

Association loi 1901

déclarée en Préfecture de Chartres
sous le n° W281000900
Publication au JO
du 22 novembre 1995 –
SIREN n° 500 772 561 00014

Ayant agrément au titre de la
protection de l'Environnement
Arrêté préfectoral n°2014031-0004

Fédérant 14 associations



ES 28

A.D.P.V.S.

A.D.P.E

FNAUT Centre

AVERN
VIVAVRE

AGIR UNIS
ASCVEG

UFC Que choisir 28

LA PRESLE

P.Q.V.C.M.P

Blaise Vallée Durable

Confédération P.Q.V.P.D.
Paysanne 28

Présidente Martine
Trofleau

5, rue des louveries

28210 Faverolles

martinetrofleau@orange.fr

Dossier RN 154 - RN 12

Quelques analyses, débats et actions de la FEEL, ses associations membres, et associations amies :

EXEMPLE DE LUTTE ASSOCIATIVE ET CITOYENNE

Mobilisation contre « UN GRAND PROJET INUTILE »

- **contre la création de l'autoroute A 154 (Dreux - Allaines)**
- **POUR l'aménagement et la sécurisation des RN 154 & 12**
- **POUR la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres - Orléans.**

Les associations qui participent aux actions

Associations de la Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL)

- Agir unis
- Association de Défense et Protection de l'Environnement de Fontaine Simon et de ses environs (ADPE)
- Association de Sauvegarde du cadre de Vie et de l'Environnement de Garnay (ASVEG)
- Association Vie Environnement Respect Nature (AVERN)
- Blaise Vallée durable (ex Saulnières Prévention et Valorisation du Cadre de vie)
- Confédération paysanne 28
- Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports région Centre (FNAUT Centre)
- Pour la Qualité de Vie Collective dans les communes de Moutiers, Prasville et environs (PQVCMP)
- La Presle des 4 vallées
- Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir – 28
- Vivavre

Associations amies

- Jouons Collectif A 154
- Saint Prest / Gasville Oisème Environnement

Autre

- Communauté Internet «Tous avec MOB 28 »

**Cette brochure rassemble l'essentiel des actions menées par les associations mobilisées
contre le projet d'autoroute A 154**

Géense du projet autoroutier, structuration de sa contestation

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

1994

- 15 mars : Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme Bernard Bosson, **décide l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Rouen – Orléans** avec un statut de voie express (Avant Projet Sommaire d'Itinéraire ASPI). L'aménagement sera financé sur crédits budgétaires avec un cofinancement des différentes collectivités (Conseils généraux, Conseils régionaux et agglomérations ou grandes villes).

2000

- Le contrat de plan Etat - Région 2000-2006 prévoit la réalisation à 2 x 2 voies de déviations de plusieurs villages entre Chartres et Allaines et la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres – Orléans.

2003

- 18 Décembre : le Comité interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) approuve les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025) parmi lesquelles **la RN 154 est confirmée dans son statut de « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire »** (GIAT).

2004

- L'Etat renie sa signature pour la réouverture de la ligne Chartres –Orléans qu'il avait pourtant inscrit au contrat de plan Etat – Région 2000 – 2006.

2005

- 14 octobre le Comité interministériel d'Aménagement et de Compétitivité de Territoires (CIACT) confirme l'engagement en faveur de la RN 154, deux éléments sont inscrits au programme des projets routiers :
 - la déviation d'Evreux
 - la liaison à 2 x 2 voies entre Chartres et Orléans.

2007

- 26 février : réunion d'information en préfecture d'Eure & Loir des élus : sénateurs, députés, conseillers régionaux, conseillers généraux, maires concernés par le « Projet de route à 2 x 2 voies à caractère autoroutier concédé ». La seule intervention contre est celle de l'élu du groupe «Les Verts» au conseil régional.
- L'Etat refuse d'inscrire au contrat de plan Etat –Région 2007- 2013 la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres – Orléans (il ne consent que quelques millions pour améliorer la desserte fret).

2008

- le 7 novembre le Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable et de l'Aménagement du Territoire Jean-Louis Borloo et le secrétaire d'Etat chargé des transports Dominique Bussereau saisissent la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) « **d'un projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154, dont la réalisation serait accélérée par la mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt – Dreux – Chartres – Allaines** ».



Premières Actions associatives

1987

- L'Union Fédérale des Consommateurs Que Choisir d'Eure & Loir (UFC – QC 28) demande la réouverture aux voyageurs de l'axe ferroviaire Orléans - Chartres – Dreux – Evreux - Rouen (le Consommateur d' Eure & Loir n°23 avril 1987).

1995

- Décembre : **Création de la Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL) par 12 associations du département**

1999

- La Fédération Environnement Eure & Loir décerne le prix Ortie au président du Conseil général d'Eure & Loir pour son opposition à la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres – Orléans.



2007

- 20 février, l'Association Vie Environnement Respect Nature (AVERN) organise une réunion d'information sur le projet autoroutier RN 154 des citoyens avec les élus du secteur de Dreux. Les élus du drouais présents justifient leur décision. Opposition des 400 participants (selon la presse).
- 24 mai, Elections législatives. L'AVERN interroge les candidats : l'UMP est pour mais privilégie l'existant, les VERTS sont contre, le parti socialiste : réticence au projet autoroutier, privilégie le ferroviaire.
- 28 juin. Entrevue AVERN et DRE (direction Régionale de l'Environnement) à Orléans.
- Juillet **La FEEL et ses associations membres décident que la lutte contre le projet d'autoroute concédée A 154 devient leur dossier prioritaire.**



2008

- Lors des élections municipales l'AVERN interroge les candidats de l'agglomération Drouaise. Plusieurs futurs maires expriment leur désaccord sur le projet . Ex M. Lethuillier (Presse 21/02/2008) « *Ne pas créer de nouvelles nuisances liées à la construction d'une nouvelle autoroute, permettant ainsi de sauvegarder l'environnement et les terres agricoles* » .
- Le 2 septembre l'AVERNet l'ASVEG (associations membres de la FEEL) **rencontrent de M. Gauthier, conseiller de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET**, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.
- Avril : 150 personnes (presse) lors d'une sortie flore et faune sur le site Natura 2000 de Garnay impacté par le projet autoroutier (contournement ouest de Dreux)
- Le 2 octobre l'AVERN et VIVAVRE **rencontrent M. PAPINUTTI (directeur des infrastructures de transports à la direction générale des infrastructures et de la mer (MEEDDAT à la Défense))**. Les associations approuvent qu'un Débat Public s'instaure.



2009 - 2010

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

2009

- Le 7 janvier 2009 la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) décide d'organiser un débat public sur l' « avenir de la RN 154 ».
- **12 OCTOBRE 2009 – 28 JANVIER 2010 DEBAT PUBLIC** (15 réunions avec **2545 participants au total**)
Le dossier présenté par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement) cherche à démontrer qu'aménager la RN154 est trop cher et trop long, et que la seule réponse serait la « concession ».

L' étude s'appuie pourtant sur des erreurs et des mensonges :

- ❑ Elle constate que les trafics baissent mais continue à prévoir une augmentation ! (comme cela avait été fait pour l'A 19).
- ❑ Elle affirme que la sécurité s'aggrave alors que les données sur lesquelles ils s'appuient montrent clairement le contraire.
- ❑ Le calcul de rentabilité financière s'appuie sur des études et prévisions de 2005 largement dépassées (parité €/ \$). De plus une subvention d'équilibre (100 M € /an) est nécessaire.

→ **Le diagnostic n'est pas partagé**

- 17 décembre 2009: **Le conseil régional prend position pour la mise à 2 x 2 voies à partir de l'existant** (donc contre l'autoroute).

2010

- **Conclusion du rapport de la commission de débat public "**
« *En conclusion de ce compte rendu, nous recommandons avec force que le maître d'ouvrage reprenne rapidement une concertation ouverte avec l'ensemble des acteurs locaux et qu'il ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. À ce titre, il nous apparaît nécessaire qu'il étudie, en concertation avec les acteurs locaux, les diverses solutions alternatives d'aménagement, dont certaines qu'il a évoquées lui-même dans son dossier pour pratiquement les écarter en réunion publique, et d'autres qui émanent du débat.* »
- 25 juin **LE MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE JEAN-LOUIS BORLOO DECIDE LA MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE DU PROJET A 154.**
- 28 septembre **La RN 12 entre Dreux et Saint Rémy sur Avre est incluse dans le projet autoroutier.** Les associations dénoncent cette inclusion alors que le débat public n'avait porté que sur la concession autoroutière de la RN 154.
- 20 décembre : Annonce du fuseau de passage.



Actions associatives

2009

Les associations Jouons collectif ASVEG, AVERN et VIVAVRE rencontrent la CNDP et préparent un dossier pour répondre au débat public.



2009 -2010

Mobilisation associative, dépôt de cahiers d'acteurs auprès de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) par les associations :

- FEEL ,
- Agir Unis A 154,
- AVERN (Association Vie Environnement Respect Nature),
- Vivavre,
- Jouons collectif A 154
- Saint Prest Gasville / Oisème Environnement,
- ASVEG (Association de Sauvegarde du cadre de Vie et de l'Environnement de Garnay)
- FNAUT Centre (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports).

Les revendications principales des associations sont :

- NON à l'autoroute A 154 Nonancourt – Allaines.
- OUI à la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans.
- OUI à l'aménagement de la RN 154 en 2x2 voies.

Nos demandes associent le développement économique et la préservation de l'environnement.



QUATRE CAHIERS D'ACTEURS

a) la Fédération Environnement Eure & Loir

Remarques préalables

Dans le dossier du débat public sur le devenir de la RN 154, on trouve : * le contournement de Paris * la liaison Rouen- A 10 – A11 * la liaison Eure-et-Loir- Rouen (céréales de Beauce) * l'aménagement de la RN 12 de Nonancourt à Dreux * la liaison Dreux - Chartres * la liaison Chartres – Allaines

En empilant toutes ces opérations on aboutit à une dépense de l'ordre de 650 M€ (page 65), ce qui avec un financement public estimé à 55 M € par an (page 7 de la synthèse), conduit à des délais de réalisation difficilement acceptables. **Cette stratégie renvoie tout naturellement à l'hypothèse d'une autoroute Nonancourt – Allaines en concession privée.**

Chercher à qui profite le crime ? Les municipalités de Chartres et Dreux voient ainsi leurs problèmes de rocade et de circulation périphérique réglés avec un minimum de dépenses. Les carriers du 28, lobby puissant vont vendre leurs cailloux. Accessoirement, les emprises foncières précipitées peuvent donner lieu à spéculation et profits pour les propriétaires terriens de la Beauce.

Et qui va payer ? Les usagers de l'autoroute soumis à la loi des péages.

Quelques suggestions à propos du chapitre précédent

- a) La grande rocade parisienne peut se boucler au niveau de Mantes sans aller jusqu'à Evreux, et en tout état de cause pas aux frais du 28.
- b) La liaison de Rouen vers le sud existe par l'autoroute A28 : ROUEN-ALENCON-LE MANS-TOURS-POITIERS-BORDEAUX ... ROUEN-ALENCON-LE MANS-TOURS-BOURGES-CLERMONT FERRAND-PERPIGNAN ou CLERMONT FERRAND-SAINT ETIENNE-LYON-MARSEILLE....
Les poids lourds dédaignent l'A28 parce que la RN 154 est gratuite. Ils dédaignent l'A19 en utilisant la RN 60. Lorsque les péages A154-A19 seront appliqués, le débit poids lourds diminuera sur ces autoroutes et il faudra payer au concessionnaire une subvention d'équilibre.
- c) La liaison Eure-et-Loir – Rouen concernant principalement les céréales, devrait être assurée par la voie ferrée. La ligne Chartres-Orléans va être réouverte pour ce faire et il conviendrait de restaurer la ligne Chartres-Rouen-Le Havre (la mondialisation des cours des céréales risque fort de dissuader les céréaliers beaucerons d'écouler leur production vers l'extérieur de l'Europe).
- d) L'aménagement de la partie Dreux-Nonancourt est à imputer au moins pour moitié, à une opération de mise à 2x2 voies de la RN 12 (en remettant à niveau les études anciennes).
- e) Les rocades de Chartres et Dreux relèvent de ses municipalités et doivent être étudiées et financées par les comités d'agglomérations avec des subventions locales.
- f) La liaison Chartres-Dreux est pratiquement terminée.
- g) La liaison Chartres - Allaines est en cours de travaux 72 M€ sont engagés pour les déviations de Prunay-le-Gillon - Allonnes et Ymonville.

A partir de ce qui est exposé ci-dessus et en reprenant le tableau de la page 65 du dossier, on peut réaffecter les financements de la manière suivante : Déviation Nonancourt-St Rémy 90 Me (50%), mise aux normes Dreux-Chartres 25 M€, Allonnes-Ymonville - A 10 104 M€ Total 219 M€. Ce qui devient plus compatible avec un financement Etat/Région/Département.

Quelques critiques et inquiétudes pour le futur

Le maître d'ouvrage lors des débats publics, plutôt que de justifier ses choix et les options du dossier, a consacré beaucoup de temps à démontrer sa compétence à mener, avec l'aide de quelques spécialistes, à bien et à terme l'ensemble de cette opération. Nous n'avons aucun doute dans ce domaine. Concernant les problèmes d'environnement qui sont au centre de nos préoccupations, ils seront très certainement analysés et traités comme il se doit. Cependant, notre expérience en la matière nous amène à attirer votre attention sur les points suivants : la surveillance-le contrôle et le suivi des dispositions retenues dans le cadre du projet futur.

Nous savons trop que, même en présence de solutions satisfaisantes et encadrées de texte précis et qualifiés, nos associations ont beaucoup de mal à mobiliser les autorités lorsqu'elles constatent des dérives ou des manquements dans l'application et le respect de ces textes. Nous espérons vivement que les problèmes de cette nature ne seront pas sous-évalués dans les futures études et les cahiers des charges en découlant.

Dans l'esprit du Grenelle II, il nous semble que l'intermodalité des transports n'a pas du tout été étudiée ni évoquée. C'est fâcheux. Cette absence est à corriger dans l'évolution des études futures.

Participation de certaines de nos associations en fonction de leurs zones d'action

L'AVERN Impliquée dans la partie drouaise du projet, l'AVERN a publié elle-même son cahier d'acteur et Germaine Fraudin s'est exprimée verbalement à plusieurs reprises.

L'association « pour la Qualité de la Vie Collective dans les communes de Moutiers et Prasville ». Cette association se bat depuis l'origine contre l'implantation et plus récemment contre l'extension de la société des matériaux de Berchères les Pierres qui se situe de part et d'autre de la RN 154 à hauteur de Prasville. Cette carrière pose des problèmes importants de risques de pollution par les acrylamides de la nappe de Beauce avec des niveaux de fond de fouille, entamant le plafond calcaire de la nappe jusqu'à 3m de niveau supérieur de celle-ci. Lorsque cette carrière sera en pleine activité, elle générera un trafic local de plusieurs centaines de poids lourds par jour détériorant et salissant les routes de dessertes et la RN 154 en particulier. Il conviendrait que les futures études intègrent et limitent les nuisances insupportables de cette carrière.



b) Association Vie Environnement Respect Nature AVERN

Le projet et l'enjeu environnemental

Le projet d'aménagement autoroutier ne consacre qu'une part infime à l'environnement (p 42 & 53). Or il y a un impact très fort sur la production de gaz à effet de serre (construction et volume de la circulation) donc sur le changement climatique, sur les espaces naturels sensibles, les écosystème qu'il fragmente, la biodiversité, les paysages, la ressource en eau, les territoires agricoles, la santé....

Ces enjeux ne sauraient être ramenées à des « mesures réductrices ou compensatoires », étudiées succinctement ou après avoir décidé de la réalisation du projet. Le coût écologique doit être évalué dans sa globalité. Parce qu'il est à la fois important et irréversible, il doit être pris en compte pour évaluer l'ensemble du projet, son opportunité ou celle des solutions alternatives. A ce jour le coût écologique n'est pas connu, ou pas disponible. Une première lecture du dossier permet d'identifier les impacts qu'il est nécessaire d'évaluer. C'est l'objet de ce cahier d'acteur.

1) Les éléments du projet à évaluer

L'impact des infrastructures elles-mêmes. Les études de faisabilité fournies, il est toutefois possible d'estimer en première approche ces impacts, sur la base de l'état des aménagements autoroutiers et des caractéristiques principales du projet.

L'impact sur les populations du trafic des véhicules : bruit, pollution de l'air et de l'eau. L'évaluation requiert de connaître les trajets précis : bien que les études aient été effectuées, celles-ci ne sont pas fournies. Les impacts sonores et polluants associés au trafic sont écartés et compromettent une réelle prise en compte des enjeux environnementaux.

Le projet considère le bouclage de la mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire Allaines – Nonancourt. Quatre ensembles doivent être considérés ; trois contournements nouveaux (incluant les franchissements de trois vallées) et la mise en 2x2 voies de deux sections existantes pour lesquelles une voie de substitution serait créée. L'implantation des nœuds routiers, diffuseurs, aires de repos, de service et de péage, doit également être pris en compte, bien que les informations soient très lacunaires.

2) Impact des infrastructures ensemble du projet

Les aménagements routiers sont grands consommateurs de ressources naturelles (eau, énergie et matières premières). Ils contribuent à accélérer le processus de réchauffement climatique. La construction des fonds de forme et des revêtements constitue un poste de consommation énergétique considérable : préparation et transport des matériaux, utilisation des engins (voies de substitution pendant les travaux). L'impact des constructions sur le changement climatique doit être intégré dans l'évaluation : les émissions de gaz à effet de serre des constructions représentent environ le double des émissions de l'ensemble du trafic annuel de véhicules.

Par leur emprise au sol, les aménagements autoroutiers sont grands consommateurs d'espaces. Les enjeux liés à la protection des espaces boisés et agricoles doivent par conséquent être intégrés dans l'évaluation. L'ensemble du projet porte une emprise variant entre 426 et 524 hectares selon les variantes possibles : tracés et dépendances. En particulier il détruira entre 60 et 84 hectares d'espaces naturels sensibles inventoriés au registre ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique).

Les aménagements couperont chacune des trois principales trames vertes du département : vallée de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure. Au delà de leur intérêt biologique, les enjeux paysagers, touristiques et économiques associés aux trames vertes et porté à l'échelle du département, justifient de leur intégration dans l'évaluation.

Enfin, les aménagements affecteront de différentes façons la ressource en eau. La destruction des coteaux réduira la capacité d'auto-épuration des eaux en provenance des plateaux agricoles. Les affouillements augmenteront les risques de pollution diffuse ou accidentelle des nappes pendant les travaux. Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) en 2001, concernant les sections Chartres-A 10, indique que les aménagements pourraient traverser plusieurs zones vulnérables au plan hydrogéologique. Concernant les sections

Chartres-Nonancourt partie Nord, aucune étude de vulnérabilité hydrogéologique n'a été rendue à ce jour. Au vu du fort enjeu de la protection de la ressource pour les agglomérations de Chartres et de Dreux, ces impacts doivent être intégrés dans l'évaluation.

3 Impacts spécifiques aux quatre ensembles d'aménagements

Contournement de Nonancourt – Saint Rémy Linéaire 13 à 14 km, emprise totale 104 à 106 ha dont 21 à 23% en ZNIEFF II. Emissions Gaz à effet de serre : construction 18 000 tonnes eq.C, trafic annuel 14 000 tonnes eq.C.

Le contournement Sud a été étudié lors de la concertation locale en 2001. Quelque soit le tracé retenu, le dossier conclue qu'il présentera des impacts importants sur les paysages et les espaces naturels sensibles, notamment lors de la traversée de l'Avre. Le contournement coupera les ensembles forestiers ceinturant l'agglomération, avec un impact biologique. Le projet morcelera les espaces naturels et créera des espaces résiduels rendus inexploitable. Le tracé jouxte le centre aéré de Saint Lubin, et la base de loisirs de Bellegarde sera compromise par un franchissement surélevé. Une partie des nuisances actuelles subies par Saint Rémy seront reportés sur le territoire de Saint Lubin. Sur la liaison Evreux –Dreux, le contournement rallongera les parcours de 6 km , augmentant ainsi les émissions polluantes. Compte tenu des vents dominants, la pollution atmosphérique sur Saint Lubin et Nonancourt doit être évaluée.

Contournement de Dreux Linéaire 11 à 13 km, emprise totale 88 110 ha dont 20 à 27% en ZNIEFF I & II. Emissions Gaz à effet de serre construction 24 000 tonnes eq.C, trafic annuel 13 000 tonnes eq.C. Le SCOT de l'agglomération drouaise fixe comme objectif de « limiter la consommation d'espace » et conclue que le contournement Ouest « coupera la vallée de la Blaise en deux en parties distinctes », ce qui met en cause ses fonctions de corridor biologique, encaissé entre les openfields de la Beauce et du Drouais-Thymerais. Le tracé n'est pas connu précisément, mais devrait traverser la Côte Blanche, unique site de la vallée classé Natura2000 (15 ha environ) abritant une forte colonie de chauve-souris à protéger évoqué dans le dossier p 53. Plus généralement le très fort intérêt paysager de la vallée, et économique en lien avec le développement du tourisme vert, pourrait être compromis. La coupure de la trame bleue affectera directement son intérêt majeur pour la protection de la ressource en eau potable. L'évaluation des impacts devrait être précise ans le contexte de redéfinition et de renforcement des périmètres de protection des six captages de Vernouillet, tous qualifiés de prioritaires selon la loi Grenelle II.

