

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

## Les Cahiers d'acteurs • Famille Rousseau

### Quel est l'intérêt de ce débat public ?

Nous souhaitons, dans un premier temps, nous interroger sur l'intérêt de ce débat public. Dès les premières réunions et la lecture du dossier, il semble évident qu'une seule proposition soit faite par le maître d'ouvrage. Va-t-il nous proposer par la suite une solution alternative ? Nous en doutons ! L'idée du passage de l'A154 par l'Est de Chartres semble acquise. Le maître d'ouvrage nous présente une malheureuse carte, quelques lignes évoquant le contournement Ouest, 5 cartes et plusieurs paragraphes présentant les contournements Est. Le projet paraît déjà bien avancé et l'annonce des délais de réalisation laisse à supposer que les études sont déjà en cours à l'Est. Ce débat n'est-il pas une façon de faire croire au citoyen qu'il a un rôle à jouer, alors que tout est déjà joué ? Quel est le coût de cette succession de réunions ? En vaut-il vraiment la peine ? La conclusion paraît déjà acquise.



### Coordonnées :

**FAMILLE ROUSSEAU,**  
Adresse : 4 chemin du moulin  
de Brétigny Le Gorget  
28300 Saint Prest.

Courriel : [famille\\_rousseau@yahoo.fr](mailto:famille_rousseau@yahoo.fr)

## Pourquoi le Grenelle de l'environnement n'est-il pas appliqué ?

En organisant le Grenelle de l'environnement, le Président de la République montra qu'il avait bien compris l'inquiétude de l'opinion publique face aux atteintes portées à l'environnement.

Dès lors, nous ne comprenons pas pourquoi le projet présenté par le maître d'ouvrage, représentant de l'Etat n'est pas en phase avec le Grenelle de l'environnement. Comment les autoroutes peuvent-elles devenir écologiques en si peu de temps, sans changements majeurs ? Le discours s'est adapté au Grenelle de l'environnement, les faits sont tout autres !

Nicolas Sarkozy disait dans son discours de la restitution des conclusions du Grenelle de l'Environnement du 26 octobre 2007 : « Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. » Qu'en est-il pour la mise en concession en 2x2 voies de la N154 ? Quelles vont être les motivations du maître d'ouvrage pour ne pas développer un projet écologique ? Le coût et les délais trop longs sont-ils des excuses valables ? Le Président de la République rajoutait lors du même discours : « La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transport. » Dès lors, n'est-il pas possible de développer les modes de transport déjà existants ?

Le réveil des mentalités et la prise de conscience de l'opinion publique ne sont-ils pas une bonne occasion pour étudier de nouveaux modes de déplacement dans la région ?

N'allons-nous pas par ce projet autoroutier confirmer nos erreurs du passé (A28, A14 et probablement A19) ?

Une solution alternative plus réfléchie évoquée à demi-mot par le maître d'ouvrage lors de la réunion d'ouverture semble être une voie à ne pas négliger et surtout à étudier !

La promotion des transports collectifs en utilisant l'énergie la moins polluante et l'amélioration des voies existantes paraissent être une solution.

## Quels sont les impacts de ce projet ?

*Ce qui paraît être pris en compte :*

L'unique projet de l'A154 présenté lors de ce débat public prend en compte certains paramètres importants :

- La desserte de certains acteurs économiques (Cosmetic valley et gare de fret non encore attribuée à Artenay).
- La rapidité dans les déplacements entre Rouen et Orléans.
- Le contournement de Dreux et de Saint Rémy-sur-Avre.
- La possibilité de réduire la dangerosité des routes. Les accidents mortels sur la route en Eure-et-Loir : les 32 morts en 2009 se répartissent en 4 morts sur la RN154, 5 sur la RN10, 2 sur la RN12, 5 sur les autoroutes et 16 sur les routes départementales.

