

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

Les Cahiers d'acteurs • Modem 28



Position du Modem d'Eure-et-Loir

1) Principes motivants notre prise de position

- Nous nous inscrivons dans l'optique du développement durable, de la préservation de l'environnement et de la qualité de vie. L'homme doit être replacé au centre de nos préoccupations. Le développement durable vise à une croissance respectueuse de l'environnement et qui préserve l'avenir. Nous approuvons les lois issues du Grenelle de l'environnement et souhaitons voir appliquer la promesse de Nicolas Sarkozy en clôture du Grenelle, annonçant « les décisions non écologiques devront être motivées et justifiées comme dernier recours. Nous allons appliquer ce principe à la politique des transports »
- Le coût du transport pèse sur le pouvoir d'achat des ménages et la gratuité des services publics doit donc être privilégiée. L'usage de l'automobile, subi par de nombreux ménages, est le mode de transport le plus coûteux. C'est un enjeu d'égalité sociale que de régler ce problème.
- Nous ne sommes pas, sur le principe, opposés à la concession de services publics pour accélérer certaines réalisations à condition qu'elles s'inscrivent dans une certaine éthique. Mais, en l'occurrence, céder à une société privée une partie de la RN 154, déjà aménagée et financée par nos impôts est absolument illégitime.
- François Bayrou, en 2006, s'est opposé à la vente des concessions autoroutières par l'Etat à des opérateurs privés. « Ceci est contraire à l'intérêt général et relève d'une gestion imprévoyante et gaspilleuse du bien national, alors que ces revenus auraient dû servir à financer les grands équipements dont la France a besoin dans le domaine du transport. » La Cour des comptes lui a donné raison, en considérant que les autoroutes ont été bradées !
- L'axe Rouen – Orléans est un axe de communication majeur et doit le rester. Avant même les voies romaines, les axes de communication ont toujours été facteurs de développement, et notre département ne doit pas rester en marge.
- La route nationale 154 doit garder son rôle de desserte locale sécurisée. On ne doit pas supprimer une route nationale très fréquentée et en reporter le trafic sur le réseau secondaire, avec les nuisances et les dangers que cela implique pour les riverains.

Le fait de supprimer une nationale avec tous les accès à nos villages riverains augmentera considérablement le trafic sur nos départementales, donc le risque d'accidents graves. Ce n'est pas une autoroute avec des entrées et sorties tous les 25 km (inaccessibles pour nos villages) qui sécurisera les Euréliens, bien au contraire.

De même que nous constatons un nombre important d'accidents en face à face sur les tronçons restants de la RN154 encore en 1x1 voie, sans portion de doublement.

Seule une deux fois deux voies aménagée dans son intégralité, représente la solution la plus sécuritaire pour cet axe et fera cesser au plus vite l'escalade meurtrière des accidents sur la RN154.

MOUVEMENT
DEMOCRATE

Coordonnées :

MODEM D'EURE ET LOIR :

23 rue du petit change

28000 CHARTRES

TÉL. 06.16.54.41.07

eric.chevee@wanadoo.fr

MODEM28.OVER-BLOG.COM

2) Analyse du Mouvement Démocrate sur les différents scénarii

L'axe routier Nonancourt-Allaines (RN154) est à ce jour scindé en trois parties :

- a) la voie Dreux Chartres, réalisée en voie rapide, sécurisée et financée.
- b) les contournements des agglomérations de Dreux et Chartres.
- c) le tronçon sud, Chartres Allaines, reste à terminer en urgence.

Trois difficultés doivent être conciliées :

1. les besoins de déplacements des populations locales,
2. la tranquillité des riverains et le respect de l'environnement
3. les besoins nationaux et internationaux de raccorder le Nord Ouest avec le Sud Est.

Le projet actuel prétend résoudre ces trois problèmes par une seule et même opération, en prétextant la carence des pouvoirs publics, en particulier sur le plan financier.

C'est ce qui justifierait une mise en concession autoroutière à péage, y compris des tronçons déjà mis en 2 x 2 voies. C'est ainsi une autoroute qui contournerait Chartres et Dreux.

C'est inacceptable. Une telle solution serait préjudiciable aux populations locales, pour les raisons développées par les opposants à ce projet : le report du trafic local vers les voies secondaires, dangereux, créerait d'importants risques et nuisances pour les riverains.

Nous constatons néanmoins que l'État vient de s'engager à financer le dernier obstacle à la réalisation de la ligne SNCF Chartres-Orléans : la suppression du passage à niveau sur la rocade de Chartres.

Cette bonne nouvelle nous conforte dans notre conviction, en accord avec le Grenelle de l'environnement, qui consiste à penser qu'il existe bien d'autres alternatives à l'A154.





