

## *Pour la qualité de la vie collective*

DANS LES COMMUNES DE MOUTIERS-EN-BEAUCE, PRASVILLE ET ENVIRONS (EURE-ET-LOIR)

### **Membre de la Fédération Environnement d'Eure et Loir (FEEL)**

*Siège social : Dr M. Haag/Association, 1 chemin du Cerisier, Mondonville, 28150 Prasville*

*Tel : 01 47 83 29 84*

26.01.2010

Dr M. Haag, président  
81, rue Falguière  
75015 Paris

A l'attention de Monsieur A. Ohrel,

Président de la CPDP

Hôtel Ibis, Place Drouaise  
28000 CHARTRES

et [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org)

### Contribution de l'Association au débat sur le devenir de la N 154 quant au tronçon Chartres-Orléans

Monsieur le Président,

Vous remerciant sincèrement pour tout ce que vous faites avec votre équipe pour que le débat soit à la hauteur de son enjeu, voici pour répondre à votre incitation la contribution de l'Association.

### Présentation de l'Association en rapport avec la N 154

En 1991, face à la demande d'ouverture d'une grande carrière de calcaire de plus de sur les communes de Prasville et Moutiers-en-Beauce le long de la N154, l'Association fut créée en raison des nuisances et risques particulièrement élevés qu'elle allait générer, entre autres le surcroît de camionnage induit. Ce fut le motif du Conseil municipal d'Ymonville pour émettre le 31/03/2003 « un avis très réservé » sur cette ouverture. En 2006, l'extension demandée de cette même carrière jusqu'à 236 ha (!) fit que l'Association, non seulement participa à l'enquête publique avec des questions précises - M. le Commissaire-enquêteur n'y répondit que partiellement - mais l'Association obtint de lui une réunion publique, et de la Municipalité de Prasville une consultation de ses électeurs selon la nouvelle loi sur les collectivités territoriales. Bien que ceux-ci s'y soient déclarés majoritairement opposés, et bien que « le préalable d'une amélioration du réseau routier national et départemental » demandé dans cet avis du Conseil d'Ymonville n'ait pas été satisfait, cette extension fut accordée et est actuellement en cours de réalisation.

## Le camionnage sur le tronçon Chartres-Orléans

Prasville est la seconde, si ce n'est la première, commune de France en pourcentage de sa surface, 1600 ha, occupée par des carrières. Au tonnage annuel moyen commercialisé là par « la Société de Matériaux de Berchères-les-Pierres », 1.300.000 T en 2006, s'ajoutent sur ces deux communes, Prasville et Moutiers, et les limitrophes, Beauvilliers et Villeau, les tonnages de « la Société de Matériaux de Beauce », 650.000, de « Morillon-Corval, 800.000, et de la « MEAC » 120.000, soit un total de 2.870.000 T, lequel divisé par 26 T, charge d'un camion de carrière, multiplié par 2 passages (un camion vient à vide et repart à plein), divisé par 212 jours ouvrables, et par 12 heures d'activité, induit 90 passages de PL par heure sur ce tronçon Chartres-Orléans de la N 154 au moins car il faudrait y ajouter les camions apportant des remblais (certains seulement repartent à plein).

1<sup>ère</sup> question à M. le Maître d'o.: *Est-il d'accord sur cette évaluation du camionnage de carrière induit sur la 154 en 2006 ? Peut-il en fournir une actualisation ?*

2<sup>e</sup> question : *Quel serait le camionnage induit par les travaux sur ce tronçon Chartres-Orléans : a/ si est retenue l'option achèvement 2 fois 2 voies (voie express) - b/ si c'est l'option création d'une autoroute ?*

Nous posons d'autant plus cette question que le caractère accidentogène de ce tronçon est notoire – M. de Montgolfier n'a-t-il pas déclaré qu'il ne l'empruntait plus pour cette raison ? (Echo rép. 28/09/05) – et que les PL y sont pour beaucoup car :

- l'indice de gravité d'un PL est 4 fois supérieur à celui d'un autre véhicule
- de toutes les voies rayonnant autour de Chartres, c'est sur ce tronçon que le pourcentage, et le nombre absolu, de PL sont les plus élevés : en 2008, 20,6 à 23,1 % de 9 à 10.000 véhicules/jour (Dossier du Maître d'o., p. 35), le Maire d'Allonnes déclarant en compter certains jours 2850 (Echo rép. même date) et sur une chaussée n'ayant que 7,50 m de large
- outre leur poids et leur largeur, les camions de carrière sont facteur de dangerosité par la boue qu'ils laissent (leur non bâchage est fréquent).

Un tragique signe de l'implication du camionnage des carrières : le « Carambolage mortel sur la 154 » (Echo rép. 21/02/2007) causé, devant le siège même à Berchères de la Société de Matériaux de Berchères-les-Pierres, par un camion tournant à gauche pour y entrer, a impliqué un autre PL et deux voitures : un mort sur le coup et 4 blessés.