*Ce qui paraît être négligé :*

Le projet de l'A154 ne prend pas en compte les évolutions morales, politiques, environnementales, économiques et sociales en cours :

- La prise de conscience écologique et la possibilité de vivre autrement.
- La crise économique et le contexte actuel ne permettent pas de se projeter vers l'avenir.
- La volonté du Conseil régional de développer le réseau de voies ferrées entre Chartres et Orléans.
- La possibilité de développer la voie ferrée vers Dreux puis Rouen.
- La diminution du trafic autoroutier.
- Les problèmes de circulation existants (N12, rocade de Chartres et camions des carrières dans les villages au Sud de Chartres).
- L'accès aux communes qui ne seront plus desservies convenablement par l'ancienne RN154.
- L'urbanisation importante dans la vallée de l'Eure réduisant les possibilités de passage d'une autoroute (voir carte).

- La création de nuisances supplémentaires par le contournement Est, le passage d'une ZNIEFF type 2 au niveau de Saint Prest, la proximité d'un point de pompage d'eau potable, la proximité d'un collège (Collège Soutine) et la défiguration d'un lieu remarquable.
- Les orientations du Grenelle de l'environnement de protéger et de minimiser l'impact des infrastructures autoroutières sur l'environnement (bruit, émission de CO<sub>2</sub>, impact sur la qualité de vie...).
- La négligence des emplois et entreprises implantés le long de la N154.

### *Nos interrogations :*

Ces différents points nous portent à nous interroger sur l'impact de cette voie sans lien véritablement avec les lieux qu'elle traverse.

Que deviendront les emplois et les entreprises des ZA qui vont d'un seul coup être isolés du fait de l'Autoroute. Nous pensons particulièrement à la ZA installée à l'intersection de la D26 et de la N154 au niveau de Tremblay les Villages (carte p.74). Si le diffuseur local n'est pas envisagé et payé par le Conseil Général, qu'advient-il des emplois ? Doit-on favoriser certains emplois par rapport à d'autres ?

Allons-nous vraiment régler le problème des accidents en Eure et Loir en créant une autoroute entre Nonancourt et Allaines ? La circulation générée et la sécurité sur les voies de substitution vont-elles être prises en compte ? 50% des accidents mortels ont eu lieu en 2009 sur des routes départementales.

La mise en place de la taxe carbone et de la taxe kilométrique pour les poids lourds ne va-t-elle pas réduire encore plus la circulation autoroutière ? Cela doit être le but de ces mesures !

Le financement privé paraît, selon le maître d'ouvrage, être l'unique solution. Pourquoi faut-il plus d'années pour construire un tronçon de route gratuite pour l'utilisateur d'Eure-et-Loir que celui de l'Eure. Doit-on y voir des conflits politiques dans notre département à l'encontre de l'intérêt général ?

## *Ne peut-on pas proposer des solutions alternatives ?*

### *Des nécessités :*

Le contournement de Saint Rémy-sur-Avre est nécessaire mais doit être adapté à l'environnement. Le projet proposé ne règle pas la circulation de la N12. Le cauchemar des riverains ne sera pas atténué par le projet autoroutier ne reliant pas véritablement les deux axes importants du nord du département (RN12 et RN154).

Le doublement en 2x2 voies de la RN154 au sud de Chartres est une nécessité.

### *Des alternatives :*

Pourquoi ne peut-on pas développer le réseau ferré existant entre Chartres et Dreux ? Il reste 10 kilomètres de voie à réaménager. Le projet pourrait se prolonger jusqu'à Rouen et se connecter au Sud du département avec la future zone de fret d'Artenay. Le Conseil Régional participe pleinement à la réutilisation de la voie entre Chartres et Orléans (prévu au projet Etat/Région Centre 2007-2013).

N'est-il pas possible de régler les problèmes de congestion et d'inadaptabilité de la rocade Ouest de Chartres par rapport aux différents croisements de flux (interne, échange et transit) au lieu de créer un contournement Est qui n'aura pas une fonction de rocade et qui ne règlera en rien les problèmes de circulation ?

Nous proposons de réaménager la rocade Ouest de Chartres afin de reconnecter la RN154.

