

19 janvier 2010

AVERN - VIVAVRE - Collectif « Pour une alternative au projet autoroutier de la RN 154

Solution « douce » préservant l'environnement, les terres agricoles, le cadre de vie et l'économie, tout en valorisant les infrastructures existantes.

L'objet de cette contribution de l'**AVERN, VIVAVRE** et du **Collectif « Pour une alternative au projet autoroutier de la RN 154 »** est de démontrer qu'une **solution « douce » permettant de préserver l'environnement, les terres agricoles, le cadre de vie des habitants au nord du tracé, ainsi que l'économie, est possible, tout en valorisant les infrastructures existantes.**

RAPPEL Le **Collectif** est composé des associations suivantes : **ACTS, AMPCV, ASCVEG, VIVAVRE** et **AVERN**. Ce collectif a été reçu deux fois au MEEDDAT par M. N. GAUTHIER et M.M PAPINUTTI en 2008 et par ailleurs, avant même le débat public, l'AVERN avait déjà rassemblé plus de 300 personnes lors d'une réunion en février 2007 au cours de laquelle de nombreux élus, porteurs du projet autoroutier, sur lequel porte le débat public, étaient venus expliquer leurs motifs et leurs buts.

Lors des précédentes séances du débat **seule la mise en concession a été envisagée** et exposée en repoussant la réalisation de toute autre solution à l'horizon de 2070 ce qui nous semble « irrecevable » selon les termes employés par M. THEROUIN (FDSEA= Fed. Départ. des Syndicats d'exploitants agricoles) lors de la séance du 14 janvier dernier.

Dans le dossier et les discours du MO il subsiste **beaucoup d'imprécisions, voire d'erreurs sur lesquelles le projet se fonde** et que nous voulons souligner.

- ◆ au nord du tracé l'accidentologie est pratiquement nulle alors que le MO répète à l'ouverture de chaque séance que la RN 154 est une route « accidentogène ».
- ◆ le trafic sur la RN 154 stagne depuis les années 2000 quoiqu'en dise le MO.
- ◆ Les prévisions de trafic du MO sur la RN 154 à l'horizon 2020 sont peu probables et mériteraient des études complémentaires, d'autant que les études menées par le CETE ont été réalisées en 2006 sans tenir compte des crises et de l'importance donnée depuis au trafic ferroviaire (Chartres-Orléans : voyageurs et marchandises, réouverture de la ligne Dreux-Chartres demandée par certaines instances), sans tenir compte d'autres modes de déplacement. (Contribution **AVERN** « Déplacements »)
- ◆ un projet autoroutier pour la RN 154 serait dévoreur d'espace, de terre agricole, de bosquets, réservoir de la biodiversité célébrée officiellement et mondialement en 2010, il défigurerait irrémédiablement les vallées de la Blaise et de l'Avre. (Se reporter au cahier acteur AVERN)
- ◆ le projet n'est pas en accord avec les impératifs environnementaux du Grenelle.
- ◆ un financement doit être possible avant 2070.

Le pays au nord du tracé se présente très différemment de celui qui se trouve au sud. Le territoire de **Dreux**, « à la croisée des chemins », est tiré à hue et à dia entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud et n'a que les **inconvenients de sa position géographique.**

Tout projet doit tenir compte aussi des situations locales si bien que l'on peut se ranger du côté de *la Chambre d'Agriculture du 28* qui refuse un grand contournement de Dreux par l'Ouest et privilégie un contournement par l'Est.

Nous étudierons **4 tronçons** :

- ◆ Chartres-Dreux
- ◆ Dreux Est
- ◆ Dreux – Saint Rémy
- ◆ Saint Rémy/ Saint Lubin

1/5

Toutes les considérations exposées précédemment concernant le dossier nous amènent à penser qu'un **aménagement des voies existantes** est suffisant et conforme aux prescriptions du Grenelle présentées par M. PAPINUTTI. Nous allons donc passer en revue les 4 tronçons évoqués.

