CONTRIBUTION DU COLLECTIF des habitants de la commune de Marville-Moutiers-Brûlé

Les thèmes exposés dans ce cahier émanent d'un collectif d'habitants de la commune de Marville-Moutiers-Brûlé regroupés au sein des associations de Garnay (ASCVEG) et de Marville (AMPVCV).

Actuellement, le village de Marville a retrouvé, grâce à la mise en place de sa déviation intervenue en 1994, une homogénéité et un calme qui avaient été grandement troublés jusqu'à cette date par la traversée de la route nationale 154 dont le trafic ne cessait d'augmenter d'année en année. Or, le projet de mise en concession autoroutière (à péage donc) de l'axe reliant Nonancourt à Allaines, « en solution alternative » comme le dit « joliment » le document de contribution au débat, remet très largement en cause les acquis de l'aménagement antérieur de la route en voie expresse, entièrement réalisé faut-il le rappeler, grâce à un financement public (Etat et collectivités locales région, département). Dès lors, il est difficile de comprendre l'économie du projet, sa pertinence et l'interêt que pourraient y trouver les populations locales - la remarque n'étant nullement en contradiction avec le souci pour ces mêmes habitants de défendre l'intérêt général-. L'argumentaire qui suit se limite volontairement et par hiérarchie de priorités aux questions relevant de auxquelles s'ajoutent quelques la sécurité et de l'environnement, considérations d'ordre économique.

Sécurité du village traversé

La mise en concession autoroutière de la portion existante Dreux-Chartres à 2x2 voies aura pour conséquence certaine une utilisation accrue des itinéraires de substitution et pas seulement par les véhicules légers. Pour l'heure, on ignore encore quels pourront être les points d'accès à la route mise en concession. Le dossier du maître d'ouvrage est à cet égard peu éloquent. L'hypothèse d'entrées et sorties tous les quinze kilomètres est évoqué dans le document. Autant dire qu'entre Dreux et Chartres, outre les embranchements pour ces deux villes, il n'y aurait, tout au plus, qu'un accès (entrée-sortie) possible. Cela signifie très clairement que sur cette même portion de trajet, aucune des communes irriguées par l'actuelle RN 154 ne pourra directement accéder à la liaison autoroutière future.

Entre Dreux et Chartres, mais la constatation vaut pour l'ensemble de la liaison Nonancourt-Allaines, les usagers locaux retrouveront donc par obligation l'ancien tracé de la RN 154 avec le gabarit que l'on connaît et la traversée des villages, Marville Moutiers-Brulé étant l'un de ceux-la.

S'ajoutera immanquablement à ce flux strictement local, le nombre incompressible des usagers interurbains Chartres-Dreux à des fins professionnelles qui refuseront le principe du péage et ils risquent, en ces temps de crise, d'être fort nombreux.

Les comptages (remarquons au passage que les chiffres datent de 2005) font état dans le dossier du maître d'ouvrage d'un trafic journalier moyen de 4 928 véhicules pour les seules voitures légères. Du point de vue de la sécurité, le danger potentiel pour les communes traversées existe bien, même si l'on considère qu'une partie seulement du trafic interurbain «basculera» vers la voie principale de substitution.

Il fut un temps où Marville comptait tristement « ses » morts de la RN 154, des piétons surtout, enfant y compris. On pensait cette époque révolue. Le projet de concession tel qu'avancé nous fait craindre, légitimement, un retour en arrière, ce qui est tout sauf synonyme de sécurité et de progrès. On retrouverait donc ainsi le village coupé en deux : Le chemin pour se rendre au stade nécessiterait la traversée de cette voie et redeviendrait une source de tous les dangers. Les ralentisseurs, les aménagements à envisager, la signalisation indispensable, qui auront un coût dont ne s'acquittera évidemment pas le futur concessionnaire, n'y feront pas grand chose. Ce n'est pas jouer les « Cassandre » que de le dire : les habitants de Marville seront de nouveaux des victimes en puissance de la RN 154!

Oublié le Grenelle de l'environnement ?

Une telle perspective est en parfaite contradiction avec les préconisations du Grenelle de l'environnement. La lecture des feuillets 17 et 18 du dossier du maître d'ouvrage est à cet égard éclairante. Elle met en lumière la parfaite contradiction des objectifs du Grenelle 1 avec la tentative de mise en place d'un itinéraire autoroutier entre Nonancourt et Allaines. Quelques courts extraits suffisent à résumer cette parfaite antinomie entre une affirmation politique volontariste d'un côté et la piste désormais explorée pour la RN 154 :

« Le Grenelle s'appuie sur une stratégie qui (entre autre) vise à organiser l'offre de transport de manière à ce que la demande de mobilité puisse se réaliser dans le meilleur respect des milieux naturels et avec le moins de consommation d'énergie possible ». Cette stratégie « met les préoccupations environnementales au centre des politiques d'investissements dans le domaine des infrastructures ».

Il est par ailleurs préconisé dans le même document, « de redéfinir le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local ». Eliminer les points de congestion, les problèmes de sécurité en un lieu particulier ne veut pas dire les transférer sur un autre endroit. Ce qui avec le projet proposé sera nécessairement le cas.

En effet, si le projet tel que présenté devait se réaliser, avec l'option sud pour la portion Nonancourt - Marville, qui est clairement préconisée, l'unité du village et de ses hameaux sera remise en cause. Ses habitants y perdront en qualité de vie. Ils retrouveront les nuisances sonores qu'ils avaient fini par oublier, respireront à nouveau un air chargé en CO2, autant de désagréments non encore quantifiables aujourd'hui, mais qui ne feront que croître avec l'assurance d'un afflux du trafic, au fil des années à venir.