Les sections déjà aménagées entre Dreux et Chartres. Bien que la section comprise entre Marville et Poisvilliers soit déjà aménagée en 2x2 voies, le projet envisage une mise aux normes dont les modalités ne sont pas précisées. La mise en concession pourra impliquer la destruction totale ou partielle de 3 diffuseurs (D 26, D148 et D340). La production de déchets résultant doit être évaluée, compte tenu du déficit d'exutoires souligné par le Plan départemental de gestion des déchets du BTP (2002).

Contournement de Chartres Linéaire 16 à 20 km, emprise totale 110 à 166 ha dont 16 à 18% en ZNIEFF II. Emissions Gaz à effet de serre, construction 24 000 tonnes eq.C, trafic annuel 13 000 tonnes eq.C. Le franchissement de l'Eure coupera la principale trame verte, corridor biologique vers l'ensemble de la vallée de Seine. Le BRGM a souligné les risques élevés de pollution des eaux sur les secteurs de Chartres Nord et les bords de l'Eure, du fait des affleurements de la nappe au niveau des alluvions.

Nouvelles sections entre Allonnes et l'A10 Linéaire 20 à 22 km, emprise totale 124 à 132 ha. Emissions Gaz à effet de serre, construction 26 000 tonnes eq.C, trafic annuel 12 000 tonnes eq.C. l'option retenue pour contourner Ymonville ne suit pas les recommandations faites par le BRGM en référence aux affleurements calcaires. Les aménagements au nord et au sud d'Ymonville pourraient donc augmenter les risques de pollution de la nappe de Beauce.

Méthodologie Les estimations sont effectuées suivant le référentiel du SETRA pour les aménagements en 2x2 voies, pour l'emprise au sol et les matériaux de construction pour les ouvrages, sont utilisées les données de BPE de l'aménagement de l'A29 Amiens-St Quentin (Unibéton, 2000). L'emprise totale est la surface affectée à l'autoroute et à ses dépendances. Sa largeur est beaucoup plus importante que la plateforme puisqu'elle comprend les fossés, talus, murs de soutènement et tous les ouvrages. On considère que les aires de repos et de service ne sont pas installées en ZNIEFF. Les émissions de Gaz à effet de serre sont estimés suivant la méthode Bilan Carbone™ de l'ADEME (exprimées en tonnes équivalent carbone). Pour les infrastructures, sont prises en compte la construction de la plateforme, des ouvrages et des parkings. Pour le trafic de véhicules, sont utilisés les prévisionnels du maître d'ouvrage à l'horizon 2018.

Références * Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leur Aménagements (SETRA) , * Tronc commun RN 12-RN154, dossier de concertation, Préfecture de l'Eure & Loir 2001, * Projet routier RN 154 Chartres-Nord-Allaines, Etablissement d'une cartographie géologique et hydrogéologique, Vulnérabilité de la nappe BRGM, décembre2001, * Etat initial de l'environnement, SCOT Communauté d'agglomération du Drouais, mai 2008, * Etude de l'état initial de l'environnement, SCOT Agglomération chartraine, janvier 2005, * registre des ZNIEFF, Direction Régionale de l'Environnement, mise à jour 2005.

* * * * *

c) Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Centre)

Le dossier RN 154 : un autre point de vue

C'est une vision alternative que présente la FNAUT qui a relevé dans le dossier quelques défauts ou lacunes importants :

- ❖ L'approche transports est monomodale, même si quelques clins d'œil sont adressés au transport ferroviaire (page 44-45 du dossier). Le point de vue adopté est avant tout routier et la finalité de l'étude est d'aboutir à la nécessité d'une autoroute concédée au prétexte que l'on gagnera du temps dans la réalisation (2018 au lieu de 2070 ou 2085). Cette argumentation (petit chantage au calendrier) est quelque peu déformante et elle ne résiste pas à une analyse socio-économique et environnementale sérieuse, qui prendrait en compte tous les enjeux liés à l'amélioration de la liaison Dreux – Chartres - Orléans.

❖ En Effet , l'étude présente une vision très négative du système ferroviaire, jugé incapable d'assurer en particulier les trafics voyageurs interurbains. On notera ainsi la teneur de l'encadré p. 65 qui se débarrasse à grandes enjambées de toute alternative ferroviaire.

QUELLE PERTINANCE POUR UNE SOLUTION FERROVIAIRE ?

La voie ferrée entre Dreux et Orléans est aujourd'hui utilisée, mais de manière partielle.

Des circulations de trains de marchandises s'effectuent entre Chartres et Orléans ainsi que sur deux antennes situées au sud de Dreux et au nord de Chartres. Entre les deux, un tronçon central d'environ 10 km est maintenu en état mais demeure inutilisé.

La mise à niveau de la section entre Dreux et Chartres ne fait pas, pour le moment, l'objet d'études.

Alors que le Conseil régional de Centre plébiscite un réaménagement de la ligne ferroviaire Chartres- Orléans, aucune échéance d'ouverture n'est avancée pour ce qui concerne la section entre Voves et Orléans et aucune étude ne permet d'évaluer les possibles reports de trafics de la route vers le rail. Jusqu'à présent seule la réouverture de la ligne aux voyageurs entre Chartres et Voves est inscrite au Contrat de Projets 2007- 2013.

La réutilisation du rail sur Chartres - Orléans

Or, la réouverture de Chartres - Orléans par le rail, programmée par la région Centre, mais non encore financée, induirait une fréquentation ferroviaire notable pour certains types d'usagers, notamment les migrants domicile-travail et les étudiants, comme le montrent toutes les statistiques du trafic TER en région ; là où il fonctionne. Penser que les étudiants, sans voiture et ne pouvant éviter les péages, utiliseront l'autoroute pour rejoindre l'université d'Orléans relève d'une méconnaissance assez étonnante des habitudes de déplacements.

A partir des données du dossier et d'une étude réalisée par un cabinet pour la région Centre, nous avons dressé une comparaison rail/route, en la centrant sur la liaison Chartres - Orléans, là où une solution parallèle est possible dans un délai assez bref et à coûts modérés.

COMPARAISONS RAIL / ROUTE

CHARTRES-ORLEANS PAR LE RAIL	Déplacements tous mode 2008 en nombre de voyages annuels	Reports possibles sur le rail après réouverture (8% de part modale)	Coûts d'aménagement en millions d'Euros
CHARTRES-TOURS	220 000	17 600	
CHARTRES-ORLEANS	600 000	48 000	175 à 200
CHARTRES – DREUX	1 570 000	126 000	
CHARTRES-ORLEANS PAR LA ROUTE	VL par jour	Estimation annuelle VL par jour	Coûts d'aménagement en millions d'euros
CHARTRES-TOURS	non fourni		
CHARTRES-ORLEANS	1108	404 0000	373 (319+ 54) (travaux à faire + dépenses 2000-2006)
CHARTRES-DREUX	4928	1 798 000	Ensemble autoroute Concédée : 650 à 765

Source dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, 2009
Etude pour le conseil régional, déplacements 2008.

En appliquant une part modale modérée (8%), en cas de réouverture de la voie ferrée et sans présumer d'un succès probablement supérieur de cette nouvelle liaison vers la capitale régionale (la région Centre prévoit 10 allers-retours quotidien et un temps de parcours compétitif), on obtient près de 50 000 voyageurs annuels. Une étude pour RFF de 2004 prévoyait 206 000 voyages pour Chartres - Orléans de bout en bout. C'est certes moindre que les 400 000 véhicules légers sur l'axe routier, mais cela signifierait beaucoup de voitures en moins. Les chiffres seraient plus élevés si l'on poursuivait sur Chartres – Dreux, mais les travaux à engager seraient plus importants.

Le coût de cette revitalisation Chartres - Orléans est modeste (**moins de 200 millions €**) comparé à celui de travaux routiers sur fonds publics (373 M€ en y comprenant les sommes déjà dépensées sur la RN 154 de 2 000 à 2 006).

Fret ferroviaire : le maillon manquant

Pour le fret, il est affirmé dans le dossier l'incapacité du rail à assurer les échanges Nord-Sud. Evidemment, **il y a là un maillon ferroviaire manquant**, élément essentiel d'un contournement ferroviaire Rouen – Orléans. Si l'on se reporte à la carte des voies en service après la 2^{ème} guerre mondiale, on constate qu'une véritable rocade Rouen – Orléans existait via Evreux, Dreux et Chartres, aujourd'hui largement interrompue entre Dreux et Evreux mais très localement entre Dreux et Chartres. Elle pourrait, une fois reconstituée, fournir un excellent contournement ouest de l'île de France, même à voie unique, la technique autorisant aujourd'hui les circulations denses sur le type de voie (cf. les vallées alpines).

Si on rétablit le chaînon manquant, par une simple rénovation de la voie ferrée, entre Chartres et Orléans (une première phase Chartres-Voves est prévue) et si plus tard on rétablit Chartres - Evreux, on pourra alors comparer les aptitudes de la route et du rail à assurer le transport du fret dans des conditions de respect de l'environnement fort différentes.

Une rupture nécessaire

On regrettera que le dossier présenté prolonge sans état d'âme, **la tendance routière antérieure des trente dernières années**. Or, les perceptions ont évolué. Il n'est pas tenu compte en effet des évolutions amorcées par le **Grenelle de l'environnement** en matière de réchauffement climatique. Rappelons que **les transports routiers sont en France responsables du quart des émissions de gaz à effet de serre**. On semble ignorer les prix croissants et la raréfaction des carburants, les corrélations entre cancers et environnement récemment rappelés par le Président de la République lui-même. La nécessité d'un **report modal** même partiel vers le rail est à peine abordée, la possibilité et l'intérêt pour demain d'ouvrir des corridors de fret ferroviaire n'est que sommairement évoquée, la possibilité et l'intérêt pour demain d'ouvrir des **corridors de fret** ferroviaire n'est que sommairement évoque comme alternative. Enfin, les conséquences du système routier élargi, aujourd'hui bien connues, sur **l'étalement urbain** et le mitage de l'espace ne sont pas évoquées.

Les propositions de la FNAUT

La FNAUT, défenseur du transport public, n'est pas pour autant une organisation sectaire. Elle estime que la route a sa place dans certains cas de figures, que le rail peut utilement la compléter dans d'autres situations, qu'il faut traiter les deux modes **sous l'angle de la complémentarité** et non en affirmant la supériorité incontestable de l'un par rapport à l'autre.

Pour le rail, il est évident que le rétablissement rapide d'une **liaison ferrée performante Chartres- Orléans** est une nécessité et une priorité. Une seule préfecture, Chartres, n'est pas reliée à la capitale régionale. Il est urgent d'accélérer ce projet de réouverture ferroviaire. En rattachant ainsi Chartres à Orléans par le rail, **on recentre la région sur elle-même** et on réduit les évasions vers la région Île de France qui affaiblissent la région Centre.

Rééquilibrages ferroviaires : * liaison Orléans – Chartres ; * recréer les liens manquants vers Pithiviers, Montargis, Gien ; * diminuer les évasions vers Paris.

Pour la route, en considérant que la RN 154 est aménagée à ce jour en 2X2 voies sur les deux tiers de son parcours, il conviendrait d'achever cet aménagement **en traitant tous les points noirs** de la liaison, car l'insécurité routière, les nuisances supportées par les riverains sont des problèmes graves que la FNAUT ne nie pas et qu'il faut faire disparaître ou du moins atténuer. Il n'est pas nécessaire pour cela d'ajouter un barreau autoroutier de plus au réseau qui en est déjà amplement pourvu.

Cependant, ces travaux routiers sont indissociables de la **remise en état et de la réouverture de la liaison ferrée** afin d'assurer la complémentarité des modes et d'équilibrer les trafics. La priorité est bien cell-là, et non une nouvelle autoroute.

Dans la situation de fragilisation de nos territoires habités et face aux défis climatiques à relever, il importe de valoriser **avant tout l'existant**. Pourquoi ne pas s'inspirer du modèle du réseau breton à ' voies, sans péage, et donc sans enchérissement des déplacements pour l'usager ? Réutiliser un axe ferroviaire déjà inscrit dans le territoire, sans nouvelle destruction , est tout aussi nécessaire.

Une association entre rote améliorée et voie ferrée renouvelée et efficace nous semble être pour la communauté des habitants de la région Centre une solution respectueuse des deniers publics, écologique et socialement responsable.

* * * * *

d) **Agir Unis A 154**

La RN 154 est vitale pour notre territoire. En effet, son axe Rouen/ Orléans propose, aux acteurs économiques ainsi qu'aux habitants une opportunité de développement et une garantie de bien-être.

Mais obsolète dans son aménagement actuel, la RN 154 étouffe.

Sa mise à 2X2 voies sur l'ensemble de son parcours assurerait l'adéquation entre exigences économiques, environnementales et sanitaires.

A un aménagement progressif en 2X2 voies, le maître d'ouvrage oppose un aménagement par mise en concession autoroutière.

Ce choix serait en effet plus rapide pour sa mise en œuvre. Toutefois, cette conclusion soulève deux questions :

- L'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière est-il un choix judicieux au regard du coût financier que devront supporter les usagers, les contribuables, les collectivités ? (partie 1).
- D'autre part la mise en concession autoroutière de la RN 154 répond-elle aux défis écologiques auxquels nous sommes confrontés ? (partie).

I / La mise en concession autoroutière un choix hasardeux

A / La mise en concession autoroutière est plus chère

La mise en concession autoroutière sera entre 60 à 65 M€ (selon le maître d'ouvrage) plus chère qu'une voie express. Mais l'approximation de certains documents annonce des coûts plus élevés.

a) des montants financiers sous-estimés :

- Pour l'autoroute : En moins de 4 ans, le coût d'une 2X2 voies à caractéristiques autoroutières a augmenté de 53%.
 - 2005 (28/6) La Direction Régionale de l'Équipement dans son projet d'organisation du SMO à la DRE Centre fait état d'un coût compris de **500 et 600 M€**.
 - 2007 (26 /1) La DRE dans son rapport sur la Modernisation de l'itinéraire Orléans – Chartres – Dreux fait état d'un coût entre **710 et 765 M€**.
 - 2009 : le maître d'ouvrage fait état d'un coût compris entre **710 et 765 M€**.
 - A quand s'arrêtera l'inflation du projet ?
- Pour la contribution publique : A la charge de l'État et des collectivités territoriales, donc des contribuables, elles varierait entre **50 M€ et 120 M€** (selon les documents de la DRE datés d'au moins de deux ans). Pourquoi une telle amplitude ?
- Pour les abonnements : En partie à la charge des collectivités territoriales, ils seront réservés aux parcours domicile/travail. Ils s'élèveraient à **25 M€** sur le temps de de la concession (45 à 60 ans). Le prix du péage varierait, lui, entre 7 et 10 €/par trajet complet. Nous sommes perplexes sur l'avantage que procureraient ces abonnements. A fortiori lorsque Monsieur Vincent POURQUERY de BOISSERIN, directeur régional de l'Équipement d'alors, indique dans un article du point, publié le 29/03/2007 que le nombre d'usagers n'est évalué qu'à un millier .

Il est à noter qu'au prix du péage s'ajouterait à partir de 2010, une augmentation de 8 à 10% des prix des carburants, liée à l'impact des nouvelles mesures fiscales (déclaration du 8/10/2009 de l'Union Française des Industries Pétrolières – UFIP).

b) ... des montants occultés

L'apport des tronçons en 2X2 voies : En cas de mise en concession autoroutière, ces tronçons, financés sur des fonds publics, seront apportés au concessionnaire. Comment sera calculé le montant de cet apport ? Nulle trace dans le dossier. Comment estimer le coût de la contribution publique sans que ces apports soient évalués avec précision !

- Les diffuseurs supplémentaires : Aménager un territoire c'est prévoir sa bonne irrigation routière d'où l'importance des diffuseurs qui permettent à la population d'accéder à un réseau performant. Mais dans le cas d'une autoroute, la construction de tout diffuseur supplémentaire serait à la charge, une fois de plus, des collectivités.
- Les parcours de substitution : A l'autoroute doit correspondre un parcours de substitution, construit et entretenu par les collectivités. Le coût sera d'autant plus élevé que le trafic, sur celui-ci, sera important / Nonancourt /Dreux : 9 800 véhicules/jour, Dreux/Chartres : 1 200 à 3 000 véhicules/jour et Chartres/A 10 3 400 à 4 200 voitures/jour. Il est à noter que ces chiffres sont inférieurs à ceux initialement prévus, à l'horizon 2015, pour Dreux/chartres 1 700 à 3 400 v/j, Chartres/A 10 : 3 500 à 4 800 v/j....

B/ ... car elle serait plus sûre et plus rapide à mettre en œuvre.

La mise en concession autoroutière de la RN 154 est plus chère. Ceci serait justifié par une plus grande sécurité et par une plus grande rapidité de mise en œuvre. Est-ce le cas ?

a) plus sûre ?

Le nombre de décès sur les routes décroît fortement. L'Eure & Loir ne fait pas exception, même si son réseau autoroutier (125 km), ses routes nationales (267 km) ont un débit supérieur à celui enregistré sur le plan national : + 21,77% pour les autoroutes, + 26,44% (1) pour les routes nationales. En effet, son Indicateur d'Accidentologie Locale (2) l'atteste : * 1996- 2000 : 1,45 ; * 2000- 2004 : 1,31 ; * 2004-2008 : 1,33 ; * 2002- 2006 : 1,23 (3).

Pour l'observatoire National de la Sécurité routière, IAL 2004-2008 de l'Eure & Loir est plus élevé sur les autoroutes que sur les RN :RD ; 1,45 pour les premières et 1,27 pour les secondes. Mais l'IAL ne suffit pas. Au regard du nombre des tués, nous constatons que sur les quatre dernières années, celui-ci a été par deux fois (2006 & 2008) plus élevé sur les autoroutes du département que sur la RN 154.

Première leçon : Le réseau autoroutier, réputé sécuritaire, est particulièrement accidentogène sur l'Eure & Loir et le région Centre. La cause invoquée est la vitesse. Avec une vitesse moins élevée, l'option 2X2 voies express serait plus efficace.

Deuxième leçon De 2006 au mois de septembre 2009, grâce aux aménagements routiers, l'accidentologie sur le RN 154 qui connaît une évolution positive se concentre désormais sur l'axe Berchères les Pierres / Prunay le Gillon. Axe que la Direction Interdépartementale des routes Nord-Ouest a sécurisé cette année.

(1) Pour les autoroutes : un débit de 40 094 véhicules /jour (32 925 véhicules/jour au plan national). Pour les routes nationales : 15 184 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national).

(2) Exemple : un IAL de 1,33 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 33% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risques sur ses différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

(3) Il résulte du transfert d'une partie des R.N au C.G d'Eure & Loir, une imprécision sur l'accidentalité et les parcours sur R.N et R.D en 2006. de ce fait, un IAL regroupant ces deux catégories de route a été calculé pour la période 2002-2006.

b) Plus rapide à mettre en œuvre ?

Par courrier en date du 7/11/2008 adressé à la CNDP, Messieurs BORLOO et BUSSEREAU font état, pour la poursuite du projet par la mise à 2x2 voies progressive, d'une échéance vers 2025-2030.

Pour la même réalisation, le Conseil général d'Eure et Loir, dans son magazine n°9, fait état d'un délai de 108 ans ! Quant au dossier du maître d'ouvrage, il mentionne un délai de plus de 60 ans !

L'incohérence de ces chiffres est criant.

A cela s'ajoute la durée de la concession qui varie entre 45 et 60 ans, soit au moins un demi-siècle où les usagers, les contribuables seront tenus de payer

II / RN154 : la concession autoroutière ou conjuguer le futur au passé

Au coût plus élevé, aux estimations hasardeuses, le projet autoroutier se heurte : * A court terme, au grenelle de l'environnement. * A long terme, aux évolutions inéluctables des transports.

A/ la RN 154 : rendez vous manqué du Grenelle de l'environnement ?

Le Grenelle de l'environnement s'est fixé comme objectif fondamental de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports, afin de les ramener au niveau de 1990. Selon les engagements du grenelle « la capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local » et/ou des « contournements de villes ».

La jurisprudence nous dira si ces exceptions sont, oui ou non, cumulatives. Rapportées à la congestion et au contournement de CHARTRES, ces exceptions ne sont pas avérées.

a) la RN 154 : le trafic se stabilise, la congestion s'éloigne

Alors que le maître d'ouvrage escompte une augmentation de trafic routier de 2,5% par an jusqu'en 2035, nous constatons que le trafic de la RN 154 sur les tracés sud et nord reste stable ou en passe de se stabiliser.

Trafic routier RN 154 nord de Chartres à Dreux (trafic Moyen Journalier Annualisé) : en 2000 : 16 811 ; en 2007 16 102.

