DOSSIER SUR LA CREATION DE L' A 154
entre Nonancourt et Allaines (Eure-et-Loir)

Cette 4 voies en construction n'est pas celle de l'A 154.

C'est une des parties de la nationale 154 mise en 2 x 2 voies par un financement des collectivités nationales et locales **avant sa concession au privé**.

Voici la première nationale en France payée 3 fois par les contribuables.

Suite à la tenue du Grenelle de l'environnement, ce projet est-il toujours une priorité ?

Quatre associations vous proposent une visite guidée des aberrations de ce projet.

ACTS : Association Contre le Tracé Sud
ASCVEG :Association de Sauvegarde du Cadre de Vie et de l'Environnement de Gamay
VIVAVRE
AMPVCV : Association Marville Préservation et Valorisation du Cadre de Vie

1) Les faits, les projets de l'Etat et de certains élus, la position des associations

2) L'Eure et Loir, département aux 3 autoroutes.

3) Dreux, une ville ceinturée

4) L'autoroute A 154, un scandale citoyen

5) Des vallées et des terres à préserver

6) Les voies de substitution

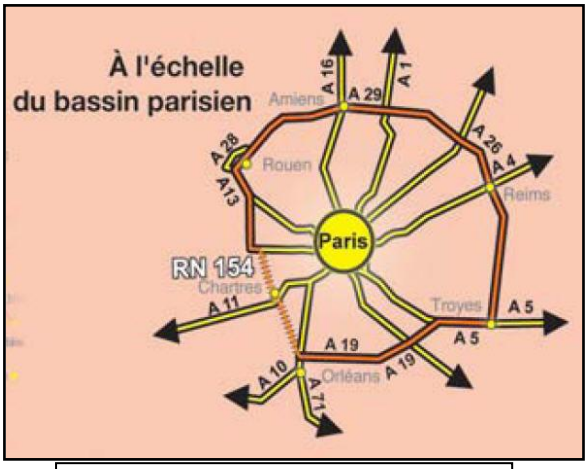
7) D'autres solutions existent

8) Evolution économique et environnementale de ce projet suite au « Grenelle de l'Environnement"

9) Quelques questions à nos élus

10) Quelques liens

1) Les faits, les projets de l'Etat et de certains élus, la position des associations

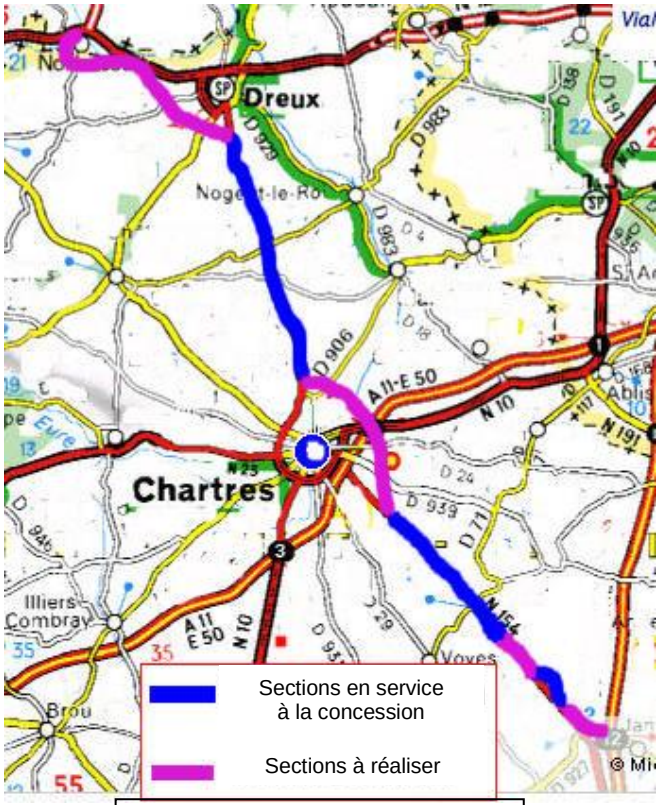


L'A154, « le chaînon manquant »

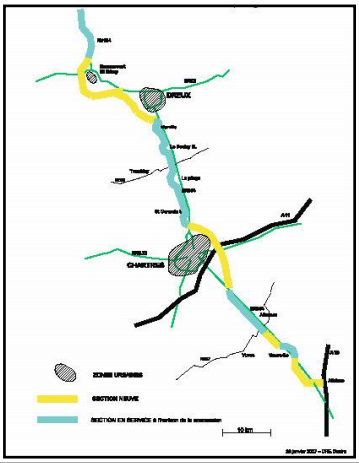
Depuis les années 1960, il y a un projet d'aménagement de la N154 en voie rapide entre Orléans et Rouen (environ 220 km) pour permettre de contourner la région parisienne par l'Ouest.

Une grande partie de l'axe est aujourd'hui réalisée (environ 160 km).
La route est en 2 x 2 voies entre Rouen et Nonancourt et la section Dreux – Chartres est quasiment terminée. A l'horizon 2015, de nouvelles sections en 2x2 voies seront mises en service au sud de Chartres ce qui devrait porter à plus de 180 km les sections aménagées en 2x2 voies.

Cependant l'Etat et les élus du département d'Eure-et-Loir estiment que le rythme de construction de cette voie rapide est trop lent. « Les caisses de l'Etat sont vides et l'A19, l'autoroute actuellement en construction reliant l'A6 à l'A10 (Courtenay – Arthenay), devrait amener un trafic supplémentaire sur la N154. »



Le tracé de l'A154



La carte proposée aux élus pour la décision.

Il semblerait qu'à la suite de deux réunions de travail d'élus et de représentants des chambres consulaires, la mise en concession (solution de facilité) a été retenue le 26 janvier 2007 sans aucune proposition alternative et sans réel débat.
A ce sujet, quand on regarde la carte produite par les services de l'Equipement sur laquelle nos élus se sont prononcés (projection sur écran dans une salle avant décision), y avait-il quelque chose à cacher pour produire un document aussi peu lisible ?

