

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

Les Cahiers d'acteurs • Fédération d'Eure-et-Loir du
Parti communiste français

Préambule :

- Le PCF 28 intervient comme parti *politique* dans un débat qu'il considère de part en part comme *politique*.
- Il entend insister sur les *dimensions départementales* des enjeux tout en mettant en perspective les différentes échelles auxquelles il convient de les traiter : nationale, voire européenne (contournement de la région parisienne, "pôles de compétitivité", liaison nord-sud) et inversement impactant principalement les localités traversées (développement économique, dégradation écologique, focalisation prématurée sur des problèmes techniques, etc.).
- Il estime, comme beaucoup, que la situation actuelle est intolérable, et espère que le nécessaire débat rigoureux, approfondi, débouchera sur une décision qui ne soit pas déjà prise.

I) Les responsabilités politiques dans la situation actuelle et les choix qui en découlent

1°) Un département mal à l'aise dans sa région ?

Sous prétexte de la forte attraction de l'Île-de-France, les élus locaux, longtemps relais de la droite conservatrice nationale n'ont jamais eu d'initiative politique forte pour ancrer l'Eure-et-Loir dans la région Centre.



Essai du TER Centre à Gellainville, décembre 2009

Ainsi, depuis 1998, seule la Région, avec en son sein le groupe communiste, et un collectif local ont œuvré pour la réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF Chartres-Orléans, dont le devenir est inséparable de celui de la RN154.

Désormais, les élus de droite prétendent que seule la mise en concession autoroutière permettra de régler rapidement l'ensemble de la situation, précisément au moment où une réforme des collectivités territoriales permettrait de soumettre davantage celles-ci aux choix politiques ultralibéraux européens :

- concurrence "libre et non faussée", c'est-à-dire choix du tout marchand, du tout payant, du tout bénéfique pour les multinationales du BTP et du pétrole.
- casse des services publics nationaux, y compris celui de la route, au prétexte qu'il faut, selon les critères de Maastricht, réduire la dette publique, essentiellement en réduisant les dépenses de fonctionnement, donc le nombre de fonctionnaires.
- désengagement de l'État qui par le biais de la réforme de la fiscalité (suppression de la taxe professionnelle) entend faire peser sur les collectivités territoriales le poids de ce qui resterait de services publics amoindris (ainsi, s'agissant de la route : quand le Conseil général "améliore" l'ex RN23 entre Chartres et Courville, il supprime une voie sur trois, sur un terrain où au contraire le passage à 4 voies était techniquement facile à réaliser).
- choix d'un aménagement du territoire à deux vitesses : une moitié nord-est de l'Eure-et-Loir bien reliée à la Région capitale (le Grand Paris), une partie ouest et sud-ouest en voie de désertification avec des services publics "départementalisés" rabougris et raréfiés.

Scénario catastrophe ? Observons les caractéristiques du projet proposé par le maître d'ouvrage.



Coordonnées :

PCF
Fédération du parti communiste
d'Eure-et-Loir
18 rue Saint Brice
28000 Chartres
Tél : 02 37 28 29 56
particomuniste28@wanadoo.fr

2°) Le sens du projet autoroutier à péage

Il encourage un accroissement de la circulation des camions sur l'axe Le Havre Lyon, et se met au service des grands groupes de transporteurs routiers, à l'encontre des préconisations du Grenelle de l'environnement.

Il vise à rendre superflu le redémarrage du transport ferroviaire sur le même axe (et notamment le feroutage : projet de plate-forme d'Artenay-Poupry) au moment même où les perspectives d'un tel redémarrage se concrétisent, entre autres sur notre département entre Chartres et Voves.

Ce projet se présente comme "un axe majeur pour le développement d'activités à forte valeur ajoutée", autrement dit pour une spécialisation risquée de l'industrie eurélienne dans des produits de luxe : (cosmétique, pharmacie) qui favorise les délocalisations et la fermeture des entreprises de l'automobile et de l'électronique ...



Pharaonique projet de viaduc au dessus de la vallée de l'Eure

3°) Les effets "nocifs" de principes injustes

En matière d'aménagement du territoire, les risques majeurs du projet actuel sont :

- une coupure géographique en deux du département: à l'Est une attraction encore plus forte vers la région parisienne, avec des populations de "rurbains" à pouvoir d'achat relativement plus élevé ; à l'ouest une désertification grandissante, à l'écart des principaux réseaux de communication (cf. la difficulté par exemple d'ouvrir une sortie autoroutière sur l'A11 à Illiers, l'enclavement de la Communauté de commune Perche-Gouet), entraînant un vieillissement et un appauvrissement de la population.
- sur la zone directement concernée par le trajet, un territoire avançant à deux (ou plusieurs) vitesses :
 - autour de Dreux et Chartres desservies par des diffuseurs autoroutiers ;
 - entre ces deux villes et au sud de Chartres, des villages d'autant plus relégués que les voies de substitution seront plus lentes, plus encombrées, et sans doute plus accidentogènes que l'actuelle RN154, et que les diffuseurs seront éloignés
- la défiguration des vallées de l'Eure et de l'Avre, la suppression de vastes terres agricoles de grande valeur
- la nécessité de détruire ou d'abandonner les ouvrages d'art et autres installations d'ores et déjà réalisées, aux frais des contribuables, pour l'aménagement de la RN154
- le refus d'aménager le contournement de Chartres de la RN 154 à l'ex RN 23, lieu de tous les encombrements.

