

Intervention le 28 novembre 2009 au « Cinécentre » de Dreux

Bertrand Thierry au nom du

Collectif « Pour une alternative au projet autoroutier A154 »

« Quant aux transports, je relève que personne ne s'inquiétait auparavant du coût des routes.

Ne peut-on financer les transports alternatifs en réduisant les crédits affectés à la construction des routes ? »

Nicolas Sarkozy

discours de clôture du Grenelle de l'environnement.

Nous aimerions être aussi sûrs que Maître FARO de l'avenir de la RN154. Si nous l'étions autant, nous ne serions pas ainsi présents à chaque réunion.

Tout le monde en est maintenant certain, **il est notoire, a déclaré M. DE MONTGOLFIER que le dossier « devenir de la RN154 est incomplet et mal ficelé »**. De nombreuses incohérences dans la rédaction du dossier n'ont pu être corrigées par la CPDP avant l'impression du document.

Le débat ne porterait donc que sur des hypothèses. *« Rien n'a été étudié, nous répondons par des modèles mathématiques aux questions sur l'avenir du trafic routier »*, déclare le Maître d'ouvrage. Réfléchir en suivant des modèles mathématiques, c'est ce que faisaient les banques il y a encore peu, avec les résultats que nous connaissons. Il paraîtrait qu'elles recommencent.

Etudier le bilan carbone, les études de trafic pour la future A 154... *« Mais on ne demande pas la couleur du lino à un architecte qui n'a pas fait les plans de la maison »*, avez-vous dit dans la presse. **Mais, pour reprendre votre image, ce débat porte sur la nécessité ou non de construire cette maison, d'en définir sa taille, d'étudier les crédits proposés pour la financer. Comment le faire sans études sérieuses ? Ces études existent-elles vraiment ? Sont-elles cachées au public ? Comment l'Etat prendra-t-il en fin de compte sa décision ?**

La CPDP l'a si bien compris qu'elle a demandé à Horizon, notre Bureau environnemental, de travailler avec elle pour l'aider à contrôler ces points importants. C'est quand même un peu le monde à l'envers.

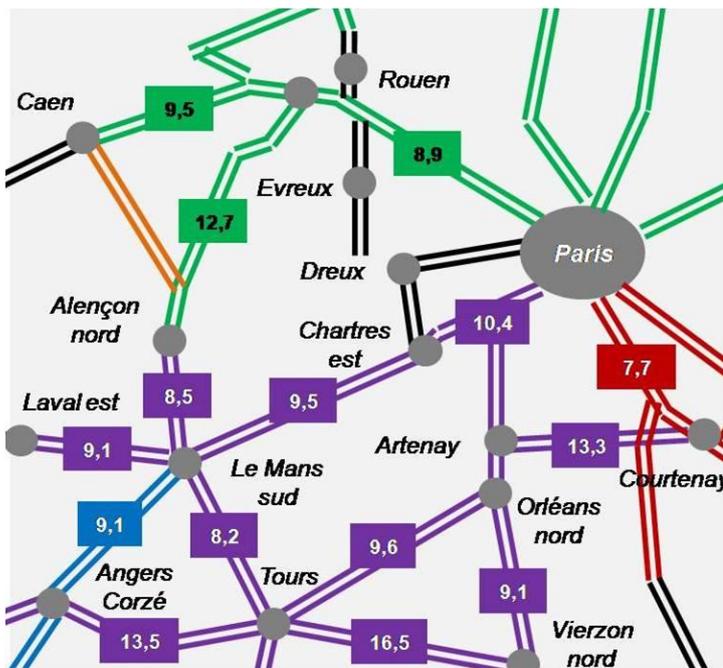
Nous participons activement et régulièrement au débat, mais quel débat ? **Où sont les pro-autoroute ? Certes, la Chambre de Commerce et d'Industrie ici présente joue son rôle. Au passage, vous verrez, M. OHREL, que la pétition qu'elle a fait signer ne parle à aucun moment d'une mise en concession.**

Il y a bien les « trois courageux » membres de « Un euro pour la vie », mais ils ne sont que 3. Où est le débat ? Qui veut vraiment l'autoroute en Eure-et-Loir ? Qu'avons-nous appris depuis le début du débat ?