Cette autoroute, rebaptisée l'A154 , reprendrait la voierie de la N154 déjà aménagée ou en cours. Cependant de nouvelles sections seront construites pour contourner les agglomérations de Dreux, Saint-Rémy et Nonancourt par le Sud-Ouest et Chartres par l'Est.

A l'échelon national et européen, on nous présente l'A154 comme le « chaînon manquant ». Nous noterons que le grand contournement Ouest de Paris existe déjà grâce à la construction récente de l'autoroute A 28, reliant Le Mans à Rouen via Alençon. Alors pourquoi réaliser une nouvelle autoroute ?

Le contournement Ouest existe.

La mise en concession autoroutière de la N154 se justifierait pour des raisons financières. On nous annonce que l'Etat et les collectivités n'ont pas les moyens de payer la fin de l'aménagement en 2x2 voies de la N154. Au rythme où les travaux avancent, il faudrait, selon leurs dires, attendre plus de 30 ans pour que la section Nonancourt – Allaines soit finalisée ! Reste que même si la mise en concession de cette portion de la N154 a été décidée, l'Etat et les collectivités devront mettre la main à la poche.
Ainsi, le coût de cette autoroute est estimé à environ 700 millions d'euros. Le concessionnaire de l'autoroute serait prêt à la financer à hauteur de 600 millions d'euros. Le solde (100 millions d'euros) serait pris à hauteur :

- de 50 millions par l'Etat (1/2)
- de 25 millions d'euros par le conseil général et régional (1/4)
- de 15 millions par la communauté d'agglomération de Chartres
- de 10 millions d'euros par la communauté d'agglomération de Dreux

Nous regrettons que nos élus et les pouvoirs publics n'aient pas anticipé la problématique transport et n'aient pas proposé des solutions alternatives au tout transport routier.

Nos objectifs d'aujourd'hui, puisqu'il faut bien assumer ce passif, c'est de demander à l'Etat et à nos élus d'étudier les solutions alternatives à une concession autoroutière et surtout aux choix des tracés qui au lieu de reprendre les axes existants détruisent nos belles campagnes.

Dossier presse DRE présentation dossier (janvier 2007)

2) l'Eure-et-Loir, un département aux trois autoroutes Nord-Sud.

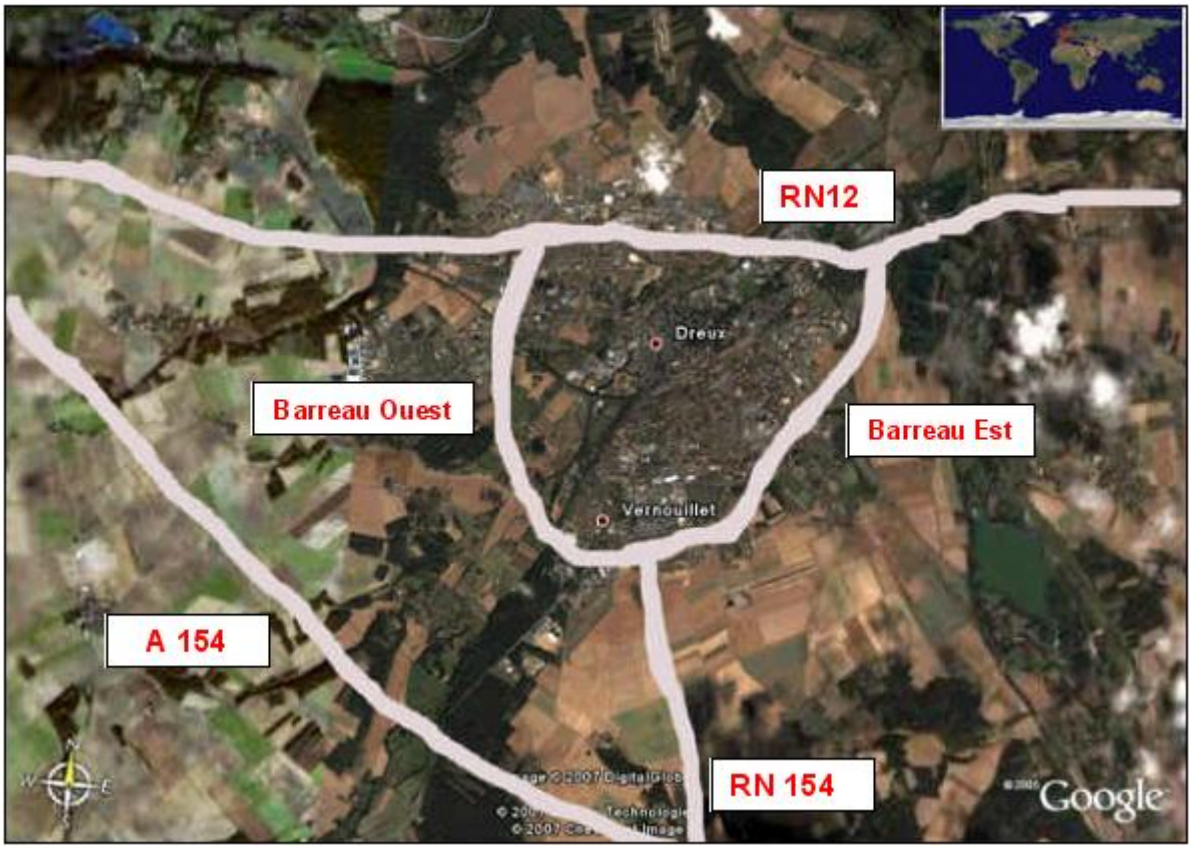
3 autoroutes quadrillent le département.

L'Eure-et-Loir sera un département « sillonné » par 3 autoroutes.

