



28 DEC. 2009

Vichères le 21-12-09

## CPDP Conclusions de la FEEL pour l'aménagement de la RN 154

A la lueur des débats des dix premières réunions, dans le prolongement du Cahier d'acteur de la FEEL et en complément de la question écrite du 8-12-09, nous aboutissons à la prise de position ci-après :  
- Nous souhaiterions vivement que nos conclusions soient prises en compte par le Maître d'Ouvrage pour la suite de l'opération.

*1- La RN 154 est un axe majeur du 28 reliant le nord du département et ses 2 agglomérations principales à Orléans, pôle régional le plus proche*

Réponse : **OUI, à l'évidence.**

*2- Il convient de terminer l'aménagement en 2x2 voies, de Dreux à Allaines*

Réponse : **OUI, à l'évidence**, en observant que le tronçon Dreux – Chartres est presque terminé et que les déviations de Prunay-le-Gillon et Ymonville vont sensiblement améliorer le tronçon Chartres – Allaines.

*3- La RN 154 est très accidentogène, il convient donc de l'aménager d'urgence*

Réponse : **NON**, les débats ont montré que depuis 10 ans, le nombre de morts et de blessés n'a cessé de diminuer dans un rapport de 3 à 1. Cet argument est périmé.

*4- La RN 154 est un maillon indispensable pour écouler les marchandises du port de Rouen vers le sud-est et le sud-ouest de la France*

Réponse : **NON**, l'A 28 et l'A 85 sont faites pour cela

*5- La liaison Dreux – Nonancourt telle qu'existante, est insupportable pour les riverains et pour les automobilistes*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit de la RN 12

*6- La circulation périphérique de l'agglomération chartraine est à améliorer pour relier l'A 11, la RN 154, la RN 23 et la RN 10, en évitant les bouchons actuels*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit de l'urbanisme chartrain

*7- L'aménagement nécessaire de la RN 12 devra permettre un développement urbain harmonieux et efficace de l'agglomération drouaise*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit encore une fois de Dreux et la RN 12

*8- L'écoulement des céréales de la Beauce vers Rouen doit être étudié spécifiquement*

Réponse : **OUI**, mais la remise en état de la voie ferrée Rouen – Orléans apporterait une solution meilleure et plus conforme « au Grenelle de l'Environnement »

A partir des constats ci-dessus, le fait de ne pas distinguer les différentes opérations et les différentes autorités concernées, on aboutit à un « monstre » mélangeant les intérêts, brouillant la visibilité du projet et débouchant sur un budget insupportable qui induit une solution de financement coûteuse pour les usagers et les contribuables.

L'hypothèse autoroutière est de plus inefficace en matière de desserte des petites communes et implique des emprises foncières, elle pose également le problème des voies de substitution et de la continuité des voiries existantes.

Les prises de position des autorités politiques et économiques régnant dans la partie nord du département sont seulement relayées par cette jeune association « 1 euro pour la vie » créée il y a 6 mois (?), mais n'emportent pas l'adhésion de l'ensemble des associations qui représentent les populations concernées par le projet.

On peut tenter, comme nous le faisons, de « détricoter » cet amalgame des différents composants du dossier présenté par le Maître d'Ouvrage et penser que ce slogan porteur et moteur d'une 154 accidentogène a pu donner des « idées » à certains personnages du paysage politique et économique. Par exemple :

- Eliminer ce dernier point noir de la RN 12
- Résoudre les problèmes de circulation périphérique de Dreux
- Résoudre à moindre frais pour Chartres les problèmes de circulation et de liaisons périphériques
- Créer 6 à 700 M€ de travaux dans un délai court, activant les carrières et les entreprises de TP
- Etc...

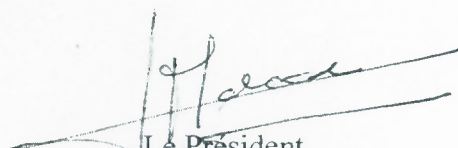
## **D'où les conclusions de la FEEL**

De notre point de vue, il conviendrait de :

- Terminer l'aménagement de la RN 154 dans des conditions économiques « classiques » (coût 100 à 150 M€)
- Terminer l'aménagement de la RN 12 qui dure depuis 1960 en remerciant les riverains du tronçon Dreux – Nonancourt pour leur patience (financement à trouver)
- Demander à Chartres Métropole de lancer les études afin de définir les solutions techniques et financières du développement de l'agglomération et de la mobilité de ses habitants
- Adapter le développement de Dreux aux contraintes liées à l'urbanisation et à l'évolution périphérique de la cité et de ses réseaux routiers (financement à trouver)
- Etudier avec la région la remise en état de la liaison ferrée Orléans – Rouen

Et enfin, pour répondre valablement aux usagers qui refusent la solution autoroutière, effectuer une évaluation fiable des coûts « collatéraux » de cette hypothèse :

- Tarif des péages
- Subvention d'équilibre
- Coût d'aménagement des voies de substitution
- Coût des échangeurs complémentaires
- Coût des modifications des réseaux secondaires
- Valeur des emprises foncières

  
Le Président  
Jean MOREAU