1. **CHARTRES DREUX** (se reporter à *cabier d'acteur ASCVEG*)

L'état actuel de ce tronçon est reconnu comme **extrêmement positif par tous les acteurs**. Sa fluidité, la desserte du territoire, ses caractéristiques et sa remise à neuf prévue pour 2012 en font **un axe au service de notre territoire**. Les Euréliens et de nombreux élus ont fait savoir tout au long du débat qu'ils tenaient au statu quo pour cette portion... Seul le tronçon entre Marville et Vernouillet reste à réaliser et était programmé. **Le MO** a précisé que le trafic et l'accidentologie ne justifient pas la finalisation de la 2 x 2 voies. La DRE a revu son constat pour s'orienter vers un **réaménagement de l'entrée sud de Dreux**. (Page 11 du verbatim : déclaration d'Olivier de SORAS & de Serge GAILLARD)

2. **DREUX EST** (se reporter à *cabier d'acteur ASCVEG*)

Le projet des ouvrages est déjà programmé pour le raccordement par l'Est entre RN 154 et la RN 12 et est **demandé par les élus** notamment dans le **SCOT** de l'agglomération.

Nous avons appris durant le débat qu'une étude de la DRE portant sur l'amélioration du giratoire au niveau du Laboratoire Léo est en cours car cet aménagement permettrait à lui seul une fluidification de l'arrivée sur Dreux. **Les heures de pointe le matin et le soir, sont les seules périodes où la circulation n'est pas fluide, (7 véhicules sur 10 empruntent le barreau EST ou la direction du centre ville** pour rejoindre les principaux lieux de travail et à l'avenir nous verrons moins de véhicules (plan de déplacement entreprises, covoiturage etc.) avec une seule personne à bord. Il est indispensable que la réalisation de cet ouvrage, déjà budgétée, soit conciliable avec la construction du barreau EST.

La fluidité du trafic est à privilégier. Cette fluidité se ferait à une vitesse ne dépassant pas 90 km/h. **Les camions en transit seraient contraints de l'emprunter** afin de protéger les zones de captage d'eau de Vernouillet (rocade ouest).

Ce choix du **contournement Est évite la destruction irréversible du patrimoine environnemental et paysager de la vallée de la Blaise** que nous tenons à léguer aux

générations futures et **réduit l'artificialisation de notre territoire** (se reporter au *cahier d'acteur* et à la *contribution* « Environnement » de l'AVERN).

Son coût sans concession sera bien inférieur aux 80 millions prévus dans le dossier. Plus proche des 20 millions annoncés en avril 2006 aux élus par la DRE.

Si le trafic sur la RN 154 reste stable (aux alentours des 13 000 à l'arrivée sur Dreux) si la baisse de fréquentation des poids lourds se confirme (4000/j en 2003, 2000/j en 2008), on peut également se demander si une amélioration et une sécurisation de la rocade OUEST actuelle ne serait pas suffisante. (Tronçon entre Dreux et la RD 26)

2/5

3. Aménagement de la RN 12 (*cahiers d'acteurs ASCVEG et VIVAVRE*)

Mme BREVAN, membre de la CPDP, a résumé ainsi le débat lors de la réunion bilan de parcours à Chartres : « *Des ambiguïtés viennent de la définition même du champ de l'étude du projet. Le MO présente son projet globalement, avec **une impasse sur la RN 12**. Cette impasse est très présente dans vos interventions. Non seulement, il y a un tronç commun entre la RN154 et la RN12, mais si la solution Est était retenue, il faudrait réaménager la RN12. On ne peut pas en tenir rigueur au MO, car ce n'était pas dans son cahier des charges de travailler sur la RN12. Cette absence de réponse ou prise en compte des problèmes spécifiques de la RN 12 plombe le débat* ».

La traversée de DREUX par la RN 12 se confond donc avec le problème de l'aménagement de la RN 154.

Le tronçon entre Chérisy et le carrefour des Livraindières a vu des travaux importants être réalisés (pont enjambant la ligne de chemin de fer Paris Granville pour plus de 5 Millions d'Euros, la remise à neuf de la chaussée).

Il est donc possible d'imaginer un traitement de la RN 12 qui prendrait en compte la sécurité du parcours et la réunification du territoire de DREUX avec le plateau Nord.

L'empreinte des voies est réservée. Ce projet comporterait **essentiellement trois ouvrages** qui peuvent être évalués. C'est un projet ambitieux qui permettrait d'allier le développement économique de Dreux et la nécessaire prise en compte des habitants de ce secteur.

(*Croquis visibles dans le cahier d'acteur de VIVAVRE*)

3. DREUX - SAINT REMY Nat. 12 et RN 154

Une sécurisation des carrefours sera nécessaire. Les travaux réalisés actuellement sur la RN 12 avant Chérisy en sont un parfait exemple.

