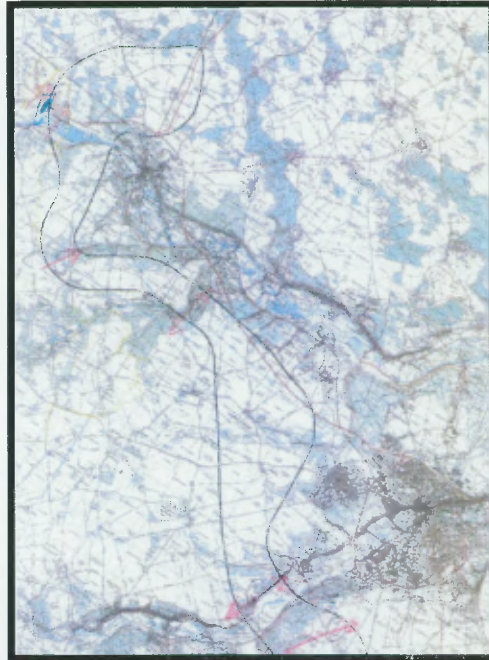


CAHIER D'ACTEUR

PLATEAU ENTRE NONANCOURT ET DREUX

PROJET AUTOROUTIER

ALLAINES – NONANCOURT



Carte du faisceau d'étude fournie par la DRE aux services de l'état.

Le maître d'ouvrage privilégie un système autoroutier plutôt qu'une mise en 2x2 voies qui contournerait Dreux par l'ouest et Nonancourt par le sud ouest.

Dans ce cahier d'acteur, nous nous intéresserons au parcours qu'emprunterait la future autoroute en traversant le plateau et qui concerne les villages d'Allainville, de Garancières en Drouais, de Louvilliers en Drouais, de Boissy en Drouais, et les hameaux de La Gatine (St Rémy), Romainvilliers (Escorpain), La Poterie et La Ferrette (ST Lubin).

Dans son dossier, le maître d'ouvrage, estime que ces espaces, peu urbanisés et constitués essentiellement de terres agricoles, offrent une bonne configuration pour insérer une autoroute.

1) L'échangeur RN12 - A154

Cet échangeur, où sera certainement installée la gare de péage, alimenterait le plateau nord de Dreux, mais aussi les cantons de Brezolles, et partiellement ceux de Senonches et de Chateauneuf. Rappelons qu'il n'est pas prévu d'échangeur à hauteur de Saint Lubin pour desservir le canton de Brezolles.

Son emplacement suscite de nombreuses interrogations auxquelles le maître d'ouvrage n'apporte aucun élément de réponse.

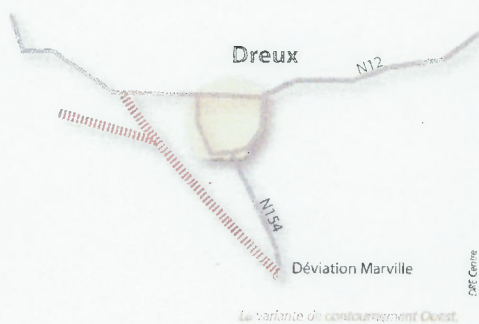
a) La circulation dans les villages aux abords de l'échangeur

Tout d'abord, la mesure de l'incidence de cet échangeur avec gare de péage sur la circulation de nouveaux véhicules dans les villages avoisinants. La gare de péage va indubitablement amener certains automobilistes à utiliser le réseau secondaire. Les villages les plus proches comme Boissy et Louvilliers risquent de voir augmenter la circulation des véhicules.

Il y a-t-il eu des études réalisées sur ce sujet ?

La traversée de ces paisibles villages étant déjà problématique (voies étroites, virages sans visibilité à angle droits, trottoirs quasi inexistant), le problème de sécurité pour les habitants n'est aucunement évoqué. Existe-t-il des études de contournement de ces villages ? Qui financera ces travaux qui sont inéluctables ?

b) L'emprise foncière



L'emprise foncière de la gare de péage et de l'échangeur risque d'être très importante et le schéma page 62 du dossier est particulièrement alarmant puisqu'il laisse apparaître un triple barreau qui risque d'asphyxier complètement certains villages.