Concernant l'étude des trafics, M. de SORAS, vous avez bien déclaré dans une réunion à Chartres que **l'accidentologie sur le nord du tracé était nulle**. Vous serez donc d'accord pour dire qu'il ne faut pas renvoyer des véhicules dans les villages.

Vous avez indiqué que le prix de la mise aux normes des **voies de substitution** entre Dreux et Chartres était inclus dans le chiffrage proposé, puisque **d'après vous aucun travaux n'était nécessaires**. Quid des ralentisseurs, des ronds-points, que vous proposez néanmoins dans votre dossier pour sécuriser les voies de substitution ?

L'A 19 : « nous constatons une très légère augmentation de trafic de l'ordre de 1 % entre Allaines et Chartres ; aucune répercussion entre Dreux et Nonancourt. » Surtout, et je vous remercie de le confirmer que vous avez déclaré à plusieurs reprises que **la gratuité entre Chartres et Dreux, estimée à 130 millions en 2006, puis à 80 millions en 2007, par vos services, devant les grands élus, est maintenant improbable dans le cas d'une concession autoroutière**. Décidément, les chiffres évoluent considérablement ces temps-ci.



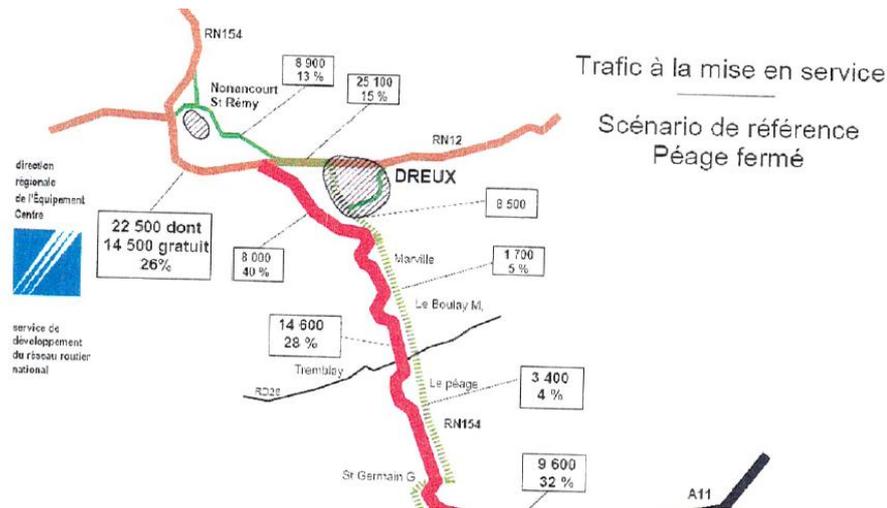
Etudions la mise en concession, rapidement.

Vous proposez dans votre dossier un péage de **8,4 centimes d'euro par kilomètre**, mais si nous observons cette carte des tarifs au kilomètre sur les autoroutes qui nous entourent, nous observons que vous annoncez un tarif assez irréaliste. La moyenne pour les autoroutes anciennes allant de Paris vers la province, avec plus de 20.000 véhicules par jour, est de 9,2 centimes par kilomètre.

A10, A11, A13... 9,2 ct Euro par km en moyenne

Autoroutes radiales... 13,2 ct Euro par km en moyenne

Pour les autoroutes radiales, catégorie dans laquelle s'inscrirait l'A 154, cette moyenne est de 13,2 centimes. D'où ce chiffre de 8,4 sort-il ? Encore certainement de modèles mathématiques.

