

3 1 DEC. 2009

Monsieur le Président de la Commission  
particulière du Débat Public RN 154

Monsieur le Président,

Je suis d'assez loin le débat public en cours sur l'aménagement en 2 x 2 voies de la RN 154 de la limite de l'Eure à l'autoroute A.10, et sur les modalités d'une accélération de sa réalisation.

Après deux mois de rencontres, je remarque que les termes même dans lesquels le débat a été posé semblent bloquer les échanges. Les extrêmes s'opposent, aucune idée vraiment nouvelle n'émerge.

Ce que j'ai retenu des échos des médias :

- le besoin d'une infrastructure rapide, fluide, sur la section proposée, dès lors que les locaux n'en sont pas exclus par péage, est validé
- le point noir Dreux-St Rémy-sur-Avre est mal vécu
- l'accélération de la réalisation est largement souhaitée par les habitants
- le refus de la mise en concession est général chez les habitants.

Si l'alternative ferroviaire existe peut-être pour Chartres-Orléans, je n'ai rien lu sur Rouen ou Le Havre/Chartres, et Orléans. L'intermodalité semble assez difficile à mettre en œuvre sur cet axe de transit nord ouest/sud est.

Or les options proposées semblent ressortir du tout ou rien.

Quels sont les éléments qui m'interpellent :

- les difficultés les plus aigues de l'itinéraire sont le contournement de Dreux-St Rémy et de Chartres
- ce sont, et de très loin, les tronçons **les plus coûteux**
- c'est sur ces tronçons que les gains de temps, de CO2, de qualité de vie sont les plus élevés
- c'est sur ces tronçons que le trafic de transit est le plus élevé, et contraint le plus les trafics locaux
- remettre à péage des sections qui ont été gratuites quelques années peut être nationalement cohérent, mais localement incompréhensible.

Aussi, je souhaite que soit mise sur la table l'idée suivante, même si les services centraux du MEEDDM ne manqueront pas d'arguments pour les rejeter :

- mise en concession des seuls contournements de Chartres, et Dreux-St Rémy. Les rares tronçons à 2 voies restants pourraient être réalisés sur crédits budgétaires d'ici 2020/2025

Certes, cela complique les constitutions d'équipes d'entretien entre route nationale et autoroute, mais la concession du viaduc de Millau est bien plus isolée !  
Quels seraient le coût de la construction, le montant du péage, le trafic prévisible pour ces deux tronçons ?

- Il serait même possible d'aller jusqu'au bout, et d'envisager une déviation **complète** de l'agglomération drouaise pour **toute la RN 12 depuis Houdan**, en mode concession. Ceci renforcerait sûrement l'attractivité de la concession pour l'usager, donc pour les candidats concessionnaires

Cette solution permettrait aussi d'améliorer la desserte de l'Orne et du nord Mayenne, et peut intéresser les collectivités par l'accélération de la réalisation de la mise à 2 x 2 voies de cette infrastructure. Cette solution ne permettrait-elle pas de combiner les attentes de chacun, à un coût optimisé, avec une réalisation rapide ?

Comme le bilan du débat public à mi-parcours marque une certaine perplexité, cette suggestion ne pourrait-elle pas être présentée au public pour réactions, et éventuellement proposée au maître d'ouvrage.

Telle est l'idée que je souhaite vous soumettre, même si celle-ci, en cascade, pose une question hors du champ de ce débat, la mise en concession complète de la déviation de la RN 12 de l'est de Dreux à l'ouest de St Rémy sur Avre. Mais n'est-ce pas l'objet de ce débat que d'amener des mises en perspective différentes ?

Je vous remercie par avance, Monsieur le Président, de l'attention que vous voudrez bien porter à mon courrier.

*Malaizé J.*

Josette MALAIZÉ  
110, Rue de La Moinerie  
H5760 VENNECY

Le 31 décembre 2009