Double peine pour le contribuable d'Eure-et-Loir...

D'un point de vue économique, comment le citoyen contribuable pourrait-il supporter ce retour en arrière? Après avoir payé de ses deniers (avec tous les autres) l'aménagement de la route à deux fois deux voies entre Dreux et Chartres, il s'en trouverait privé, sauf à

s'acquitter du péage, et n'aurait pour lui que les retombées négatives de la mise en concession. Pour les habitants de Marville, la seule déviation qui a quand même représenté un coût de 5,2 millions d'euros pour la collectivité n'aurait finalement servi à rien ou presque. Ce point de vue est évidemment à analyser au-delà du cas spécifique de Marville et s'applique à l'ensemble de l'aménagement de la RN 154 déjà réalisé ou déjà financé, comme c'est le cas avec la déviation d'Ymonville, au sud de Chartres, actuellement en cours de réalisation, ou pour la portion Prunay-le-Gillon – Allonnes pour laquelle le chantier reste à ouvrir.

Un autre point de vue de nature économique et financière ne manque pas d'inquiéter dans la perspective d'une concession autoroutière, qu'elle s'applique sur 20 ou 75 ans...Dans le document du maître d'ouvrage, pour la portion Nonancourt- Allaines, il est question d'une "concédabilité" évaluée entre 50 et 100 millions d'euros, selon les scénarios retenus. Puis, d'éventuelles subventions d'équilibre Etat et collectivités locales (rien n'est dit sur la répartition) dont l'évaluation et le mode de calcul, à ce stade de la présentation relèvent du flou le plus total. Comment dès lors le citoyen conscient et conséquent peut-il se positionner?

Les différents points brièvement évoqués ci-dessus n'ont d'autres objectifs que de souligner les incohérences et les contradictions qu'il y aurait à vouloir mettre la RN 154 en concession autoroutière. Le désengagement financier de l'Etat dans les projets d'aménagement routier y est inscrit comme un fait établi et durable. Est-ce bien raisonnable sur le long terme ? La même puissance publique affiche, aujourd'hui, une volonté, et il faut là saluer l'initiative, de permettre le développement du ferroutage en alternative au tout-routier. même Etat vient d'annoncer son intention de limiter à 110 km/h la vitesse sur autoroute. N'est-il pas, dès lors, urgent de repenser l'hypothèse de la mise en concession de la RN 154 en Eure-et-Loir, et de lui préférer l'aménagement progressif, sur fonds publics uniquement. La date d'une finalisation possible avec ce mode de financement affichée dans le document à l'horizon 2085, fait douter de la crédibilité de l'étude. Mais loin de nous l'idée de vouloir considérer que le dossier du maître d'ouvrage, remarquable dans sa densité de contenu, précis dans l'exposé des faits, des contraintes à prendre en compte et utilement prospectif dans l'analyse des enjeux,

ne serait qu'un plaidoyer « pro domo » pour la seule option autoroutière.

CONCLUSION

Comme nous avons pu l'expliquer dans cet exposé, ce projet de mise en concession va à l'encontre d'un schéma de réduction des nuisances de la circulation routière dans notre village et dans les villages environnants.

Le projet en créant une liaison nouvelle modifiera les flux de circulation et augmentera le trafic sur des voies inadaptées pour le supporter.

Il faut garder en mémoire les deux dernières victimes décédées en 1993 juste avant le début des travaux de contournement; c'est un argument de poids suffisamment traumatisant pour la commune pour ne pas souhaiter revivre de tels moments.

Pour que la RN 154 joue son rôle au bénéfice des acteurs locaux de l'économie, des habitants des villages et des usagers, il est nécessaire de repenser le projet et de remettre en cause la concession autoroutière qui représenterait un retour en arrière incohérent, injustifiable et inutilement coûteux.

MARVILLE-MOUTIERS-BRÛLÉ Un cycliste de 11 ans tué dans un accident

DREUX. — Un tragique accident s'est produit hier vers 18 heures, sur la RN 154, dans la traversée de Marville-Moutiers-Brülé. Un enfant de la commune ya trouvé la mort. Le trafic était important en ce vendredi soir: les camions et les voitures circulaient en nombre sur cet axe qui relie Chartres à Dreux. Au volant d'une Peugeot 205, M. Patrick Toscani, 36 ans, chef de chantier, demeurant à Athis-Mons (Essonne), roulait en direction de l'agglomération drouaise. Presque à la sortie du village, juste après le bar-restaurant « Le Relais de Marville », débouche une route menant au hameau d'Imbermais. Un jeune garçon, Nicolos Lunay, 11 ans, demeurant rue de Novembre à Imbermais, qui circule sur un VTT. est arrêté au stop. Voulant

aller vers la mairie, il doit couper la nationale. A ce carrefour, la visibilité est mauvaise. N'a-t-il pas vu la 205 qui survenait de sa droite ? A-t-il cru disposer d'assez de temps pour traverser ? Ou bien a-t-il été gêné par le soleil ? On ne le saura jamais. Les traces de feinage sur une quarantaine de mètres montrent que le conducteur de la Peugeot a essayé d'éviter de percuter le deuxroues. En vain.

Transporté à l'hôpital par les

Transporté à l'hôpital par les pompiers de Dreux, le malheu-reux est décédé pendant son transport.

Le drame s'est déroulé à un endroit où se produisent trop souvent des accidents. Plus que jamais, la déviation est ressen-tie comme une nécessité abso-lue par les riverains.



Figure 1 des accidents tragiques que personne ne souhaite revivre!



Figure 2 de nouveau les voitures retraversent le village! Octobre 2009