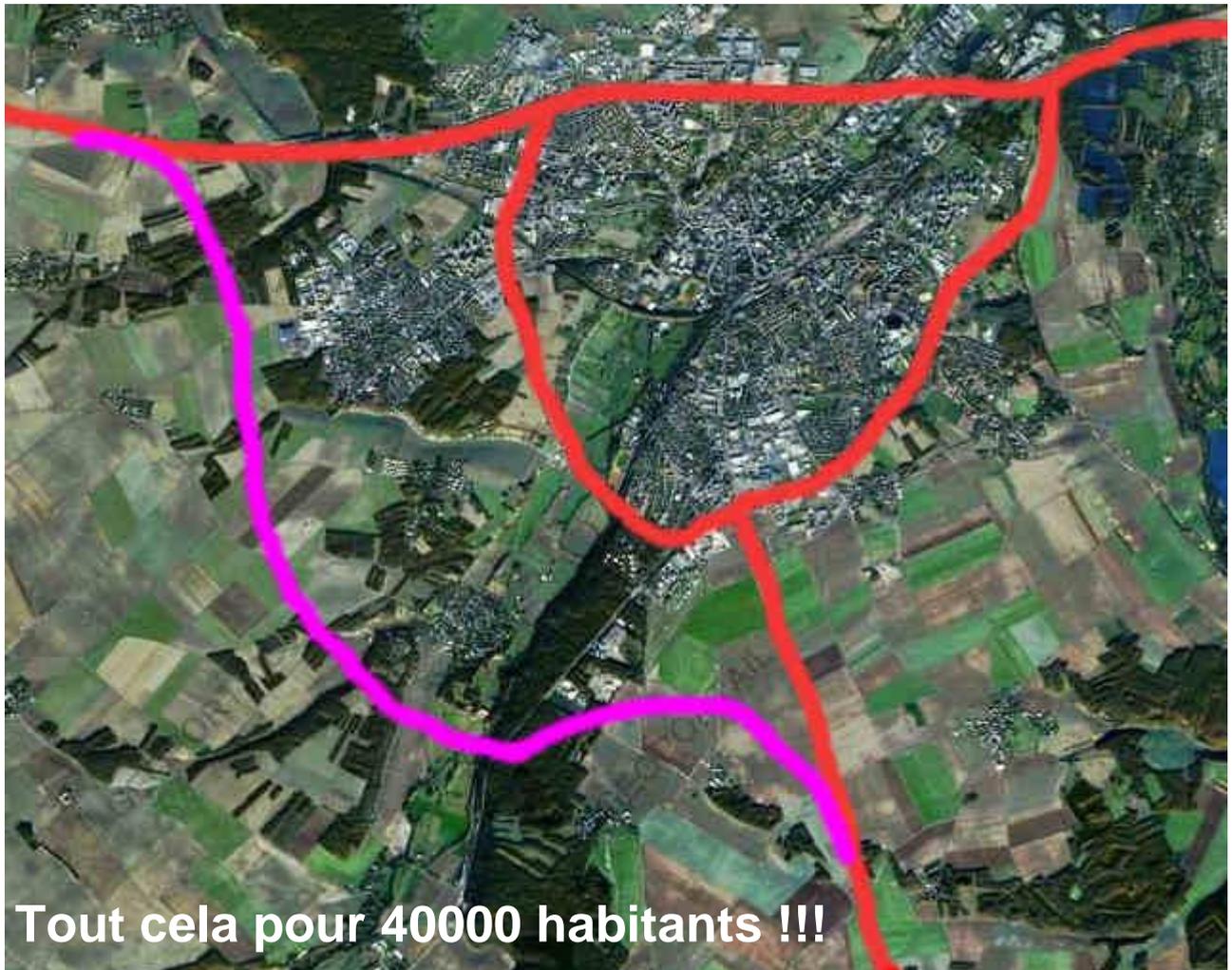


Et cette autoroute : pour combien de véhicules ? Il suffit de regarder le chiffre que vous espérez à l'ouest de Dreux : 7.000, 8.000, 9.000 véhicules ; en espérant d'ici 2018 une augmentation de trafic de 2,5 % par an. Ces modèles mathématiques, c'est incroyable ! Ce sont donc ces **7.000 véhicules qui amortiraient les 300 millions d'euros de construction entre**

Marville et Nonancourt ! Tout cela pour une vingtaine de kilomètres ; moins de véhicules qu'il n'en passe entre Tréon et Vernouillet. **Il serait bon de calculer le prix du ticket pour cette portion.**

