

Voici mes observations :

- Le débat public doit permettre l'étude des requêtes déposées de la manière la plus objective possible, afin de ne pas oublier des idées constructives et des effets négatifs sous estimés.

Je ne fais **qu'émettre des propositions sur les aspects qui me sont proches**, des études complémentaires seraient à réaliser afin de les confirmer ou infirmer .

C'est dans cet état d'esprit que je souhaite déposer ma modeste contribution.

- **Le projet de concrétiser un axe sud nord en Eure et Loir à partir de la RN 154 actuelle, par une double voie, est certainement nécessaire.**

- **La prise en compte du nombre d'accidents mortels** ( moyenne de 10 morts et 64 blessés par an), surtout dans la partie sud ne permet pas d'attendre que le projet le plus rapide soit réalisé (8 à 10 ans).

Des mesures ponctuelles et immédiates doivent être prises par l'application du code de la route : rappel et prévention par panneaux signalétiques ou contrôle par les forces de l'ordre.

Optimiser le fret économique des camions (argumentations développées plus loin).

Une étude plus fine de l'évolution des accidents permettrait d'en mesurer les vraies conséquences.

Cet axe à deux voies doit aussi permettre :

+ **d'améliorer la qualité de vie des villages** traversés par la RN 154 actuelle.

Par contre, son tracé ne doit pas engendrer des vicissitudes similaires pour des agglomérations nouvellement traversées ou nouvellement contiguës par ce projet.

(telle que la vallée de l'Eure)

Sur 41 communes traversées en Eure et Loir par ce projet, Saint Prest est une des seules à connaître des inconvénients majeurs. Champhol et Oisème seront également confrontées à ces inconvénients.

Etant concerné personnellement par un éventuel projet sur le village de Saint Prest, il est nécessaire de rappeler que les riverains dénoncent la dégradation de leur cadre de vie (bruit, pollution atmosphérique), **une dévaluation de leur patrimoine immobilier.**

Quel que soit le projet retenu, je veux me faire l'expression de la revendication de citoyens riverains concernés, **qui doit être reconnue et défendue dans le cadre de ce débat démocratique.**

+ **d'utiliser et améliorer l'existant**

Par exemple, le contournement par l'ouest de Chartres, par la création de ponts, l'élargissement à deux voies, permettrait de ménager la disparition de terres agricoles (**l'équivalent d'un département disparaît en France par l'urbanisation, tous les dix ans**) et ne créerait pas de vicissitudes à l'est, en allégeant ceux existant à l'ouest.

Quant au coût, il semble moins élevé.

+ **d'être accessible transversalement** par des accès suffisants aux besoins de particuliers et aux besoins économiques locaux.

+ **la notion de service public doit être défendue** dans ce projet afin qu'il soit utilisé par le plus grand nombre d'utilisateurs.

L'état est dirigé par un pouvoir politique élu qui doit redonner le sens de la productivité et de l'efficacité des services de l'état, et qui doit rester majoritaire dans la gestion du service public .

La levée de l'imposition sur le revenu reste la contribution la plus juste pour le financement d'un projet public qui profite à tous ( à moins de vivre en totale autarcie).

Mais aussi, la chasse aux gaspillages de fonds publics, la souscription d'un emprunt d'état, le choix d'un projet le moins coûteux, la répartition équitable et harmonieuse des fonds d'état (trop souvent le déclenchement de fonds d'état semble être lié à la présence d'un élu départemental à la tête d'une enseigne nationale), la participation minoritaire 49% de groupes privés, sont des éléments qui peuvent contribuer à une réalisation plus rapide que celle parfois annoncée.

## + améliorer la performance du transport actuel du fret marchandises et humain

L'énergie issue du pétrole ne coûte pas, pour l'instant, excessivement cher, mais il n'est pas durable en quantité et provoque des émissions de gaz nocifs.

Dans dix ans quel bilan aurons-nous de l'utilisation de l'énergie fossile ?

Il faudrait légiférer ou inciter à de meilleurs usages des camions :

\* Réduire les flux tendus de stocks dans les entreprises.

\* Cesser les « tamponnages internationaux », véritable course aux primes internationales.

\* Réduire les transports de matières premières vers des pays tiers où la transformation en produits finis coûte en apparence moins cher, puisque le coût de l'énergie et la main d'œuvre ne sont pas évalués de manière équitable.

### le fret agricole :

L'Eure et Loir commercialise beaucoup de ses productions végétales vers le port de Rouen.

**Le transport par le train des grains est adapté.** Il est déjà existant et représente une part importante.

Il peut être augmenté facilement et rapidement par une volonté politique de l'état, de la région et par une amélioration organisationnelle de la SNCF et des organismes de transport ferroviaire.

Les lignes et les points de chargement existent. Le transport peut avoir lieu la nuit ou à des périodes creuses.

Le transport ferroviaire humain nécessite une véritable volonté politique et financière entre Orléans, Chartres et Dreux ;

### + Ne peut-on pas développer le co-voiturage ?

Orléans est une capitale régionale, Chartres, une préfecture, Dreux est une sous préfecture.

Toutes trois symbolisent des centres de services administratifs et économiques qui provoquent de nombreux lieux et réunions de travail.

### + Le Grenelle de l'environnement

Les politiques gouvernementales deviennent plus attentives au patrimoine environnemental, qui s'apprécie par la qualité des paysages, la qualité de l'eau et de l'air, la durabilité et la productivité des sols, source de la production alimentaire de notre société.

Il caractérise une prise de conscience quant à notre devenir à moyen et long terme. Plus elle sera partagée par nombre d'entre nous, plus elle permettra d'orienter la science et la technologie vers une nouvelle manière de vivre et de consommer, dans le respect de ce patrimoine environnemental.

**Un changement culturel**, dans notre manière de transporter les Hommes et les matières premières et finies, contribuerait à une utilisation réfléchie de l'énergie, de la gestion des déchets et de la préservation de l'espace rural et agricole, source de bien être et d'alimentation humaine pour l'avenir.

L'avenir de notre développement social, économique, passera par un profond respect de ce patrimoine environnemental, et une créativité dans la consommation raisonnable et la production de biens consommables.

**Ne peut-on pas prendre le temps de fédérer les hommes** par un projet innovant dans l'exécution de ce dédoublement de la RN154 allié au développement ferroviaire ?

Je souhaite, à travers ce projet, que l'on ne se voile pas la face, que « l'urgence » ne consiste pas à faire une autoroute rentable avec nécessité d'une augmentation de trafic.

Mais l'urgence est de bien identifier les difficultés et les perspectives sociales, économiques et climatiques de demain.

Ce projet devrait être l'amorce d'un changement de comportement politique.

Sommes-nous prêts à nous écouter et à donner un exemple de développement durable par ce projet départemental et pour le devenir de nos enfants ?

Dauvillier Michel

Tel :02.37.36.27.30

Fax: 09.63.52.38.98

Por:06.86.90.09.42

Mail :dauvillier.michel@wanadoo,fr