

RN 154

**PROPOSITION ALTERNATIVE DE TRACE
AUTOROUTIER**

Contribution au débat public

**« Projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution
alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive »**

par Serge FAUVE

Maire de Marboué

Conseiller Général d'Eure et Loir

RN 154
LE TRACE ACTUEL EST-IL LE MEILLEUR ?
TOUTES LES SOLUTIONS ONT-ELLES ETE ENVISAGEE ?
ET SI NOUS NOUS TROMPIONS DE DEBAT ?

POURQUOI PAS UNE SOLUTION ALTERNATIVE ?

UNE AUTRE SOLUTION POUR IRRIGUER NOTRE TERRITOIRE

Préambule :

Il me semble indispensable de préciser, afin que cette contribution soit correctement interprétée :

- **que je suis défavorable au « projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive », tel que présenté au débat public tant pour des questions de tarification des usagers que pour des questions environnementales.**
- **Que cette proposition alternative s'inscrit dans l'hypothèse où la solution autoroutière préconisée serait celle finalement retenue.**

La situation aujourd'hui :

- **Il n'y a pas de voie rapide reliant Rouen à Orléans.**
- **La nouvelle autoroute A 19 arrive... quasiment nulle part, sauf sur une route à 2 voies**
 - **Devons nous parler de l'A10 ? car si les usagers venant de l'A19 souhaitent rejoindre Paris ou Bordeaux ils avaient d'autres solutions en amont que d'emprunter l'A19**
- **Il n'existe pas d'axe rapide Est Ouest entre l'A19 à Artenay (desservant l'Est de la France) et l'A11 à Luigny (desservant l'Ouest Bretagne / Basse Normandie) et les usagers souhaitant rejoindre ces régions sont obligés d'emprunter des routes départementales dans la traverse de l'Eure et Loir**
- **La N 154 actuel qui relie Chartres à Orléans, la capitale régionale, est saturée et est peu sécuritaire**
- **L'axe gratuit reliant Chartres à Dreux est quasiment réalisé partout à 2x2 voies... et le projet est de le privatiser**
- **Chartres et son territoire sont déjà bien irrigué par l'A11, mais ils sont localement (rocade notamment) engorgés par un trafic national et international transversal**
- **Le sud de l'Eure et Loir est de nouveau mis à l'écart de ce projet structurant et se meure par manque (entre autres) de communications rapides.**

UNE SOLUTION INNOVANTE ET REALISTE : CREER UNE LIAISON AUTOROUTIERE ENTIEREMENT NOUVELLE :

(Voir plans ci-après)

Cette liaison autoroutière relierait l'A19, d'Artenay à la N 154 à Nonancourt en desservant :

- **BONNEVAL / CHATEAUDUN** avec un échangeur sur la N 10
- **ILLIERS / BROU**, avec un nœud autoroutier avec l'A11
- **COURVILLE / LA LOUPE**, avec un échangeur sur la D 923
- **CHATEAUNEUF / SENONCHES** avec un échangeur sur la D 939 ou D 928

INCIDENCE SUR LE TRAFIC ET LES LIAISONS AU NIVEAU NATIONAL :

L'axe Orléans / Rouen en liaison rapide sera ainsi bien réalisé tel que souhaité dans le schéma d'aménagement national

La liaison autoroutière A10/A19 permettra de relier l'Est à L'ouest de la France en moins de temps et plus de sécurité

INCIDENCE POUR LES USAGERS DE LA 154 ACTUELLE :

- Cette voie serait ainsi libérée du trafic National et International. Il sera indispensable d'y interdire le trafic Poids Lourds (hors trafic local).
- La liaison Chartres Orléans retrouvera tout son intérêt, la continuité des déviations en cours permettra de bien absorber un trafic essentiellement local en toute sécurité.
- L'axe Dreux Chartres conserverait son rôle structurant en toute gratuité
- L'agglomération Chartraine se trouverait soulagée d'un trafic de passage qui apporte trop peu d'avantage à l'économie locale (en comparaison des nuisances)
- Avec un trafic redevenu local, la sécurité sera de nouveau assurée pour les usagers, en toute gratuité.

INCIDENCES POUR LE SUD DU DEPARTEMENT :

- Apporter l'appel d'air nécessaire à la renaissance de notre territoire, avec un échangeur sur la RN 10 :
 - Nous bénéficierons d'une position stratégique entre l'Est et L'Ouest de la France
 - Les habitants et les Entreprises disposeront d'une liaison rapide, jonction de toutes les autoroutes (A11, A10, A 19 avec toutes les régions de France)
 - les zones d'activité seront largement favorisées (Bonneval avec sa zone de grande capacité et toutes les autres zones d'équilibre du Pays),
 - Illiers, Brou... avec l'échangeur tant attendu et le nœud autoroutier auront un rôle prépondérant
 - Châteaudun retrouvera pleinement son rôle économique de capital du Dunois
- Il devra être étudié la possibilité d'envisager la Gare TGV entre Bonneval et Illiers, avant la bifurcation des voies vers Tours et Le Mans.