Depuis de nombreuses années, les sillons étaient principalement créés par les agriculteurs céréaliers dans ce département où la plaine de la Beauce représente les 4/5 de la superficie.

Les points traités ultérieurement dans ce dossier vous montreront l'inadéquation entre les attentes de la population pour un développement durable étudié lors du Grenelle de l'Environnement et cette troisième autoroute qui traverserait l'Eure-et-Loir

3) Dreux, une ville ceinturée



Voici l'agglomération drouaise (45.000 habitants) proposée par nos élus à l'horizon 2015. **En blanc sont tracés les axes à 4 voies (N 12, A 154, N 154, D 828).**

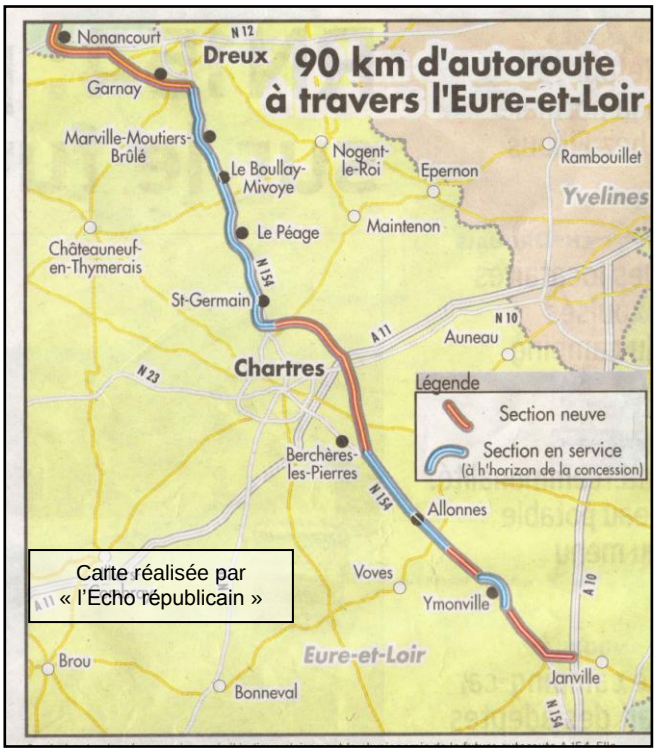
Toutes ces routes appartiendront à l'Etat ou seront concédées au privé. Que d'argent dépensé pour assurer la desserte des différents véhicules. Une preuve regrettable du « TOUT ROUTIER ».

Est-il sérieux en ces temps où se pose la question d'un aménagement durable et respectueux, de cerner l'agglomération par autant de bitume, « d'ouvrages d'art »… Comment est-il possible, dans ces conditions de créer une vie harmonieuse? Un axe de communication, on le sait bien, provoque des coupures écologiques, humaines, relationnelles. Alors, avec 3 AXES !!!

Les vents viennent majoritairement de l'Ouest. **Ils enverront les gaz d'échappement vers les habitations.** Bien évidemment, ces vents amplifient les nuisances sonores liées à ce type de projet.

La rocade EST réservée aux camions permettrait l'évacuation de ceux-ci vers les forêts situées à l'Ouest. Celle-ci reste la meilleure alternative au choix de nos élus.

4) L'autoroute payante 154, un scandale citoyen



Voici, nous semble-t-il, une grande nouveauté doublée d'un scandale citoyen.

Pour accélérer sa réalisation, la nationale 154 sera cédée à une concession privée sur plus de 100 km.

Les contribuables auront, à l'horizon de la concession, financé **les deux tiers** en voie rapide. (tronçons en bleu)

Pour aider les investisseurs à construire le **dernier tiers**, ils devront participer à niveau d'environ 100 millions d'euros (sur 700) à la réalisation des travaux. (tronçons en rouge)

Et bien entendu, ils devront pour finir s'acquitter d'un péage entre Nonancourt et Allaines !!!

C'est à notre connaissance une première sur le territoire national.

Ces chiffres sont prévisionnels, ne tiennent pas compte des aménagements connexes (échangeurs supplémentaires, aménagement des chaussées desservant l'autoroute…) et de l'inflation inhérente à de tels travaux. (cf lien Cour des Comptes chapitre 1)

De nombreuses personnes circulent chaque jour entre Dreux et Chartres pour leur travail. Aujourd'hui, ils le font gratuitement en toute sécurité sur une 2x2 voies. Demain, il devront payer ou prendre à nouveau les voies de substitution prévues pour les véhicules lents.

Nos élus en acceptant l'étude, la réalisation de ce projet, ont décidé de presser le pas.

Au moment où le gouvernement et la société s'interrogent sur l'avenir et les enjeux du développement, n'est-il pas urgent d'attendre ?

« Monsieur le Préfet m'a assuré que le contournement EST et NORD en 2x2 voies de Dreux est prévu avant l'ouverture de l'autoroute » (Mr HAMEL, député, maire de Dreux).

Observez la carte précédente actualisée avec le contournement EST de Dreux réalisé.

Quand on regarde, en empruntant ce tracé, ce qu'il reste à mettre en service, **de nombreux habitants d'Eure et Loir acceptent très difficilement un péage sur plus de 100 km. Celui-ci paiera le contournement est de Chartres**

Les portions réalisées avec le contournement Est de Dreux.

5) Des vallées et des terres à préserver.

L'autoroute traversera 3 vallées (l'Eure à l'Est de Chartres, la Blaise et l'Avre à l'Ouest de Dreux). Des terres agricoles, des bois seront bitumés par ce projet**.**
Il faut entretenir les espaces verts existants dans une région principalement agricole. La sauvegarde des corridors biologiques est l'engagement local principal du pacte de Nicolas Hulot signé par notre député.

