

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

## Journal du débat $n^{\circ}2$

## Le débat

- 1250 participants aux sept premières réunions publiques
  - 295 coupons T adressés à la Commission
- 226 questions écrites dont 56 posées en réunion publique et près de 30 sur Internet
  - 10 cahiers d'acteurs déjà réalisés. 27 contributions sur le site Internet



#### Déjà dix cahiers d'acteurs publiés!

Dix cahiers d'acteurs ont été publiés depuis le début du débat public sur le devenir de la RN154. Associations et collectifs ont fait part de leurs attentes et de leurs inquiétudes tenant compte de l'évolution du trafic mais aussi de l'impact environnemental du projet.

Retrouvez sur le site Internet www.debatpublic-devenirdelarn154.org les dix cahiers d'acteurs :

- L'association «A154 un euro pour la vie »
- Le collectif « Agir Unis A 154 »
- Le collectif « Jouons collectif ! A154 »
- L'association « Eure-et-Loir Nature »
- L'association «Saint Prest environnement »
- L'association de protection de l'environnement « Avern »
- Le MoDem d'Eure-et-Loir
- · La famille Rousseau
- L'association contre le tracé Sud (ACTS)
- · L'association « Dévier Saint Rémy »



## « Il vous revient de faire progresser sans cesse le débat! »

Vous êtes nombreux à participer au débat public sur le devenir de la RN154 entre Nonancourt et Allaines via Dreux et Chartres. Déjà plus d'un millier de personnes ont assisté aux premières réunions publiques. C'est ainsi que particuliers, responsables d'associations diverses, représentants de collectivités locales aussi bien que d'organisations syndicales ou d'établissements du monde culturel, industriel, commercial ou administratif se sont régulièrement retrouvés pour recueillir ou échanger des informations autant que pour solliciter précisions ou éclaircissements de la part du maître d'ouvrage au sujet de son projet toujours fidèlement résumé.

L'affluence constatée aussi bien que l'intensité des échanges démontrent l'intérêt suscité par le débat. Bien sûr, les questions étaient parfois trop nombreuses pour obtenir toutes une réponse séance tenante ou bien, certaines personnes n'ont pas disposé du temps voulu pour formuler leurs questions. Mais une réponse sera adressée personnellement à quiconque aura présenté une question à la CPDP, pour transmission au Maître d'ouvrage, chargé de cette réponse.

Pour structurer le débat et en améliorer le fonctionnement, nous proposons à toute personne qui aurait une position argumentée à défendre, lors d'une réunion spécifique, de contacter en amont la CPDP. Celle-ci examinera la possibilité de lui réserver dans le déroulement de la réunion quelques minutes d'expression à la tribune.

Au-delà des réunions publiques, le débat s'installe également sur le site Internet où de nombreuses questions ont été posées et des contributions mises en lignes, dans la presse, et à travers la publication déjà réalisée d'une dizaine de cahiers d'acteurs.

Cette mobilisation, ainsi que la qualité des interventions et des propositions démontrent la vitalité du débat. Dans le souci de toujours l'enrichir, la CPDP a récemment proposé la constitution d'un groupe de travail, ouvert à tous les volontaires pouvant se consacrer à l'étude de « bilans comparatifs » en matière de gaz à effets de serre ou de bilans prévisionnels en matière de trafic dont les conclusions seront évidemment rendues publiques.

Tous les points de vue doivent pouvoir s'exprimer et aussi être entendus.

Cela relève au premier chef de la CPDP, bien sûr, mais l'ensemble des participants partage avec elle la responsabilité de permettre à chacun de s'exprimer! On ne peut que se réjouir de voir une très vive conscience de ces responsabilités s'affirmer de plus en plus.

Ainsi peut s'affirmer tout autant l'utilité du débat. Si le maître d'ouvrage, selon la loi qui organise le débat public, n'est pas dessaisi de son pouvoir de décision le moment venu, celui-ci s'exerce à la lumière du débat public. La brève histoire de celui-ci montre à quel point il ne s'agit pas là d'une vaine formule.

Pour sa part, la CPDP, garante de l'équivalence entre tous les acteurs des moyens assurés, soucieuse de la transparence des informations disponibles, ouverte à l'expression de toute position argumentée, doit contribuer en pleine indépendance et toute neutralité à la fécondité du débat.

Mais elle dépend avant tout de l'ensemble des acteurs du débat. Donc de vous.

Alain OHREL Président de la CPDP





## Retour sur les premières réunions publiques

Ouvert à l'ensemble de la population, le débat public est un moment privilégié qui permet à tous de s'informer et de s'exprimer sur un projet d'équipement d'intérêt national susceptible d'avoir des impacts sociaux, économiques ou environnementaux importants sur les territoires concernés.