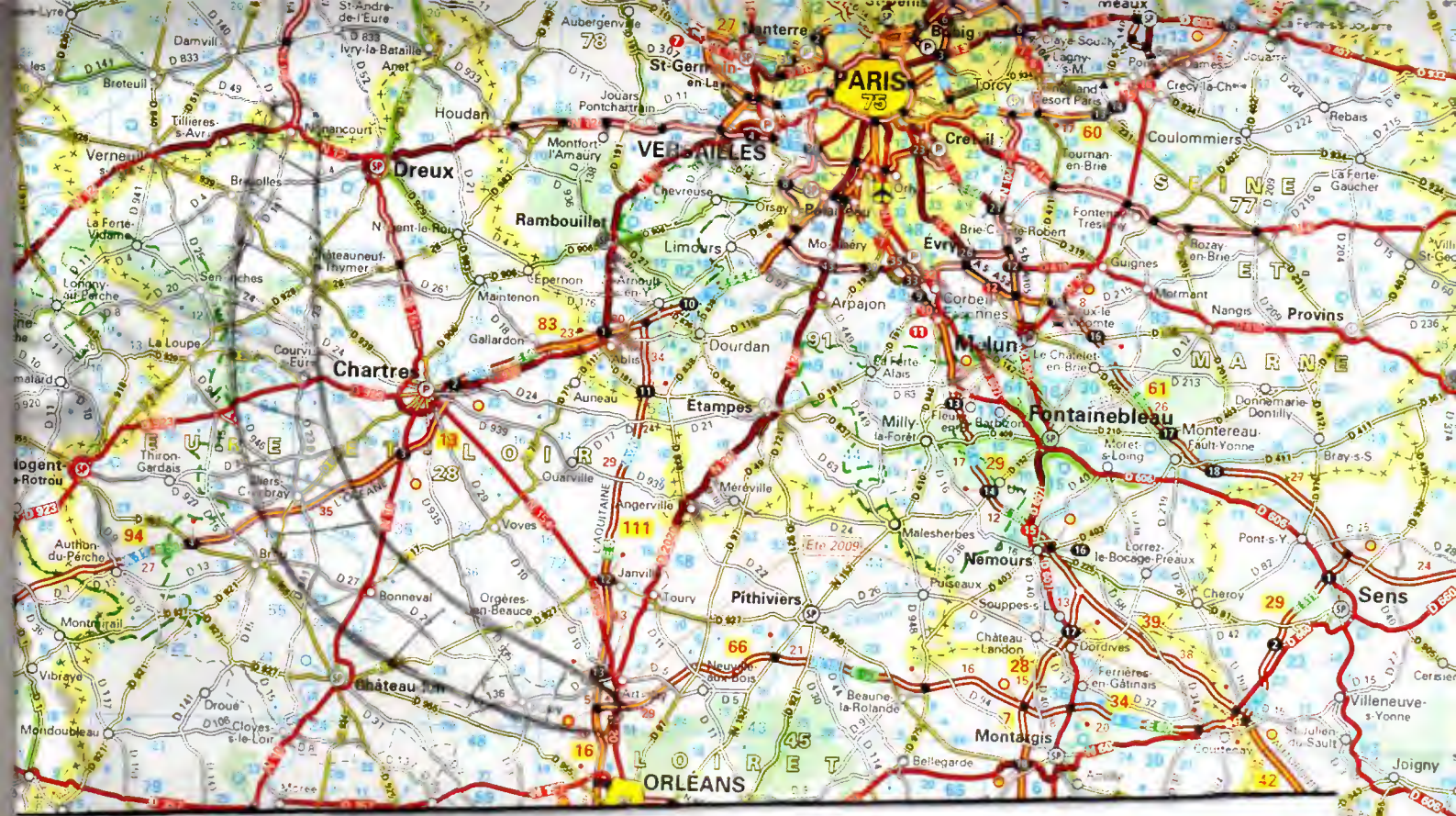
INCIDENCES POUR LE RESTE DU TERRITOIRE DEPARTEMENTAL :

- Il faudra une réflexion pour bien localiser les échangeurs sur les autres parties du territoire Eureliens afin que le plus grand nombre bénéficie de cette nouvelle voie.
- Les secteurs de Courville, La loupe, Châteauneuf en Thymerais, Senonches, Brézolles aujourd'hui également insuffisamment desservis, et qui n'auront rien à gagner de la mise en section autoroutière de l'actuel N 154, profiteront pleinement du dynamisme créé par cette nouvelle section.
- Ce projet n'est pas contradictoire avec les aménagements prévus et nécessaires autour de Dreux et Vernouillet.

INCONVENIENTS :

J'admets et je regrette que ce projet :

- soit également destructeur de terres agricoles (comme le sera, mais dans une moindre mesure la solution actuellement étudié)
- ait une incidence néfaste sur l'environnement, malgré toutes les mesures de protection qui devront être prises.



Le réseau routier national dit « structurant » (2007)