On aura compris que la fédération du PCF d'Eure-et-Loir se prononce pour l'abandon de la concession autoroutière, qui crée des contraintes et des injustices durables.

II) D'autres choix sont possibles : un aménagement de la RN 154 en deux fois deux voies et gratuite

1°) En partant d'autres principes

Le service public routier doit d'abord être un service aux habitants : et si l'intérêt général ne peut être la simple addition des intérêts particuliers, il est clair aujourd'hui que l'intérêt de certains (transporteurs routiers, multinationales du BTP, du pétrole) est outrageusement privilégié. Il convient de rééquilibrer d'urgence cette anomalie dans tout projet de cette ampleur.

- Pour un aménagement harmonieux du territoire, la gouvernance par l'État de bout en bout est la seule garantie d'une telle conception du service public.
- En matière de financements, l'État doit avoir un rôle de régulation : la gratuité des axes de communication ne signifie pas que se déplacer est gratuit (qui pourrait l'ignorer?), mais que pour une part au moins, le droit de circuler est concrétisé par l'existence d'un service public unifié. L'existence d'un service public de la route (DIRNO) est un atout pour notre département qui nous permet encore d'avoir les grands axes routiers du département sous couverture de l'état (RN 154 RN10 et RN 12).
- En matière de politique économique, la crise financière actuelle montre bien que la recherche systématique de la compétitivité peut mener à des catastrophes.

Il convient donc de s'appuyer sur d'autres critères dans la gestion des entreprises, des politiques publiques (nationale, régionale, départementale, locale), en faisant converger efficacités économique, sociale et écologique. A notre sens, il convient de travailler à une réindustrialisation respectueuse des environnements naturel et social.

2°) Selon d'autres méthodes

- Respecter le travail déjà accompli : par les agents de l'État (ce sont 80 emplois d'agents de l'équipement qui sont directement menacés sans compter ceux du tronçon de Nonancourt à Louviers), et respecter les investissements publics déjà engagés : il convient donc d'utiliser et d'améliorer le réseau existant.
- Suivre la méthode de financement volontariste de l'État en définissant à mesure les priorités et urgences en accord avec les populations, avec le soutien constant de la Région qui a apporté plus de 20 Millions d'€ au titre du CPER 2000-06 :
- Profiter de l'actuel débat pour développer bien au-delà l'approche démocratique de l'aménagement du territoire : d'abord en décrétant la transparence sur des financements déjà votés, mais tenus "en réserve" (barreau de Marville au rond point dit de « Léo »).
- Ne pas ajouter la peur à la peur : la dangerosité de la situation actuelle est suffisante pour qu'on ne joue pas à exagérer des chiffres dont certains doivent être relativisés (échéances du projet à financement public, accidentologie, perspectives d'explosion du trafic, risques de pollution). La démocratie gagnerait à modérer ces exagérations.
- Viser à rééquilibrer progressivement (c'est-à-dire avec une volonté politique ferme et constante) les déplacements en utilisant les différents moyens de transport et en développant les transports collectifs, en sollicitant davantage les entreprises pour leur prise en charge, en avançant résolument vers la réalisation de la ligne SNCF Dreux Orléans.



3°) À plusieurs échelles

- Si on ne cherche pas à prouver de toute force que le projet d'A154 est la solution unique à des problèmes spécifiques, on peut trouver des solutions adaptées à chaque problème, à son échelle : ainsi, le franchissement des vallées ne se traite pas nécessairement de la même manière pour l'Avre et pour l'Eure, de même pour les contournements de St Rémy, Dreux et Chartres.
- Si on doit donner plus de poids à l'échelle départementale dans la conception du projet, cela n'empêche pas de penser l'intégration du projet dans des ensembles plus vastes... mais alors pas seulement l'axe nord-sud... : quels liens avec l'A11, l'A28, l'A19 et l'A 88 ?