# Quelles sont les principales questions soulevées par le public lors des premières séances publiques ?

#### > L'opportunité du projet en question

En premier lieu, des interrogations sur l'opportunité même d'une autoroute au regard des prévisions d'évolution du trafic annoncées par la DRE Centre. Certains considèrent que l'autoroute créerait un appel de trafic (dont ils ne veulent pas) alors que d'autres participants, se fondant sur la stagnation actuelle du trafic routier, voient dans l'autoroute un investissement lourd et inutile. L'évolution, plutôt à la hausse, des prix des carburants renforce l'idée d'une baisse de trafic dans le futur.

#### > La compatibilité du projet avec les enjeux environnementaux

Les participants posent la question de la compatibilité de ce projet avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement. Le bilan environnemental du projet leur parait en complète contradiction avec les décisions politiques récentes en raison de son impact sur la production de gaz à effet de serre mais également au regard de l'atteinte à des milieux naturels fragiles protégés. La demande de solutions alternatives par le ferroviaire au moins pour le fret est récurrente.

La consommation d'espaces naturels et ruraux a déjà été abordée mais le sera vraisemblablement davantage lors de la séance consacrée à l'agriculture.

#### > La crédibilité des délais annoncés

L'affirmation par le maître d'ouvrage des 52 ans d'écart pour l'achèvement des travaux (2018 ou 2070) sur l'ensemble de l'itinéraire en fonction du mode de réalisation retenu est jugée peu crédible par le public et ressentie par certains comme un moyen de réduire le choix à une seule solution.

#### > Des enjeux locaux forts

La majorité des participants se concentre sur les aspects locaux du projet : les itinéraires de contournement des agglomérations de Chartres et de Dreux qui vont impacter des territoires aujourd'hui à l'écart du trafic et pour lesquels ils demandent l'étude de solutions alternatives. De leur côté, les riverains de Saint Rémy-sur-Avre réclament haut et fort une déviation qui mettrait un terme aux nuisances qu'ils subissent quotidiennement.

La limitation du nombre des accès à l'autoroute, si elle est concédée, le retour du trafic notamment de poids lourds dans les villages traversés par les itinéraires de substitution, et les problèmes de nuisances et de sécurité qui en découleraient, sont également au cœur des préoccupations.

#### > Une définition de l'autoroute encore floue

Le maître d'ouvrage est peu compris lorsqu'il établit une comparaison entre une route à 2X2 voies aux normes d'une route express ou aux normes d'une autoroute. De son point de vue, la différence essentielle porte sur les vitesses plus limitées et la possibilité d'accès plus nombreux dans le cas d'une 2 x 2 voies. L'autoroute reste associée au péage dans l'esprit des participants au débat.

#### > L'insécurité de la RN154 globalement partagée

La nécessité d'améliorer la sécurité d'un axe qui est le cadre de trop d'accidents graves est peu contestée même si les moyens d'y parvenir divergent.

#### > Une mise en concession redoutée

Enfin, la question de la mise en concession, et donc du péage, est centrale et, à de très rares exceptions près, suscite des réactions vives. La comparaison avec d'autres infrastructures réalisées sur crédits budgétaires est revenue à plusieurs reprises dans les débats.

Nous arrivons à la moitié du débat et tous les acteurs ne se sont pas encore manifestés. D'autres questions et d'autres positions ne manqueront pas d'apparaître dans les séances à venir.



## Questions à :

> Olivier de Soras, Directeur Régional de l'Equipement p.i.



Les premières réunions du débat ont-elles modifié votre vision du projet ? Quels sont vos premiers enseignements ?

Il n'est pas simple de répondre à cette interrogation ! ... Le débat public porte en effet sur une série de questions, complexes et à multiples facettes, sur lesquelles le maître d'ouvrage souhaite être éclairé:

- faut-il continuer à aménager la RN154?
- si oui, faut-il accélérer l'aménagement ?
- quels financements mobilisables et dans quels délais ?

Les nombreux cahiers d'acteurs produits, les questions et interventions qui ont ponctué les échanges en réunions ont confirmé l'intérêt d'un débat public sur la RN 154. Je retiens aussi que l'opportunité d'aménager la RN 154 fait l'objet d'un relatif consensus : ce sont les modalités de cet aménagement – et cela se comprend - qui sont plutôt sujettes à débat. Les discussions que nous avons eues jusque là augurent d'un débat très enrichissant pour le maître d'ouvrage. Nous ne pouvons que nous réjouir de

l'occasion qui nous est donnée de prendre connaissance des perceptions, interrogations, objections et propositions... de tous les participants, afin d'élaborer un projet d'infrastructure qui réponde au mieux aux attentes des différents acteurs concernés.

De nombreux participants refusent l'alternative entre la « mise en concession et le chaos », évoquant d'autres partis techniques et un financement public. Que pouvez-vous leur répondre?

Des options d'aménagement différentes de celles présentées comme étant privilégiées par le maître d'ouvrage ont, effectivement, été évoquées. Cela me paraît tout à fait nécessaire afin d'éclairer la décision finale du maître d'ouvrage et nous sommes très attentifs à toutes les propositions argumentées qui nous seront faites.