Trafic routier RN 154 sud (de Chartres à Allaines) : a) Chartres – Beauvilliers/Boisville la Saint Père en 2000 : 8798 ; en 2007 9972 stable depuis 2005 ; b) Beauvilliers /Boisville la Saint Père – Allaines : en 2000 8937 ; en 2007 1087, stable depuis 2005.

b) La concession autoroutière évite Chartres

En parlant de déviation de Chartres et non de contournement, le maître d'ouvrage avoue ne donner aucune solution à ce bassin de vie.

Des solutions pourtant ont été avancées :

- Supprimer le PN3bis : passage à niveau à hauteur du rond point de la route d'Orléans,
- Créer une voie d'évitement à hauteur du rond point de barjouville.
- Finaliser le contournement Est de Chartres en intégrant le plus faible impact écologique.

B/ la RN 154 au service des transports alternatifs :

Liée par la durée de la concession, **la solution autoroutière serait pour le département un frein au développement des transports alternatifs**. En revanche, **la mise à 2X2 voies progressive laisserait aux collectivités toute latitude pour les développer, tout en garantissant la sécurité, la décongestion du trafic routier et l'intérêt de tous les euréliens**.

Pour faciliter la circulation des acteurs socio-économiques et la maîtrise de leurs coûts et garantir ainsi l'attractivité de notre territoire, **la gratuite de la RN 154 s'impose**.

Pour offrir aux forces vives de ce département des transports compétitifs, complémentaires (2X2 voies + trains) comme la Plateforme multimodale d'ARTENAY POUPRY, il est nécessaire de diversifier l'offre de transport. Ne mettons pas tous nos œufs dans le même panier, ne nous lions pas à un boulet de 60 ans, notre économie et notre environnement en pâtiraient.

* * * * *

La Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL) interpelle la Commission Nationale de Débat Public (CNDP)

Conclusions de la FEEL pour l'aménagement

de la RN 154

Vichères le 21-12 2009

CNDP Conclusions de la FEEL pour l'aménagement de la RN 154

A la lueur des débats des dix premières réunions, dans le prolongement du Cahier d'acteur de la FEEL et en complément de la question écrite du 08 – 12 - 2009, nous aboutissons à la prise de position ci-après :

- Nous souhaiterions vivement que nos conclusions soient prises en compte par le Maître d'Ouvrage pour la suite de l'opération.

1- La RN 154 est un axe majeur du 28 reliant le nord du département et ses 2 agglomérations principales à Orléans, pôle régional le plus proche.

Réponse : **OUI, à l'évidence**

2- Il convient de terminer l'aménagement en 2x2 voies, de Dreux à Allaines.

Réponse : **OUI**, à l'évidence, en observant que le tronçon Dreux- Chartres est presque terminé et que les déviations de Prunay-leGillon et Ymonville vont sensiblement améliorer le tronçon Chartres-Allaines.

3- *La RN 154 est très accidentogène, il convient donc de l'aménager d'urgence.*

Réponse : **NON**, les débats ont montré que depuis 10 ans, le nombre de morts et de blessés n'a cessé de diminuer dans un rapport de 3 à 1. Cet argument est périmé.

4- *La RN 154 est un maillon indispensable pour écouler les marchandises du port de Rouen vers le Sud- est et le sud-ouest de la France.*

Réponse : **NON**, l'A 28 et l'A 85 sont faites pour cela.

5- *La liaison Dreux-nonancourt telle qu'existante, est indispensable pour les riverains et pour les automobilistes.*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit de la RN 12 ;

6- *La circulation périphérique de l'agglomération chartraine est à améliorer pour relier l'A 11, la RN 154, le RN 23 et la RN 10, en évitant les bouchons actuels.*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit de l'urbanisme chartrain.

7- *L'aménagement nécessaire de la RN 12 devra permettre un développement urbain harmonieux et efficace de l'agglomération drouaise.*

Réponse : **OUI**, mais il s'agit encore une fois de Dreux et de la RN 12.

8- *L'écoulement des céréales de la Beauce vers Rouen doit être étudié spécifiquement.*

Réponse : **OUI**, mais la remise en état de la voie ferrée Rouen-Orléans apporterait une solution meilleure et plus conforme « au Grenelle de l'Environnement ».

A partir des constats ci-dessus, le fait de ne pas distinguer les différentes opérations et les différentes autorités concernées, on aboutit à un « monstre » mélangeant les intérêts, brouillant la visibilité du projet et débouchant sur un budget insupportable qui induit une solution de financement coûteuse pour les usagers et les contribuables.

L'hypothèse autoroutière est de plus inefficace en matière de desserte des petites communes et implique des emprises foncières, elle pose également le problème des voies de substitution et de la continuité des voiries existantes.

Les prises de position des autorités politiques et économiques régnant dans la partie nord du département sont seulement relayées par cette jeune association « & euro pour la vie » créée il y a 6 mois (?), mais n'emporte pas l'adhésion de l'ensemble des associations qui représentent les populations concernées par le projet.

On peut tenter, comme nous le faisons, de « détricoter » cet amalgame des différents composants du dossier présenté par le Maître d'Ouvrage et penser que le slogan porteur et moteur d'une A 154 accidentogène a pu donner des « idées » à certains personnages du paysage politique et économique.

Par exemple :

- Eliminer le dernier point noir de la RN 12,
- Résoudre les problèmes de circulation périphérique de Dreux,
- Résoudre à moindre frais pour Chartres les problèmes de circulation et de liaisons périphériques,
- Créer – à 700 M€ de travaux dans un court délai, activant les carrières et les entreprises de TP.
- Etc...

D'où les conclusions de la FEEL

De notre point de vue, il conviendrait de :

- Terminer l'aménagement de la 154 dans des conditions économiques « classiques » (coût 1000 à 150 M€),
- Terminer l'aménagement de la RN 12 qui dure depuis 1960 en remerciant les riverains du tronçon Dreux – Nonancourt pour leur patience (financement à trouver),
- Demander à Chartres métropole de lancer les études afin de définir les solutions techniques et financières du développement de Dreux aux contraintes liées à l'urbanisation et à l'évolution périphérique de la cité et de ses réseaux routiers (financement à trouver),
- Etudier avec la région la remise en état de la liaison ferrée Orléans – Rouen.

Et enfin, pour répondre valablement aux usagers qui refusent la solution autoroutière, effectuer une évaluation fiable des coûts « collatéraux » de cette hypothèse :

- ✓ Tarif des péages,
- ✓ Subvention d'équilibre,
- ✓ Coût d'aménagement des voies de substitution,
- ✓ Coût des échangeurs complémentaires,
- ✓ Coût des modifications des réseaux secondaires,
- ✓ Valeur des emprises foncières.

Le Président Jean MOREAU

2011

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

- L'A 154 est inscrite au Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT),

Pourtant le projet est en opposition à 4 orientations du SNIT :

- ✓ Optimiser le système de transport existant et limiter la création de nouvelles infrastructures.
- ✓ Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations,
- ✓ Améliorer les performances énergétiques (limiter les émissions de gaz à effet de serre, limiter la dépendance aux hydrocarbures).
- ✓ Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports

- Mise en place du comité de suivi : La FEEL, l'AVERN, VIVAVRE, en sont membres



Actions associatives

CA FEEL 15 janvier 2011

2-3 Devenir de la RN 154

Devant la disproportion entre les pro-autoroute et les anti (72 pro sur 77) dans le « Comité de suivi », FNE a déposé un recours contre cette répartition.

L'AVERN, qui fait partie du collectif contre l'autoroute, est sollicitée pour formuler ses observations au Comité (reprendre les cahiers d'acteurs).

Germaine FRAUDIN suggère de désigner 2 représentants de la FEEL (M. TROFLEAU est candidate suppléante).



MOBILISATION DES ASSOCIATIONS

□ **AGIR UNIS** : 1^{er} mars **lancement d'une pétition « Je demande l'abandon de la mise en concession autoroutière ».**

□ **ACTION A ALLONNES** 11 mars, (organisée par les associations Agir unis, Jouons Collectif, Saint Prest Gasville Oisème Environnement et soutien d'élus locaux)

Une vingtaine de militants font un barrage filtrant pour dénoncer le projet autoroutier de la RN 154 dont les principaux tronçons ont déjà été payés par les contribuables. Les associations demandent l'abandon du projet d'autoroute.

Slogans :

- ❖ Vous avez déjà payé cette route, vous la repaierez avec un péage.
- ❖ Non au racket, non à l'autoroute
- ❖ Non à son passage dans nos villages.

□ **FNAUT Centre** 19 mars 2011, Tours

A G, Extrait du rapport d'activité :

Transmission au Préfet de région du refus de la FNAUT de participer au comité de suivi de l'A 154 aucune des propositions de la FNAUT (terminer le passage à 2x2 voies de la route existante, réouverture de la ligne SNCF Orléans – Chartres – Rouen) n'ayant été prise en compte.

□ **DELEGATION** Le 26 avril 2011 les associations Saint Prest Gasville/Oisème environnement, Agir Unis A 154, Jouons Collectif sont reçus par Mme Daveu directrice de cabinet de Mme KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement

durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, assisté de Dominique Ritz chargé de la sous direction des infrastructures de transports.

- Mme Daveu est formelle «**aucun tracé n'est arrêté** » ;
- Des études approfondies vont être menées dans le cadre du comité de suivi.
- Pour elle l'urgence de l'aménagement est la sécurisation de l'axe.
- Plusieurs scénarii doivent être proposés à la concertation, passage par l'ouest, passage par l'Est, aménagement de l'existant.
- Mme Daveu conseille de demander un compte rendu des réunions intermédiaires des travaux du comité de suivi qui pourraient avoir lieu avec différents interlocuteurs sur des sujets spécifiques ne justifiant pas la présence de tous les acteurs du comité.
- Le calendrier possible est estimé au mieux
 - automne 2013 enquête publique
 - mise en service 2020

Les associations ont :

- ❖ confirmé qu'elles ne voulaient pas d'une concession autoroutière en contradiction avec le Grenelle de l'Environnement,
- ❖ demandé la finalisation du tronçon sud (15 km) ainsi que le développement du transport ferroviaire de proximité et du fret,
- ❖ indiqué que l'argument de la sécurisation n'est pas recevable si l'on tient compte des statistiques récentes sur les accidents survenus en 2010 sur la RN 154.

* * * * *

CA FEEL du 25 juin 2011

2-1 RN 154

- ✓ Pas de réponse de la DREAL aux courriers de la FEEL posant des questions sur le fonctionnement du Comité de suivi.
- ✓ L'AVERN participe au Comité de suivi au sein du Collectif «Pour une alternative au projet autoroutier A 154» (prochaine réunion le 12 juillet 2011).
- ✓ FNE envisage un recours devant le T.A. contre la composition du Comité de suivi.
- ✓ Les enquêtes publiques sont prévues pour 2014.

CA FEEL du 1^{er} octobre 2011

2-1 RN 154

- ✓ Pour suivre l'évolution du dossier, se reporter au site Agir Unis.
- ✓ Cette association a adressé 16 courriers aux « présidentiables » pour connaître leur position sur les problèmes d'environnement dont la A 154. Quatre personnalités ont répondu : Mme N. ARTHAUD (LO), MM. A. MONTEBOURG (PS), J-L. BORLOO (C) et DUPONT-AIGNAN.
- ✓ Suivre une future consultation du Conseil économique et social concernant un projet alternatif à l'A 154.

* * * * *

2012

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

- Travaux de réfection des voies de tronçons de la ligne Chartres –Voves, financés uniquement par la région Centre.
- Tout au long de l'année 2012 l'Etat organise des temps de « concertation » selon la procédure officielle. La FEEL et ses associations y participent régulièrement.



Actions associatives

CA & AG FEEL 7 janvier 2012

2 - Dossiers en cours

-2-1 RN 154 : AGIR UNIS, en liaison avec l'AVERN, participe aux réunions du Comité de suivi et a déposé un dossier auprès du CESE et du Schéma national des infrastructures de transport.

Réponses attendues vers fin février 2012.

Les candidats à la présidence seront interrogés sur leur position par rapport au projet autoroutier A154.

Etudier le contrat de gestion autoroutière de VÉOLIA renouvelable en 2014.

CA & AGE FEEL du 25 mars 2012

2 Délégation auprès du Préfet

La FEEL sera reçu par le Préfet le mardi 10 avril à 9h L'objectif est de montrer au Préfet l'importance de notre coordination, la diversité et la complémentarité de nos actions. Seront abordés les thèmes de :

- les infrastructures (A154),

3 -Dossiers en cours

-2-1 RN 154 : Les réunions d'informations de la DREAL à Dreux et Chartres, n'ont apporté aucune information nouvelle.

Des associations membres du comité de suivi n'ont pas reçu d'invitations, alors d'autres qui avaient refusé d'y participer ont été invitées.



LA FEEL RENCONTRE DIDIER MARTIN LE NOUVEAU PREFET D'EURE & LOIR

Préfecture, Chartres 10 avril

Nous démontrons au Préfet l'importance de notre coordination (délégation composée de la présidente, un membre d'Eau Secours 28, un représentant d'Agir Unis, un représentant de l'AVERN, le précédent président), la diversité et la complémentarité de nos actions .

Nous développons nos actions dans les domaines de :

- la qualité de l'eau,
- les transports collectifs (ferrés et aériens – avec rappel de notre participation active pendant 9 ans à la lutte contre le projet de 3^{ème} aéroport du bassin parisien à Beauvilliers),
- **les infrastructures (A154),**
- la gestion des déchets (boues d'Achères),
- les carrières,
- le respect des enquêtes publiques (démocratie participative).



Agir Unis écrit à la ministre de l'environnement Delphine Batho. Juin

A noter que l'association avait interrogé les candidats à l'élection présidentielle : le candidat François Hollande remet en cause le projet.



CA FEEL du 6 octobre 2012

La RN 154

- Le tracé définitif sera connu en janvier. Autour de Dreux le tracé Sud-ouest par Garnay et autour de Chartres celui à l'Est par Champhol sont préférées par les services de l'Etat et les élus.

- ❑ **Rencontre avec des conseillers du Président de la République** A la demande de la présidente de la FEEL un rendez-vous a été obtenu avec deux conseillers du Président de la République (Transports et énergie) sur le projet de la RN 154 le 22 octobre. Notre délégation sera constituée de Martine Trofseau, Germaine Fraudin et Jean-Louis Latour. Cette entretien a été préparé par Agir Unis, l'AVERN, VivrAvre et la présidente de la FEEL. Un point presse avec l'écho républicain est prévu le lendemain ou le surlendemain.

Quatre points seront principalement développés :

- 1 **L'existence d'un projet alternatif** : la réouverture de la ligne SNCF Chartres – Orléans (et ultérieurement Rouen – Orléans) qui est soutenue par le Conseil régional du Centre, le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) ainsi que par les présidents des Ports de Rouen et du Havre.
 - 2 **Un déni de démocratie** : Jean Louis Borloo a associé le projet concernant la RN 154 et celui de la RN 12 alors qu'il aurait du y avoir 2 débats distincts.
 - 3 **Un volet social**
 - 4 **La dérive économique** : le projet prévu à 650 millions d'Euros est maintenant à 1 milliard d'Euros alors qu'il ne reste que 16 kilomètres à aménager en route à 2 x 2 voies bien moins coûteux au sud de Chartres.
- Ces points seront remis dans la perspective de la transition énergétique dont la feuille de route a été définie à la suite de la Conférence environnementale (mi octobre 2012).

* * * * *

Rencontre de 2 conseillers de la présidence de la république

M. Patrick Vieu et Mme Marie Hélène Aubert Paris 22 octobre 2012

La FEEL était représentée par Martine Trofseau, Jean Latour, Germaine Fraudin

Nous avons insisté sur les solutions alternatives à l'A 154 :

- * la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres –Orléans et
- * la sécurisation, la mise à 2X2 voies seulement là où c'est nécessaire de la RN 154 existante.

Rencontre suivie d'une conférence de presse à Chartres 24 octobre.

* * * * *

AGIR UNIS Compte rendu de la réunion avec le Préfet de région Pierre-Etienne BISCH et le sous préfet Abdel Kader GUERZA 30 novembre 2012

Associations présentes : St Prest Environnement, Agir Unis, Jouons collectif, Avern, Vivavre, Dévier St Rémy.

But : après avoir rencontré les parlementaires du département, le préfet de région Centre désirait prendre contact avec les associations autour du projet de la mise en concession autoroutière des RN 154/12.

En préambule, l'agglomération chartraine, le secteur sud du département ont été les principaux sujets abordés. Nous le regrettons car le préfet à sa décharge ne pouvait répondre sur l'ensemble des points abordés faute d'informations en sa possession. Nous regrettons aussi de ne pas avoir assez entendus les arguments de l'association Dévier Saint Rémy qui, pris en otage d'une route véritablement infernale, n'ont comme issue, que le projet autoroutier. Nous sommes convaincus qu'une autoroute d'un milliard d'€, d'une longueur de 100 km ne peut résoudre un problème particulier aussi terrible soit-il. Il y a, en l'espèce, une facilité, une paresse intellectuelle des élus du secteur qui n'envisagent et ne portent aucun projet alternatif. Quatre autres informations ont retenu notre attention, trois concernant le préfet, une concernant le projet.

Pour le préfet :

- L'Etat n'a toujours pas d'argent,
- Il est nécessaire d'anticiper l'essor des agglomérations. A ce titre, ce projet peut-être un outil au service de l'aménagement de l'agglomération Chartraine ou plus largement d'un bassin de vie.
- Le résultat du comité en charge du réexamen du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) aura un rôle prépondérant pour le maintien ou non du projet.

Le projet : **Confirmation que l'option sera choisie avant la fin de l'année.**

Pour Agir Unis : Laurent et Sandra ont, tour à tour, présenté la position de l'association : Non à l'autoroute pour les motifs qu'il existe un projet alternatif (transport ferroviaire) soutenu par la région Centre, que l'accidentologie, motif invoqué pour la mise en concession autoroutière, est un faux prétexte et qu'enfin notre département est à la croisée des chemins : se dotera-t-il d'un outil d'un passé révolu ou se dotera-t-il d'un outil performant, viable, porteur d'emploi tout en assurant à ses habitants un accès à son territoire sans contrainte.

Sandra Renda, Laurent Bordeaux.

* * * * *

NON à L'AUTOROUTE

Les associations Saint Prest Environnement Gasville-Oisème, Agir- unis, Jouons collectif organisent la mobilisation contre le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154

Samedi 1^{er} décembre – 14h à 16h nous manifesterons à Ymonville contre le projet pharaonique de 1 milliard d'€ soit plus de 16 millions le km !

Cet argent, le concessionnaire compte le trouver dans nos poches !

Des terres cultivables à jamais anéanties, trois vallées détruites, des espaces naturels défigurés, une pollution accrue, l'autoroute sera une cicatrice au milieu de notre département.

YMONVILLE est le parfait exemple de ce que nous dénonçons :

- ✓ A l'origine traversée par des milliers de véhicules / jour, la commune d'Ymonville est aujourd'hui déviée. Ses habitants respirent.
- ✓ Avec l'autoroute, la déviation construite sur fonds publics sera donnée au concessionnaire ! Que se passera-t-il ? De nouveau les camions, les véhicules légers repasseront dans le village pour éviter de payer le péage !

Personne ne peut croire qu'une autoroute irrigue un territoire mieux qu'une route nationale qui, elle est véritablement au service de sa population.

Nous demandons donc :

- l'aménagement de l'existant,
- * la déviation des communes impactées par la RN 154 et la RN 12 (Gellainville, St Rémy sur Avre...),
- * l'aménagement de la rocade chartraine pour dénouer les rond-points,
- * le développement du fret ferroviaire pour donner à notre agriculture un accès facile aux ports, soulager nos routes des poids lourds et contribuer, VERITABLEMENT à l'essor économique de nos notre territoire départemental et régional.

Le projet de quelques uns peut être ENCORE enterré au profit de l'intérêt général !

L'avenir socio-économique et environnemental de notre département se joue ICI et MAINTENANT !

Nos actions auprès des décideurs portent ; l'enquête publique sera aussi une nouvelle fois l'occasion d'apporter nos solutions. Ne désarmons pas.

Soyons nombreuses et nombreux à dire non à l'autoroute samedi 1^{er} décembre de 14h à 16h à YMONVILLE !

La FEEL y est présente. Plus de 100 manifestants et la présence des maires de Briconville, Champhol, Prunay le Gillon, Allonnes, Ymonville, Fresnay l'Evêque et un adjoint de Guilleville. 100 véhicules comptabilisés en une heure.

* * * * *

[Rapport d'activité FEEL 2012](#)

1. Vie Interne et liaison entre la FEEL et ses associations membres :

- ✓ Participation à la mobilisation (1^{er} décembre) contre la mise en concession autoroutière de la RN 154.

2. Les Rencontres avec nos interlocuteurs :

- ✓ Le **préfet d'Eure et Loir** (10 avril) ou furent présentés nos positions sur : ... * les infrastructures (A 154), ... Rencontre suivie immédiatement d'une conférence de presse.
- ✓ **Rencontre de 2 conseillers de la présidence de la république** (22 octobre) M. Patrick Vieu et Mme Marie Hélène Aubert à Paris où nous avons insisté sur les solutions alternatives à L'A 154 : * la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres –Orléans et * la mise à 2X2 voies de la RN 154 existante (suivi d'une conférence de presse à Chartres 24 octobre).
- ✓ Le **maire de Champhol** (22 novembre) pour approfondir le dossier du projet de IA 154.