III) Quelques positions et propositions

1°) Récapitulatif de principe

- Nous nous prononçons pour la mise à quatre voies du trajet Nonancourt-Allaines ;
- Nous refusons la mise en concession, et demandons donc que cet itinéraire demeure gratuit (dans le prolongement de ce qui existe dans le département de l'Eure, et en respectant ce que le financement public a déjà réalisé) dans le cadre du service public de la route ;
- Nous souhaitons que l'impact sur l'environnement soit le moindre possible ;
- Nous demandons que la question du redéveloppement du rail soit systématiquement pensée en même temps que les étapes de réalisation de ce projet routier : en la matière seul l'État, en lien avec la Région, peut prendre les dispositions nécessaires.

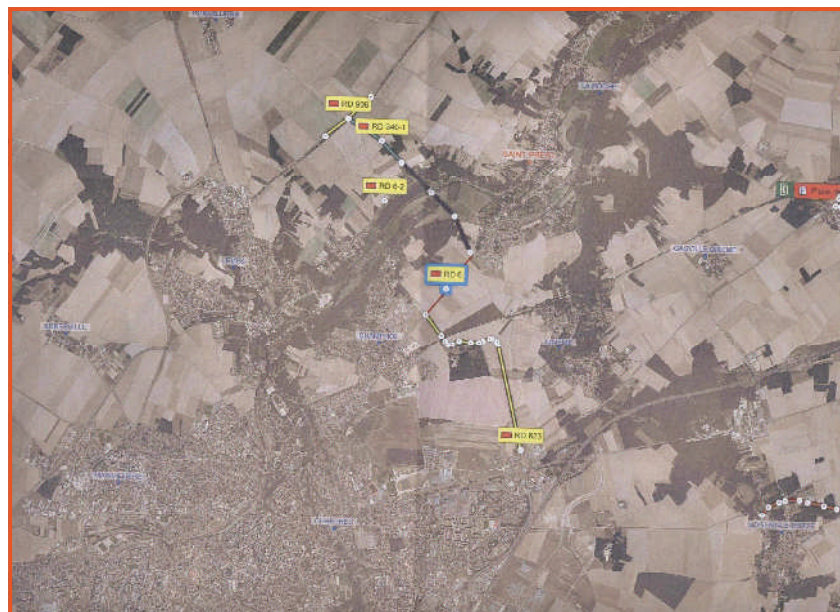
2°) Pour concrétiser ces principes, quelques pistes techniques aujourd'hui négligées

- Au niveau interrégional : ne faudrait-il pas envisager que le prolongement de l'A19 se fasse au moins autant vers l'ouest que vers le nord, en créant une 4 voies qui croiserait l'A11 dans le Perche et rejoindrait l'A28 (via Rouen) et l'A88 (via Caen) au nord d'Alençon? La moitié sud-ouest du département s'en trouverait désenclavée :
- Au niveau départemental pour réaliser la 2x2 voies selon un budget raisonnable plusieurs solutions doivent être étudiées :
 - pour le contournement ouest de Chartres,
- soit la possibilité d'aménager les ronds point RN 23 et RN 10 et route d'Illiers en réalisant des voies d'évitement et des tunnels pour les VL (voir photo)
- soit la possibilité d'étudier la gratuité de l'A 11 entre Bois Paris et Thivars qui servirait d'autoroute de dégagement urbain



Exemple de giratoire avec tunnel pour les voies principales

Un des projets de contournement Est reprenant les voies existantes



- Pour le contournement est de Chartres, une voie douce (deux voies simples) qui épouserait la vallée serait réalisable avec l'accord des populations ce qui éviterait la construction d'un viaduc (cf. photo) et respecterait la vallée de l'Eure.
- Pour le contournement de St Rémy les populations ont largement débattu pour que l'on entende enfin leurs propositions :
- Pour le contournement de Dreux des réserves foncières existent déjà pour réaliser le barreau EST, il ne manque aujourd'hui que la volonté de l'État,
- Mise en deux fois deux du restant de la RN 154 entre Prunay-le-Gillon et Bois Paris et entre Ymonville et

Allaines avec un aménagement pour l'entrée de l'A10

...tout cela en attendant un réel démarrage du ferroutage, qui apaiserait bon nombre des difficultés actuelles.

En conclusion

L'actuel débat public constituera un test grandeur nature sur la capacité et la volonté de l'État de faire respecter le principe d'impartialité qui est censé le fonder.

Selon nous, cela supposerait de rompre avec l'influence croissante des grands groupes capitalistes en matière d'aménagement du territoire.

Soucieuses de préservation de l'environnement, de services publics démocratiques et performants, d'un nouveau type d'efficacité industrielle et économique, des forces diverses peuvent se rassembler pour faire échouer un projet d'un autre âge. Mais seuls la prolongation et l'approfondissement du débat démocratique permettront que de leurs échanges sorte le type d'investissement qui réponde vraiment aux besoins des populations, sans doute plus denses et diverses, qui habiteront notre département dans les prochaines décennies.

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-devenirdelarn154.org - www.debatpublic-devenirdelarn154.org

