



« Europe Écologie » est le nom donné aux listes du rassemblement des écologistes français pour l'élection du Parlement européen en juin 2009. Ce rassemblement de l'écologie a été initié en 2008. Il réunit le parti « [Les Verts](#) » la « [Fédération Régions et Peuples solidaires](#) », des associatifs, comme [José Bové](#) et [Yannick Jadot](#), des personnalités comme [Eva Joly](#), et un nombre croissant de citoyens et de militants de gauche inspirés par la conversion sociale et écologique de l'économie. Ce processus de rassemblement se poursuit à l'occasion des [élections régionales de mars 2010](#).

**En préambule**, il nous a paru utile de rappeler les dispositions légales prises dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, qui ont force de loi, et doivent guider le pouvoir exécutif dans les choix d'infrastructures de transport :

Les lois Grenelle de l'Environnement 1 disposent concernant le transport :

*Article 10 : La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.*

*Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.*

Pour la mise en œuvre de ces objectifs, le Parlement a prévu d'inscrire les projets d'infrastructures à réaliser à l'intérieur d'un schéma national des infrastructures de transport..., au regard, par priorité :

- de *du rapport entre le bilan coûts-avantages du projet et les émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet. Dans cette perspective, la rénovation des infrastructures existantes peut être privilégiée par rapport à la construction d'infrastructures nouvelles ;*
- de *l'avancement actuel de projets et de la possibilité d'exploiter le réseau eu égard à la saturation prévisible de sections déjà chargées ;*
- de *critères de développement durable, notamment l'impact du changement climatique, l'objectif du facteur 4, le report modal en faveur des modes peu polluants, l'accessibilité multimodale des territoires ; ils incluent les choix environnementaux tels que la réduction du bruit, l'effet de coupure, la qualité du paysage et la préservation de la biodiversité ;*
- de *l'amélioration de la desserte des agglomérations enclavées, des zones rurales et du maillage du territoire dans une perspective d'aménagement du territoire ;*

Ce schéma national des infrastructures de transport n'a à ce jour pas encore été mis en place.

Dans cette contribution, nous examinerons les principaux points du projet de concession autoroutière notamment au regard des principes généraux édictés par les lois du Grenelle (1), puis nous tenterons de dégager quels sont les besoins du département à l'égard de cette infrastructure routière et des infrastructures de transport en général (2). Enfin, nous proposerons l'examen de solutions alternatives à la mise en concession (3).

**I°) : Les principaux points du projet de concession autoroutière, au regard notamment des principes généraux édictés par les Lois du Grenelle de l'Environnement.**

**A°) : les évolutions de trafic routier.**

Le trafic routier (voyageurs et marchandises) est en diminution tant en volume que dans sa part modale par rapport aux autres modes de transport, ce depuis 2005. Ces données sont clairement inscrites dans le dossier du maître d'ouvrage.

Cette observation est valable tant sur le plan national que sur le plan départemental.

Cette baisse du trafic routier a plusieurs causes :

- prioritairement l'augmentation du coût des carburants : par exemple le prix moyen ttc/hl du gazole est passé de 84,61 € (moyenne de l'année 2000) à 126,71 € (moyenne de l'année 2008)<sup>1</sup> soit une augmentation de 50%. A plus long terme (horizon 2050), toutes les prévisions indiquent un accroissement de la demande mondiale d'énergie primaire, la part du pétrole dans les besoins restant prédominante.
- la survenance d'une crise économique en 2009 a certainement accentué cette baisse du trafic routier.

Ces deux éléments ont aussi contribué à une prise de conscience certes naissante de la nécessité de limiter ses déplacements.

Par ailleurs, la politique gouvernementale engagée suite au Grenelle de l'Environnement est axée sur le développement des modes de transport alternatifs, par exemple le feroutage pour les marchandises, et l'offre de transport se diversifie (on peut prendre comme exemple l'évolution de la part modale du train dans les transports de voyageurs en Région Centre)

Le gouvernement prend par ailleurs comme hypothèse réaliste la réduction de l'augmentation de la mobilité à moyen-long terme (20-50 ans).

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage prend lui comme hypothèse pour son projet de concession autoroutière une augmentation du trafic routier sur la RN154 de 30% entre aujourd'hui et l'hypothétique mise en service d'une concession autoroutière (2018).