3. La participation à des instances locales :

Le FEEL est directement représentée ou bien est intervenue en son nom propre :

- ✓ Aux réunions d'information de la DREAL à Dreux et Chartres sur le projet d'A 154.

Les associations membres participent en leur nom à d'autres instances, ou entretiennent des relations avec d'autres organisations. Il est intéressant de constater l'échange d'informations qui en résulte.

* * * * *

2013

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

• Juin : remise du rapport de la commission « MOBILITE 21 » . **Le tronçon Dreux Allaines du projet d'aménagement de la RN 154 est reporté entre 2030 et 2050**, pour nous **C'EST UNE GRANDE VICTOIRE**, le tronçon Nonancourt Allaines –que nous avons toujours jugé prioritaire est classé en première priorité.

MAIS, François Bonneau le président de région jusqu'ici opposé à l'autoroute rejoint les partisans de la concession autoroutière. Début d'un forcing de certains « grands » élus auprès du ministre des transports M. Cuvillieret d'une forte mobilisation des associations.



Actions associatives

CA & AG 12-01- 2013

3. Dossier RN 154, le prochain rendez-vous au ministère.

- ❖ Ce rendez-vous avec Olivier Rolin nous a été suggéré par la précédente rencontre avec M. Vieu conseiller du président de la république qui a souhaité une évaluation de notre projet alternatif.
- ❖ Une réunion préparatoire aura lieu lundi 14 janvier.
- ❖ Les participants à la délégation seront : Martine Trofleur , Laurent Bordeau, Germaine Fraudin, Jean Louis Latour , Gérard Breteaux
- ❖ Actuellement il a été élaboré une grille multicritères pour tous les fuseaux sans y inclure notre contre – projet.
- ❖ Les objectifs de la délégation sont :
 - Rappeler nos positions et demander que soient engagées des études sur notre projet alternatif.
 - Que soient mises à jour les données périmées et fausses du maître d'ouvrage sur lesquelles se basent les interlocuteurs favorables au projet que nous rencontrons.
- ❖ Dans la perspective de cette rencontre et des étapes suivantes de l'action, quelques remarques sont formulées qui seront approfondies lors de la réunion préparatoire :
 - ❑ Martine Trofleur a rencontré 4 des 7 maires concernés par le tracé nord.
 - ❑ Notre projet alternatif c'est le contournement ferroviaire à l'Ouest de Paris (axe Rouen – Orléans + nouvelle ligne Paris – Normandie par Evreux)
 - ❑ Une décision ministérielle peut être remise en cause par une autre décision ministérielle (même remarque pour une loi).
 - ❑ Le basculement en faveur du projet a été la visite de Philippe Vigier auprès de Jean-Louis Borloo (qui sont du même parti).
 - ❑ Notre atout principal est le refus de la région Centre de financer.
 - ❑ La ville de Lucé veut le tracé Est rapproché, Saint Prest sur son site soutien le tracé grand Ouest.
 - ❑ Le maire de Champhol, Christian Gigon que nous avons rencontré est celui qui mobilise des élus contre le projet dans le secteur sud.
 - ❑ La volonté du ministère est d'aménager la RN 12 au détriment de la RN 154.
 - ❑ Il nous faudra mettre en évidence la baisse de l'accidentologie.
 - ❑ Plus tard la FEEL pourrait organiser une réunion avec les maires des petites communes du tracé nord.
 - ❑ L'enquête publique est prévue en 2013.
 - ❑ La FEEL va répondre au questionnaire de la «Commission Mobilité 21» chargée d'évaluer et hiérarchiser les projets du SNIT.



Compte rendu de la réunion de travail au ministère des transports - Jeudi 17 janvier 2013

La délégation a été reçue par :

- Olivier Rolin, Conseiller Infrastructures de transport et ports au cabinet du Ministre délégué aux Transports
- Dominique Ritz, Sous-Directeur, de l'aménagement du réseau routier national au Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Pour le FEEL : Martine Trofleur, Germaine Fraudin, Gérard Breteaux qui est intervenu au nom de la FNAUT Région Centre et Jean-Louis Latour.

Intervention de Martine Trofleur, présidente de la FEEL.

FEEL dossier RN 154 – RN 12 , délégations, représentations, manifestations.... 2007 – 2015

Après la présentation des membres de la délégation, en introduction Martine Trofleur rappelle que cette rencontre est une conséquence de celle menée auprès des conseillers de la Présidence de la République, le 22 octobre 2012, M. Patrick Vieu et Mme Marie-Hélène Aubert qui avaient souhaités une évaluation de notre projet alternatif à la concession autoroutière de l'A154. La FEEL constate que le projet de la DREAL est basé sur un diagnostic non partagé. Nous soutenons un projet alternatif dont la vision globale s'intègre dans la feuille de route de la commission « Mobilité 21 », ce contre projet qui sera présenté par les autres intervenants, n'a fait l'objet d'aucune évaluation, notre démarche a pour but de solliciter le ministère pour qu'il engage cette étude. Nous avons contacté la commission « Mobilité 21 » et allons répondre à son questionnaire.

Intervention de Germaine Fraudin, Vice-présidente de la FEEL, AVERN (Association Vie Environnement Respect Nature).

Germaine Fraudin démontre que les arguments qui avaient motivé la présentation du projet d'autoroute avec mise en concession sont faux et périmés. La FEEL constate la dérive du coût de la mise en concession d'abord évaluée à 750 millions d'€ lors du débat public, passé entre temps à 1 milliard d'€, la DREAL l'estime désormais à 1,3 milliard d'€, le coût de notre projet serait bien moindre. Mme Germaine Fraudin démontre le trucage des prévisions de trafic alors que celui-ci stagne sur la RN 154 et qu'il augmente sur la RN12 et rappelle qu'il faut 15 000 à 25 000 véhicules par jour pour justifier une autoroute (déclaration de M. Vieu), nous en sommes loin. Un argument majeur était l'accidentologie de la route or une étude basée sur des chiffres fournis par le Conseil Général démontre une baisse significative des accidents entre 1998 et 2011. Germaine Fraudin remet cette étude aux conseillers. Tous ces éléments nous amène à conclure que la simple mise à 2 x 2 voies, sans mise en concession est la solution d'intérêt général. Elle précise que les gaz à effet de serre n'ont pas été pris en compte lors du débat public.

Intervention de Gérard Breteaux secrétaire de la FEEL, représentant de la FNAUT Centre (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

Gérard Breteaux présente, le deuxième volet de notre projet multimodal basé sur le contournement ferroviaire Ouest de la région parisienne qui combine la nouvelle ligne Paris – Normandie qui passerait par Evreux qui est inscrite au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) et la réouverture aux voyageurs de l'axe Rouen - Evreux – Dreux - Chartres – Orléans dont les régions Haute Normandie sur le tronçon au nord d'Evreux et Centre sur le tronçon Chartres- Orléans étudie la réouverture aux voyageurs. Il indique que ce volet de notre projet est conforme aux orientations des directives européennes, au Grenelle de l'environnement et ses lois d'applications ainsi qu'à la conférence environnementale, il rappelle des études de RFF et de la région Centre qui évaluaient les reports de trafic sur le tronçon Chartres – Orléans. Le projet permettrait de répondre aux demandes des ports de Rouen et Le Havre. Gérard Breteaux remet une note qui résume le projet ferroviaire de la FEEL.

Intervention de Jean- Louis Latour VivAvre, membre de la FEEL.

Jean-Louis Latour s'appuie sur un document cartographié pour préciser l'état actuel du projet de la DREAL, nos préconisations et développe les conséquences qu'aurait la concession autoroutière sur le trafic en Eure & Loir. Il met en évidence les problèmes liés à l'apparition de la RN12 dans le projet initial. Peut-on envisager qu'une partie de la RN 12 serait payante ? L'A 154 entraînerait le report des trafics poids lourds sur des itinéraires de substitution où les villages retrouveraient le trafic d'avant les contournements. Il rappelle l'existence d'un autre axe parallèle : l'A 28 qui assure déjà gratuitement le contournement autoroutier de Paris.

Les réponses d'Olivier Rolin.

L'ensemble des réalisations inscrites au SNIT représentent une dépense de 280 milliards d'€, dépenses qui seraient à répartir sur 25/30 ans, sans financement crédible. Le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) n'est que de 2 Milliards d'€ / an. L'Etat devrait avancer 88 milliards d'€. L'éco - taxe ira alimenter le budget de l'AFITF.

Il y a 3 possibilités de marchés : le marché public (Etat, RFF), la concession ou le Partenariat-Public-Privé (PPP). Il y a des problèmes avec les concessionnaires historiques. Il faut procéder à un rééquilibrage des contrats. Il existe une trentaine de projets routiers, ferroviaires et fluviaux. Quelles améliorations sur les déplacements actuels peut-t-on apporter à un projet de TGV qui sera réalisé dans 15 ans?

Dans l'optique de la maîtrise des dépenses publiques, la commission « Mobilité 21 », créée en octobre 2012, qu'il nous invite à saisir, réexaminera tous les projets. Ses critères d'évaluation des projets seront : la capacité de celui-ci à contribuer à la croissance, d'améliorer la mobilité au quotidien, de contribuer à la transition écologique et énergétique, à l'amélioration du cadre de vie, à la réduction des nuisances. Le transport au quotidien est dans la commission Mobilité 21. Il précise aussi qu'il sera tenu compte du consensus local. Le dossier de l'A 154 est l'un des 4 ou 5 dossiers dont on parle le plus. L'autre cas similaire au votre est l'axe Toulouse – Castres. Si le projet est retenu, il y aura une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Conclusion de Martine Trofleur

Notre projet s'inscrit dans la transition énergétique. C'est un projet écologique qui s'inscrit dans l'avenir. Elle rappelle l'esprit de la loi issue du Grenelle, à savoir que ce n'est plus aux projets écologiques de prouver leur intérêt mais ce sont les projets non-écologiques, tel que celui de la DREAL, qui doivent prouver qu'il n'est pas possible de faire autrement. C'est pourquoi il est nécessaire de répondre aux demandes d'évaluation de notre projet alternatif afin de montrer sa faisabilité. Elle remercie nos interlocuteurs pour leur écoute attentive.

Les délégués de la FEEL.

* * * * *

La COMMISSION MOBILITE 21

L'ensemble des projets ferroviaires et routiers inscrits au Schéma National des Infrastructures de transports (SNIT) s'élève à 245 milliards d'€. La Commission Mobilité 21 « pour un schéma de mobilité durable » mise en place par le Ministre des Transports Frédéric Cuvillier est chargée de hiérarchiser les projets inscrits au SNIT. Nous saisissons cette opportunité pour démontrer les effets négatifs du projet d'autoroute concédée..

❖ Remise du « questionnaire projet » type établi par la commission Mobilité 21 « destiné à fournir les éléments nécessaires à son travail d'évaluation et de hiérarchisation des projets », nous y développons **nos arguments pour « LA NON REALISATION du projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession »**

Commission Mobilité 21 Questionnaire projet
--

Le présent questionnaire est destiné à la commission « Mobilité 21 » les éléments nécessaires à son travail d'évaluation et de hiérarchisation des projets. Pour cette raison, le plus grand soin doit être apporté à son remplissage en étant toutefois synthétique et factuel dans les appréciations qualitatives. Dans le cas où certaines informations ne seraient pas disponibles, faire figurer dans les cases correspondantes la mention « non disponible » en précisant les raisons de cette indisponibilité.

Nom du projet	RN 154 et RN12 : Le projet d'accélération de l'aménagement à 2X2 voies par mise en concession autoroutière												
Description du projet													
En quoi consiste le projet (nature, linéaire concerné, territoires desservis, etc.) ?	Le projet consiste à l'aménagement de la RN 12 entre les communes de Nonancourt et d'Allaines. A l'origine et selon la décision ministérielle du 1(mars 1994, cet aménagement devait être effectué grâce à une route à 2X2 voies avec carrefours dénivelés. le tout sous statut de route express. Par décision ministérielle du 25 juin 2010, il a été décidé de sa mise en concession autoroutière. Les territoires concernés sont essentiellement le département d'Eure & Loir, partiellement les départements du Loiret et de l'Eure.												
A quoi sert le projet ? Que permet-il ? préciser les conséquences de sa non-réalisation.	<p>Il s'agit de relier l'A 13 (Val de Rueil) et l'A10 (Allaines) soit près de 150 km et d'intégrer ce projet dans une grande rocade du bassin parisien passant par Orléans, Troyes et Reims. L'objectif est d'assurer les liaisons nord Sud sans passer par la région Ile de France.</p> <p>Les objectifs affichés par le maître d'Ouvrage consistent principalement à soutenir l'économie et l'emploi, contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux, améliorer la sécurité et les conditions de vie, notamment celles des habitants de Saint-rémy sur Avre et de Nonancourt.</p> <p>La non réalisation de cet axe permettrait principalement de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir la sécurité et les conditions de vies des habitants de SAINT LUBIN DESJONCHERETS, GARNAY, ALAINVILLE, BOISSY, LOUVILLIERS EN DROUAS? PRUNAY LE GILLON? d'YMONVILLE, d'ALLONNES, de GARNAY, de MARVILLE MOUTIERS BRULE, LE BOULAY MIVOYE, BERCHERES SAINT GERMAIN, de POISVILLIERS, de CHAMPHOL, de SAINT PREST, de GASVILLE-OISEME, de NOGENT LE PHAYE, de OURS, de BOISVILLE LA SAINT PERE, de PRASVILLE, de FRESNAY L'EVEQUE. • Garder les voies sécurisées existantes, d'éviter des reports de plus de 4 000 véhicules/jour sur les voies alternatives et de substitution (à double sens !), • Préserver des centaines d'hectares de terres cultivables, l'intégrité de quatre vallées (de l'Eure, de la Blaise Coteaux en zone Natura 2 000, de l'Avre, de la Conie classée en zone Nature 2000), de 10 ZNIEFF, de 3 zones Natura 2 000, une ZPS (Zone de Protection Spéciale) Beauce, • Protéger la nappe de Beauce et de respecter la Directive Cadre sur l'eau du 23 octobre 2 000, • Privilégier le transport ferroviaire en cours d'achèvement entre les communes de CHARTRES/ ORLEANS, • Garantir les dessertes locales et l'irrigation des principaux pôles économiques que sont les bassins de Chartres, de Dreux, la Zone de la Vallée du Saule et les sites d'activités de la communes du Pays de Beauce sise au sud du trajet, • Assurer le futur développement de la Plate-forme multimodale d'Artenay-Poupry, • élargir la base de prélèvement de la Taxe poids lourds. 												
Trafic ou fréquentation attendus à la mise en service (par exemple : VL et PL/J, nombre de voyageurs/jour, tonnes/jour, EVP) Préciser la date de l'estimation	<p>Source : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement – CETE Normandie Centre – réalisation DEIDA – publié mai 2009.</p> <p>Les enquêtes utilisées ont été redressées à l'année de calage du modèle (2006).</p> <p>Voici les détails : Les enquêtes utilisées :</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>RN 154 – Nonancourt Nord – 2007</td> <td>RN 154 – Le Boulaye Mivoye – 2007</td> <td>RN 154 – Poivilliers – 2003</td> </tr> <tr> <td>RN 154 – Berchères les Pierres – 2003</td> <td>A 28 – Bourg Acharde – 2007</td> <td>A 84 – Aire de la Lande – 2005</td> </tr> <tr> <td>RD 438 – Saint Denis des Monts – 2007</td> <td>RD 438 – St Denis des Monts – 2007</td> <td>RN 12 Saint Rémy sur Avre – 2002</td> </tr> <tr> <td>RN 12 – Acon – 2002</td> <td>RN 12 – Nord de Dreux – 2002</td> <td>RN 10 – Chartres Sud – 2003</td> </tr> </table> <p>Enquête cordon d'Orléans – 2003</p>	RN 154 – Nonancourt Nord – 2007	RN 154 – Le Boulaye Mivoye – 2007	RN 154 – Poivilliers – 2003	RN 154 – Berchères les Pierres – 2003	A 28 – Bourg Acharde – 2007	A 84 – Aire de la Lande – 2005	RD 438 – Saint Denis des Monts – 2007	RD 438 – St Denis des Monts – 2007	RN 12 Saint Rémy sur Avre – 2002	RN 12 – Acon – 2002	RN 12 – Nord de Dreux – 2002	RN 10 – Chartres Sud – 2003
RN 154 – Nonancourt Nord – 2007	RN 154 – Le Boulaye Mivoye – 2007	RN 154 – Poivilliers – 2003											
RN 154 – Berchères les Pierres – 2003	A 28 – Bourg Acharde – 2007	A 84 – Aire de la Lande – 2005											
RD 438 – Saint Denis des Monts – 2007	RD 438 – St Denis des Monts – 2007	RN 12 Saint Rémy sur Avre – 2002											
RN 12 – Acon – 2002	RN 12 – Nord de Dreux – 2002	RN 10 – Chartres Sud – 2003											

	<p>Trafic : <u>Nonancourt Nord</u> : trafic moyen Journalier Annuel (TMJA) 13 100 dont 31% PL. <u>Contournement de Saint Rémy</u> TMJA 24 600 dont 25% PL. <u>Saint Rémy – Dreux</u> : TMJA 27 300 dont 14% PL <u>Contournement de Dreux</u> TMJA 9 400 dont 38% PL. <u>Dreux – Chartres</u> TMJA 18 400 dont 26% PL. <u>Rocade Chartres Nord</u> TMJA 15 600 dont 25% PL ; <u>Rocade Chartres Sud</u> TMJA 10 400 dont 34% PL. <u>Chartres – A 10</u> TMJA 11 900 dont 33% PL.</p> <p>Le MO a prévu à l'horizon 2018 des trafics en se basant sur des comptages des années 2005 à 2008 et en prévoyant des augmentations de 1,25 à 2,1% annuelles. Mais lors du débat public du 16 octobre 2009 il a reconnu n'être pas très cohérent en prévoyant des augmentations alors qu'il constate en réalité des baisses de trafic.</p> <p>Ses calculs espèrent des comptages de 500 véhicules de l'A19 mais il reconnaît qu'en réalité l'apport est nul. Il est actuellement admis que le trafic stagne et même décroît, mais le MO reste sur ses calculs non actualisés.</p>
<p>Le projet peut-il être réalisé par tranches fonctionnelles successives ? Si oui, indiquez les phases, la manière dont elles s'enchaînent, leur durée respective de réalisation, ce qu'elles permettent, leurs coûts respectifs, la durée de réalisation de l'ensemble du projet phasé.</p>	<p>Selon la décision ministérielle du 15 mars 1994, nous répondons par l'affirmative et reprenons ce qui avait été initialement arrêté. Les sommes sont libellées en franc et en gras apparaissent les sections réalisées ou en cours d'achèvement :</p> <p>Section LOUVIERS – EVREUX Nord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une bretelle autoroutière à 2x2 voies entre l'autoroute A 13 et ACQUIGNY (mise en service en 1997), - une route à 2X2 voies avec carrefours dénivelés entre ACQUIGNY et EVREUX (réalisée depuis 1992) <p>Section EVREUX-NONANCOURT (RN 12) 770 MF (valeur janvier 1992) : cette section comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'élargissement à 2X2 voies de la déviation sud (Est d'Evreux entre la RN 13 Est et la RN 154 Sud : 40 MF (mise en service en 1996). - L'aménagement à terme à 2x2 voies avec carrefours dénivelés entre l'extrémité Sud de la déviation d'EVREUX et la RN 12 à NONANCOURT : 730 MF. Pour la définition de cet aménagement il sera procédé à une étude comparative entre l'aménagement à 2x2 voies surplace de la RN 154 et la création d'une route en tracé neuf (mise en service entre Evreux et Chavigny en 2000, Chavigny et Dreux en 2005). <p>Section NONANCOURT – DREUX : 465 MF (valeur janvier 1992) :</p> <p>Il conviendra de prévoir dans le cadre du parti à 15 ans, l'aménagement à 2x2 voies de la RN 12 avec carrefours dénivelés et les déviations des agglomérations entre l'Est de DREUX et la RN 154 NONANCOURT : 465 MF.</p> <p>Selon la décision sus indiquée le contournement Ouest de DREUX devra être étudié en vue d'assurer sa préservation par un Projet d'Intérêt Général (P.I.G.) nous préférons préconiser comme l'a indiqué le maître d'ouvrage lors du débat public de terminer le contournement EST sur la rocade actuelle.</p> <p>Section DREUX-CHATRES Sud : 930 MF (valeur janvier 1992) : Cette section comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise à 2x2 voies de l'actuelle rocade Sud-Est de DREUX avec prolongement jusqu'à l'échangeur ouest de la déviation de CHERISY (déviation Est de Dreux) : 150 MF. - L'achèvement de la mise à 2x2 voies (avec dénivelation des carrefours) de la section DREUX – CHARTRES : 280 MF (aménagée à 2X2 voies dénivelées hormis le tronçon de Dreux sud) - Le contournement à 2x2voies avec carrefours dénivelés de l'agglomération chartraine (rocade Est de chartres et déviation de BONVILLE) : 500 MF. <p>Section CHARTRES- ARTENAY (A10) 535 MF (valeur janvier 1992)</p> <p>Sur cette section , des aménagements de fluidité et de sécurité seront réalisés avec notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les déviations des agglomérations d'ALLONES et YMONVILLE à 2X2 voies avec carrefours dénivelés intégrables dans le parti d'aménagement (en cours d'achèvement : déviation d'Ymonville mise en service en 2011, la déviation de Prunay le Gillon Allones devrait être mise en service début 2013). - La déviation Nord d'ALLAINES entre la RN 154 et l'échangeur A 10 – RD 927 à 2X2 VOIES avec carrefours dénivelés, et qui pourra faire l'objet d'un phasage transversal à 2 voies ; 'achevée en 1999) - Des crèneaux intégrables dans le parti d'aménagement à terme. <p>Ce parti d'aménagement à 1(ans est estimé à 2700MF (valeur janvier 1994) dont 1 000 MF en HAUTE NORMANDIE et 1 700 MF dans le CENTRE</p>
<p>Durée des travaux de réalisation du projet à partir de leur engagement</p>	<p>3 ans</p>
<p>Etat d'avancement du projet</p>	
<p>Année de mise à l'étude du projet.</p>	<p>Projet actuel : 2007 Projet financé exclusivement sur fonds publics 1994</p>
<p>Le projet a-t-il fait l'objet d'un débat public ? Si oui, quand ?</p>	<p>Oui Débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010.</p>
<p>Le projet est-il déclaré d'utilité publique, ou, le cas échéant, a-t-il fait l'objet d'une déclaration de projet ? Si oui quand ?</p>	<p>A ce jour, ce projet n'a fait l'objet d'aucune déclaration d'utilité publique, ni de déclaration de projet (L du 27 février 2002)</p>
<p>Quand le projet pourrait raisonnablement être mis en œuvre au regard de l'état d'avancement des procédures et des études ?</p>	<p>Au regard de la procédure ce projet pourrait être mis en œuvre à l'horizon 2015 permettant une réalisation de l'opération à l'horizon 2018 (page 3 du Bilan CNDP +débat public réunion du 22 octobre 2009 à Chartres).</p>
<p>Niveau d'avancement</p>	<p>Etude d'opportunité :</p>

