreurs, % du marché agricole	47%	54%	53%	53%

Source : Etat des lieux départemental dans le cadre de l'élaboration du « Guide de recommandations pour une gestion économe et durable des espaces agricoles et naturels en Eure-et-Loir » - SAFER Centre

La FDSEA et les JA s'inquiètent de voir disparaître 1 020 ha (85 km x 12 ha) sous du béton !

En effet, si 1 020 ha de terres agricoles disparaissent en plus des 550 ha artificialisés chaque année, ce seront 3 années de perte de foncier qui s'opéreront en une seule fois !

L'ensemble du marché foncier agricole et ce, à l'échelle de tout le département, sera donc gravement impacté. Tous les agriculteurs du département seront touchés, et non pas les « seuls » agriculteurs concernés par le tracé !

Rappelons que le ratio de 12 ha au kilomètre n'est pas issu des calculs du maître d'ouvrage. En effet ce dernier, malgré nos incessantes demandes (et celles d'autres acteurs publics) lors des réunions de débat public, n'a jamais répondu à nos questions et n'a donc jamais donné de chiffres concernant l'emprise de son projet.

Nous regrettons l'absence de sérieux et d'objectivité constatée lors de ces réunions.

Le foncier agricole : outil de production qu'il est urgent de protéger

Même si les représentants du monde agricole ont conscience qu'un axe sécurisé et rapide entre Allaines et Nonancourt est indispensable pour la sécurité des usagers et des riverains et que le développement économique est nécessaire, ils prennent position pour une optimisation de l'utilisation du territoire afin de permettre à l'activité agricole de se maintenir.

Rappelons que les engagements du Grenelle de l'environnement affichent une volonté forte de réduire la consommation excessive du foncier agricole en utilisant au maximum les réseaux et infrastructures existants.

De plus, l'installation agricole est tributaire de l'espace agricole disponible : lorsqu'un jeune s'installe, il investit à long terme et a besoin de visibilité. Il convient donc de lutter contre l'artificialisation des terres qui est un phénomène irréversible qu'aucune indemnisation financière ne peut compenser.

2 – FDSEA et JA se prononcent pour une 2 x 2 voies express

Toute surface agricole économisée est un gage de pérennité pour l'agriculture.

L'autoroute : moyen de communication plus consommateur de terres agricoles qu'une simple 2 x 2 voies

Dans le cadre de la réhabilitation de la RN 154, la FDSEA et les JA d'Eure-et-Loir se prononcent pour une 2 x 2 voies express, moins consommatrice de terres agricoles qu'une mise en concession autoroutière.

Pourquoi l'élargissement en 2 x 2 voies express consomme-t-il moins de terres agricoles que le projet autoroutier ?

La réponse est simple : à l'emprise des 2 x 2 voies, il convient d'ajouter dans le cadre d'une autoroute :

- des échangeurs très larges car remis à niveau afin d'éviter l'effet de pente,
- des stations de péage,
- des aires de repos,
- des aires de service,
- l'intégration paysagère du projet,
- des délaissés,

sans compter les itinéraires de substitution qui devront être suffisamment calibrés pour accueillir les nombreux usagers non autorisés ou non désireux d'emprunter une autoroute.

Les itinéraires de substitution actuellement envisagés par le maître d'ouvrage sont :

- au Nord de Chartres l'itinéraire longeant actuellement la RN 154 où sur certains tronçons seules 2 voitures peuvent se croiser : itinéraire de substitution insuffisamment large pour drainer le report de véhicules attendus et inconcevable car impliquant à nouveau la traversée des villages
- au Sud de Chartres, l'actuelle RN 154 : itinéraire de substitution inconcevable car impliquant à nouveau la traversée des villages

60% du trafic actuel de la RN 154 représentent des flux essentiellement départementaux ; ils n'auront aucun avantage à emprunter une autoroute payante.

Rappelons également que l'emprise d'une autoroute peut en cacher d'autres : les communes où se situent les échangeurs subiront assurément un développement urbain consécutif à la mise en place du réseau autoroutier, développement dont les répercussions seront inévitables sur le foncier agricole du fait de la création de zones d'activités, de nouveaux lotissements toujours plus consommateurs de terres.