3<sup>e</sup> question : *Le Maître d'o. voudrait-il préciser en quoi les nuisances et risques de ce camionnage des carrières entourant Prasville seraient diminués par l'option autoroute, alors :*

- qu'il faudrait un échangeur à proximité de ces carrières. Or, s'il en est bien figuré un à Ymonville sur la carte du Dossier de la p. 79, il n'est pas porté sur celle de la p. 74
- le péage serait dissuasif
- de tels PL introduiraient de la boue sur l'autoroute et en ralentiraient le débit
- les travaux de sa construction génèreraient un surcroît de camionnage sur la N 154 qui en deviendrait quasi impraticable et encore plus accidentogène

4<sup>e</sup> question : *Quelle serait la durée de ces travaux ?*

#### La réouverture aux voyageurs de la ligne ferrée Chartres-Orléans.

L'inauguration du premier chantier pour cette réouverture aux voyageurs du tronçon Chartres-Voves a lieu cette semaine. Financée par la Région, il est décidé et doit ouvrir en 2012. Il permettra en outre la connexion, à Voves, vers Tours. Suivra le tronçon Voves-Orléans, la Préfecture de Chartres étant la seule de la Région à ne pas être encore reliée par le fer à la capitale régionale. Ces deux tronçons sont destinés à faire partie d'une ligne continue entre Rouen et Orléans.

5<sup>e</sup> Question : *Le Maître d'œuvre a-t-il tenu compte quantitativement de l'incidence sur le trafic de la N 154 de cette réouverture aux voyageurs?*

#### Impact sur les terres agricoles

Le Dossier qualifie la Beauce de « grenier à blé » de la France (p. 20). Il aurait pu ajouter « depuis l'Antiquité ».

6<sup>e</sup> Question : *Quelle emprise en terres agricoles entre Chartres et Orléans nécessitera : a/ l'option 2 fois 2 voies – b/ l'option autoroute y compris pour ses échangeurs et raccordement avec l'A 10 ?*

7<sup>e</sup> Question : *Au moment où la FAO annonce que la sous-alimentation va, pour la première fois en 2009, toucher plus d'un milliard d'hommes, et où la Chambre d'agriculture d'E. & L. vient de virer de son approbation première à l'autoroute à l'opposition à celle-ci, ne faut-il pas choisir l'option la moins destructrice en terres agricoles ?*

#### Impact sur les nappes d'eau de Beauce

Etant donné que la supérieure et même l'inférieure sont très sensibles aux pollutions, et que notre eau est déjà classée « mauvaise qualité » par le Conseil général, les villages ci-dessus mentionnés sont dans la zone rouge quant à la buvabilité (carte dressée par le Conseil général), la mention dans le Cahier d'acteur de l'Avern, p. 3, que « les recommandations du BRGM en référence aux affleurements calcaires ne sont pas suivies dans les travaux en cours du contournement d'Ymonville » est préoccupante.

8<sup>e</sup> Question : *Cette accusation est-elle exacte ? Si oui, quelles mesures compte prendre le Maître d'o. pour que ces recommandations soient respectées quelle que soit l'option retenue ?*

La Zone de Protection Spéciale oiseaux Beauce et Vallée de la Conie/Natura 2000 s'étend entre Prasville et Allaines non seulement « au Sud de l'aire concernée par le projet » comme écrit dans le Dossier p. 22, mais au Nord (jusqu'à Denonville) comme le montre la carte elle-même de la p. 23. La seule mention « Porter une attention très particulière aux emprises foncières comprises entre l'ancienne chaussée et la nouvelle avec l'objectif de ne pas neutraliser de terres agricoles » - est-ce d'ailleurs possible ne serait-ce qu'à cause de la pollution aérienne venant de deux côtés ? – paraît à elle seule insuffisante.

9<sup>e</sup> question : *N'est-il pas regrettable que soit omise la « Définition de principes fondamentaux de la ZPS Beauce et Conie » établie par la préfecture d'E. & L. où sont prescrits « les effets du classement en zone ZPS.*

10<sup>e</sup> question : *Laquelle des deux options générerait-elle le moins les oiseaux ?*

#### L'impact paysager

La N 154 a été qualifiée de « Route des Anglais ». Dans les villages cités, deux moulins sont « monuments historiques » dont l'un, à Ymonville, reproduit p. 25 du Dossier, est proche de cette voie et le serait encore plus d'une autoroute.

11<sup>e</sup> Question : *Entre les deux options, quelle est celle qui endommage le moins le paysage ?*

#### Une servitude très particulière

L'oléoduc Donges-Melun-Metz ne paraît pas mentionné dans le Dossier. Il passe sous la N 154 entre Moutiers et Prasville. Il s'agit d'un oléoduc de gros diamètre, sous haute pression, où une brèche serait inobturable (il faut fermer les vannes à distance). La grave pollution de l'étang de Berre a récemment fait rapprocher les visites jusque là décennales des oléoducs, ce qui s'impose d'autant plus pour celui-ci qui est ancien.