De plus, et ce n'est pas évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage, l'échangeur risque de voir s'implanter à proximité des plateformes logistiques gourmandes en foncier. Alors que sur le plateau nord de Dreux existe déjà une zone d'activité importante, le

risque est de la voir s'étendre de façon anarchique sur plusieurs kilomètres à l'ouest et arriver à la porte des villages jusqu'alors paisibles.

C'est pourquoi il semble tout à fait logique que le barreau est de Dreux soit privilégié, il permettrait de surcroît d'utiliser les friches industrielles le long de la nationale 12 (ex usines Renault et Radiotechnique).

c) Les nuisances sonores et la pollution

Il est inéluctable qu'une autoroute avec une vitesse de 130 km/h est plus bruyante et plus polluante qu'une 2X2 voies avec une vitesse limitée à 110 km/h.

La gare de péage amplifiera les nuisances avec les décélérations et accélérations des véhicules, tout cela combiné avec la présence de plates formes logistiques.

Le scénario proposé par le maître d'ouvrage est cauchemardesque pour les villages avoisinants la gare de péage. Des mesures pour limiter les nuisances sonores sont-elles prévues ? Qui financera ces mesures d'accompagnement ?

En résumé, tous les points exposés ci-dessus militent pour l'aménagement d'une 2x2 voies avec le contournement est de Dreux plutôt qu'une autoroute à péage contournant Dreux par l'ouest.

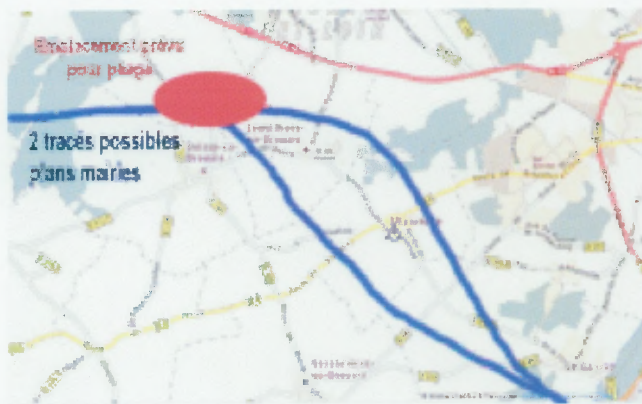
Si l'agglomération de Dreux veut de l'autoroute, qu'elle ne le fasse pas au détriment de la qualité de vie des ruraux qui ont choisi de vivre dans la tranquillité, qu'elle l'assume par le contournement est de Dreux.

2) Le tracé à l'est de l'échangeur de « Dreux Nord »

Selon la version retenue par le Maître d'ouvrage, à partir de l'échangeur situé proche de la N12 entre Boissy en Drouais et Louvilliers en Drouais, l'autoroute, pour rejoindre Marville Moutier Brûlé, traverserait le plateau agricole drouais jusqu'alors indemne de toute urbanisation.

Bien que dans le projet d'aménagement et de développement durable des communes de la CADD (Communauté d'Agglomération De Dreux), il soit écrit que la future A154 devrait passer le plus loin possible des habitations, qu'elle devrait préserver les terres agricoles et boisés, il va bien falloir que cette autoroute passe quelque part -----.

Soyons réaliste, les espaces les plus urbanisés seront sans nul doute épargnés, mais n'échapperont pas forcément aux nuisances sonores. Ce sera le cas notamment des Corvées (commune de Vernouillet) qui avec les vents dominants d'ouest risque d'être particulièrement touché.



Pour les communes rurales de Boissy en Drouais, Louvilliers en Drouais, Allainville, Garancières, et pour les hameaux comme celui de Champseru, cela signifie la fin de la tranquillité de la vie à la campagne.

En admettant que des efforts significatifs soient réalisés pour atténuer les nuisances sonores (murs anti-bruits, enfouissement partiel des chaussées), par manque d'argent public, ces investissements profiteront en priorité aux espaces les plus urbanisés et délaisseront les espaces ruraux.

Il est ahurissant de proposer de faire passer l'autoroute dans des espaces préservés jusqu'alors des nuisances de l'urbanisation, sous prétexte que les habitants sont peu nombreux et que l'espace ne manque pas.

Il nous paraît évident qu'il faut en priorité épargner les espaces jusqu'alors indemnes et se concentrer sur l'aménagement des axes existants. En cela la réalisation du barreau est de Dreux semble une évidence.