des études (études d'opportunité, études préalables à la DUP, études de niveau projet).	<p>Débat public : du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010.</p> <p>Le débat public ne s'est focalisé que sur l'opportunité de recourir à la mise en concession autoroutière et n'a en aucun cas élargi le débat aux solutions alternatives. Ainsi nous considérons que le type d'infrastructure arrêté n'est pas e mieux adapté.</p> <p>Etude préalable à la DUP : Bulletin Officiel des annonces des marchés publics 11-33501 -23 février 2011 -n° 38B n° 228.</p> <p>Nous en sommes à la fin des études préalables 1^{er} phase c'est à dire la détermination du fuseau retenu.</p> <p><u>Etudes de niveau projet ou enquête préalable à la DUP : ne sont pas encore officiellement engagées.</u></p>	
Financement du projet		
Coût du projet HT en euros 2012	<p>Le coût de l'ensemble des travaux :</p> <p>Pour le maître d'ouvrage : entre 650 et 700 millions d'euros (page 2 du Bilan de la CNDP).</p> <p>Pour le schéma national des Infrastructures de transport : 800 M€, Fuseau retenu 1 milliard 300 millions d'€.</p>	
Quelles sont les modalités de financement prévues ?	<p>Pour concession :</p> <p>Deux sources de financement : usagers + subventions dont une subvention d'équilibre estimée, pour l'heure, à hauteur de 50 à 100 millions d'€ assurée à égalité par l'Etat et les collectivités locales (page 3 du bilan de la CNDP)</p>	
Existe-t-il une convention/ un plan de financement ? Si oui, quels sont les signataires et la date de signature ?	Aucune convention ou plan e finance n'a été communiqué à ce jour.	
Quels seraient les montants pris en charge par les différents partenaires ?	<p>Estimation retenue :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concessionnaire : 600 millions d'€, ▪ Etat 50 millions d'€, ▪ Région 0€ volonté de la région Centre de ne pas participer au financement de ce projet en raison de l'existence d'un projet concurrent celui de la ligne ferroviaire Chartres/ Orléans qu'elle finance. ▪ Département d'Eure & loir : 25 millions d'€, ▪ Chartres métropole (EPCI) : 15 millions d'€, ▪ Dreux agglomération (EPCI) : 10 millions d'€ <p>Reste un solde négatif de 25 millions d'€ suite à la décision de la région centre de ne pas financer ce projet.</p> <p>+ Principe avancé en ce qui concerne les subventions d'équilibre : hauteur de 50 à 100 millions d'euros, assurée à égalité par l'Etat et les collectivités locales (page 3 du Bilan de na CNDP)</p>	
Comment les dépenses sont-elles étalées dans le temps pour chaque partenaire.	?	
Effets du projet (description synthétique)		
Le projet contribue à la compétitivité économique, dans le cadre national ? Si oui, préciser en quoi.	<p>Non.</p> <p>Augmentation des coûts donc baisse de la compétitivité :</p> <p>En raison du surcoût lie au transport, ce projet ne contribuera en rien à améliorer la compétitivité économique des transporteurs, ni celle des entreprises dont les produits verront leurs coûts augmentés. Les marges des différents acteurs seront revues à la baisse et, finalement, le consommateur, en bout de chaîne, pâtira de cette situation.</p> <p>Concurrence :</p> <p>Entre axes pour les VL et PL avec l'A13, A 28 (dont l'objectif était déjà de contourner l'ouest parisien).</p> <p>Finalement la mise en concession autoroutière est un frein à la libre circulation des biens et des personnes.</p>	
Le projet permet-il de lutter contre la fracture territoriale entendue comme une inégalité d'accès aux services de base (santé, emplois, commerces ? Si oui, préciser en quoi.	<p>Non</p> <p>L'aire d'influence de la RN 154 représente 70% de la surface de l'Eure & loir et plus de 300 000 habitants, soit 80% de sa population. L'autoroute viendrait tout simplement restreindre l'offre de transport en raison même de la spécificité d'une autoroute (restriction des « échangeurs»). Les pôles économiques des bassins des agglomérations chartraine et drouaise (Cosmétique Valley, Pôle pharma), Zones d'activités de la vallée du Saule, de la communauté de commune du Pays de Beauce ainsi que les principaux hôpitaux du département situés au Coudray (agglomération Chartraine) et de Dreux et enfin, les centres commerciaux, de loisirs et culturels (Complexe aquatique, Chartres Expo, centres commerciaux) seront beaucoup moins desservis et/ ou accessibles. Le risque est que pour les euréliens les temps de parcours seront plus longs, plus dangereux. Il s'agit d'une véritable discrimination.</p>	
Le projet contribue-t-il à améliorer la mobilité au quotidien ? Si oui, préciser en quoi.	<p>Non</p> <p>La mise en concession autoroutière de la RN 154 n'améliorera en rien la mobilité du quotidien au motif que le coût lié au péages sera prohibitif et dissuasif pour le budget des Euréliens qu'ils soient salariés, artisans, entrepreneurs, demandeurs d'emploi, retraités.... La mobilité se reportera sur les voies de substitution.</p> <p>De plus ce projet entre directement en concurrence avec celui de la ligne ferroviaire Chartres/Orléans (en cours).</p>	
Le projet contribue-t-il à la transition écologique et énergétique ? Si oui, préciser en quoi.	<p>Non</p> <p>Ce projet ne contribue ni à la transition écologique, ni à la transition énergétique. En effet, son caractère autoroutier confirme le transport routier et l'emploi d'énergies fossiles à l'origine des Gaz à effet de Serre et du rejet de particules, reconnues comme cancérigène pour la santé. De plus, ce projet impacte 10</p>	

	ZNIEFF, 3 zones Natura 2 000, quatre Vallées (Conie, eure, Avre, Blaise), une ZPS sans compter la consommation de terres cultivables et la mise en danger de différentes espèces animales (chauves souris...)	
Le projet contribue-t-il à améliorer la sécurité des usagers des transports ? Si oui préciser en quoi.	<p>Non</p> <p>Ce projet ne contribuera pas à améliorer la sécurité des usagers des transports. L'accidentologie de la RN 154 s'améliore considérablement en raison même des aménagements routiers financés sur fonds publics et de la politique menée dans le cadre de la sécurité routière. A ce titre les chiffres de la sécurité routière attestent de nos propos.</p> <p>Le nombre annuel d'accidents est passé de 61 en 1998 à 9 en 2011. Une baisse en pourcentage trois fois plus forte qu'au niveau national.</p> <p>Refaire passer 4 000véhicules dans les villages aujourd'hui évités accroîtrait l'insécurité routière.</p>	
Le projet contribue-t-il à l'amélioration du cadre de vie /réduction des nuisances ? Si oui, préciser en quoi.	<p>Non.</p> <p>Ce projet peut éventuellement contribuer à améliorer le cadre de vie des habitants de la commune de SAINT REMY SUR AVRE et de BONVILLE. Mais au regard des nouvelles nuisances que devront supporter les habitants des autres communes sus indiquées : SAINT LUBIN DESJONCHERETS, GARNAY, ALAINVILLE, BOISSY, LOUVILLIERS EN DROUAS ? PRUNAY LE GILLON ? d'YMONVILLE, d'ALLONNES, de GARNAY, de MARVILLE MOUTIERS BRULE, LE BOULAY MIVOYE, BERCHERES SAINT GERMAIN, de POISVILLIERS, de CHAMPHOL, de SAINT PREST, de GASVILLE-OISEME, de NOGENT LE PHAYE, de OURS, de BOISVILLE LA SAINT PERE, de PRASVILLE, de FRESNAY L'EVEQUE, il est incontestable que le bilan est négatif. D'autant que ces deux communes sont situées près de nœuds routiers conséquents et / ou de zones d'activités importantes.</p>	
Insertion du projet dans son contexte		
Le projet interfère-t-il négativement ou positivement avec d'autres projets ou dessertes existantes (indiquer les autres projets concernés et caractériser les interférences positives ou négatives) ? S'insère-t-il dans un réseau ?	Ce projet interfère négativement avec la ligne ferroviaire Chartres/Orléans (en cours) ainsi qu'avec les autoroutes A 28, A 13. Avec la réutilisation de la ligne ferroviaire Chartres Dreux, existante le département de l'Eure et Loir serait structuré pour la desserte des voyageurs et celle des marchandises.	
Quelles sont les conditions de sa réalisation / succès du projet (notamment dépendance à la réalisation d'autres projets) ?		
Existe-t-il des alternatives au projet. ? Ont-elles été étudiées ? Si non, expliquer pourquoi. Si oui, par qui ? S'il existe des alternatives et indiquer pourquoi elles n'ont pas été retenues.	<p>Oui</p> <p>Il existe une alternative multimodale qui permet d'une part le rattrapage du mode ferroviaire par rapport au routier et d'autre part qui donne la priorité à la rénovation de l'existant.</p> <p><u>Alternative ferroviaire :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Il s'agit de la ligne ferroviaire Orléans, Chartres, Dreux, Evreux, Rouen couplée à la plateforme multimodale d'Artenay-Poupry et s'insérant dans la Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN) dont le maître d'ouvrage est RFF. L'emprise de ligne Chartres – Dreux existe toujours. L'alignement Chartres – Orléans est en cours. - Ce projet n'a pas été étudié lors du débat public, bien que demandé par plusieurs associations dont la FNAUT région Centre. <p><u>Alternative routière :</u></p> <p>Aménagements et améliorations de voies existantes :</p> <p>Malgré la demande de la CNDP, cette solution figurant dans nos cahiers d'acteurs n'a pas été évaluée par le maître d'ouvrage comme « non concessionnable » ; Cette solution pourtant que nous avons évaluée avec les éléments de références fournis par la DREAL ne coûterait que le tiers de la dépense autoroutière. Ce qui équivaldrait au montant de la subvention d'équilibre prévue de toute façon par les collectivités locales. De plus il n'y aurait pas nécessité de réaliser des itinéraires de substitutions.</p> <p>Non retenu car :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le MO a menti en disant que la sécurité routière se dégradait ! o Il a présenté des trafics attendus irréalistes même si la réalité le contredisait et même s'il avouait ne pas être très cohérent. o Il a présenté des prix exorbitant au km sans rapport avec les travaux comparables ce qui éliminait toute possibilité de financement au fil de l'eau. o Ses hypothèses de départ n'étaient pas actualisées et il les maintient encore et jusqu'en 2020 : Croissance du PIB de 1,9%. Un baril de pétrole à 65 \$. Un taux de change euro-dollar à 1. 	
Compléments		
Le projet a-t-il fait l'objet d'une évaluation socio-économique dans le cadre d'une procédure normée, incluant un calcul de taux de rentabilité interne ? Si oui, préciser quand, selon quelle procédure et quel plan de financement.	Absence de plan de financement	
Le projet fait-il l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure normée ? Si oui préciser quand et selon quelle procédure.	Une étude multicritère a été réalisée mais depuis quelques temps on ne peut plus accéder au site dédié ; on peut y lire : « 154-12 Nous serons de retour bientôt »	
Personnes à contacter avec les coordonnées pour éventuelles demandes de précisions.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fédération Environnement Eure et Loir (FEEL) Martine Trofleau martine.trofleau@voilà.fr 06 89 14 48 04 ✓ Agir Unis Laurent Bordeau bordeau.laurent@sfr.fr 06 45 65 54 04 ✓ AVERN (France nature Environnement – FNE) Germaine Fraudin fraule@wanadoo.fr 	

- ✓ Vivavre : Jean-Louis Latour latour.architecte@wanadoo.fr
- ✓ FNAUT région Centre : Jean-François Hogu fnaut.regioncentre@sfr.fr 06 52 05 52 37
- ✓ FNAUT Eure & Loir Gérard Breteaux gerard.breteaux@free.fr

☐ 15 février Après la réponse au questionnaire, l'AVERN et VIVAVRE rencontrent **Eva SAS**, vice-présidente de la Commission Mobilité 21.

☐ **La rédaction de la réponse à ce questionnaire fut un très lourd travail qui a porté ses fruits puisque le projet a été classé par la «Commission mobilité 21» dans la catégorie de ceux à ne réaliser qu'après 2030.**

➔ Mais une délégation des «grands élus» auprès du secrétaire d'état aux transports allait relancer le projet !

* * * * *

☐ **Plusieurs pétitions sont lancées :**

- ❖ à Garnay, l'ASVEG récolte **547 signatures** déposées en mairie.
- ❖ puis **1 500 signatures**, déposées auprès du Sous-préfet de Dreux (9 mars)

☐ 6 mai La FEEL rencontre le **Président de la Chambre d'Agriculture d'Eure & Loir.**

* * * * *

[Bref compte rendu du CA FEEL du 29 juin 2013](#)

Dossier RN 154

Un échange se fait sur la conférence de presse du Président Duron et la prise de position du 1^{er} ministre. Des commentaires et une première analyse sont fait sur le rapport de la Com' Mob 21. Des propositions d'actions sont avancées.

* * * * *

Intense activité estivale

☐ 5 et 22 juillet. **Deux rencontres de François Bonneau, président de la région Centre** après son inattendu revirement ou la région devient favorable à l'autoroute.

☐ 10 juillet **Rencontre du Sous-préfet de Dreux** à propos de la déviation de Saint Rémy.

☐ Pendant l'été 2013, la FEEL, ses associations adhérentes et les associations amies rencontrent :

- ❖ **Le directeur de cabinet du CG 28**
- ❖ **Le directeur des routes du CG 27**
- ❖ L'Association de Saint Rémy pro autoroute.
- ❖ des journalistes lors de plusieurs « point presse »

* * * * *

EXEMPLE DE L'INTENSE ACTIVITE ESTIVALE *Association de défense et de Sauvegarde du Cadre de Vie*

et de l'Environnement à Garnay (ASVEG) CA du 9 septembre 2013

Bilan des activités depuis la fin juin.

Lundi 1^{er} juillet : Echo du jour : suite au rapport Duron le député Olivier Marleix interpelle le préfet sur le devenir de l'aménagement routier au cours de l'inauguration du parc aquatique de la COVAL .

Mardi 2 juillet :

1 – Participation à une réunion à partir de 18 h 30 à Saint-Prest organisée par Saint-Prest Environnement pour partager les informations après la remise du rapport Duron et les réactions des élus dont celle du Président du Conseil Régional M. Bonneau. Elle réunissait notamment Martine Trofléau La FEEL, Agir Unis Laurent Bordeau, Jouons Collectif Christian Gigon et l'Ascveg Jean Bartier.

-2 – Réunion de l'ASCVEG à partir de 20 h 30 à la salle des fêtes de Garnay. Le compte-rendu a été envoyé à tous. Jean Bartier y a dit sa crainte de voir l'aménagement du tronçon Dreux-Nonancourt se faire par la reprise du tracé autoroutier Marville-Garnay-La Pyramide-Nonancourt.

Mercredi 3 juillet : conférence de presse au Rothen des associations FEEL AVERN ASCVEG VIVARE AGIR UNIS SAINT-PREST ENVIRONNEMENT. Le papier « Les anti-autoroute ne baissent pas la garde» est correct mais la photo du bouchon de Saint-Rémy casse tout.

Jeudi 4 juillet : Reportage prévu avec FR3 pour présenter notre projet de déviation. RV prévu au Leclerc de Saint-Lubin. La télé ne vient pas. Mais le correspondant de La Dépêche d'Evreux oui. Martine Trofleur, Jean Bartier, Jean Roume, Serge Corda, Jean-Latour Latour et des représentants de Saint-Prest ENV.

Vendredi 5 juillet : Les associations vont rencontrer le président Bonneau à Orléans pour lui demander des explications sur son revirement. Même jour : on découvre que la CCI lance une pétition sur internet pour la mise en concession de la RN 154.

Samedi 6 juillet : c'est la date de la lettre que toutes les associations envoient au ministre Cuvillier, lettre initiée par Jean Bartier et travaillé avec les apports de Jean Roume et de Bertrand Thierry.

Mardi 9 juillet : décision du Premier Ministre sur les infrastructures routières dans son grand discours sur les grands projets d'avenir. Très positif pour le rapport Duron.

Mercredi 10 juillet : réunion à la sous-préfecture de Dreux FEEL, AVERN, ASCVEG, Saint-Prest, Vivavre pour présenter au sous-préfet et à M. S. Gaillard directeur DREAL notre projet. Jean Bartier fait dire que la menace du tracé Marville-Garnay-Nonancourt « peut être la solution ». Le sous-préfet dit même que « la concession est toujours possible ».

Vendredi 19 juillet : papier de La Dépêche, journal d'Evreux : Bruno Lemaire interpelle le Premier Ministre et lui demande de revenir sur le rapport Duron.

Lundi 22 juillet : nouvelle rencontre avec le président François Bonneau Martine Trofleur, Serge Corda et Jean Bartier, M. Maguet, Saint-Prest.

22 juillet : date de la lettre de la FEEL au Premier Ministre pour répondre à Bruno Le Maire. Ecrite par Martine et Jean Bartier avec demande de RV

Jeudi 25 juillet : rencontre avec M. Lefranc, suppléant de Bruno Le Maire, député de l'Eure.

Fin juillet : réception de l'accusé de réception de la lettre du 6 juillet au ministre Cuvillier

Lundi 19 août : réunion avec « Dévier Saint-Rémy » salle Oscar : Martine Trofleur Jean Bartier, Jean Roume, Renaud Hamline.



LES AUTOROUTES ET ENVIRONNEMENT

L'environnement et l'autoroute en relation avec le dossier de la RN 154

Réunion publique 27 septembre 2013

Présenté par la présidente de la FEEL

INTRODUCTION Une brève présentation de la fédération Environnement Eure et Loir .

C'est à travers la prise en compte de l'environnement dans une décision, comme celle de donner à un concessionnaire la gestion de l'aménagement d'une infrastructure routière dans notre expérience, je vais vous présenter quelques focus, gros plans, sur certains aspects du thème « **Les autoroutes et environnement** », tout en tirant des éléments à porter au débat.

1 -LES CONCESSIONNAIRES AUTOROUTIERS SONT SOUMIS AU PRINCIPE DE « COMPENSATION ECOLOGIQUE»

En France, le principe de compensation écologique est inscrit dans la loi depuis 1976. Affirmant que la protection de la nature a **un caractère d'intérêt général** ; la loi dite de « Protection de la nature » impose des études d'impact qui doivent préciser les mesures pour **Eviter, Réduire**, et si possible **Compenser** les conséquences dommageables pour l'environnement : ce sont les 3 piliers ERC.

« **EVITER, Réduire, Compenser** ».on a dans cette loi et ses décrets d'application les premières règles en matière d'impacts sur les espèces protégées.

Puis vient la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) en décembre 2006, elle fixe les aménagement ou travaux soumis à déclaration ou autorisation (articles L.214-1 à L.214-11 du code de l'environnement).

Tout cela à un coup d'études très important et pour les aménageurs cette obligation de compensation écologique est perçue par eux comme une perte de temps et une gêne qu'il faut essayer de contourner, plus que comme une préoccupation écologique.

On a un cadre juridique qui devient au fil du temps de plus en plus précis. Mais aujourd'hui encore ,ce concept de « compensation écologique » suscite débat.