.

http://www.fne.asso.fr/elections2007/index.php?pg=chantiers_CENT

Ce projet traverse une zone protégée NATURA 2000.

http://natura2000.ecologie.gouv.fr/sites/FR2400552.html

(zone natura 2000 en vert, tracé autoroute en bleu)

La protection environnementale ne semble pas avoir sensibilisé les décideurs.

Carte Natura 2000

Ce projet nécessiterait la construction d'un viaduc au dessus des « étangs de la folie », de l'Avre. Ces zones ont été reconnues d'intérêt écologique (ZNIEFF 2035 et 2036)

Les chemins de petites et grandes randonnées (GR22, …) longent les étangs et sillonnent toute cette belle vallée d'Avre.

La vallée de la Blaise est également à préserver. C'est cette vallée qui abrite une zone natura 2000.
Quelle tristesse de voir ce lieu ainsi défiguré.
C'est un lieu de passage entre les forêts de Châteauneuf et de Dreux pour les nombreux cervidés.

Les zones de capture d'eau potable de Dreux sont situées dans cette vallée, juste en aval de l'autoroute.

Photo montage

6) Les voies de substitutions

La nationale concédée

Voici l'actuelle nationale 154 qui va être concédée au privé et qui deviendra une voie à péage.
Beau cadeau …

La nouvelle N154

Comme nous l'a dit Monsieur le Préfet d'Eure et Loir, **« ce ne sont pas les habitants d'Eure et Loir qui assureront la rentabilité de cette autoroute. Ils pourront emprunter les voies parallèles pour leurs déplacements ».**

La route ainsi proposée aux Euréliens est l'ancienne voie prévue pour les véhicules lents, convois exceptionnels et transports de matières dangereuses lors de la mise en service de la nationale.

Elle n'est pas aux normes pour une voie de cette importance. Qui va payer son amélioration ?

De nombreux Euréliens l'emprunteront afin de ne pas s'acquitter du péage.

Ils traverseront à nouveau les villages qui avaient retrouvé le calme et la sécurité suite à leur contournement par la N 154 à 4 voies.

Village sécurisé par son contournement.

Le contournement avait été réalisé suite à la **mort de plusieurs habitants** dont les maisons étaient frôlées par les véhicules.
Le contournement et la mise à quatre voies a fait chuter le nombre de tués sur cette nationale (on ne peut pas oublier l'accident mortel d'une enseignante, ni celui de ce garçonnet de Marville qui voulait traverser la RN 154 avec son vélo).

Village toujours traversé par les véhicules.

Le village du Boullay-Mivoye, toujours traversé par des milliers de véhicules, ne connaîtra jamais la tranquillité.

« Nous obligerons les poids lourds à emprunter l'autoroute » nous a dit Monsieur le Préfet. **Dont acte pour le transport international**.
Les transporteurs locaux seront-ils prêts à accepter l'augmentation de leurs coûts ?
Des études du trafic résiduel lié aux camions assurant les dessertes locales, aux « réfractaires » du péage, aux automobilistes ne pouvant rejoindre directement l'autoroute par manque d'échangeurs ont-elles été effectuées ?
La sécurité passe après les intérêts financiers.

Voies de substitution (suite)

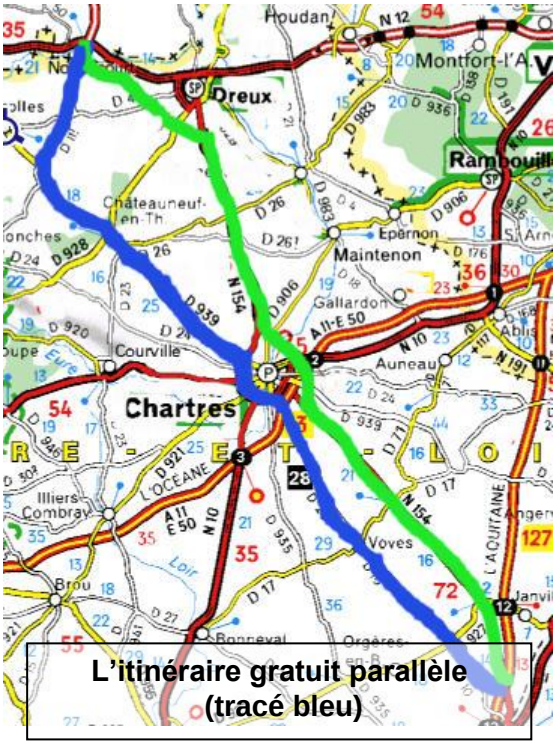
Les voies de substitution entre Dreux et Chartres seraient interdites aux poids lourds.

Nous proposons aux transporteurs un itinéraire qui leur sera indiqué par leur GPS pour **aller d'Evreux à Orléans sans péage**.

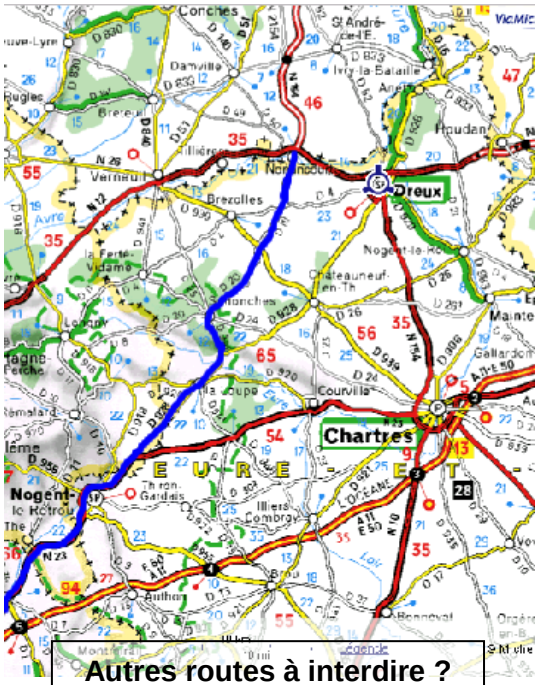
Le kilométrage est le même, seulement quelques villages à traverser…

Pour rejoindre « l'Océane » (A 11), les poids lourds empruntaient la portion gratuite N154 , N12, N 154. Un peu plus long mais plus rapide et surtout gratuit.