3) Le tracé à l'ouest de l'échangeur de « Dreux Nord »

Toujours selon la version retenue par le Maître d'ouvrage, à partir de l'échangeur «Dreux nord », l'autoroute pour rejoindre la 154 à Nonancourt contournerait les agglomérations de St Rémy et St Lubin des Joncherets par le Sud Ouest.

Ce tracé traverse des espaces naturels boisés et vallonnés en bordure desquels des hameaux paisibles sont disséminés. Un véritable havre de paix qui risque d'être sacrifié pour laisser passer la sacro - sainte autoroute.

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, long et cher ?

a) Le tracé Nord

Le tracé le plus direct est le tracé nord, qui avait d'ailleurs les faveurs de la Direction Régionale des Routes dans ces précédentes études, tombe à l'eau. Plus court de 4 kms, ce tracé avait également l'avantage d'être toujours selon les Services de l'Equipement d'être 30% moins onéreux que le tracé Sud. Dans le dossier du Maître d'Ouvrage, quelle n'est pas notre surprise de voir que désormais les coûts sont quasi équivalents entre les deux options. Nous attendons les explications du Maître d'Ouvrage, car les études d'alors étaient particulièrement détaillées (dernière étude datée du début des années 2000), quels sont les nouveaux éléments qui expliquent cette inflation des coûts du



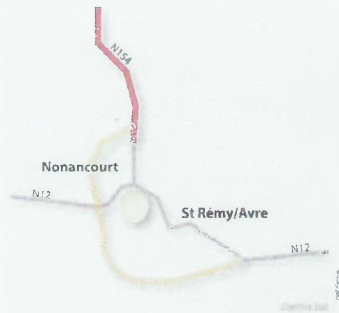
tracé Nord ?

b) Le tracé Centre

Aucune étude n'a été réalisée sur l'aménagement de la N12 dans la traversée de St Rémy, alors que la traversée se fait déjà sur quasiment toute la longueur en 2x2 voies. Le coût du contournement de l'agglomération de St Rémy-St Lubin-Nonancourt étant particulièrement important, de l'ordre de 200 millions d'euro (près d'un tiers du coût total), nous militons pour qu'une étude de faisabilité soit au moins réalisée, permettant l'enfouissement partiel des voies avec un aménagement paysager. Des solutions techniques existent, à condition de ne pas vouloir rouler à 130 km/h, il faut qu'elles soient tout simplement étudiées.

Nous dénonçons avec énergie que ce schéma n'ait pas été étudié, car il est de toute évidence le plus logique.

c) Le tracé sud



Il cumule à peu près tous les handicaps, le plus coûteux, le plus long et selon nous occasionne le plus de dégâts à l'environnement.

Aucune étude sérieuse sur le risque de pollution des eaux n'est abordé dans cette pré-étude. Le tracé sud traverse les zones de captage des eaux alimentant nos communes. Pourquoi cette négligence

alors que des efforts sont réalisés par les agriculteurs, les entreprises et les collectivités pour préserver cette ressource ?

La logique du Maître d'Ouvrage reste la même, passer dans les espaces ruraux préservés afin de ménager les espaces déjà urbanisés.

Surprenant, dans son dossier d'étude le Maître d'Ouvrage affirme que « les principaux sites d'intérêt floristique et/ou faunistique peuvent être évités par un passage Sud. Ils se situent principalement au sud est de l'aire d'étude, sur le versant Est de la vallée sèche de Crampeau : Bois de la Mare du Sud, Bois de Didot, Bois de Crampeau »

Nous restons particulièrement dubitatifs car à moins de contourner très largement ces sites remarquables par Escorpain, il n'y a pas d'autre alternative que de massacrer ces sites, sauf bien sûr à passer en souterrain -



En conclusion de ce cahier d'acteur, nous ne voulons pas d'une autoroute, elle n'apporte que des nuisances aux espaces ruraux. Nous voulons préserver notre qualité de vie. Si les élus des espaces urbanisés veulent d'une voie rapide entre Rouen et Orléans, il est tout à fait possible d'aménager les axes existants en 2X2 voies. Au final, cela devrait certainement coûter moins cher, cela est moins polluant, cela évite de bétonner nos espaces ruraux et cela dessert beaucoup mieux l'espace rural avec des échangeurs plus nombreux et donc plus accessible aux ruraux.