Ces prévisions, compte tenu de ce qui précède, paraissent irréalistes, ce qu'a reconnu un représentant du maître d'ouvrage lors d'une réunion de Débat Public.

Cet élément est d'autant plus important que l'un des fondamentaux du montage financier d'un projet de concession autoroutière est constitué par les recettes provenant du péage donc du trafic.

**B°) : les infrastructures existantes.**

En face de cette baisse du trafic routier déjà engagée, les infrastructures routières existantes répondent-elles aux besoins du trafic routier ?

La réponse paraît différente si l'on se place sur le plan régional ou bien sur le plan local.

**Sur le plan régional**, le projet de concession autoroutière répondrait à la nécessité de boucler le grand contournement de l'agglomération parisienne et de faciliter les échanges inter-régionaux.

Il apparaît cependant que de tels contournements existent ou sont en cours de réalisation :

- un premier grand contournement est constitué par l'A85 reliant l'A71 et l'A20 au Nord de Vierzon et l'A10 au Sud de Tours, et l'A28 qui relie Tours à Abbeville en passant par le Mans et Rouen,
- un second grand contournement en voie de réalisation par le prolongement de l'A12 qui rejoindra la N10 aménagée en 2X2 voies jusqu'à la jonction avec l'A11. Ce contournement pourrait être complété par la mise à 2X2 voies de la N191 qui fait jonction entre l'A11 et l'A10.
- Enfin, le prolongement de la Francilienne d'Orgeval à Méry-sur-Oise a été décidé, itinéraire qui permettra aussi de contourner l'agglomération parisienne.

Les moyens de contourner l'agglomération parisienne paraissent donc exister.

Il convient d'ajouter que la mise en application prochaine de la taxe Poids-Lourds (2011) va considérablement modifier les habitudes de transport des entreprises ; en effet, cet équivalent d'un péage frappera toutes les véhicules de + de 3,5 T empruntant les routes nationales, les autoroutes d'accès libres, ainsi que les routes secondaires subissant un report de trafic important.

En effet, si aujourd'hui un transporteur peut trouver économique d'emprunter la RN154 d'accès libre en lieu et place du contournement payant constitué par les autoroutes A85 et A 28, cela ne sera plus le cas en 2011, le coût du péage étant sensiblement le même.

---

<sup>1</sup> Source Direction des Ressources Energétiques et Minérales

Le même transporteur pourra par ailleurs emprunter l'itinéraire constitué par la N10 et l'A12 entièrement en 2X2 voies.

Là aussi, sur le plan régional, on peut considérer que les infrastructures existantes ou en cours de réalisation, ainsi que la mise en place de la taxe Poids-Lourds entraîneront un report du trafic de véhicules particuliers et de camions de la RN154 vers d'autres axes.

**Sur le plan local**, à l'évidence, la réponse paraît plus contrastée :

- La partie commune à la RN12 et à la RN154 est manifestement inadaptée à l'importance du trafic routier. Il s'agit aussi d'un véritable problème local de santé publique, compte tenu de l'importance de l'émission de polluants à proximité des habitations.
- Le contournement de Dreux est constitué par 2 itinéraires : un 1<sup>er</sup> qui contourne Dreux par l'Est mais qui n'est pas terminé, un second qui contourne Dreux par l'Ouest, mais composé de nombreux giratoires qui rendent la circulation peu fluide. C'est ce dernier itinéraire qui est majoritairement utilisé pour contourner Dreux par les automobilistes.
- la partie de l'itinéraire aménagée en 2X2 entre Chartres et Dreux joue un rôle positif tant pour la circulation de transit que pour la desserte locale et présente une accidentologie faible.
- Le contournement de Chartres s'effectue par l'Ouest pose des problèmes de fluidité liés à la fréquence des ronds-points et au croisement d'une circulation de contournement de l'agglomération et d'une circulation de pénétration vers et hors l'agglomération.
- Le tronçon entre Chartres et Allaines présente un statut particulier dans la mesure où des travaux de contournement de villages sont en cours de réalisation. Aucune solution à court terme ne paraît cependant envisageable pour le village de Bonville traversé par la RN154.

Plus globalement, on peut considérer que la RN154 pose localement les problèmes suivants :

- lorsqu'elle se partage avec la RN12, en raison de l'importance du trafic et de la proximité des habitations, la santé des riverains étant en jeu.
- dans sa partie sud mais cette problématique est en voie d'être résolue au moins en partie, à l'exception du village de Bonville et des tronçons qui resteront aménagés en 2X1 voie.
- à un degré moindre pour les contournements de Dreux et Chartres .