- Certains pensent que les aménageurs comme les concessionnaires autoroutiers, entre autres, ayant donc la possibilité de «compenser» les atteintes à la biodiversité de leur projet, ce texte revient à reconnaître qu'il existe un droit à détruire la biodiversité (de la vallée de l'Avre,, de l'Eure ou de la Conie).
- D'autres jugent qu'un certain nombre de projets, dégradant la nature sont malgré tout indispensables, et, dans ce contexte, la compensation est un outil qui intervient en toute fin dun processus de réduction maximale des atteintes. Elle vise ainsi à éviter qu'il y ait une perte nette de biodiversité.

La loi Grenelle II, en 2011, a impulsé une redécouverte de la compensation écologique et a réaffirmé **l'objectif de neutralité écologique des aménagements**, c'est ç dire de « non perte nette » de biodiversité.

Une remarque importante : La compensation vise essentiellement la biodiversité remarquable et ne prend que très rarement en compte la biodiversité dite « ordinaire », qui se voit généralement attribuer des enjeux de conservation faibles.Or les 70 000 hectares d'habitats sauvages ou cultivés perdus chaque année par artificialisation des sols consomment surtout de la nature ordinaire et ne sont donc que très rarement compensés.

2 LA TRANSITION ENERGETIQUE, QUI S'INSCRIT DANS LA TRANSITION ECOLOGIQUE, DOIT ÊTRE UN LEVIER POUR DEFENDRE NOS POSITIONS.

Le nouveau ministre des transports, des la mise en place, précise dans sa feuille de route à la Commission Mobilité 21, qu'il faut donner **la priorité aux transports du quotidien et à la rénovation du réseau existant**. « les infrastructures retenues devront répondre aux besoins de **mobilités durables** ».

A l'heure où le transport est pensé de façon multimodale dans un contexte de crise énergétique lié à la limitation des énergies fossiles, construire des autoroutes révèle une grande méconnaissance de ce que doit être la transition énergétique.

Le débat que nous avons localement entre les partisans de l'autoroute et les partisans d'une alternative, est un débat représentatif du débat national voire du débat au sein du gouvernement.

Il est toujours utile en matière de réflexion de faire ce qui est local et le global. Et le débat au niveau de la France est un débat local par rapport aux débats qui se passent au niveau international dans les grandes conférences et surtout en parallèle à ces grandes conférences officielles.

Sommet / contre sommet, c'est la démocratie en marche.

Lorsque l'on défend localement la limitation de l'artificialisation des terres agricoles, nous sommes en cohérence avec les débats au plus haut niveau.

3 LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT EST UN ENJEU DEMOCRATIQUE

L'espèce humaine est partie intégrante de l'environnement. Mais unique, puisque chaque individu peut penser son propre comportement ; et il a la capacité de jugement pour penser ce qu'il doit faire ou ne pas faire en fonction de critère qu'il se sera fixé. Il peut se poser des tas de questions : Pourquoi consommons-nous cela ? Est-ce prudent ? N'y a-t-il pas une autre alternative ? Est-ce bien utile socialement ? N'épuisons-nous pas nos ressources naturelles ?

L'individu peut en débattre avec les autres dans la cité où il s'est organisé avec les autres individus et de ce fait est devenu un individu politique (polis en grec voulant dire cité) et un citoyen c'est à dire un individu responsable ; responsable de son activité et des effets de son activité sur son territoire.

D'OU UN NOUVEAU CONCEPT LA DEMOCRATIE ENVIRONNEMENTALE

La Convention d'Arrhus signée le 25 juin 1998, est le **pilier de la démocratie environnementale**. 3 aspects fondamentaux y sont inscrits :

- L'accès à l'information, comme **droit de savoir**, constitue le premier pilier de la Convention d'Arrhus. A ce titre, il lie directement démocratie et transparence de l'administration.
- Le deuxième pilier de la Convention d'Arrhus fonde le concept de participation en s'inspirant du principe 10 de la déclaration de Rio : « La meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens au niveau qui convient ».
- L'accès à la justice constitue le troisième pilier de la Convention d'Arrhus. Son existence renforce les deux autres piliers de la convention en ce qu'il permet de garantir leur bonne application avec l'aide des tribunaux.

On retrouve les 3 premiers principes dans l'article 7 de la charte de l'environnement qui est adossée à la Constitution et qui fait que la préservation de l'environnement est constitutionnelle.

Article 7 Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Ce droit de savoir et de participer aux décisions, pour tout citoyen en matière environnementale, ne remet-il pas en cause la démocratie électorale ? Normalement non si les élus restent en permanence à l'écoute de leurs concitoyens.

EN CONCLUSION

Deux constats qui peuvent paraître contradictoires :

- Nous sommes toujours sous le coup de la décision ministérielle signée par le Ministre Borloo le 25 juin 2010.
- Mais le 1^{er} ministre a choisi le scénario 2 du rapport de la Commission Mobilité 21.

Deux forces en présence :

- L'alliance de tous les « grands élus », dans un consensus absolu » pour réclamer la mise en concession de notre Route Nationale, c'est à dire pour brader un bien public à un gestionnaire privé.
- Le travail collectif de l'ensemble des associations qui se sont positionnées contre la décision ministérielle de 2010.

Un de nos objectifs aujourd'hui, c'est démontrer que ce « consensus absolu » pour la mise en concession de la RN 154 n'existe pas.

Ceci peut se faire par un travail collectif avec le plus grand nombre d'Euréliens et les élus qui ne se sentent pas concernés par ce « consensus absolu »

* * * * *

Réunion pour l'A 154 gratuite organisée par Saint Prest Environnement
salle des fêtes de Saint Prest le 27 septembre 2013.

Constats généraux

- ▶ Les usagers et les collectivités territoriales sont les otages des concessionnaires.
- ▶ En transports collectifs nous mettons aujourd'hui plus de temps pour faire Dourdan Paris qu'il y a 50 ans.
- ▶ Un produit parcourt 3 000 km avant d'être consommé.
- ▶ La distance parcourue pour aller au travail a augmenté de 50% ces dernières années sur la région parisienne.

Les conséquences du péage sur l'A 10 et sur l'ensemble des concessions

- ▶ L'A 10 est payante à 23 kilomètres de Paris alors que sur les autres axes de la région parisienne le péage a lieu à 45 / 50 kilomètres.
- ▶ L'A 13 et l'A 6 qui sont entièrement gratuites drainent l'essentiel du trafic.
- ▶ L'A 10 payante ne draine pas le trafic – il est identique sur la RN 20 - il y a un report d'évitement des péages, avec des conséquences sur le réseau secondaire (travaux d'aménagements par les collectivités locales).
- ▶ Si la RN 154 est concédée il y aura un report du trafic avec une augmentation des distances parcourues.
- ▶ Le péage a augmenté le morcellement des massifs forestiers → en Ile de France 200 hectares ont disparu à cause du péage.
- ▶ Les rapports se suivent, mais les problèmes demeurent.
- ▶ La Délégation de Service Public par concession autoroutière est devenue une Délégation au Service des Actionnaires.
- ▶ Lors d'une négociation avec l'association A 10 gratuite, l'Etat avait délégué le directeur adjoint de Cofiroute.
- ▶ La concession est un monopole et une rente à vie.
- ▶ Lors de la suppression des guichetiers (1 500 postes supprimés) les concessionnaires ont obtenu une compensation.
- ▶ Une concession arrivée à échéance n'est jamais devenue gratuite.
- ▶ Une construction par Partenariat Public Privé (PPP) est une Perte Pour le Public et un Profit Pour les Privés.
- ▶ Rares sont les annulations pour défaut d'Utilité Publique.

Notes prises par Gérard Breteaux, secrétaire de la Fédération Environnement Eure et Loir



CA FEEL 12 octobre 2013

Suivi du dossier RN 154 – RN 12

- ✓ Les associations insistent sur le **nécessaire maintien de la mobilisation** et rappellent que la décision ministérielle de Jean Louis Borloo n'est pas abrogée. Voir ci-dessus notre mobilisation du trimestre écoulée, mobilisation qui se poursuit ainsi sont prévues :
 - La rencontre avec 2 ou 3 communes «du tronçon nord» d'ici la fin de l'année (en priorité à Serazereux et si possible, à Boulay Mivoye).
- ✓ Les partisans de l'A 154 concédée restent mobilisés et l'avenir du projet se joue en sous main. Il ne faut pas négliger que nos adversaires sont mieux informés que nous et suffisamment intelligents pour découvrir des moyens de renverser la situation. Déjà ils s'efforcent de faire avorter tous les projets d'amélioration de l'existant susceptibles de faire tomber leur projet d'A154 concédée..
- ✓ Parmi les nombreuses actions menées, citons l'opération coup de point organisée samedi 12 octobre dernier au pied du beffroi de Dreux qui s'est conclu par 171 signatures récoltées.
- ✓ Le 27 septembre lors d'une réunion organisée par Saint Prest Environnement Martine Trofleur est intervenu sur le thème «*Les autoroutes et l'environnement*», elle a rappelé le droit des citoyens à l'information et le président de l'association A 10 – A 11 gratuite a fait un remarquable exposé sur le thème «*Comment les collectivités territoriales sont les otages des concessionnaires*». Voir en pièce jointe les principales données de son intervention qui confortent nos analyses.
- ✓ La presse (le 4^{ème} pouvoir) n'est plus le média privilégié pour faire passer le message. Il faut utiliser les nouveaux médias par internet avec comme slogan : "A 154 restons mobilisés"
- ✓ Les 10 bonnes raisons de dire NON à l'A 154 doivent être notre argumentaire de base pour mobiliser :
 - NON on a jamais prouvé qu'une autoroute favorisait le développement local.
 - NON : il est faux que l'autoroute suscite le consensus général de Eureliens.
 - NON : le péage coûte cher aux usagers et aux collectivités, donc à nous tous.
 - NON : le péage détourne le trafic vers les routes secondaires.
 - NON : le péage rallonge les distances domicile –travail et les temps de trajet.
 - NON ; l'insécurité routière croit en Eure & Loir sur le réseau de substitution.
 - NON : elle consomme des terres agricoles, forestières et détruit le cadre de vie.

NON : les trafics diminuent en Eure & Loir comme au niveau national.
NON : sinon la dette publique de la France augmentera.
NON : le projet ne peut pas remplir les conditions pour qu'il soit rentable.

- ✓ Dans nos interventions nous devons
 - Mettre face à face les aspects négatifs du projet de la DREAL et celui cohérent de notre projet global qui est issu des rencontres de nos différentes associations.
 - Montrer que nous avons été reçus à tous les niveaux : * maires, * conseil régional, * sous-préfets, * préfet, * conseillers des ministères.
- ✓ Les arguments écologiques ne sont que très faiblement écoutés par rapport aux arguments économiques.
- ✓ Il nous faut maintenir les bonnes relations avec les associations amies "Saint Prest Environnement" et "Jouons collectif", dans cette dernière il y a plusieurs maires du secteur d'Allones.
- ✓ Jean Moreau rappelle que dans son cahier d'acteur rédigé pour la FEEL, il mentionnait déjà qu'il fallait finir l'aménagement de la RN12 et les contournements des agglomérations. Il rappelle que l'enquête publique ne concernait que le projet d'A 154, l'aménagement de la RN 12 a été rajoutée par la suite.
- ✓ La décision d'un préfet sur un fuseau n'a aucune valeur juridique : c'est ce que nous apprend la procédure judiciaire engagée par Mr Hebert de St Prest qui a été débouté.
- ✓ La priorité immédiate est la déviation de Saint Remy sur Avre avec l'aménagement du contournement de Dreux par le barreau Est.
- ✓ L'association "Dévier Saint Rémy" est une émanation du conseil municipal. Le projet actuel par le sud passe à 400 m des habitations.

* * * * *

Projet d'Autoroute A 154 restons mobilisés

Le consommateur d'Eure & Loir n° 126 décembre 2013 revue de L'UFC Que Choisir d'Eure & Loir

En 1995, douze associations d'Eure & Loir, dont l'UFC – Que Choisir 28 s'unissaient pour créer la Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL), depuis 18 ans cette union des forces a permis de sauvegarder quelques parcelles d'environnement du département, la victoire la plus emblématique étant l'abandon du projet de 3^{ème} aéroport après 9 années de mobilisations.

Depuis 3 ans, la FEEL et ses associations membres se mobilisent contre le projet d'autoroute à péage A 154. Le slogan mobilisateur est depuis l'origine :

**NON à l'Autoroute A 154 Nonancourt – Allaines.
OUI à la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres – Orléans,
OUI à l'aménagement de la RN 154 en route à 2 x 2 voies.**

La réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres – Orléans est une revendication de l'UFC 28 depuis 1987, malgré une remise à niveau de quelques kilomètres entre Chartres et Voves, il n'y a toujours pas de circulation de trains de voyageurs. Avec une concertation constante entre les associations pour proposer des contre projets à celui élaboré par les services de l'Etat et renouveler la mobilisation le texte de base s'est enrichi pour devenir :

Les bonnes raisons de dire NON à l'A 154 portées par la FEEL et ses associations :

- NON car on a jamais prouvé qu'une autoroute favorisait le développement local.
- NON car il est faux que l'autoroute suscite le consensus général de Euréliens.
- NON car le péage coûte cher aux usagers et aux collectivités, donc à nous tous.
- NON car le péage détourne le trafic vers les routes secondaires.
- NON car l'insécurité routière croît en Eure & Loir sur le réseau de substitution.
- NON car elle consomme des terres agricoles, forestières et détruit le cadre de vie.
- NON car les trafics diminuent en Eure & Loir comme au niveau national.
- NON car le projet ne peut pas remplir les conditions pour qu'il soit rentable.

Un grand pas vient d'être franchi avec la remise en juin dernier du rapport de la commission «mobilité 21» dont l'objet était de hiérarchiser les projets contenu dans le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) dont l'ensemble coûtait 280 milliards d'€. Le projet d'aménagement global de la RN 154 /RN 12 d'Allaines à Nonancourt est classé dans les secondes priorités donc après 2030, mais le tronçon commun Dreux – Nonancourt lui est d'aménagement prioritaire (avant 2030). La commission a établi des scénarios suivant l'importance de l'élargissement de l'écotaxe poids lourds...

La mobilisation de la FEEL et de ses associations membres a été intense, fin 2012 et au début 2013 avant la publication du rapport et s'est poursuivie durant tout l'été après la publication. Elles ont rencontré la plupart des acteurs du dossier avec des délégations et rencontres auprès d'élus (des maires concernés, un député, le président du conseil régional...), du sous-préfet de Dreux, du Préfet d'Eure & Loir, de conseillers du ministère des transports, mais aussi avec l'envoi à la commission mobilité 21 de notre analyse des aspects négatifs du projet,

par des réunions d'information du public, des représentations dans des instances, des conférences de presse, la participation à des reportages télévisés, des courriers au ministère des transports et au premier ministre...

Si le message est partiellement passé, le projet autoroutier de Dreux à Allonnes reste donc dans les cartons pour plus tard et comme le décret de Jean-Louis Borloo (alors ministre de l'écologie) du 25 juin 2010 n'est pas abrogé, les partisans ne négligeront aucune possibilité pour relancer le projet. Il est donc nécessaire de maintenir la vigilance et la mobilisation.

Gérard Breteaux, délégué de l'UFC –Que Choisir d'Eure & Loir auprès de la FEEL



RAPPORT D'ACTIVITE FEEL 2013

7) Mobilisation contre le projet d'A 154

Quelques temps forts (*Voir en annexe liste complémentaire presque exhaustive des activités et réunions*)

- Paris : Ministère des transports, délégation auprès d'Olivier Rolin conseiller Infrastructures de transports et Dominique Ritz sous directeur de l'aménagement routier auprès du Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie (17 janvier)
- Eure & Loir : rencontre avec les maires de Challet, Sérézereux, Marville-Moutiers Brûlé, Boulay-Mivoie,
- Elaboration d'argumentaire et remise du questionnaire à la "commission Mobilité 21" (janvier)
- Rencontre avec la vice-présidente de la commission "Mobilité 21" par l'AVERN et Vivavre (vendredi 15 février)
- Chartres : rencontre du président de la chambre d'agriculture d'Eure & Loir (6 mai)
- Paris : Remise de pétitions à l'initiative de l'ASCVEG au ministère de l'écologie, renouvellement demande d'évaluation de notre projet (15 mai).
- Orléans Hôtel de région RDV avec le Président de région (lundi 5 et 22 juillet)

Annexe : Les autres actions avec participation de la FEEL liées à la mobilisation contre le projet d'A 154 (liste non exhaustive).

Nota : Les associations membres ont mené en leur nom beaucoup d'autres actions.

- 14 janvier : réunion préparatoire à l'entrevue au ministère(MEDDE)
- 17 janvier : délégation au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie MEDDE
- 9 février : mairie de Garnay, participation à la remise d'une pétition initiée par l'ASVEG.
- 7 mars : Conférence de presse sur la sécurité à Tremblay les Villages.
- 16 avril : Chartres Point presse devant le Conseil général.
- 6 mai : rencontre du Président de la chambre d'agriculture d'Eure et Loir.
- 29 mai rencontre avec le chef de service « Sécurité routière » DDT 28
- 20 juin : Participation à l'action de l'ASCVEG diffusion de "chèque cadeau " (7h30 et 17h30 entrée de Vernouillet)
- 24 Juin : réunion de présentation avec l'ASCVEG et VIVAVRE du projet St Rémy au CG 27 à Evreux
- 2 juillet 18h30 Participation avec JB de l'ASCVEG à une rencontre avec « St Prest Gasville-Oisème Environnement ».
- 2 juillet : 20h30 Participation à une réunion publique de l'ASCVEG à Garnay.
- 3 juillet à 11h à Dreux, point presse sur la RN154 avec toutes les associations du nord de l' E&L.
- 4 juillet à 10h à St Lubin, point presse sur la RN154 avec toutes les associations du nord de l'E & L.
- 10 juillet à 10h30 à Dreux, RDV avec le Sous-préfet et la DREAL pour la déviation de St-Rémy
- 22 juillet à 11h à l'Hôtel de Région à Orléans, RDV avec le Président de Région sur la RN154
- 22 juillet, envoi d'une lettre au 1^{er} Ministre en réaction avec la lettre de B. Le Maire (réponse par mail le
- 25 juillet à 16h à la permanence de Bruno Le Maire à Evreux RDV avec Guy Lefrand suppléant de B.Le Maire
- 6 août à 17h débriefing informel avec l'ASCVEG à Garnay
- 19 août à 16h rencontre avec l'Association « Dévier St Rémy » à St Rémy.
- 5 septembre 19h30 participation au CA de St Prest Environnement
- 27 septembre à 20h30 intervention de la Présidente à la conférence de St Prest Environnement sur les autoroutes.
- 11 octobre à 17h RDV avec le nouveau Sous-préfet de Dreux en charge de la RN 154.
- 22 octobre point presse à Garnay avec toutes les associations du nord au sud.



2014

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

- Janvier : **Délégation des « grands élus »** auprès de M. Cuvillier, ministre des transports, ils affirment que « **la mise en concession ne soulève pas de problèmes majeurs d'acceptabilité au niveau local** » !. Ils ne fournissent aucune étude sur les coûts réels du projet.
- 3 février **Le Ministre CUVILLIER accepte la poursuite de la mise en concession, puisque les élus lui ont affirmé - à tort - qu'il n'y avait pas de problèmes d'acceptabilité.**
- || **Extrait de la lettre du Ministre aux élus** « *Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'Etat que les grands élus concernés* ||
|| *dont vous-même m'ont assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes* ||
|| *majeurs d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la* ||
|| *liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de* ||
|| *la RN 154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession* ». ||
- Juin Début de l'aménagement de la RN 154 au sud de Dreux, l'Autorité Environnementale précise « le trafic projeté en 2015 et la proportion de poids lourds seraient probablement très différents dès lors qu'un barreau autoroutier continu viendrait doubler l'infrastructure existante dont la vocation deviendrait alors purement locale
- 10 décembre 2014 – 13 février 2015 Concertation sur les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges
- ➔ Le dossier de concertation sur les hypothèses de tracés annonce que depuis 1994, 260 millions d' € ont été investis sur fonds publics pour aménager progressivement à 2x 2 voies la RN 154.



Actions associatives

■ Rencontre Président de la FNAUT Centre Chartres 9 janvier 2014.

- ✓ Jean – François Hugo vient d'Amboise (train par Paris), pour mise à jour de sa connaissance du dossier.
- ✓ La FNAUT Centre rejoint la FEEL dans sa lutte pour une RN 154 gratuite, non concédée.

■ Rencontre du Conseil Régional Chartres, 21 janvier

3^{ème} rencontre des associations avec le Président de la région Centre.

Participent à la réunion : - Pour le conseil régional : François Bonneau (PS), président du Conseil régional, Marie-Madeleine Miallot (PS) vice-présidente, Patrick Rheil (PRG) conseiller régional et maire de Saint Rémy sur Avre, Sandra Renda (EELV), conseillère régionale.

- Présence du conseiller général Christian Gigon.



CA & AG du 25 janvier 2014

3. Dossier RN 154

- Le 21 janvier la FEEL a rencontré le conseil régional (François Bonneau, Marie-Madelaine Mialot, Sandra Renda, Patrick Rheil), y participait aussi le conseiller général Christian Gigon. C'est la 3^{ème} rencontre avec François Bonneau depuis son revirement de position.
- Une commission de réflexion sur les « dessertes » (= les sorties) va être mise en place.