Avec l'A154, ce détour devient inutile.



L'itinéraire gratuit parallèle (tracé bleu)



Autres routes à interdire ?

La prochaine rocade de Chateauneuf en Thymerais rendra ces itinéraires encore plus attractifs

Ces routes seront-elles également interdites aux camions qui nous « submergeront » dans quelques années ?

Autre « petit souci »…
Le tissu économique de l'Eure et Loir s'est construit à partir de la N 154 et de la N 12.

L'autoroute prenant la voirie de l'ancienne nationale, il faudra créer de nombreuses sorties afin de rejoindre les différents pôles économiques.

6 échangeurs en 70 km seront nécessaires.
Chaque conseiller général ou député exige que sa ville profite de la manne qu'apporterait, soit disant, l'autoroute.

Carte des échangeurs

Ce surcoût a-t-il été intégré par les décideurs ?

7) D'autres solutions existent.

La rocade EST de DREUX.

Les services de l'équipement terminent actuellement un très gros chantier de **mise à 4 voies d'un pont qui enjambe la voie ferrée sur la RN 12**.

Pourquoi avoir construit cet ouvrage si vous ne réalisez pas l'élargissement de la RN 12.

Les ouvrages d'art sont déjà construits sur la RN 154 pour accueillir une 4 voies. Les expropriations ont été finalisées. Pourquoi avoir réalisé ces travaux coûteux s'ils ne servent pas ?

Légende : traits bleus : ouvrages d'art réalisés pour le passage d'une 2x2 voies

Rond bleu : pont 2x2 voies récemment terminé

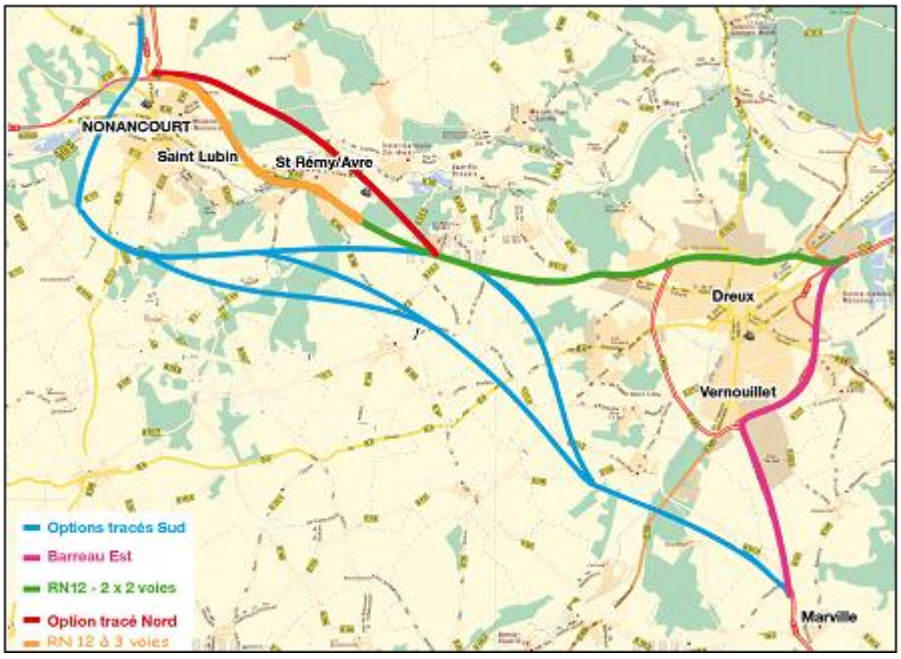
Traits verts : rocade Est réalisée avant l'autoroute

La D 828 construite entre des quartiers de l'agglomération pourrait devenir une route interdite aux poids lourds.

Une fois le contournement Est de Dreux réalisé, il suffirait d'emprunter la portion commune N154 – N12 reliant Dreux à Saint-Rémy-sur-Avre qui est en grande partie aménagée en 2x2 voies.

On nous rétorque que cette solution passerait trop près des habitations du plateau Nord de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre. On est en droit de se poser des questions sur les autorisations d'urbanisme délivrées en son temps. Rappelons que la N12 avait déjà été déviée dans les années 1960 du centre des villes de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre.

Et cela continue (un lotissement est sorti en bordure du futur barreau EST, à Louvilliers-en-Drouais des permis de construire viennent d'être accordés, un projet de lotissement important est prévu à St-Rémy, etc.).



Les différents tracés de la portion Marville Nonancourt

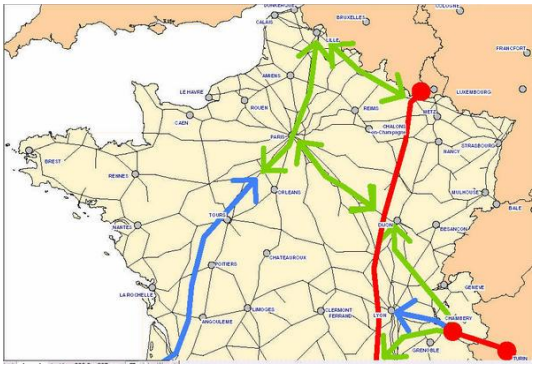
Autre solution également moins onéreuse, ,contourner l'agglomération de Saint-Rémy Nonancourt par le Nord. Le tracé est plus direct et les services de la DDE avaient dans une étude de 2001, établi que ce passage était 30 à 40% moins cher que le Sud !! Alors pourquoi nos élus et les services de l'Etat s'obstinent désormais à vouloir passer absolument au Sud ?.