12<sup>e</sup> question : *Quelles mesures de précaution sont-elles à prendre ? L'existence de cet oléoduc fait-il incliner vers une option plutôt que l'autre ?*

: Comme l'option autoroute rendrait inutiles voire gênantes des réalisations déjà faites ou en cours sur le tronçon Chartres-Orléans dans la perspective 2 fois 2 voies, par ex. les ronds-points aux deux extrémités du contournement d'Ymonville,

13<sup>e</sup> question : *Quelles dépenses publiques seraient ainsi perdues ?*

Les réflexions précédentes ne concernaient que le tronçon Chartres-Orléans, les suivantes portent sur l'ensemble du Débat.

A/ Au sujet du plan adopté dans celui-ci, la famille Rousseau rappelle qu'en conclusion du Grenelle environnement 2007 le Président de la République a déclaré : « Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours ». On pouvait donc s'attendre à ce que le Dossier expose, dans une première partie, l'option vraisemblable la moins anti-écologique, la 2 fois 2 voies puis, dans une seconde si elle était considérée nécessaire, l'option autoroute.

*C'est pourquoi nous vous présentons, Monsieur le Président de la CPDP, la demande que vous vouliez bien prendre ce plan dans votre compte rendu du débat, et que votre exemple soit suivi par le Président de la CNDP pour son bilan.*

B/ Au sujet de la présentation de l'avenir dans le Dossier :

- Prévision de trafic, Que le Président de la République ait déclaré dans la même occasion : « La priorité ne sera pas au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transport », que la Fédération des transports routiers vient ces jours-ci de prévoir pour 2010 « un volume d'activité bas, moins 10 % par rapport à 2008 », et que la prévision de trafic sur l'A 19 se révèle en fait avoir été très exagérée, conduit à la

14<sup>e</sup> Question : *Le Maître d'o. maintient-il sa prévision, en option autoroute d'ici à 2018 d'une augmentation du trafic sur ce tronçon de 16 % (9500 véhicules/jour actuellement, 11900 prévus, p. 79) et d'une augmentation PL de 50 % (!) qui passerait de 22 % actuellement à 33 %(!).*

15<sup>e</sup> Question : *Un tel pourcentage de PL ne serait-il pas dissuasif pour les véhicules ordinaires ?*

- Prévision de la date de mise en service d'une autoroute. Elle est annoncée au cours du Dossier entre 2016 et 2018, ce qui est en contradiction avec l'expérience montrant qu'entre la décision définitive d'une autoroute, non acquise encore aujourd'hui, et sa mise en service s'écoule un minimum d'une dizaine d'années.
- Les prévisions financières exposées en faveur d'une autoroute concédée aux finances privées sont-elles politiquement certaines ? La N 154 est « restée propriété de l'Etat et fait partie des 2 % des routes françaises considérées comme 'réseau national structurant' en raison de son importance essentielle pour l'économie du pays » (Dossier p. 15) ; il ne reste plus entre Chartres et Orléans que

15,5 km à mettre en 2 fois 2 voies pour un coût de 104 millions (Dossier p. 63) ; suivant une décision ministérielle remontant à 1994 « l'aménagement de l'A 154 doit réaliser un itinéraire global et homogène 2 fois 2 voies avec statut de route express entre Rouen et Orléans », ce que les usagers réclament intensément depuis un demi siècle – M. le préfet Subremon a déclaré 'je ne peux pas faire un pas sans qu'on me parle de la RN 154' (Echo rép. 10/03/06) – , tout cela ne justifierait-il pas que cet aménagement 2 fois 2 voies bénéficie du futur grand emprunt ? La population ne pourrait-elle pas enfin être satisfaite autrement qu'en étant, après des dizaines années de souffrance, pénalisée par un endommagement inutile et définitif de son environnement par une autoroute ?

Plusieurs similitudes, notamment l'extrapolation rigide des futurs besoins, ne sont pas sans évoquer un précédent grand débat, celui de la création ou non, en pleine Beauce aussi, du « Troisième aéroport de Paris » qui l'aurait gravement endommagée alors qu'une solution alternative a pu être dégagée : développer Roissy en en diminuant les nuisances pour les riverains. Dans tous les domaines, les prévisions ne sont-elles pas aujourd'hui bien difficiles ? N'est-ce pas une raison de préférer les solutions qui engagent le moins lourdement l'avenir tout en étant suffisantes ?

L'Association vous prie, Monsieur le Président, d'obtenir du Maître d'Ouvrage qu'il veuille bien donner des réponses précises à ces 15 questions motivées. Car ses réponses écrites, même au-delà du 28 janvier, nous seraient très utiles pour informer nos membres, préparer les futures enquêtes publiques, et dialoguer avec ceux des Maires et Conseillers qui sont restés absents du débat public.

En vous renouvelant notre reconnaissance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération particulièrement distinguée.

Dr M. Haag

P.S. La rareté de l'argent public, qui pèse très lourd dans ce débat, ne rend-t-elle pas surprenant le luxe du Dossier et des Cahiers d'acteur en couleurs, en papier glacé et en nombreuses illustrations, agréables, mais dont beaucoup n'apportent rien au débat (par ex. celle de l'Eure traversant le vieux Chartres) ? D'où une dernière question que nous nous permettons de vous adresser : *Combien coûte cette phase de la CPDP ?*