4. Tour de table des activités des associations

ASVEG / FEEL : Présentation du contre-projet RN 154 élaboré par les associations de la FEEL à Garnay le jeudi 20 février.



LE PROJET « MOB 28 »

POUR UNE ALTERNATIVE A LA MISE EN CONCESSION DES RN 154 & RN 12 **Présentation à Garnay , le 20 février 2014**

Depuis 2 ans un groupe de militants planche à l'élaboration d'un projet crédible afin de répondre à la recommandation du compte rendu du débat public il est présenté pour la première fois à Garnay le 20 février. « MOB » est un clin d'œil à la « Commission Mobilité 21 ». Il s'appuie sur l'aménagement de l'existant.

- ❖ **Son objectif** n'est pas contre les autoroutes, mais contre la confiscation par une entreprise privée des nos routes nationales réalisés avec nos impôts.
- ❖ Il est une réponse à nos besoins ; se déplacer sans encombre et en sécurité.
- ❖ Nous avons besoin d'une voie **fluide, sécurisée et gratuite** et non pas d'une voie rapide à 130 tout le temps.
 - ➔ Voie **fluide** en supprimant les points noirs en commençant par le plus important à Saint Rémy sur Avre. **Dévier Saint Rémy sur Avre sans autoroute, c'est possible.** Notre projet global MOB 28 prévoit trois déviations, l'évitement de nombreux rond-points.
 - ➔ Voie **sécurisée** en supprimant les intersections. Notre projet MOB 28 sécurise les RN 154 et RN 12 sans report de trafic sur les autres routes contrairement au projet autoroutier qui renvoie sur les routes départementales qui deviennent plus accidentogènes, les milliers de véhicules qui ne voudront ou ne pourront pas utiliser l'autoroute payante. Tout le département va être impacté.
 - ➔ Voie **gratuite** contrairement au projet autoroutier. Pour travailler quotidiennement de Chartres à Dreux ou de Nonancourt à Cherisy le montant annuel s'élèvera à 1 500 €, et beaucoup plus pour les trajets Chartres –Orléans.
- ❖ **MOB 28** consommera 7 fois moins de terres que le projet autoroutier.
- ❖ **MOB 28** coûtera 4 fois moins cher.
- ❖ Au coût du projet autoroutier (estimation actuelle vers 800 millions €), il faut ajouter 250 millions € à verser si gratuité pour les eureliens, 70 millions € si des abonnements sont prévus. Le coût des diffuseurs supplémentaires entièrement à la charge des collectivités et 280 millions € pour l'aménagement des voies secondaires et le coût des protections anti-nuisances.
- ❖ **MOB 28** va dans le sens de l'intérêt général. C'est un projet moderne qui améliore l'existant, le fluidifie et sécurise l'ensemble de la circulation dans le département pour 4 fois moins cher.

MOB 28 est une solution alternative plus économique, plus écologique, plus sûre et sans concession



Actions pour faire connaître le projet alternatif MOB 28

- ❖ 15 juin 2014 : Ballade sur le site de contournement de Saint Rémy sur Avre
- ❖ 17 juin 2014 : Présentation à la salle des fêtes de SAINT LUBIN DES JONCHERETS du projet MOB 28, suivi d'échanges.



CA FEEL 19 avril 2014

5. Dossier RN 154

- La mobilisation pour la présentation de notre contre projet le 20 février à Garnay a été un succès. La Présidente remercie les associations qui se sont investies dans ce très gros travail.
- Nous déplorons l'abandon des objectifs fixés par la commission Mobilité 28 qui avait effectué un vrai travail de hiérarchisation des priorités. Les groupes de pressions ont repris le dessus.
- Le projet d'autoroute A 154 a rejoint la liste des projets inutiles établi par l'association « Agir pour l'environnement » .
- La FEEL a demandé un rendez vous avec Ségolène Royal nouvelle ministre de l'Environnement.
- Le point de la situation est fait à partir des articles de presse de l'unique journal et du site officiel de la préfecture.
- ❖ A la suite du débat, **il est décidé d'une rencontre de travail entre toutes les organisations (associations, syndicats) dont nous avons connaissance qui ont pris position contre le projet d'autoroute.**
- ❖ **L'objectif est de mettre en commun une stratégie, des objectifs et modalités d'actions pour 2014 / 2015 afin de rencontrer les acteurs avec un projet alternatif, jusqu'au plus haut niveau et de préparer l'enquête publique qui aura lieu en 2015.**

CA FEEL 28 juin 2014

7. A 154 Préparation rencontre avec un conseiller du cabinet de Madame Ségolène Royal

La FEEL a obtenu un rendez-vous auprès M. Vincent JECHOUX Conseiller auprès de Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie le jeudi 3 juillet 2014 à 15 h.

La présidente a élaboré un projet de déroulement de la rencontre, qui fait l'objet de débat dont il ressort :

- Les élus sont informés par les divers services sur l'évolution du dossier alors que nous devons aller chercher les informations (d'où les nombreuses rencontres avec...) qui nous parviennent essentiellement par les dires d'élus que la presse rapporte,
- La délégation devra démontrer que les élus ont menti à l'ex ministre des transports. nous démontrerons que le projet soulève des problèmes majeurs d'acceptabilité.
- La délégation devra demander à la ministre d'écrire à la DREAL et au préfet de région pour qu'ils appliquent la recommandation de la commission du débat public et qu'ils étudient les propositions de notre « projet alternatif »,
- La présidente remettra un cahier relié contenant : * les cahiers d'acteurs de nos associations lors du débat public, * l'historique des actions associatives, * les pétitions remises, * les conclusions et annexes de la commission du débat public, * des coupures de presse.
- La délégation sera de 5 à 7 personnes.

N.B de dernière heure : le RDV a été reportée à une date non fixée après le 14 juillet (à suivre)



Rencontre avec Nicolas Quillet, nouveau Préfet d'Eure & Loir
4 juillet à 17 h

La délégation a abordé tous les dossiers en cours à la FEEL : * Qualité de l'eau, * épandage des boues, * déchets, * transports en commun et RN 154/ 12.

Sur la RN 154 / 12 :

- Il enregistre les oppositions qui démentent le consensus officiel.
- Nous lui exposons notre projet alternatif, dont il demande la remise d'une copie.



RENCONTRE DES ASSOCIATIONS «PRO» & «ANTI»

Sous Préfecture de Dreux 9 octobre 2014

A 154 : une reprise décevante

«On avance bien.» «On affine les études.» C'est par ces mots que Frédéric Rose, sous-préfet de Dreux, a ouvert jeudi 9 octobre, à Dreux (locaux de l'Agglo), la réunion à destination des associations pro et anti-autoroute après avoir rencontré les agriculteurs le matin même et le milieu économique en début d'après-midi.

« C'est la reprise des échanges avec une approche thématique », constate le sous-préfet qui « représente le préfet d'Eure-et-Loir, lequel agit au nom du préfet de Région ». Il signale que « les maires ont reçu un courrier leur annonçant la relance du projet ». Le maire de Garnay n'a rien reçu et ignorait vendredi matin tout de ces réunions.

Le représentant de l'Etat a tout de suite situé le cadre de la réunion :

- un fuseau « arrêté » par le préfet de Région fin 2012
- le principe de la conception autoroutière « retenue par le ministre Cuvillier » début 2014.

Le sous-préfet était entouré des représentants de la DREAL ainsi que des sociétés Biotop et d'Ecosphère chargées des études environnementales.

Etaient présentes les associations anti-autoroute : FEEL, ASCVEG, AVERN, Jouons collectif, Vivavre. Il y avait aussi Dévier St-Rémy qui est pro-autoroute, et Jean-Marc Baston pour Marville dont on ignore l'actuelle position.

Nous pensions avoir des informations. Nous avons eu droit à un compte-rendu (détaillé) des études faites sur « la biodiversité et le cadre de vie ». Un travail intéressant bien sûr mais, franchement, nous ne venions pas pour cela. Un dossier complet mis sur internet aurait suffi à notre bonheur. Forcément, nous avons fini par grappiller une info ou deux. Le viaduc de Garnay fera 30 à 40 mètres de hauteur et une variante a été apportée au fuseau : le fameux « fuseau Lemare » fait son apparition c'est-à-dire l'option d'une autoroute passant à l'est d'Allainville, côté Les Corvées.

Françoise Guignard



BREF COMPTE RENDU DE LA RENCONTRE AVEC MONSIEUR LE SECRETAIRE GENERAL POUR LES AFFAIRES REGIONALES

Vendredi 10 octobre – 10 h

Préfecture de la région Centre 191, rue de bourgogne 45 000 Orléans

Rappel des objectifs de la rencontre

- Présenter à Monsieur le Préfet de Région la vision citoyenne des Euréliens de l'aménagement de la RN 154 afin qu'il la transmette au plus haut niveau.
- Exprimer à nouveau nos demandes en matière d'évaluation de nos propositions.

Ces 2 aspects ont constitué les 2 volets du développement de l'entrevue.

Notre délégation a été reçue par :

- Mr Philippe de Gestas de Lespéroux, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales, représentant le Préfet de région ;
- Mr Frédéric Rose, Sous Préfet de Dreux,
- Et pour la DREAL : Mr Pascal Paradis, Mr Serge Gaillard, Mr Florent Clément

Notre délégation emmenée par la Présidente de la FEEL, Martine Trofleau, était constituée de : Stéphane Maguet (Jouons collectif A 154) - Frédéric Bredon, Martine Carré, Marie-Claude Belhomme, Claude Belhomme (St Prest Gasville/ Oisème Environnement) – Jean Marie Pillet, Serge Corda (ASVEG) – Gérard Breteaux (FEEL)

I - PRESENTATION DE LA VISION CITOYENNE DU PROJET DE L'AMENAGEMENT DE LA RN 154 ET DU RAYONNEMENT DE CETTE VISION A TRAVERS TOUTES LES ACTIONS MENEES.

1 Nous faisons un retour sur la lettre de l'ancien Ministre Cuvillier de février 2014 faisant suite à la rencontre au Ministère des « grands élus » et de représentants de l'Etat :

Nous nous inscrivons en faux : les élus savaient – les préfets savaient ET le ministre savait qu'il existait et qu'il existe toujours des **«problèmes majeurs d'acceptabilité au plan local»**. Rappel bref des actions menées depuis la fin du Débat Public.

2 Nous réaffirmons que notre vision globale, multimodale et alternative de notre projet, s'intègre dans les critères de la feuille de route de la Commission « Mobilité 21 » ce qui n'est pas le cas du projet de l'Etat (*cf nos réponses aux questions de la Commission Mobilité 21*)

- Aspect ferré et Aspect routier;
- La justification de la mise en concession est passée par un diagnostic « non partagé » (trafic, accidents, et surtout impact écologique);
- L'ensemble de l'aménagement de la RN 12 et RN 154 sur la base des diapos des cartes routières.

II REAFFIRMATION DES DEMANDES

Nous demandons que 2 types d'évaluations soit faites :

- Une évaluation financière de notre proposition d'aménagement routier, tronçon par tronçon,
- Une évaluation détaillée de l'impact environnemental, tronçon par tronçon.

Cette double demande fait partie recommandations du Président du Débat Public (recommandation qui a été lue en partie –p 72- en conclusion du compte rendu du Débat Public) :

« En conclusion de ce compte rendu, nous recommandons avec force que le maître d'ouvrage reprenne rapidement une concertation ouverte avec l'ensemble des acteurs locaux et qu'il ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. À ce titre, il nous apparaît nécessaire qu'il étudie, en concertation avec les acteurs locaux, les diverses solutions alternatives d'aménagement, dont certaines qu'il a évoquées lui-même dans son dossier pour pratiquement les écarter en réunion publique, et d'autres qui émanent du débat.»

Nous rappelons alors que depuis le Grenelle de l'environnement, c'est à l'Etat de faire la preuve que les projets d'aménagement du territoire qu'il propose, sont les meilleurs en terme d'impacts environnementaux.
L'évaluation demandée est un outil pour les associations afin qu'elles fassent leur travail d'information auprès des euréliens dans le cadre de l'enquête publique.

EN CONCLUSION

Mr Le SGAR réaffirme qu'il transmettra au plus haut niveau notre demande. Il souhaite que nous lui remettions par l'intermédiaire de Mr le Sous-préfet de Dreux le document finalisé de notre proposition globale et alternative d'aménagement de la RN 154 et RN 12.

Un dossier est remis à Mr le SGAR contenant l'ensemble des documents cités en référence durant l'entrevue ainsi que les cahiers d'acteurs de l'AVERN, L'ASVEG, VIVAVRE, AGIR UNIS, Jouons collectif A 154, Saint Prest Environnement et de la FEEL (Fédération Environnement Eure & Loir). Les deux diaporamas sont aussi remis.
La rencontre prend fin vers 12 h.



CA FEEL 11 octobre 2014

5. Le dossier de la RN154

Les actions depuis le dernier Conseil d'administration

- Envoi d'une lettre aux candidats Sénateurs le 18 septembre : aucune réponse.
- Réunion du 2 octobre à Orléans : Germaine présente cette rencontre entre le SGAR, Nature Centre et l'AVERN.
- Réunion le 9 octobre à Dreux (*Voir en pièce jointe le compte rendu de Françoise Guignard*)
- Réunion le 10 octobre à Orléans (*voir en pièce jointe le compte rendu fait par Martine Trofseau*)

Les prochaines actions :

- Manifestation du mardi 14 octobre 8 h Berchères les Pierres
- Réunion d'info sur l'aménagement du Rond point « Léo » lundi 20 octobre 18h30 Mairie de Vernouillet.



Manifestation au Rond – Point de Berchères les Pierres

Mardi 14 octobre

Une quarantaine de militants se retrouvent au rond point vers 8 h du matin à la demande des chaînes de télévision. Notre distribution de tracts aux automobilistes avec les 10 raisons de dire non au projet autoroutier reçoit un bon accueil.
M6 a inclus notre action dans une émission sur les autoroutes.



COMPTE RENDU de la RENCONTRE AVEC MONSIEUR Vincent JECHOUX Conseiller auprès de Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

Mardi 16 décembre 2014 – 9h –
Cabinet de la Ministre 246, bd St Germain - 75007 Paris

Cette rencontre du 16 décembre a été obtenue par la FEEL après de longues tractations auprès du cabinet de la MEDDE, Ségolène Royal, afin de remplacer le RDV obtenu le 3 juillet et annulé par le Conseiller Jechoux le vendredi 27 juin 2014.

La délégation de 6 personnes représentait l'ensemble des associations contre la mise en concession autoroutière des RN 154/12 en Eure & Loir et pour un projet alternatif basé sur l'aménagement au plus près de l'existant de ces RN.

Étaient présents:

• Germaine FRAUDIN, présidente de l'AVERN • Jean Louis LATOUR, président de VIVAVRE • Jean Marie PILLET, vice président de l'ASVEG • François BREDON, président de SAINT-PREST ET GASVILLE OISEME ENVIRONNEMENT • Martine CARRE, secrétaire de SAINT-PREST ET GASVILLE OISEME ENVIRONNEMENT • Martine TROFLEAU, présidente de la FEEL

Monsieur Vincent JECHOUX qui nous a reçus pour la MEDDE, est membre du cabinet de S. Royal, conseiller en biodiversité, agro-écologie et droit de l'environnement

Objet de la rencontre:

- Présenter à Madame la MEDDE la vision citoyenne des Euréliens de l'aménagement de la RN 154, comme alternative à la mise en concession.
- Exprimer à nouveau nos demandes en matière d'évaluation de nos propositions

I-PRESENTATION DE LA VISION CITOYENNE DU PROJET DE L'AMENAGEMENT DE LA RN154 ET DU RAYONNEMENT DE CETTE VISION A TRAVERS TOU TES LES ACTIONS MENEES

À la demande de Vincent Jechoux, un bref rappel historique de la procédure a été fait.

Des faits importants de non respect de la démocratie participative ont été pointés.

La lettre de l'ancien Ministre Cuvillier en date du 3 février 2014, a été rappelée dans son affirmation intolérable, car fautive, de l'inexistence de «problèmes majeurs d'acceptabilité au plan local».

Nous avons rappelé à travers de nombreux exemples d'actions -dont le dépôt de milliers de pétitions déposée en main propre au cabinet du Ministre Cuvillier-que les élus savaient –les préfets savaient ET l'ancien Ministre Cuvilliers savait qu'il existe des « problèmes majeurs d'acceptabilité au plan local».

Nous avons expliqué que notre vision globale et alternative de notre projet multimodal, s'intègre dans les critères de la feuille de route de la Commission «Mobilité 21» : * aménager l'existant; * privilégier les usages quotidiens; * éviter l'artificialisation des terres agricoles.

Un dossier de documents a été remis à Vincent Jechoux.

II-PRESENTATION DES GRANDES LIGNES DU PROJETROUTIER ALTERNATIF A LA MISE EN CONCESSION

Les grandes lignes du projet routier alternatif ont été présentées; ce projet s'appuie sur un diagnostic très différent du diagnostic fait par l'Etat au moment du Débat Public. Le diagnostic fait par l'Etat est un diagnostic "non partagé" (trafic, accidents, et surtout impact écologique)

.Un dossier technique et cartographique a été remis à Vincent Jechoux.

III-REAFFIRMATION DES DEMANDES

° Nous avons demandé : - Une évaluation du coût de notre proposition d'aménagement routier, tronçon par tronçon; - Une évaluation détaillée de l'impact environnemental, tronçon par tronçon.

Cette double demande fait partie des recommandations du Président du Débat Public (recommandation qui a été lue en partie - P. 72 «En conclusion» du Compte rendu du Débat Public) :

« En conclusion de ce compte rendu, nous recommandons avec force que le maître d'ouvrage reprenne rapidement une concertation ouverte avec l'ensemble des acteurs locaux et qu'il ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. À ce titre, il nous apparaît nécessaire qu'il étudie, en concertation avec les acteurs locaux, les diverses solutions alternatives d'aménagement, dont certaines qu'il a évoquées lui-même dans son dossier pour pratiquement les écarter en réunion publique, et d'autres qui émanent du débat.»

Nous avons aussi demandé que notre proposition soit annoncée par les représentants de l'État comme une solution alternative à la mise en concession et qu'elle puisse être présentée comme telle durant la 2^{ème} vague de concertation qui est actuellement en cours.

En conclusion, le Conseiller Vincent Jechoux s'est engagé :

- ⊗ à transmettre nos remarques et demandes à Madame la Ministre Ségolène Royal
- ⊗ et à nous tenir au courant du suivi de cette démarche.

La rencontre a duré 1 heure 30



RAPPORT D'ACTIVITE FEEL 2014

8) Mobilisation contre le projet d'A 154

Quelques temps forts

La plupart des réunions mentionnées ci-après ont nécessité des réunions préparatoires.

- ❖ Rencontre du conseil régional : François Bonneau, Marie-Madeline Miallot, Sandra Renda, Patrick Rheil avec participation du conseiller général Christian Gigon (Chartres – 21 janvier),
- ❖ Présentation du projet alternatif RN 154 élaboré par les associations de la FEEL (Garnay - 20 février),
- ❖ Nous dénonçons l'abandon des objectifs fixés par la commission mobilité 21 suite à une délégation des élus auprès du ministre des transports.
- ❖ Organisation d'une rencontre des organisations opposées au projet d'autoroute, élaboration d'une stratégie commune (*Champhol, vendredi 16 mai*)
- ❖ Interventions lors de la présentation du projet Mob 28 (*Saint Lubin des Joncherets samedi 7 juin*)

- ❖ Participation au point presse (*Garnay, mercredi 11 juin*).
- ❖ Préparation de la rencontre avec Vincent Jechoux, conseiller auprès de Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'énergie (*le rendez-vous prévue le jeudi 3 juillet est annulé, Un 2^{ème} rendez- vous sera ultérieurement décroché pour le 16 décembre*)
- ❖ Rédaction d'un historique de nos interventions relatives au projet d'autoroute A 154 depuis 2007 (*juillet*).
- ❖ Participation à la réunion d'information organisée par le Sous-Préfet de Dreux et la DREAL (*Dreux, jeudi 9 octobre*)
- ❖ Participation à la manifestation sur le rond-point de Berchères les Pierres avec distribution de tracts (*mardi 7 octobre*)
- ❖ Participation à la réunion d'information sur l'aménagement du rond point Léo (*lundi 20 octobre , Vernouillet*)
- ❖ Rendez-vous avec le Secrétaire Général des Affaires Régionales SGAR, présentation de notre projet alternatif avec demande de son évaluation financière et de son impact environnemental tronçon par tronçon (*Orléans préfecture de région Vendredi 10 octobre*)
- ❖ Dépôt auprès du Sous- Préfet Rose de l'ensemble des infos cartographiées et sous forme de notes techniques (*jeudi 13 novembre*)
- ❖ Participation au Comité de suivi présidé par le Préfet de Région (*Orléans 27 novembre*)
- ❖ Participation à la réunion de travail avec Serge Gaillard, Laurent Clément, ingénieurs de la DREAL, accompagné de Mr Paradis, chargé de mission DREAL, en présence de Frédéric Rose, Sous-préfet de Dreux (*Sous-préfecture de Dreux-mercredi 17 décembre*).
- ❖ Participation aux 2 premières réunions publiques de concertation sur la RN 154 (*Saint Rémy / Avre le jeudi 11 décembre et Ymonville, lundi 15 décembre*).