Nous sommes suffisamment responsables pour que l'intérêt général l'emporte sur les intérêts particuliers, mais pour ce faire, il faut étudier toutes les solutions, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Nous savons, comme nous l'a dit Monsieur le Préfet, que cet axe sera rentabilisé par les camions. **Les projets de ferroutage sont actuellement sérieusement étudiés par les services gouvernementaux.**

Un projet important d'autoroute ferroviaire atlantique est en cours de réalisation.
http://www.transports.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=7501

http://www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=29



Les lignes de ferroutage réalisées et en étude.

La mise aux normes entre le Sud-Ouest et le Sud de la région parisienne est estimée à 170 millions à comparer avec les 800 millions d'une autoroute déjà pratiquement construite. (ligne permettant la circulation de 2000 camions sur les 8000 traversant quotidiennement ces régions)

Il est grand temps de mettre en adéquation les déclarations et les actes. Accélérez Messieurs les décideurs, la construction de la ligne de ferroutage jusqu'à Lille.

8) Evolution économique et environnementale de ce projet suite à la tenue du « Grenelle de l'Environnement ».

Pourquoi le projet présenté par la direction des routes ne nous semble t-il plus d'actualité ?

Vous trouverez dans ce chapitre une étude de viabilité et une prise en compte des récentes tables rondes organisées par le gouvernement et le Sénat.

« Evolution du trafic » :

Voici les chiffres proposés par les autorités pour justifier la création de l'A154. Ils ont été transmis à la presse locale. Nous nous en servirons donc pour étayer notre argumentation.

Le trafic actuel – *en 2007*

***RN 154* (trafic en hausse de 3 % par an)** : 16.500 véhicules jour au nord de Chartres dont 16 % de poids lourds, 10.000 au sud de Chartres (20 % de poids lourds).

- RN 10 : 13.000 véhicules jour (dont 18 % de poids lourds) en Eure-et-Loir, 8.500 (dont 25 % de poids lourds) dans le Loir-et-Cher.

- A 11 : 39.000, dont 11 % de poids lourds entre Chartres et St-Arnoult.

- A 10 : 89.000 véhicules/jour à Tours, 72.000 à la sortie de Tours, 35.000 entre Tours et Orléans, 82.000 à Orléans, 66.500 au nord d'Orléans, 50.000 à la hauteur de l'A 19, 46.000 entre l'A 19 et Saint-Arnoult.

Le trafic interurbain

- Chartres-Île-de-France : 11.000 voyageurs/jour par la route, 4.500 par le train.

- Chartres-Dreux : 5.000 automobilistes/jour.

- Chartres-Orléans : 2.200 automobilistes jour.

- Chartres-Tours : 4.500 par la route 1.100 par le train.

- Orléans-Île-de-France : 11.000 par la voiture, 7.200 par le train.

Prévisions pour 2025

Trafic voyageurs par la route : +25 % pour le local, +42 % pour les moyennes et longues distances. Voyageurs train : +51 %. Trafic de marchandise par la route : +29 % pour le national et +46 % pour l'international ; +30 % par le train.

Ces chiffres fournis par les institutions favorables au « tout routier » sont au minimum, sujet à caution… parce que nous savons que les prévisions "anciennes" se sont basées sur des modèles ne tenant compte que très mal de l'inter modalité.

La prévision d'augmentation du **trafic local** (+25 %) est en contradiction avec les propos du rapport de la commission des affaires économiques et de la mission d'information du Sénat, déposé le 6 février 2008, « Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie », qui prévoient une stagnation des déplacements quotidiens. Le nombre de véhicules par foyer n'augmentera plus. Le renchérissement des produits pétroliers pousse les experts à estimer que le rythme des déplacements risquent même de baisser.

Les progressions de trafic de 29 % pour **le national** et de 46 % pour l'international nous semblent être des chiffres dénués de toute réalité.

Cette infrastructure, l'A 154, est sensée absorber le nombre croissant de poids lourds transitant par notre région entre le nord et le sud de l'Europe. Suite aux nouvelles orientations proposées par le projet de loi du Ministère des Transports et du Développement Durable, le nombre de véhicules devrait être nettement inférieur à celui issu des prospectives post « Grenelle de l'environnement ».

On prévoit en effet le prolongement de la ligne de ferroutage Atlantique jusqu'à Lille ainsi que la création d'autoroutes maritimes entre le sud et le nord.

On peut penser que l'A 154 entrera directement en concurrence avec ces réalisations indispensables au principe de développement durable. Les objectifs étant, rappelons le, que l'économie de la France devienne la plus efficiente en Carbonne de l'Union Européenne. en 2020 et que nous ramenions à 140 millions de tonnes nos rejets de gaz à effet de serre.

Les prospectives de la Direction Nationale des Routes ne tiennent pas compte des infrastructures alternatives réalisées. Ils ont surtout été calculés **AVANT** le choc pétrolier qui frappe les économies européennes qui nous intéressent pour l'étude de ce projet . Aucun expert sérieux ne peut actuellement mesurer les impacts de celui-ci. Le renchérissement des coûts des énergies ne pourra que freiner les échanges routiers.

Les concessionnaires affirmaient que le projet ne serait viable qu'avec l'aide de financements publics (La réalisation de ces infrastructures prévoyait une participation d'environ 100 millions d'euros des différentes collectivités).

Avec ces nouveaux concurrents annoncés (les autoroutes ferroviaires et maritimes), le projet devient de moins en moins viable, le rentabilité qui semblait non assurée devient extrêmement aléatoire.

Nous savons également que les prix des matières premières ont fortement augmentée depuis la rédaction de ce document. Les coût de réalisation en tiennent-il compte ?