### **C°) : le financement.**

Le dossier du maître d'ouvrage présente la solution de la concession autoroutière comme la seule possible, compte-tenu de l'impossibilité pour l'Etat et les collectivités locales de mobiliser les 700 M€ nécessaires à la réalisation de ce projet, et renvoie à des dates très lointaines pour une réalisation totale sur des fonds publics.

Cette affirmation nous paraît devoir être combattue avec force : pour Europe Ecologie, les sources de financement existent (A) à travers l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (1) et à travers les collectivités territoriales (2). Si des choix stratégiques doivent être opérés en termes d'infrastructures de transports en raison des orientations dégagées par le Grenelle de l'Environnement, ils ne doivent aboutir à la création de nouvelles autoroutes !

#### **1°) : les sources de financement existent.**

##### **a°) : l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).**

Cette agence créée en 2003 finance l'ensemble des interventions de l'Etat dans les infrastructures de transport. Elle a été effectivement privée en 2006 de la part principale de ses ressources suite à la privatisation des sociétés d'autoroutes.

Cette perte de financement a été compensée jusqu'en 2008 par une dotation de 4 Md€ provenant de la privatisation des sociétés d'autoroutes (qui ont rapporté au total 14,8 Md€ à l'Etat).

Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire indique suite au rapport de la Cour des Comptes relatif à l'AFITF que cette agence dispose de ressources pérennes :

- le produit des redevances domaniales des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour un montant de 175 M€ pour 2008, qui devrait augmenter substantiellement en 2009,
- la taxe d'aménagement du territoire (540 M€),
- d'une partie des amendes forfaitaires des radars automatiques.

Ces 3 produits représentant environ 1Md€.

Par ailleurs, le Gouvernement a prévu l'affectation à l'AFITF, comme ressource pérenne, de l'éco-redevance pour les poids-lourds qui sera mise en place à partir de 2011 dont les recettes annuelles sont estimées à 1,4 Md€.

Enfin, à titre transitoire, une subvention du budget général de l'Etat de 1,2 Md€ a été affectée au budget de l'AFITF.

### **b°) : la participation des collectivités territoriales.**

Outre les participations du Département et des communautés d'agglomérations chartraine et drouaise, le Conseil Régional, qui n'a pas la compétence des routes, a voté fin 2009 le principe d'une participation exceptionnelle aux coûts d'aménagement de la RN154.

Nous pensons que les Euréliens pourraient supporter, à travers les différentes collectivités locales concernées, un effort important pour financer l'aménagement de cet axe.

### **2°) : Une nouvelle autoroute pour répondre aux exigences environnementales !**

S'il est vrai que la politique de l'Etat relative aux infrastructures de transport a connu une réorientation de principe importante suite aux Lois Grenelle I, contraignant le Gouvernement à privilégier les modes de transports alternatifs, il serait pour le moins paradoxal que les lois Grenelle I aboutissent pour financer des besoins routiers existants à ce qu'il y soit répondu par la création ex-nihilo d'une infrastructure autoroutière nouvelle de plusieurs dizaines de kilomètres qui ne répond pas aux critères environnementaux dégagés par les mêmes lois.

Ce paradoxe est cependant clairement indiqué par M. PAPINUTTI, Directeur des Infrastructures de Transport au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, qui a indiqué lors du Débat Public que c'est le Grenelle de l'Environnement qui contraignait l'Etat à mener ce projet !

La simple lecture du dossier du maître d'ouvrage montre à quel point la nature même du projet d'autoroute est néfaste pour notre environnement.

Le projet de concession autoroutière prévoit pour un contournement de l'agglomération drouaise par l'Ouest :

Concernant le respect des milieux naturels, ce même dossier indique que cette variante se « développe dans un milieu naturel riche et composé de nombreux sites d'intérêt biologique : 11 ZNIEFF de type I et 5 de type 2..., une zone Natura 2000 ». Il fait état de 15 secteurs botaniques habités d'espèces rares ou protégées.

Il est indiqué en outre que la consommation de terres agricoles est importante s'agissant d'une section neuve.

Le projet privilégie ensuite un contournement de l'agglomération chartraine par l'Est ; là aussi, une section neuve de 18 km passant proximité de zones résidentielles, d'équipements publics et menaçant les ressources en eau.