4. SAINT REMY/ SAINT LUBIN DES JONCHERETS

(Se reporter aux *croquis dans le cahier d'acteur VIVAVRE*)

Soulignons en premier lieu que le **Conseil Municipal de SAINT LUBIN DES JONCHERETS** a voté à l'unanimité **contre la création d'une route ou autoroute à 4 voies sur son territoire** en considérant que cette création endommagerait la Commune irrémédiablement et sans aucun avantage car elle est bien desservie vers Paris comme vers Rouen et Orléans à l'exception de quelques tronçons qui n'ont pas été aménagés en raison de la carence des pouvoirs publics depuis plus de 30 ans.

3/5

1. En ce qui concerne le développement économique :

- Ce ne sont pas les autoroutes ni même les bâtiments et la mise en place de zones « industrielles » hypothétiques qui permettront de créer des activités et des emplois, mais des entrepreneurs, des chefs d'entreprises avec une main d'œuvre et des professionnels qualifiés et motivés ainsi que la qualité de vie qui peut être apportée par une commune comme SAINT LUBIN DES JONCHERETS qui est bien pourvue d'équipements publics et sociaux et lui donne une bonne attractivité. La Commune de SAINT LUBIN DES JONCHERETS dispose déjà de territoires équipés y compris l'utilisation de zones restant à dépolluer et qui pourraient être réaffectées à de nouvelles activités.
- Imaginer pouvoir profiter du passage d'une autoroute à SAINT LUBIN DES JONCHERETS pour créer des zones d'activités ou de commerces est une grave erreur et tient du leurre et de la tromperie car la commune perdrait ses atouts de cité accueillante par son environnement et la concordance entre ses équipements et les besoins.

> Le projet d'autoroute ou de route à 4 voies **va à l'encontre du développement économique** car :

- Il coupe la commune en deux et détruit l'environnement
- Il y a risque de créer de futures nouvelles friches industrielles
- Il ignore la formation et l'invitation aux créateurs potentiels d'entreprises PME en particulier car on l'a vu ces dernières années les grosses entreprises dévorent une région et disparaissent aussi rapidement en abandonnant aux collectivités les conséquences sociales et les territoires saccagés et pollués.

2. Le projet va aussi à l'encontre d'un développement durable qui consiste à préserver les richesses et à reconquérir l'espace au lieu de le sacrifier. On nous propose de procéder pour des raisons de commodités politiques et financières à un transfert des nuisances de SAINT REMY SUR AVRE sur SAINT LUBIN

DES JONCHERETS mais nous demandons **un aménagement raisonnable financièrement et écologiquement qui peut être réalisé à bien moindre frais pour la collectivité et la population** suivant les principes que nous exposons maintenant.

Nous proposons donc pour la traversée de SAINT REMY SUR AVRE **deux solutions alternatives compatibles avec les principes de développement durable** recommandé par les plus hautes autorités de l'état :

4/5

1°) la traversée sur site dont les ouvrages, les protections, peuvent être réalisés « au fil de l'eau ».

2°) Un passage direct légèrement décalé et parallèle à la RN 12 actuelle.

Les deux solutions (*cahier d'acteur VIVAVRE*) **permettraient :**

- **d'éviter le saccage des terres agricoles, du paysage et de l'environnement.**
- de redonner à la commune de SAINT REMY SUR AVRE l'unité de la commune en permettant la perméabilité entre les espaces Sud et Nord qui sont actuellement isolés par la RN 12 / 154. Ces dispositions permettraient de « **recoudre** » le **tissu urbain**.
- de réaliser ces **travaux avec les mêmes échéances que le projet** de mise en concession A154, c'est-à-dire en **2018**. Ces deux solutions sont à peu près équivalentes car il s'agit de construire quatre à cinq ouvrages d'art et d'après l'estimation donnée par Monsieur DE SORAS à la réunion de D.P. du 01/12/09 la valeur d'un échangeur est de 10 000 000 € environ. Ceci signifie que la traversée de SAINT REMY SUR AVRE reviendrait à un montant de 40 000 000 € à 50 000 000 €. C'est à dire la valeur de la subvention que l'état se propose déjà d'injecter dans le projet.

Conclusion :

L'aménagement de la voirie pour ST REMY et DREUX serait donc limité à **environ** un total de 100 000 000 € (au lieu des 400 000 000 prévus), ce qui correspond à la « subvention d'équilibre » que de toute façon l'Etat et les collectivités se proposent d'apporter à un éventuel concessionnaire autoroutier.