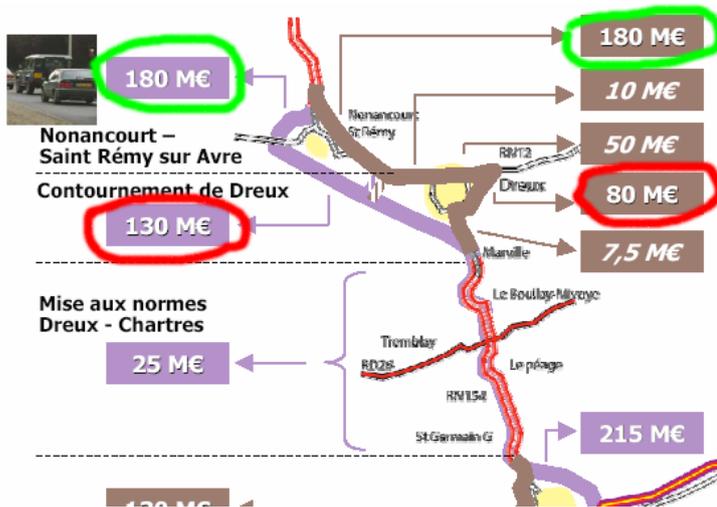
Regardons quelques instants la vue des quatre voies de l'agglomération drouaise que nous laisserons peut-être aux générations futures.

Impressionnant !



Vous avez déclaré : « *Il nous paraît aujourd'hui probablement plus intéressant pour la fluidité et pour les usagers de travailler sur l'optimisation du rond-point de Vernouillet (au niveau de l'Hyper U). C'est l'état de la réflexion aujourd'hui. Ces travaux sont à l'étude et devraient pouvoir commencer dans un délai assez court* ». Nous vous rejoignons sur cette proposition. **Peut-être le début du barreau EST.** En tout cas, un investissement primordial, mais expliquez-nous comment vous pourrez éviter de gigantesques bouchons quand, entre 7 heures et 8 heures 30, les Euréliens qui auront tous pris dans la joie et la bonne humeur votre autoroute, se présenteront en masse à la barrière de péage de Marville-Moutiers-Brûlé. **Votre gare de péage à cet endroit devra être surdimensionnée,** et il y aura une forte émission de CO2 !

Un document récent vient d'être mis en ligne sur le site de la CPDP ; il présente une analyse fine et précise des options pour les contournements de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre. Il nous a obligés à retirer en urgence le cahier d'acteur que nous avons réalisé pour comparer les contournements de Dreux. « Nous n'avons aucun tracé », n'avez-vous cessé de répéter. Tout n'est qu'hypothèse ; mais avez-vous seulement évoqué ces propositions lorsque vous avez rencontré les élus de Dreux Agglomération, le lundi 9 novembre 2009 ? Ne trouvez-vous pas cavalier de ne pas leur avoir indiqué l'existence de ces documents lors de cet entretien ? Les élus de nos villages ont le droit au respect.

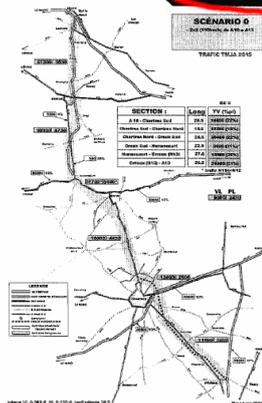


Depuis de nombreuses années nos élus, toutes tendances confondues, demandent le barreau est. C'est certainement l'une des solutions possibles pour absorber et fluidifier le trafic local. Vous avez présenté le coût de celui-ci dans votre dernière intervention. **Alors que les terrains sont achetés, qu'il est plus court, que l'emprise est déjà réalisée sur la plupart du tracé, qu'il n'y a pas (comme pour le contournement ouest) d'ouvrages d'art importants à réaliser, ce barreau est ne**

coûterait que 50 millions d'euros de moins.

Regardez ce document que l'on trouve dans la présentation aux élus en avril 2006. Il y est écrit que l'économie réalisée pour une simple liaison entre RN154 et RN12, serait de 100 millions d'euros. On passe de 600 millions à 500 millions par ce contournement, donc cela fait 100 millions.