L'ensemble peut donc être à l'origine de graves déséquilibres des exploitations.

Itinéraire retenu par la FDSEA et les JA

La FDSEA et les JA se prononcent en faveur d'un élargissement de l'actuelle RN 154 en route express à 2 x 2 voies avec déviation des villages aujourd'hui traversés.

Elle déclare l'itinéraire suivant comme le moins consommateur de terres agricoles et également le moins coûteux :

- contournement par le Nord Est de Nonancourt : itinéraire qui avait été étudié et présenté comme le plus intéressant des points de vue agricole, économique et écologique
- contournement Est de Dreux : utilisons en priorité les emprises foncières déjà engagées par les collectivités publiques !
- portion de Dreux à Chartres : actuelle 2 x 2 voies ; cette portion ne nécessite aucun travaux supplémentaires puisque déjà doublée et classée en voie express
- portion de Chartres au péage d'Allaines : élargissement de la RN 154 en 2 x 2 voies reprenant les déviations d'Ymonville et Prunay-le-Gillon.

Demandes complémentaires du monde agricole

Il conviendra pour limiter la déstructuration du parcellaire d'engager une procédure globale d'aménagement foncier (ex remembrement) sur la totalité du tracé, d'envisager la traversée de l'axe par les engins agricoles pour se rendre aux parcelles, aux centres de collecte et de distribution des produits agricoles.

Les travaux de construction mobiliseront des moyens importants qui utilisent des pistes nouvelles en dehors des voies de communication existantes. Un certain nombre de points devront être respectés par les entreprises qui participeront aux différents chantiers. Celles-ci devront se soucier de la poursuite des activités agricoles dans des conditions optimales. Les dégâts aux cultures, aux sols, aux haies et talus, aux accès et chemins d'accès seront réparés et indemnisés. Les travaux devront respecter l'ensemble des canaux d'irrigation, canalisations, nivellements existants sur la totalité du passage en terrains cultivés ainsi que l'intégrité du réseau de drainage dans les secteurs concernés.

Un protocole d'indemnisation spécifique à cet ouvrage devra être mis en place.

La FDSEA et les JA considèrent que la communication est un élément déterminant dans la conduite de ce dossier. Actuellement, lors de la phase de débat public, le maître d'ouvrage ne démontre pas une volonté de transparence (non communication des surfaces d'emprise du projet).

Le passage de la voie va s'opérer essentiellement sur des terres agricoles. Cela suppose une concertation étroite au plus près du terrain avec les agriculteurs et leurs représentants à tous les stades de la procédure.

Conclusion

La préservation et la valorisation des terres agricoles constituent un enjeu majeur des politiques publiques territoriales dans la logique des 3 piliers du développement durable.

Pilier social : assurer l'alimentation humaine avec des produits de qualité

Pilier économique : l'agriculture est un secteur de l'économie qui crée de la valeur ajoutée et génère des emplois directs et indirects ; comme ailleurs, la population agricole d'Eure-et-Loir recule.

Pilier environnemental : l'agriculture est la première puissance économique à lutter contre le réchauffement climatique en présentant un bilan carbone positif ; elle préserve la qualité des paysages et reste la première source de biodiversités végétale et animale. Sa capacité de fournir de la bioénergie en fait également l'acteur principal pour l'avenir de la planète.

Lors des réunions de débat public, la FDSEA et les JA d'Eure-et-Loir n'ont pas été convaincus par les « explications » du maître d'ouvrage sur la question des financements du projet de réhabilitation de la RN 154.

C'est pourquoi nous demandons que les pouvoirs publics locaux mobilisent les fonds qu'ils avaient prévu d'investir dans des échangeurs supplémentaires, dans le doublement des parties Sud et extrême Nord de la RN 154. Nous sommes convaincus qu'une telle opération peut être réalisée en moins de 9 ans, au Nord les réserves foncières étant déjà acquises par les collectivités, au Sud les déviations des villages étant déjà en cours de réalisation.

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 - www.debatpublic-devenirdelarn154.org