Le dossier du maître d'ouvrage oublie à ce chapitre de parler des multiples effets de ces créations ex-nihilo sur l'environnement :

- les nuisances sonores et vibratoires qui seront importantes notamment avec le contournement Est de l'agglomération chartraine qui passe à proximité de zones d'habitation et de services publics (le collège Chaïm Soutine de Saint-Prest, 550 élèves, est situé à moins de 200 m. du tracé),
- pollution locale et régionale de l'air, augmentée par la vitesse sur autoroute,
- l'effet de coupure et la perte de biodiversité,
- l'augmentation de la consommation de matières premières non renouvelables comme les énergies fossiles.

Au regard des exigences environnementales, les solutions d'aménagement de l'existant doivent être privilégiées.

### **II°) Les besoins du département à l'égard de la RN154 et des infrastructures de transport et les enjeux environnementaux, sociaux et humains.**

Il paraît nécessaire de faire l'état des lieux des besoins du département et de ses habitants, à l'aune des enjeux environnementaux globaux et locaux.

#### **A°) Conserver les terres agricoles.**

On a vu précédemment que le projet de concession autoroutière était consommateur de terres agricoles, notamment dans les options privilégiées pour les contournements de Chartres et Dreux.

Il paraît essentiel de rappeler que les terres agricoles en général et en Eure-et-Loir en particulier sont un capital collectif dont la valeur va fortement augmenter à moyen terme, pour au moins 2 raisons :

- d'une part au niveau mondial l'augmentation prévue de la population à l'horizon 2050 devrait entraîner une augmentation de 70% de la demande,
- d'autre part au niveau local les rendements à l'hectare vont diminuer sensiblement dans la mesure où les modes

de production actuels ne sont pas respectueux de l'environnement.

Il est estimé officiellement aujourd'hui que près de 40.000 personnes en Eure-et-Loir ne disposent pas d'un eau potable eu égard au taux de nitrates notamment ; soit l'Eure-et-Loir devra être vidé entièrement de ses habitants dans 30 ans car l'eau ne sera plus potable, soit le niveau d'intrants devra être revu à la baisse , ce qui entrainera une chute des rendements à l'hectare, et la nécessité de disposer de nouvelles terres.

Aussi, les options permettant d'aménager les itinéraires existants et de préserver le plus possible les terres agricoles doivent être choisies. Il s'agit d'une nécessité relative à la vie humaine, locale et globale.

### **B°) : la préservation des milieux naturels, des ressources en eau.**

Demain, mais déjà aujourd'hui, la valeur d'un territoire ne se mesure plus uniquement en termes d'évolution démographique, de P.I.B. et d'emploi.

Si ces données conservent leur importance, la capacité d'un territoire à :

- préserver les trames vertes et bleues, sa biodiversité, ses ressources naturelles,
- concilier activité économique d'une part, environnement et vie humaine d'autre part,
- privilégier des circuits économiques courts, à circulariser l'économie.
- mettre en place des modes de transport véritablement alternatifs à la route...

feront sa valeur.

Les milieux naturels seront gravement affectés par le projet de concession autoroutière notamment par la création des 2 contournements de Dreux et Chartres.

En effet, le projet de contournement de Dreux par l'Ouest prévoit de traverser les vallées de la Blaise et de l'Avre, ainsi que des zones boisées, dont une partie classée Natura 2000.

Les ressources en eau potable de la zone drouaise risquent potentiellement d'être affectées par ce projet.

Le projet de contournement de l'agglomération chartraine par l'Est aurait aussi des conséquences sur les milieux naturels : traversée de la Vallée de l'Eure par un ouvrage d'art, affectation des ressources en eau potable.

La construction de ces deux sections neuves aura en outre un effet de cloisonnement irrémédiable entre des zones naturelles.

Il est à cet égard dérisoire de lire dans le dossier du maître d'ouvrage « l'attention portée aux questions d'environnement » (p.53) au regard des choix qu'il opère par ailleurs en choisissant de construire 2 nouveaux tronçons d'autoroute en pleine nature.

Les corridors écologiques constitués par les Vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure seront découpés et partiellement détruits.