Les infrastructures de dessertes ont été calculées au plus juste. Pour que le tissu économique créé aux abords de la nationale jusqu'ici gratuite soit parfaitement irrigué, il sera nécessaire de créer de nombreux échangeurs qui, eux non plus, n'ont pas été complètement chiffrés. (voir le dossier)

La mise aux normes des voies de substitution ne semble pas avoir été budgétisée. (voir le dossier)

Nous savons qu'il y a souvent une différence importante entre le devis el le coût réel de telles réalisations. Nous demandons instamment aux autorités de régulation d'étudier particulièrement la viabilité de cette autoroute en tenant compte des zones d'ombres que nous venons de décrire.

Les propositions de financement semblent dépassées lorsque l'on prend connaissance du rapport de la commission des affaires économiques et de la mission d'information du Sénat. Il exprime la nécessité de hiérarchiser les projets d'infrastructures routière au niveau national. Il insiste sur la baisse de moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (A.F.I.T.F.). Il signale également que :

« *Les estimations, fournies par le ministère (…..) distinguent les perspectives avant et après le Grenelle de l'environnement, et se basent sur la période 2009-2020*.

Les hypothèses de besoin pour le domaine routier

- concessions : avant le Grenelle, les besoins de subvention représentaient 3 milliards d'euros sur la période ; après Grenelle, le besoin est réduit des deux tiers, à 1 milliard d'euros

- contrats de plan Etat-région : dans les deux scénarios 1 milliard d'euros leur est consacré et dépensé avant 2013

- plans de développement et de modernisation des infrastructures (PDMI): dans le scénario avant-Grenelle, le volume des investissements constatés avant 2004 était maintenu, en retenant l'hypothèse de 20 % de cofinancement ; dans le scénario post-Grenelle, ce besoin est réduit de plus d'un tiers (passant de 11,9 à 7,8 milliards d'euros)»

Les conditions de subvention dans le domaine routier ont changé. Le projet présenté a été réalisé avant ces nouvelles directives.

La mise en place de la taxe kilométrique pour les poids lourds s'appliquerait si ces derniers empruntaient des voies non concédées. Est-il souhaitable de proposer la concession de la N154 dans ces conditions. .Avons-nous les moyens de nous priver de ressources pour financer les infrastructures alternatives.

L'aspect économique de ce projet semble lui aussi avoir été étudié sans prendre en compte les nouvelles orientations dictées par la loi qui fait suite au Grenelle de l'Environnement. Ce souci est parfaitement repris par la commission sénatoriale.

Elle indique que « tout en étant sensible aux revendications légitimes des élus locaux **la satisfaction de l'intérêt national ne pourra être conciliée avec le saupoudrage des crédits au gré des demandes successives des différentes composantes du territoire**. Ce fait incontournable doit être intégré dans la préparation du prochain CIADT. »

Nous aurons besoin de tous les crédits existants pour créer ces nouveaux moyens de transport moins polluants. Est-il souhaitable d'engager des sommes importantes pour finaliser la création de l'A154 qui est en totale contradiction avec les engagements pris par monsieur Sarkozy et monsieur Borloo ?

Il semblerait que les défenseurs de l'A154 n'aient pas lu ni les déclarations de Monsieur le Président de la République en conclusion du Grenelle de l'environnement, ni le projet de loi du Ministère des Transports et du Développement Durable.

En effet, Monsieur Sarkozy déclarait :
"...Il faut avoir le courage de dire que la hausse des prix des hydrocarbures sera permanente. Il faut avoir le courage de dire qu'il n'y aura plus de pétrole avant la fin du siècle." ...

"...Deuxième principe : renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions "non écologiques" devront être motivées et justifiées comme "dernier recours". ...

. ***"...Nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports****. Le Grenelle propose une rupture : je la fais mienne.* ***La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports****. " ...*

. "...Le TGV est un immense progrès. Nous allons construire 2000 kilomètres de lignes nouvelles d'ici à 2020. Et je vous propose de ***poser le principe que les voies ferroviaires dégagées soient affectées au fret. Ce seront 2 millions de camions qui ne traverseront plus la France du Nord au Sud en 2020.***

« …Il faut réhabiliter le transport fluvial et maritime. La France dispose de formidables atouts : ses accès sur la mer et ses fleuves. ***Je vous propose un plan d'investissement dans les liaisons fluviales qui retirera des routes un million de camions en 2020. Je m'engage à redresser nos ports pour que les marchandises entrent enfin par les ports et non plus par les routes."*** *...*
.
" ...Quant aux transports, je relève que personne ne s'inquiétait auparavant du coût des routes. ***Ne peut-on financer les transports alternatifs en réduisant les crédits affectés à la construction des routes ? "***

Toutes ces déclarations doivent faire réfléchir les décideurs. Elles sont reprises dans les faits par le projet de loi de Monsieur Le Ministre des Transports et du Développement Durable .

Le projet de l'A154 est un non-sens écologique et économique.

Oui, il est souhaitable de ne pas construire cette voie.

- Le ferroutage permettra d'éviter à 2000 camions d'emprunter chaque jour l'A154

- Les autoroutes maritimes permettront à bon nombre de camions espagnol, anglais, portugais qui passent actuellement aux alentours de Chartres d'éviter ce long trajet.
- Le plan de liaisons fluviales va également décongestionner nos routes.

Comment justifier ce projet inutile et coûteux

La ligne de ferroutage entre Bordeaux et Orléans a nécessité un investissement de 170 millions d'Euros pour assurer, à terme, le transport de 1600 poids lourds par jour (cf site ministère des transports). Comparons ce chiffre aux 800 millions nécessaires à la réalisation de 100 km d'autoroute construits aux 2/3.

La Région Centre a décidé de réhabiliter une liaison ferroviaire entre Orléans et Chartres dans un très proche avenir afin de réduire l'utilisation de la voiture entre ces 2 villes. Les transports en commun vont être favorisés dans le cadre du renchérissement des prix des matières premières.

Le contournement de plusieurs villages traversés actuellement par de nombreux véhicules entre Chartres et Orléans devra bien entendu être poursuivi pour assurer la sécurisation des riverains.