3) Demandes du Mouvement Démocrate

Le MoDem 28 demande que soient réalisées de nouvelles études comparatives et chiffrées sur les points restants à réaliser :

Le contournement de Chartres :

- par une mise à 2 x 2 voies de la rocade Sud Ouest existante, avec passages dénivelés en lieu et place des ronds-points.
- et par la création d'une desserte locale en prolongement du CD 823 entre Champhol et Lèves qui permettrait de relier la Départementale D340 de Poisvilliers à Saint-Prest avec Champhol.

Cela apporterait une solution au passage à niveau de Saint-Prest, beaucoup trop dangereux en son emplacement actuel, tout en préservant l'environnement de la vallée de l'Eure, patrimoine de notre région.

Le contournement de Dreux :

- par une mise à 2 x 2 de la RN 12 entre Dreux et Saint Rémy sur Avre
- et par la jonction entre la RN 154 et la rocade Est de Dreux aménagée également en 2 x 2 voies.

Le contournement par l'Ouest détruirait les vallées de l'Avre et de la Blaise, ainsi que la zone Natura 2000, traversée par le projet autoroutier.

La liaison Chartres-Orléans :

- Terminer la réalisation des travaux prévus dans le cadre des contrats de plan en cours sur l'actuelle RN 154 (contournement des bourgs d'Allonnes, Ymonville) actuellement en phase de fouilles archéologiques. Il appartiendra au 1^{er} ministre de statuer sur la continuité du projet en fonction de l'intérêt du site.
- Mettre en sécurité le reste de la RN 154 Sud dont les travaux ne sont actuellement inscrits dans aucun plan, entre Allaines et Ymonville, entre Ymonville et Prunay-le-Gillon et entre Prunay-le-Gillon et la rocade de Chartres. Ces trois tronçons intermédiaires représentent 35 km à réaliser à 2 x 2 voies qu'il est évidemment impossible de concéder.

Notons tout de même que dans l'éventualité d'une autoroute, il n'a pas été prévu ni chiffré l'ouvrage d'art qu'il sera nécessaire de construire pour franchir le T.G.V. : le projet global, évalué en 2006 à 700 M€, tient-il compte de ce pont ? Personne ne semble se soucier de cet important problème.

Les contournements d'Allonnes et d'Ymonville sont bien prioritaires, puisqu'ils sont inscrits dans le plan de relance de François Fillon du 2 février 2009 et que leurs financements, déjà budgétés dans les contrats de plan, seront accélérés par une avance de fonds de 6 millions d'euros.

En revanche, la mise en concession autoroutière de l'intégralité de l'axe, imaginée par nos élus, n'est pas jugée prioritaire par le gouvernement Fillon, puisqu'elle n'est pas évoquée dans les 1000 travaux les plus urgents.

Conclusion

L'autoroute n'est pas le dernier recours !

Oui, il existe des solutions alternatives à la transformation de la RN154 en autoroute.

Oui, il faut accélérer l'aménagement de la RN154 : c'est un impératif de sécurité routière, lié à la volonté des politiques.

Le **MoDem** considère que l'axe Rouen-Orléans est bien un chaînon manquant dans le schéma routier National. C'est un enjeu économique important pour l'Eure-et-Loir mais ne perdons pas de vue que se dessine, à l'horizon 2012-2015, une alternative pour le transport routier avec le projet écologique de construction d'une plate-forme de ferroutage dans le sud du département.

De plus, l'équité et la solidarité entre les citoyens exigent, comme c'est le cas dans l'Eure, que cet équipement reste gratuit.

Le **MoDem** demande aux élus d'obtenir de l'Etat, dans le cadre de la politique actuelle de relance par l'investissement, l'avance de fonds nécessaire pour terminer au plus vite cet axe Nonancourt-Allaines.

La solution à mettre en œuvre doit être validée par des études complémentaires indispensables. Le **MoDem** demande qu'elles soient lancées.

Le **MoDem** souhaite enfin que la décision finale soit soumise à un référendum auprès des habitants de l'Eure et Loir.

Il faut un sens plein et entier à l'idée de démocratie locale. Les associations doivent y participer. Les citoyens ont droit à être informés sur les sujets qui les concernent. Ils ont droit à la transparence. Ils ont le droit de s'exprimer et les élus le devoir de les écouter. Le Mouvement Démocrate défendra ces principes.

Le Mouvement Démocrate d'Eure et Loir

(09 novembre 2009)



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 RN54 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres

Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : contact@debatpublic-devenirdelar154.org - www.debatpublic-devenirdelar154.org