**Doit-on ajouter ces destructions au lourd tribut que paie déjà notre département en raison de l'exploitation intensive des ressources naturelles qui affecte les ressources en eau ?**

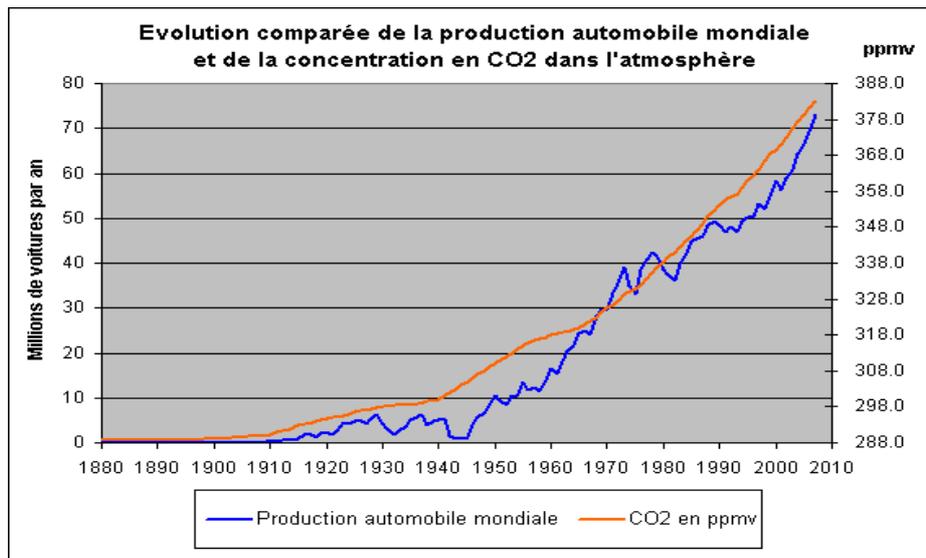
### **C°) : la diminution de l'émission des gaz à effet de serre – la préservation de la santé publique.**

La diminution de l'émission des gaz à effet de serre est un enjeu capital dégagé par le Grenelle de l'Environnement : l'objectif est d'obtenir une diminution de ces émissions de 20% d'ici 2020 dans le domaine des transports.

Les enjeux sont **à l'échelle de la planète** : seule une diminution de l'émission des gaz à effet de serre sera de nature à limiter le réchauffement climatique dont le grand public commence à percevoir les conséquences : montée des eaux, submersion d'îles, de territoires, immigration climatique notamment.

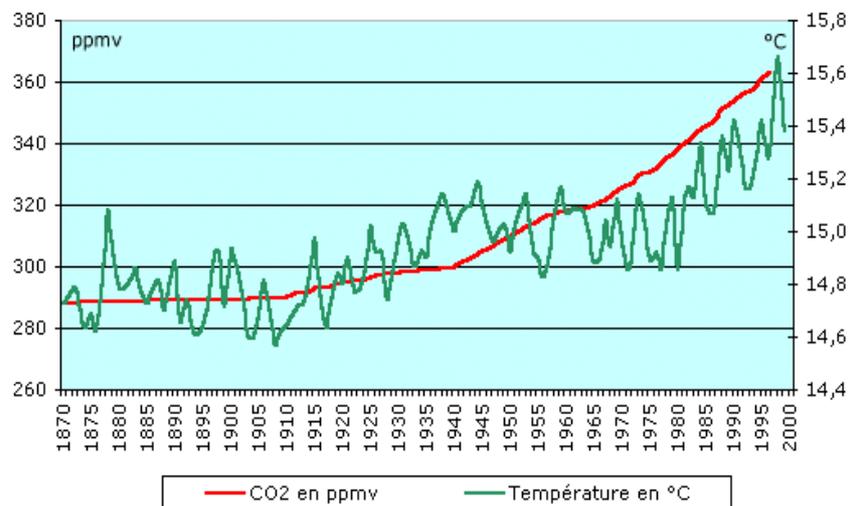
Si le transport n'est pas le seul contributeur à la présence de CO2, il est intéressant de :

- comparer sur le plan mondial l'évolution du parc automobile et de la concentration en CO2 dans l'atmosphère :



Source : Carfree

- comparer l'augmentation de la concentration de CO2 dans l'atmosphère et l'augmentation de la température terrestre :



source : ifren

Cette corrélation entre CO2 et température est scientifiquement démontrée.

**Sur le plan national**, le secteur des transports est le 1er émetteur de gaz à effet de serre (26%), dont le CO2, et c'est le secteur dont les émissions ont connu la plus forte hausse entre 1990 et 2004 (+23%).

