

M. Mme PLOVIE Michel
1 Beaulieu – 28350 DAMPIERRE SUR AVRE

Dampierre, le 15 décembre 2009

Pour répondre à la question de l'aménagement de la RN 154, nous pensons qu'il faut mixer deux possibilités :

- 1- pour la partie Chartres sud, une concession serait peut-être envisageable puisqu'il faut tout construire, mais c'est aux habitants et utilisateurs de ce secteur de se prononcer,
- 2- pour la partie Chartres nord, une 2 x 2 voies semble la meilleure solution pour les raisons suivantes :

l'investissement est partiellement réalisé avec de nombreux ouvrages qui ne serviraient plus en cas de concession et cela serait dommage puisque de nombreux villages sont bien desservis et notamment la zone d'activité de la « vallée du Saule »,

Dans ce cas, l'investissement ne concernerait plus que le tronçon Dreux – Nonancourt et pourrait se faire par des financements locaux puisque l'on pourrait prendre les tracés Nord qui ont de nombreux avantages :

- le coût plus faible,
- une meilleure desserte locale puisque possibilité de desservir notre secteur soit par St Rémy, soit par Nonancourt, des réserves foncières pour zones artisanales existent déjà,
- il n'y aurait aucun impact sur les captages de St Lubin et de Vernouillet et en plus, moins d'emprises agricoles puisque cela éviterait la construction de bassins conçus pour des événements rarissimes,
- moindre impact environnemental puisque plus court. Faunistiquement, nous n'y croyons pas puisque la vallée est la même sur les parties ouest et est de l'agglomération avraise, la parcourant régulièrement,
- esthétiquement et environnementalement, ne vaut-il pas mieux un pont (viaduc) au-dessus d'une vallée qu'une vallée arasée de chaque côté afin de faire de petits ouvrages plus nombreux,
- et surtout, l'impact agricole est amoindri par une voie plus courte, il y a moins d'échangeurs et pas d'emprise de péages,
- il n'y aurait aucune division de commune comme cela se produirait sur les communes de St Lubin et St Rémy,
- les avantages cités ci-dessus ont la double qualité de répondre aux obligations du Grenelle.

Pourquoi, au niveau de la conception du projet, un tour de table avec les communautés de communes, les élus et les acteurs économiques ne serait-il pas organisé pour définir une sorte de plan d'aménagement sur le tracé pour éviter des zones ou des réserves foncières sur les communes riveraines du projet, cela éviterait encore une utilisation et des réserves abusives du foncier.

De plus, suite à la présentation de M. TARDY, ne serait-il pas possible de trouver des financements sur Rouen et Le Havre qui verront leur compétitivité mise à mal par la construction du canal Nord Seine.

Samedi 12 décembre, M. Tardy nous a parlé de CO2/km/voyageur est-ce que la même étude en CO2/km/Tonne transportée a été faite ?

La présentation du dossier est pour le moins dérangeante car semblant particulièrement axée sur une possibilité : l'autoroute. De plus pour la liaison Nonancourt – Dreux, seul le tracé sud est cité et développé, ayant la « préférence » du maître d'ouvrage. Un projet de tracé nord existe mais il est tout juste abordé en quelques lignes.

On parle beaucoup des voies de substitution mais un « contournement » de l'agglomération avraise résoudrait-il vraiment le problème de St Rémy qui supporte le trafic de la RN 12 ?

En cas de tracé ouest de Dreux, quand on regarde les cartes, un tracé plus rapproché de Dreux pourrait être envisagé, ceci permettrait un nouveau développement entre les 2 rocade plutôt qu'en zone agricole à bon potentiel.