Scénario de référence : aménagement au « fil de l'eau »



Principales caractéristiques

Longueur : 140 km
Trafic moyen : 17.300 véh/jour
Dont trafic PL : 23 %

Coût : 600 M€ TTC

Dans l'hypothèse d'un simple aménagement du tronçon commun RN12/ RN154 au niveau de Dreux, le coût minimum des investissements serait de 500 M€ TTC

Minimum à financer au CPER : 500 M€

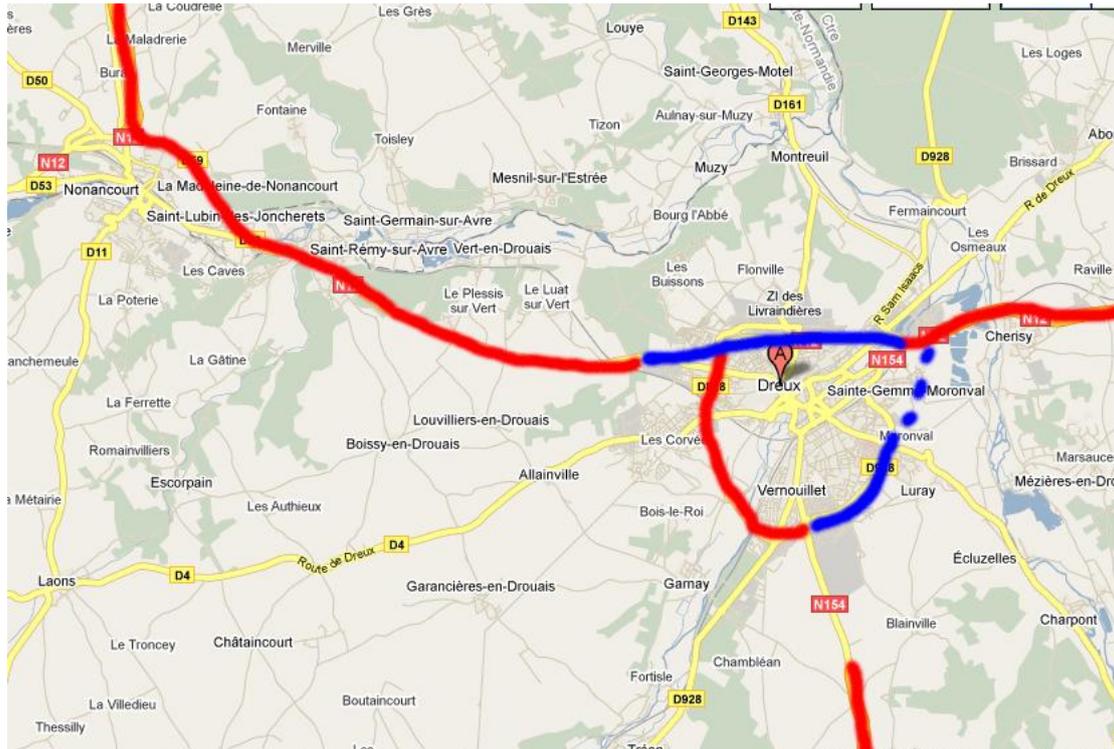
Vous dites que vous n'avez fait aucune nouvelle étude, **alors comment expliquer le triplement du montant de la réalisation du barreau est ? Comment pouvons-nous croire à vos autres estimations ?** Les deux contournements de Saint-Rémy ont donc maintenant le même coût ; encore une curieuse évolution des estimations. Nous présenterons bientôt un cahier d'acteur où nous proposerons des alternatives à votre projet. Pour cela, il faut que le débat progresse encore, que les études des bilans carbone des différentes options soient réalisées.

Nous continuerons inlassablement à défendre notre nationale et la qualité de vie de notre département.

M. PAPINUTTI, Directeur des Infrastructures au MEDAD, déclarait que suite au Grenelle, l'Etat conseillait l'aménagement de l'existant ; et si l'aménagement nécessaire à la RN154 ne consistait pas à la mise en 2 x 2 voies de celle-ci sur tout le tracé ?

Dernière question, mais primordiale, Monsieur le Maître d'ouvrage : **où en est le grand contournement sud évoqué dans votre dossier complet ?** Contournement réalisé par l'addition du barreau est et du contournement ouest ; contournement qui transformerait la RN12 au nord de Dreux en voie urbaine départementalisée et qui rendrait caducs les très importants et très onéreux travaux réalisés au niveau des ponts SNCF, devant l'ancienne radiotechnique. N'oublions pas la remise en état des chaussées entre Chérisy et le carrefour de Livraindière. Une étude bilan carbone de cette option, est indispensable. Merci.

Soyons Grenello-compatible, sécurisons et aménageons l'existant.



En rouge, les 4 voies existantes

En bleu, les 3 voies ou les emprises réservées