C'est donc sur ce secteur (avec celui du bâtiment) que les efforts doivent être prioritaires.

Les enjeux sont mondiaux, mais les solutions sont en grande partie locales, dans notre environnement proche.

**Des solutions globales**, liées à la diminution globale de la circulation des personnes (notamment celle due à l'éloignement domicile-travail la plus part du temps subi par les travailleurs), et des marchandises sont possibles.

Concernant l'industrie l'agro-alimentaire par exemple, la France a exporté en 2007 l'équivalent de 45,2 Md€ de produits bruts et de produits transformés et dans la même période en a importé l'équivalent de 36 Md€.

Le cas du lait est cet égard exemplaire : la France a importé au cours de l'année 2007 4,4 millions de tonnes de produits laitiers. Parallèlement, elle en a exporté 9,2 millions de tonnes...

Ces exemples peuvent être multipliés à l'infini, tant à l'échelle mondiale que nationale, et montrent que les solutions de relocalisation des productions, de régulation dans les échanges de marchandises pourront avoir un impact fort sur les émissions de CO2.

Si des solutions globales doivent être trouvées, **des solutions locales** doivent aussi l'être : donner la priorité aux infrastructures les moins polluantes tant en termes de construction qu'en termes d'utilisation : à cet égard, la construction de 2 nouvelles sections autoroutières pour contourner Chartres et Dreux sont les solutions les plus pénalisantes pour l'environnement (nous renvoyons au cahier d'acteur de l'AVERN qui contient les estimations d'émissions de gaz à effet de serre de ces 2 contournements).

Par ailleurs, les enjeux liés aux modes de transport concernent particulièrement **la santé publique** :

L'Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail, organisme public, estime que la pollution atmosphérique est responsable du décès de 6500 à 9500 personnes par an en France.

Cette pollution atmosphérique est liée pour environ 30% aux rejets polluants de la circulation automobile. Au bilan qui fait état de 4443 personnes tuées dans un accident de la circulation, il convient d'ajouter entre 2000 et 3000 décès annuels liés directement aux émissions polluantes de la circulation automobile.

Les polluants automobiles sont très variés, on peut citer notamment :

- l'oxyde d'azote qui altère les défenses immunitaires et les fonctions pulmonaires,
- les particules en suspension dans l'air qui accroissent les risques de maladie respiratoire et de cancer,
- le monoxyde de carbone qui diminue l'oxygénation du sang, provoque maux de tête et troubles de la vision.

Là aussi, la construction d'une autoroute a des impacts négatifs sur l'émission des polluants automobiles qui augmente avec la vitesse des véhicules notamment des voitures particulières.

A cet égard, le choix opéré par le maître d'ouvrage doit être très sérieusement contesté comme ayant un impact négatif sur la santé publique.

La solution d'une 2X2 voies, sur tout ou partie de l'itinéraire, limitant la vitesse des véhicules, doit être privilégiée.

**E°) : une infrastructure au service des Euréliens, préservant la sécurité dans les déplacements, ne pénalisant pas l'emploi.**

**1°) : Une infrastructure au service des Euréliens.**

La population concernée par le projet représente près de 70% de la superficie du département et 80% de sa population soit 300.000 habitants (p.19 du dossier du maître d'ouvrage).

60% des utilisateurs de l'infrastructure sont Euréliens.

La RN154, comme la RN10, sont des axes vitaux pour le département et ses habitants qui l'utilisent particulièrement pour les déplacements domicile-travail quotidiens.

Elle assure une desserte fine des territoires, l'étalement urbain étant par ailleurs maîtrisé dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale (S.C.O.T).

On a vu plus haut que la part du trafic de transit notamment des poids-lourds pourrait se réduire sur cet axe en raison de :

- la mise en place de la taxe poids-lourds qui va rendre l'itinéraire moins attractif,
- la mise en service du prolongement de l'A12 et de la mise à 2X2 voies de la N10 qui va permettre une jonction gratuite entre l'A10 et l'A13.

Le projet de concession autoroutière va priver les Euréliens, utilisateurs majoritaires, d'un axe majeur pour leur circulation, le nombre de diffuseurs étant très limité : on passe de 8 diffuseurs entre Chartres et Dreux à 0 sauf à ce qu'un diffuseur financé par les collectivités locales soit aménagé.