Il n'est pas question de « tout ou rien » dans ce projet. La mise en concession est proposée parce que, au regard des données dont nous disposons à ce stade, elle apparaît comme une solution aux attentes exprimées par les acteurs locaux de réaliser, dans des délais raisonnables, l'aménagement global de la RN 154.

### Extraits du débat :

- Nicolas ANDRE (Maire de Lèves) :
- « Je m'aperçois quand même que l'on nous propose la concession ou rien : " la concession ou le chaos " ou " la concession ou les morts sur la route." C'est un peu court pour faire le débat tout de même. »
- Bertrand THIERRY, représentant du collectif d'associations Pour une alternative au projet A 154:
- « Vous parlez d'une augmentation du trafic de 2,5% par an, entre Dreux et Chartres alors qu'il n'augmente plus depuis plusieurs années. Où est le bilan carbone du projet ?»
- Germaine FRAUDIN, représentante de l'Avern :
- « C'est un projet climaticide et grenello-incompatible. Tout va changer qu'on le veuille ou non, il faut tenter de se laver l'esprit des modes de pensée passés, dépassés qui nous ont précipités vers des catastrophes annoncées et reconnues maintenant. Vos enfants vous accuseront, vos petits enfants vous maudiront. »

(SUITE page suivante)

| Nom:  |                              | QUESTIONS, COMMENTAIRES: |  |  |
|---|------------------------------|--------------------------|--|--|
| Prénom  |                              |                          |  |  |
| Email   |                              |                          |  |  |
| Entreprise/institution  |                              |                          |  |  |
| Adresse   |                              |                          |  |  |
| Code postal et  | Ville                        |                          |  |  |
| Téléphone   |                              |                          |  |  |
| □Souhaite recevoir: les différents documents édités au fil du débat |                              |                          |  |  |
| resumerents dod   | uments edites au mi du debat |                          |  |  |

#### Gérard DANIEL du collectif Dévier Saint Rêmy :

« 30 000 vêhicules par jour, c'est invivable : pollution, bruit, insécurité. Nous demandons le contournement de Saint-Rémy le plus rapidement possible, concession autoroutière ou pas. »

#### · Joël ALEXANDRE, Président de la CCI d'Eure-et-Loir :

- « Nous sommes à l'aube d'une réforme territoriale, cela renforce l'importance du délai très bref que nous devons avoir sur cette RN154. La réforme territoriale ira beaucoup plus vite que nous. Cela me paraît être une urgence. »
- · Alain SAUNIER, Transports Saunier & fils:
- « Je peux vous dire qu'un camion consomme moins sur la nationale que sur l'autoroute. Par exemple, sur le tronçon

Artenais - Château-Renault, je passe par Châteaudun, Vendôme et je rejoins l'autoroute à Château-Renault. Il est dommage que la sortie du péage soit à 9 km de Château-Renault. Je mets treize minutes de plus. Par contre je paie 27 euros de moins par jour donc j'ai plusieurs camions qui font cela. A la fin de l'année, cela représente des sous. »

#### Association A<sub>154</sub>, un euro pour la vie (cahiers d'acteur) :

« La réalisation d'une voie rapide Sud-Nord de notre département est un acte majeur du développement durable permettant d'assurer la sécurité routière entre Orléans et Dreux, le développement économique des agglomérations traversées, le développement touristique des sites majeurs d'Eure-et-Loir. »





### <u>> Pour continuer à s'informer..</u>

Vous trouverez sur le site Internet www.debatpublic-devenirdelarn154.org:

- Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse
- Le journal N° 1 et n° 2 du débat édités par la CPDP
- · Les cahiers d'acteurs et contributions
- Les comptes-rendus des réunions publiques

## <u>Et à participer au débat...</u>

Les réunions publiques :

Encore 4 réunions ouvertes à tous, du 17 décembre au 28 janvier 2009.

• Le système « Question-Réponse » :

Le maître d'ouvrage répond à vos questions posées sur le site Internet, www.debatpublic-devenirdelarn154.org ou par coupon T.

Les avis et contributions :

Votre point du vue écrit est mis en ligne sur le site Internet

## Le calendrier des réunions publiques

|     | DATES                | THÈMES   | LIEUX ET HORAIRES   |
|-----|----------------------|--|---|
|     | <b>3</b> 17 DÉCEMBRE | Les perspectives d'aménagement dans la partie Sud du futur axe routier | Salle Silvia Monfort - Voves - 18h30-21h00                    |
|     | 14 JANVIER           | Quels impacts sur le monde agricole ?                                  | Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir - Chartres - 18h30-21h00 |
|     | 19 JANVIER           | Mise en concession : règles et enjeux                                  | Cinécentre Dreux - 18h30-21h00                                |
|     | 3 28 JANVIER         | Réunion de clöture   | Cinéma les Enfants du Paradis - Chartres - 18h3o-21hoo        |
| - 1 |                      |  |   |

# LETTRE PRIORITAIRE

M 20g Valable jusqu'au 31/03/2010

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC DEVENIR DE LA RN154 **AUTORISATION 90798** 28029 CHARTRES CEDEX