Chartres possède une rocade presque entièrement en 2x2 voies qui entoure aux 3/5 ème l'agglomération. Certains aménagements malheureux (des ronds points mal pensés) nuisent à son efficacité.

Dreux possède déjà de nombreuses portions à 2x2 voies qui encerclent déjà la ville.
La rocade Est prévue au contrat plan a de nombreux ouvrages d'art réalisés.

La nationale 12 qui a un tronçon commun avec la RN 154 ne demande que quelques aménagements au niveau de Saint Rémy sur Avre pour permettre le transit de camions et voitures.

La liaison autoroutière Le Mans Rouen fort peu utilisée représente une alternative rentable et peu coûteuse pour assurer « le chaînon manquant » d'un grand contournement de la région parisienne.

« La rupture technologique que constituera « la route intelligente » devrait permettre de dimensionner les infrastructures au plus juste par rapport à leur utilisation. Une modulation du

système de péage ou un accès limité à certaines catégories de véhicules à certaines heures de la journée pourraient par exemple éviter d'avoir à construire une voie supplémentaire et permettre de réaliser des économies très substantielles » propose le commission sénatoriale. La Cour des Comptes dans un rapport de 1998 propose d'utiliser au maximum les voies existantes. N'y a-t-il pas dans ces conseils un exemple à suivre pour imaginer la route de demain.

Il serait temps, nous semble t-il que le lobby du « tout routier » représenté au niveau de l'état par la Direction des Routes ne soit plus le seul à être entendu par ceux qui ont entre leurs mains l'avenir de notre pays, l'avenir de nos enfants.

Nos quatre associations, soucieuses de participer de façon constructive au débat qui entoure la mise en concession de la N 154, comprennent de moins en moins l'utilité de ce projet. Nous demandons instamment aux différents représentants de l'état de réfléchir à la nécessité de réaliser cet axe routier qui va à l'encontre des espérances de nos concitoyens, à l'encontre des choix gouvernementaux, à l'encontre des engagements de la France dans le cadre des traités internationaux concernant le réchauffement de la planète.

Au moment où les chantiers routiers doivent être choisis avec un grand discernement , l'A 154 ne devient vraiment plus prioritaire.

Nous restons à votre disposition pour participer à toute réflexion, toute enquête, tout débat.

Pour nous joindre :

ascveg@hotmail.fr

acts28@free.fr

9) Quelques questions à nos élus ?

Monsieur Hamel, député d'Eure et Loir, dans son coin presse du 25 mai déclare que le préfet d'Eure-et-Loir lui a assuré que le contournement EST de Dreux sera réalisé avant la mise en service de l'autoroute.
Monsieur le Préfet questionné lors de notre rencontre s'est montré plus qu'évasif à ce sujet ? Les services de la DRE rencontrés nous ont certifié que l'étude du barreau EST était au point mort. Qui croire ?

Monsieur Hamel (député) a pendant toute sa campagne électorale rassuré la population du Drouais : il n'est pas question que la section Dreux Chartres soit payante pour les Euréliens. Monsieur Frard et Monsieur Lemare (conseillers généraux) le rejoignent sur cette position. Cette disposition est anticonstitutionnelle (déclaration février 2007 de Monsieur Albéric de Montgolfier**,** président du conseiller général). Monsieur le préfet nous a indiqué que l'autoroute ne saurait être gratuite pour les Euréliens et qu'ils pourraient emprunter les voies de substitution. Qui croire ?

Les élus ont-ils voté l'accord à la concession autoroutière ou l'étude de faisabilité de celle-ci ? Pour Monsieur Hamel et Monsieur le Préfet, c'est l'accord. Pour plusieurs conseillers généraux interrogés, c'est l'étude. Qui croire ?

Monsieur le Directeur régional de l'Equipement lors de notre entrevue avec le Monsieur le Préfet nous a annoncé le chiffre de 1 milliard d'Euro pour la ligne de ferroutage atlantique entre le Pays basque et Orléans. Le ministère nous parle de 175 millions. Qui croire ?

Pourquoi avoir, pour le contournement de Nonancourt Saint Rémy, abandonné les études du tracé nord. Pourquoi ne pas étudier l'élargissement de la nationale 12 actuellement en 3 voies dans la traversée de Saint Rémy sur Avre ?

Quand va-t-on enfin se décider à prendre en compte le défi environnemental dans les choix qui nous engagent pour de si longues années ?
Quand va-t-on tenir compte des avis des pneumologues et autres spécialistes qui ne cessent de dénoncer l'influence de la pollution sur la santé des populations ?

10) Quelques liens :

Le projet présenté aux élus :
http://www.centre.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/point_presse_sdr_26_janvier_2007_compresse_cle7a4c78.pdf

Les blogs des associations
plus de 350 articles pour un tour d'horizon complet

http://nonalautoroute.over-blog.com/

http://acts.over-blog.fr/

Rapport travail parlementaire du Sénat :
Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie

Le projet de loi du ministère du développement durable :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3._Synthese_des_mesures_cle092cd9-1.pdf

Le projet de ferroutage atlantique, alternatif au tout routier.
http://www.transports.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=7501

La carte des projets ferroutage
http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/le_developpement_des_autoroutes_ferroviaires_en_France_cle5585af.pdf

Mise en place ligne ferrée Chartres Orléans par Conseil Régional
http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/reprise/v1/projet/pdf/75_81.pdf

Le projet de pacte écologique signé par notre député :
http://www.pacte-ecologique.org/legislatives/pdf/Lettreauxcandidats.pdf

Chantier principal lié à la signature du pacte écologique : Restaurer les corridors biologiques en Eure-et-Loir.

http://www.fne.asso.fr/elections2007/index.php?pg=chantiers_CENT_1

L'autoroute passerait dans une zone Natura 2000 :
http://natura2000.ecologie.gouv.fr/sites/FR2400552.html