Le schéma est similaire pour la partie sud de l'itinéraire entre Chartres et Allaines : aucun diffuseur n'est prévu, sauf à trouver un financement local.

En lieu et place d'une voie de circulation à leur usage, les Euréliens devront circuler sur les voies secondaires, ne pouvant accéder à l'autoroute qu'en de rares endroits. Cette régression aura notamment des conséquences sur la sécurité des déplacements (cf.infra).

A cet égard, on peut estimer qu'une concession autoroutière, qui serait le seul moyen d'accéder de Chartres à Orléans par la route, ne renforcerait aucunement la cohésion de la Région Centre mais aurait plutôt l'effet inverse pour les habitants.

## **2°) : La sécurité des déplacements.**

Certaines parties de la RN154 présentent un taux d'accidents important, tant dans leur fréquence que dans leur gravité.

Un des arguments en faveur du projet de concession autoroutière est de diminuer la dangerosité de l'axe, notamment entre Chartres et Allaines.

Dans un premier temps, il paraît important de noter que le nombre d'accidents sur cet axe et leur gravité est en diminution depuis 1998 : de 98 victimes (tués et blessés en 1998), le bilan 2008 fait état de 2 tués et 17 blessés. Seule l'année 2007 présente une aggravation.

A cet égard, la présentation faite par le maître d'ouvrage dans son dossier ne paraît pas refléter complètement la réalité.

Dans un second temps, s'il est constant qu'un aménagement en 2X2 voies gratuite serait de nature à faire diminuer l'accidentologie sur la partie Sud de l'axe puisqu'il entraînerait un report quasi-total du trafic à l'exception de la desserte locale), la solution de la concession autoroutière entraînera elle un effet de report massif de trafic sur les axes secondaires, report qui va inmanquablement entraîner une augmentation de l'accidentologie sur le réseau départemental et local, non seulement entre Chartres et Allaines mais aussi sur l'ensemble de l'itinéraire.

Nous jugeons ce report « massif » car il va concerner, selon les estimations, entre 4800 véhicules par jour entre Chartres et Allaines soit 40% du trafic !), et 3500 véhicules entre Chartres et Dreux (sur des axes qui ne connaissent aujourd'hui qu'un trafic local inférieur à 100 véhicules/jour).

Nous jugeons pas ailleurs ce report particulièrement dangereux pour les raisons suivantes :

Les axes concernés ne sont pas aménagés pour accueillir un tel trafic et il est à craindre que, malgré des efforts financiers qui pourraient être faits par les collectivités locales, l'accidentologie sur ces axes augmente.

Il est à noter à ce sujet que le réseau secondaire d'Eure-et-Loir présente un taux d'accidentologie local de 1,28 (données 2006) ; ce taux signifie que, par rapport à la moyenne des départements français, le taux de risque d'accident est plus élevé en Eure-et-Loir de 26 %.

Il est en partie causé par l'inadaptation des infrastructures routières.

Par ailleurs, l'indice de gravité sur l'ensemble du réseau du département (nombre de tués/nombre d'accidents corporels x 100) est de 1,50 (données 2006) : il signifie que le risque d'être tué dans un accident de la circulation sur les routes d'Eure-et-Loir est 1,5 fois plus important par rapport à la moyenne des autres départements.

Il nous apparaît donc que le projet de concession autoroutière en ce qu'il entraînerait un report de trafic massif sur les axes secondaires n'aurait globalement pas d'impact positif sur la sécurité routière dans le département.

Une étude statistique du maître d'ouvrage à ce sujet aurait présenté un grand intérêt.

## **3°) : Concession autoroutière et développement économique.**

Ce projet de concession autoroutière est présenté comme un condition au développement économique et à l'emploi dans le département.

Nous renvoyons à la contribution faite par l'association « Jouons Collectif A154 », (réalisée par Ghislaine DANE), dont il ressort qu'il est impossible de lier développement économique d'un territoire et infrastructure routière.

Pour notre part, le projet de concession autoroutière ne pourra que favoriser un mode de transport des marchandises qui est en contradiction avec les évolutions qui nous paraissent nécessaires : nous estimons en effet inéluctable une modification profonde des circuits de production et de distribution des biens basée sur une relocalisation des lieux de production, plus proche des lieux de consommation.

## **4°) : Un financement pesant très lourdement sur les collectivités locales et les Euréliens.**

Le projet de concession autoroutière est présenté comme un modèle permettant de faire peser son financement sur l'utilisateur de l'infrastructure.