Le diagnostic actuel qui nous est proposé est simpliste : la rocade n'est plus adaptée aux différents flux (transit, local et échange), les différents aménagements existants mal adaptés tendent à penser que le contournement de la rocade vers l'Est devait être le moyen de régler tous les problèmes de circulation à l'Ouest. Une succession de mauvaises décisions sur l'aménagement de la rocade a créé de nombreux points de congestion :

- La rocade nord est en simple voie avec aucune possibilité de doublement des voies. Les ouvrages d'art sont inadaptés et non modifiables.
- Un rond-point mal dimensionné que nous qualifierons de « commercial » est venu s'ajouter récemment à Mainvilliers (ZA du Vallier).
- Les ronds-points des routes N10, N123 et N154 ne peuvent plus jouer leur rôle.
- La proximité de l'autoroute au sud ne permet aucune possibilité d'aménagements supplémentaires.

## Nos propositions :

Nous pensons que de simples aménagements type voies d'évitement permettent de simplifier la circulation autour de certains ronds-points où les différents flux se croisent peu ou à des heures précises (rond-point N123/D921 - Illiers, rond-point N1154/D905 - Lèves).

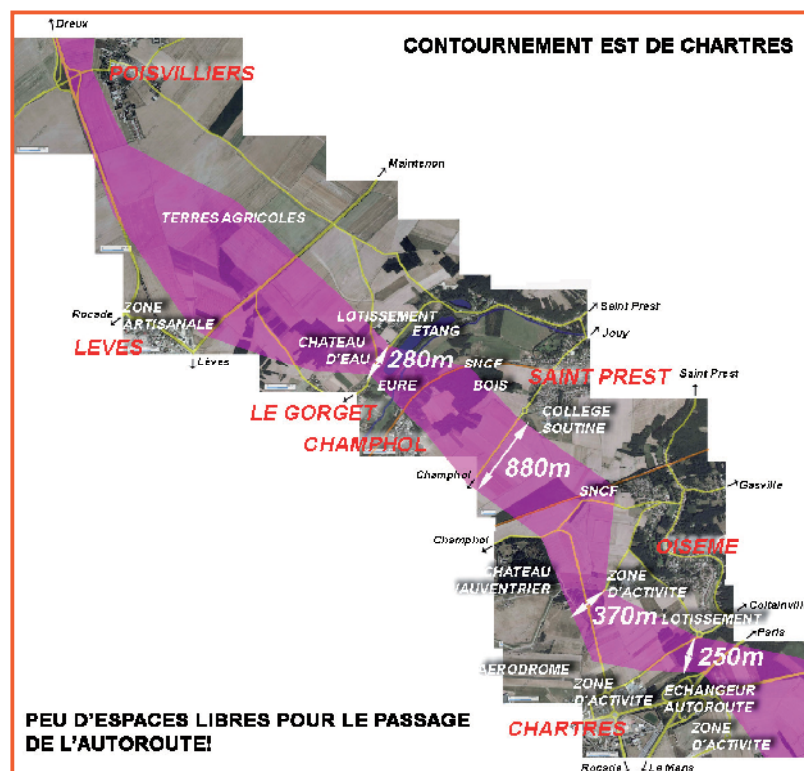
Le redimensionnement du rond-point de la ZA du Vallier (Mainvilliers) s'impose ! Comment peut-on laisser faire des choses comme cela ? La création de la 2<sup>e</sup> zone d'activités va entraîner un croisement de flux trop important pour le dimensionnement de ce rond-point.

L'aménagement d'un échangeur au niveau de Lèves (N154/N1154).

La création de deux échangeurs avec ponts et bretelles d'accès depuis la RN23 (Le Mans) et la RN10 (Tours) vers la rocade Ouest.

La création d'une nouvelle rocade Sud de transit, passant au dessus de l'autoroute (A11) à l'intersection de la D29 (route de Voves). Cette nouvelle route se dirige vers l'Est en passant au dessus la voie de chemin de fer. Elle se raccorde par échangeurs autoroutiers à la RN154 (Orléans) et la RN10 (Paris). La zone traversée est dégagée de toutes zones d'habitations (Bonville à 200m) et d'espaces boisés. La nouvelle rocade permet de mettre en valeur les différentes zones d'activités de l'agglomération chartraine.

L'ancienne N123 déviée à partir de la D29, devient une route périurbaine pour le trafic local.



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)