Or le financement va particulièrement peser sur :

- d'une part l'Etat et les collectivités locales :

La participation publique directe est constituée non seulement d'un apport financier de 120 M€ mais aussi du don en nature correspondant à l'ensemble des sections déjà construites entre Chartres et Dreux et de celles en cours de construction entre Chartres et Allaines, soit un total de 261,68 M€

En outre, un bon nombre d'aménagements réalisés autour de la RN154 (diffuseurs réalisés entre Chartres et Dreux par exemple) et financés par l'Etat et les collectivités locales devront être détruits ou n'auront plus aucune utilité. L'ensemble de

ces coûts n'est pas pris en considération.

Enfin, le coût total du projet de concession autoroutière annoncé de 720 M€ correspond au coût du seul ruban autoroutier ; une multitude d'aménagements ne sont pas compris et devront être financés par les collectivités locales : les remembrements, les aménagements sur les itinéraires de substitution, les diffuseurs supplémentaires à réaliser.

- d'autre part les Euréliens :

60% du trafic a son origine en Eure-et-Loir : les habitants du département, notamment dans leurs déplacements quotidiens domicile-travail, seront donc principalement pénalisés.

Ce péage représente pour le trajet Chartres-Dreux une dépense de 1000 € par an, alors que ce trajet est aujourd'hui gratuit.

La mise en place de tarifs préférentiels, compte tenu de la jurisprudence, sera financée uniquement par les collectivités locales et alors même qu'elle devra concerner l'ensemble des usagers.

Alors même qu'il s'agit d'un ouvrage concédé, son financement va frapper principalement collectivités locales et habitants d'Eure-et-Loir.

### **III°) : des solutions locales et globales à mettre en oeuvre rapidement.**

Le projet de concession autoroutière ne nous paraît pas répondre d'une part aux enjeux globaux liés à l'environnement, à la santé publique, et d'autre part aux besoins de notre département.

Nous plaidons pour la poursuite de l'aménagement de la RN154, selon les priorités suivantes :

**En premier lieu, la situation de Saint-Remy-sur-Avre** nous paraît devoir être traité prioritairement ; le dossier du maître d'ouvrage indique bien que l'importance du trafic routier et la proximité de nombreuses habitations a des conséquences directes sur la santé des habitants.

Il n'existe malheureusement pas de bonne solution pour Saint-Remy : un aménagement de l'existant maintiendrait le niveau élevé de pollution atmosphérique, et les 2 solutions de contournement ont des impacts importants sur l'environnement.

Nous pensons que seule une concertation locale approfondie permettrait d'arriver à une solution acceptée par le plus grand nombre et ayant le moins d'impacts environnementaux possible.

Quelques soient les options, le coût des opérations sera très important et nous pensons que les budgets disponibles doivent être en priorité affectés à Saint-Remy ; à ce titre, nous notons que l'Etat, qui a la responsabilité des routes nationales, est concerné à double titre puisque l'itinéraire comprend 2 routes nationales.

**En second lieu**, il nous paraît nécessaire de poursuivre le contournement de Dreux par l'Est, solution la moins coûteuse et pour laquelle les emprises sont existantes, et qui permet d'éviter la construction d'un barreau autoroutier de plusieurs kilomètres.

**En troisième lieu**, le contournement de l'agglomération chartraine doit être aménagé pour faciliter le croisement des trafics de transit et d'entrée-sortie de l'agglomération, plusieurs giratoires devant être remplacés par des trémies ou par des ponts (nous renvoyons au cahier d'acteur de la Commune de Champhol qui détaille les possibilités d'aménagement).

**En quatrième lieu**, l'aménagement de la partie Chartres-Allaines en 2X2 voies doit être poursuivi avec comme priorité le traitement de la situation de la commune de Bonville.

Le coût de ces aménagements, de l'ordre de 500 M€, sera inférieur :

- au coût global du projet de concession autoroutière,
- au coût de la concession autoroutière pour les Euréliens.

Ils peuvent être réalisés, si l'Etat et les collectivités locales s'en donnent les moyens, en moins de 20 ans, parallèlement à un développement ambitieux de liaisons ferroviaires régionales.

Contact : Gérard LERAY  
30 rue de Fresnay  
28000 Chartres

adresse mail : gg.leray@free.fr