2015

Evolution du projet, décisions administratives & politiques

Fin de la concertation sur les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges.



Actions associatives

CA & AG FEEL 31 janvier 2015

3 Point sur le dossier RN154 – RN 12

Les dates à retenir :

- ❖ Réunion de présentation du projet MOB 28 à Champhol le mardi 3 février à 19h 30, salle Jean Moulin.
- ❖ Fin de la concertation sur les hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges du projet d'aménagement des RN 154 et RN 12 à 2x2 voies par mise en concession autoroutière, le 13 février.



Concertation sur les hypothèses de tracés :

a) **Réunion de Dreux** 14 janvier

Source : Site de Saint Prest Environnement

La salle était comble hier à Dreux

Après la présentation de la DREAL sur les études menées sur le tracé préférentiel, de nombreuses question ont fusé de toutes parts :

- Inquiétude sur les captages d'eau de la Blaise qui alimentent la région drouaise
- Choix du tracé qui engendre de nombreuses nuisances pour les riverains
- Honte aux élus qui se mobilisent pour la réalisation de ce projet et qui ne tiennent pas compte des difficultés, notamment financières des citoyens, ni de la destruction de leur cadre de vie.
- la gratuité du péage est un leurre, d'ailleurs il n'en est plus question
- quel est l'impact sur l'emprise des terres agricoles, 60, 70 hectares ?

- il est rappelé que les associations ont demandé l'étude et le chiffrage du projet alternatif MOB28 qui reprend l'existant et est beaucoup moins coûteux en terme de terres agricoles, de nuisances, pour un coût d'environ 214 M€
- comment se fait-il que la commission « Mobilité 21 » mandatée par le gouvernement pour hiérarchiser les grands projets, et qui n'avait pas retenu celui de l'A154, soit relancé ?
- rappel des différentes étapes de la consultation et de leurs conclusions : Débat Public, concertation, commission « Mobilité 21 » qui n'ont pas retenu la pertinence du projet.
- La reprise des études est de la volonté d'une majorité de nos élus qui ont fait pression auprès du Ministre Frédéric CUVILLIER, arguant que **cela ne posait pas de problème localement !**
- Le péage détournera les usagers qui se reporteront sur les voies de substitution, retraverseront les villages déviés (Le Boullay Mivoye,) qui ont retrouvé la sérénité avec environ 200 véhicules/jour et verront le retour d'un trafic de plus de 6000 véhicules/jour.
- Qu'en est-il des nuisances sonores ? la norme est de 55 db, sera-t-elle respectée et comment ?
- Les poids lourds éviteront les péages, quelques soient les mesures d'interdiction ou de dissuasion qui pourront être mis en place.
- Les itinéraires de substitution seraient à 2 x 1 voie contrairement à la RN 154 Chartres/Dreux actuellement en 2 x 2 voies
- La desserte locale, avec un échangeur à hauteur de TREMBLAY LES VILLAGES, sera loin de satisfaire les entreprises et les riverains de l'A 154.

Aucune manifestation des pro-autoroute présents dans la salle. Personne n'a pris la parole pour défendre leur point de vue quant au bien fondé du projet et affirmer l'apport au développement économique pour notre département.

Des réponses ont été données sur les différents points qui n'ont pour la plupart pas convaincu.

La DREAL poursuit son étude et suit les instructions du Ministre. «*Les différentes étapes de la concertation franchies et entérinées, nous n'avons pas à revenir dessus*». Il y aura ensuite l'enquête publique pendant laquelle, chacun pourra exprimer son désaccord ou remarques qui devront être argumentées.

Ne sera-t-il pas trop tard quand nous constatons depuis 2009 (début du débat public) que nos arguments ne sont jamais pris en considération !

Nos élus (qui ne représentent pas toutes la population mais un peu plus de 50% de 60% d'électeurs qui se sont manifestés) n'ont pas reçu « carte blanche » pour saccager ainsi notre environnement et notre patrimoine auxquels nous sommes tous très attachés.

Continuons malgré tout notre mobilisation, le bon sens finira bien par l'emporter !

* * * * *

b) Réunion de Chartres

Chartres auditorium du parc des expositions de Chartres -17 janvier 2015

A la tribune : M. Audouin Commission Nationale du Débat Public CNDP ; Mrs Chassagne & Gaillard DREAL, les 2 bureaux d'études IRIS & EGIS.

Environ 200 personnes, salle houleuse très majoritairement hostile au projet.

Enjeux de la concertation : les nœuds d'échanges.

- Actuellement le fuseau est de 300 m de large.
- L'itinéraire de substitution proposé est le RD 954
- Il y aurait un diffuseur au niveau du RD 126.
- Autour de Chartres : l'option vraisemblable serait option Est rapprochée.
- Passage sous la 910 (cônes de vues de la cathédrale)

Rappels historiques :

- 2009 – 2019 le débat public
- Automne 2012 : les fuseaux.
- Juin 2013 : rapport de la commission Mobilité 21 (remarque **non évoqué !**)
- Décembre 2014 – janvier 2015 la présente concertation
- ... Peut-être ouverture en 2022.
 - Coût plafond 850 M€.

Le représentant syndical CGT de la direction

interdépartementale nord-ouest des routes.

- Avec les concessions : 14,7 milliards ont été distribués aux concessionnaires en 7 ans. Avec cette somme nous aurions pu investir dans l'entretien des routes.
- D'après l'autorité de la concurrence la rentabilité est de 24% (24 € /100 sont distribués aux actionnaires.)
- ➔ Il faut une ré-appropriation publique des autoroutes.
- La RN 154 doit rester gratuite.

Quelques interventions

- ☞ Le maire de Gellainville : il est favorable au contournement par l'Est
- ☞ Françoise Valet : parmi les critères de hiérarchisation il faudrait inscrire les contraintes liées aux milieux humains et aux milieux physiques.
- ☞ Utilité de l'A 19 ? Elle n'a atteint aucun de ses objectifs, il en sera de même pour l'A 154 ➔ c'est un acte confiscatoire, il ne restera qu'une voie de substitution mal entretenue.
- ☞ Catel (ass. Gasville / Oisème) Seront pris à l'agriculture 5 hectares par kilomètre (50 x 1000m).
- ☞ Martine Trofleau, analyse du projet par la FEEL
- ☞ La convention d'Arrhus oblige les Etats à la concertation.

Notes prises par Gérard Breteaux



Réunions de présentation du projet alternatif MOB 28

- 30 janvier Vernouillet
- 2 février Champhol



AUDIENCE AUPRES DU CONSEILLER REPRESENTANT LE 1^{ER} MINISTRE

Chartres, 6 février 2015

BREF CR de l'AUDIENCE OBTENUE CE JOUR

Ce vendredi 6 février 2015, dans le cadre de la visite de Monsieur le Premier Ministre à Chartres, une audience a été obtenue par la FEEL et ses associations amies.

Cette audience n'a pas été facile à obtenir, étant donné le grand nombre de demandes faites (Syndicats ouvriers, syndicats agricoles etc...). Comme, dans ce genre de rencontre le timing est parfois incontrôlé, nous avons François et moi préparé un communiqué (cf fichier joint) que nous pouvions remettre si l'audience était annulée au dernier moment.

Objectif de la demande : cf. le fichier joint

L'entrevue a duré une petite demi-heure.

Étaient présents à cette audience :

Philippe Mahé, Conseiller et représentant de Monsieur le 1^{er} Ministre

Frédéric Rose, Sous-préfet en charge du dossier de la RN154, représentant le Préfet de Région

François Bredon, pour les associations Amies de la FEEL (Saint-Prest Gasville/Oisème Environnement et Jouons Collectif),

Martine Trofleau, pour les associations de la FEEL.

D'entrée, Monsieur le Conseiller d'Emmanuel Valls s'est présenté comme le représentant du 1^{er} Ministre; il a été chargé par celui-ci de nous écouter et de lui rendre compte.

Après avoir lu le communiqué ci-joint, nous avons proposé de développer le point qu'il était nécessaire de préciser.

Le Conseiller du 1^{er} Ministre connaissait nos actions et l'existence du projet alternatif. Il nous a assuré que ce projet devait être évalué, comme il se doit, pour être présenté en parallèle du projet de l'Etat.

Ceci a été dit et redit en fin d'audience.

Philippe Mahé nous a trouvés « tenaces », mais dans notre rôle. Il connaissait bien toutes nos actions et démarches

COMMUNIQUE remis à M. Mahé représentant de Monsieur le 1^{er} Ministre

Les associations représentées à l'audience du vendredi 6 février, avec M. Mahé Conseiller auprès de Monsieur le Premier Ministre, accompagné de Monsieur Frédéric Rose, Sous Préfet de Dreux en charge du dossier de la RN 154. souhaitent que Monsieur le Premier Ministre, à l'occasion de sa visite dans notre département, prenne connaissance de la voix des Associations, du ressenti des citoyens d'Eure-et-Loir, usagers ou riverains des RN 154 et 12, sur le dossier de la mise en concession de ces routes nationales.

Bien au-delà des adhérents des associations de défense de l'environnement les citoyens ne comprennent pas les différentes décisions qui ont été prises successivement dans le cadre du « processus de démarche démocratique ». Ils se sentent « floués » par les pouvoirs publics, alors qu'ils mettaient beaucoup d'espoir dans la démocratie participative.

Aujourd'hui cette incompréhension se transforme en colère que les associations essaient de canaliser sur un projet alternatif qui correspond à la prise en compte de leur besoin de mobilité durable au quotidien.

En tant que responsables associatifs, nous tenons à faire part à Monsieur le Premier Ministre de ce fort malaise d'une partie importante de la population qui se trouve dans des situations difficiles et que la mise en concession d'un bien commun à tous que sont nos Routes Nationales, viendra aggraver.

Nous rappelons à Monsieur le Premier Ministre que nous travaillons à une solution alternative.

Chartres, le 6 février 2015



CA FEEL 18 avril 2015

4. Dossier A 154

- ✧ La Commission Nationale de Débat Public (CNDP) vient de publier une analyse de ces activités.
- ❖ Pour nous, elle devrait être plus ouverte en amont des projets notamment sur les projets alternatifs, hors dans le cas de l'A 154 au contraire tout a été verrouillé. Des contacts seront pris pour rencontrer un membre de la CNDP.
- ❖ Il faut inclure en plus dans notre argumentaire la présence de la zone de captage de l'eau potable du Drouais sous le projet de tracé de l'A 154.

- ❖ Constat : au retour des réunions d'informations du public où de celles de présentation de l'alternative MOB 28, les gens ont du mal à intégrer l'existence du projet d'autoroute et découvre l'existence d'une alternative.
- ❖ En 2016 avant l'enquête publique il faudra nous rendre dans les villages, rencontrer les maires et les habitants pour divulguer l'information sur l'enquête publique qui va avoir lieu et pour faire connaître notre projet alternatif. Didier Guérin (absent, mais qui nous a contactés par téléphone pendant la réunion), se charge de prévoir, avec Madame La Maire, une réunion à Challet.
- ❖ En anticipation d'une éventuelle action en justice, lors de la consultation par enquête publique prévue en 2016, il nous faudra trouver une éventuelle anomalie réglementaire. Dans le dossier de la carrière de Saulnières par exemple, le fait que la décision rendue par la commission des carrières n'avait pas été argumentée a permis entre autre à l'association de gagner le procès.



**TEXTE PUBLIE PAR «AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT» DANS LE
«PETIT LIVRE NOIR DES GRANDS PROJETS INUTILES»**

Texte écrit par « Camille », nom commun des 30 auteurs représentants des 30 collectifs qui luttent pour une planète viable.

RN 154 et RN12 PROJET D'AMENAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE

Le projet consiste à réaliser, via une mise en concession autoroutière, l'aménagement de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12 entre les communes de Nonancourt et d'Allaines. Par décision ministérielle du 15 mars 1994, cet aménagement devait être effectué grâce à une route à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés, sous statut de route express.

Actuellement, une grande partie du trajet est en 2X2 voies est utilisée gratuitement par les usagers comme voie express avec un itinéraire de substitution (ancienne RN154).

Le 25 juin 2010, une seconde décision ministérielle a acté le principe d'une mise en concession autoroutière de l'aménagement. L'Eure-et-Loir est essentiellement concerné partiellement le Loiret (au sud), et l'Eure (au nord).

Il s'agit de relier l'A 13 (Val-de-Reuil) et l'A10 (Allaines) chaînon manquant d'une grande rocade du bassin parisien, afin d'assurer les liaisons nord-sud sans passer par l'Île de France.

Le porteur du projet, maître d'ouvrage est l'Etat qui a confié à ses services décentralisés la DREAL CENTRE (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) la maîtrise de la procédure administrative. Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage sont le soutien l'économie et l'emploi, le développement des pôles urbains de Chartres et Dreux, la sécurité et les conditions de vie, des habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt.

La réalisation de ce projet consommerait plusieurs centaines d'hectares de terres cultivées.. Il impacterait l'intégrité de 4 vallées (Eure, Blaise, Avre et Conie classées Zone Natura 2000), de dix zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et de la Zone de Protection Spéciale) de Beauce. Cet aménagement ferait planer des risques sur la ressource en eau de près de 60 000 habitants en traversant le bassin versant du périmètre de protection des captages de Vert-en-Drouais et Vernouillet/Dreux

La Cour des comptes européenne, dans son rapport n°5 constate l'absence de démonstration de l'intérêt économique des autoroutes au plan du développement économique local ou national. La DREAL représentant l'Etat ne démontre rien à ce niveau. Loin des certitudes assénées par l'Etat, un axe autoroutier ne garantit pas les dessertes locales et l'irrigation des petits territoires où l'activité artisanale est prépondérante et représente la force vive de ces territoires.

De plus, le cadre de vie des habitants d'un très grand nombre de villages, qui, au cours des dizaines d'années passées, a été amélioré par l'aménagement progressif de la RN154, serait à nouveau détérioré par le retour d'un fort trafic en centre village qui chercherai à éviter la voie autoroutière payante.

La réalisation de ce projet d'autoroute confisque aux citoyens la RN 154 (actuellement gratuite) qui structure leur département. Aujourd'hui les visions de l'aménagement du territoire doivent évoluer face à la crise énergétique et climatique.

Si l'Etat ne s'était pas désengagé sur le financement de la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Chartres-Orléans, le trafic routier aurait pu être réduit par le transfert des usagers sur le rail.

La nécessaire transition énergétique a remis en cause le tout routier. Dès le départ de ce projet, les Services de l'État ont présenté un diagnostic non partagé. Pour la DREAL le trafic devrait augmenter ce que les associations remettent en cause ; la RN 154 serait de plus en plus « accidentogène » ce que les statistiques ne démontrent pas, bien au contraire. En 2014, la quasi totalité des accidents ont eu lieu sur les départementales.

La décision prise par le ministre de l'Ecologie le 25 juin 2010, très en amont de la procédure administrative, contraint la participation des citoyens en la canalisant sur des choix de fuseaux d'autoroute et non sur la possibilité de proposer des choix alternatifs à la mise en concession.

Cependant, depuis 2010, les associations « pour une alternative à la mise en concession autoroutière » développent et proposent une alternative qui depuis 2014 couvre l'ensemble du projet de Nonancourt à Allaines. Cette alternative a été co-construite sur les besoins des usagers, en aménageant l'existant, reprenant ainsi, avant l'heure, la feuille de route donnée à la commission Mobilité é1 pour hiérarchiser les projets inscrits au SNIT (schéma national des infrastructures de transport). Cette commission a d'ailleurs repoussé le projet autoroutier en 2030.

Pour aller plus loin :

L'ensemble des associations "Pour une alternative à la mise en concession de la RN154 et RN12" est coordonné par la FEEL (Fédération Environnement Eure-et-Loir, agréée au titre de la protection de l'environnement). Ce groupe d'associations est constitué d'associations adhérentes à la FEEL comme :

AVERN <http://www.avern.fr>, agréée protection de l'environnement sur le 28, membre de FNE.

ASCVEG <http://nonalautoroute.over-blog.com/tag/vie%20de%20l%27ascveg/>

VIVAVRE ; UFC 28 <http://www.ufc-quechoisir-chartres.org/>

Blaise Vallée durable ; La Presle des 4 Vallées ; La Confédération Paysanne 28.

Et aussi des associations amies comme :

St Prest-Gasville/oisème Environnement <http://www.stprest-environnement.org/> ;

Jouons collectif A154

FNAUT Centre <http://www.fnaut.fr/nous-contacter/associations-locales/110-centre>

CGT DIR NO <http://cgt-dirno.over-blog.fr/>

Toutes ces associations ont participé de près ou de loin à l'élaboration et à la popularisation du projet alternatif "MOB 28"

<https://www.facebook.com/pages/Tous-avec-MOB-28-MOB28/732280506805839?fref=nf>

Le site officiel du projet de mise en concession autoroutière des RN154 et 12 : <http://www.154-12.centre.gouv.fr/>

Pour aller plus loin sur les autoroutes : http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/cont/dv/sr13_05_/sr13_05_fr.pdf



De Saint Rémy à Allaines par car, train, route : quels enjeux ?

Réunion organisée par le PCF d'Eure & Loir à Champhol -Participation de Pierre Laurent-24 avril 2015

Résumé des interventions

■ Les autoroutes ne sont pas faites pour satisfaire les appétits du CAC 40.

■ Sur 100 € de péages, 20 à 24 vont dans la poche des actionnaires.

■ Les autoroutes concédées en 2005 ont été attribuées aux groupes Efiage, Vinci et consorts.

■ 15 milliards de dividendes versés aux actionnaires de 2005 à 2013 (équivalent du prix de vente).

■ A la fin des concessions les sociétés d'autoroutes auront comme bénéficiaires 32 milliards €.

■ L'austérité empêche le développement des infrastructures..

■ Le PCF demande la renationalisation des autoroutes, de l'énergie.....

■ RN 154 et RN 12 gagnons la gratuité.

■ L'argent des péages devrait servir à financer la transition énergétique.

■ Ce que nous propose la concertation, c'est de choisir :

- ✓ lequel des agriculteurs sera sacrifié,
- ✓ lequel des villages sera coupé en deux,
- ✓ laquelle des populations verra ses conditions de vie dégradées.

■ L'article 106 du traité de l'UE organise le démantèlement des infrastructures.

■ Quand les élus décident sans nous, ils décident **CONTRE nous**.

■ Des agents de la DREAL jouent la carte de la privatisation.

■ On butte sur des portes qui se ferment là où nous déposons des dossiers qui ne sont pas regardés.

■ Notre bataille est une bataille de l'aménagement du territoire.

■ La région Centre Val de Loire se bat pour les réouvertures de Chartres -Orléans et de Orléans – Châteauneuf.

■ Les sacs plastiques de Grasse à Epemont sont désormais fabriqués en Pologne.

■ le PCF propose qu'associations et partis travaillent ensemble (co-organiser les actions) et d'organiser des actions plus spectaculaires.

■ Dans tous les projets, 2 logiques s'affrontent

❖ celle de ceux qui veulent y gagner de l'argent,

❖ celle de ceux qui se démènent avec des arguments « béton »

■ L'A 154, ne servira pas les trajets quotidiens,, elle n'est pas utile non plus pour les marchandises qui doivent être sur les voies ferrées



Le Consommateur d'Eure & Loir n° 132 Juillet 2015

revue de L'UFC Que Choisir d'Eure & Loir

Stop à la marche forcée

vers la réalisation d'une concession autoroutière entre Saint Rémy-sur-Avre et Allaines

En décembre 2014 et janvier-février 2015 a eu lieu une concertation sur « les hypothèses de tracés » du projet de mise en concession autoroutière d'un itinéraire entre Saint Rémy-sur-Avre et Allaines en contournant Dreux et Chartres. Pour l'UFC-Que choisir, cette concertation n'avait pas lieu d'être.

L'UFC-Que Choisir-28 milite depuis très longtemps pour la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans et pour le passage à 2x2 voies de la route RN 154 existante dans sa traversée du département.

Selon elle, le projet de création d'une autoroute avec mise en concession, à côté ou en réutilisant des tracés déjà payés par le contribuable sur les RN 12 et 154 dans la traversée de

l'Eure & Loir, n'aurait plus lieu d'être évoqué si les conditions suivantes avaient été remplies :

1) Si le contrat de plan Etat-Région 2000-2006, qui prévoyait le financement de la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans, avait été appliqué dans son intégralité : mais en 2005 l'Etat a renié sa signature.

2) Si les enseignements de l'ouverture de l'A 19 (Arthenay-Sens), qui n'a jamais atteint ses objectifs de trafic, avaient été tirés.

3) Si les orientations du Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT) de 2011 avaient été respectées : *« Optimiser le système de transport existant et limiter la création de nouvelles infrastructures, améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations, améliorer les performances énergétiques (limiter les émissions de gaz à effet de serre, limiter la dépendance aux hydrocarbures), réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports ».*

4) Si les propositions des associations et les conclusions de la commission de débat public en 2010-2011 avaient été suivies d'effets.

- **Les revendications principales des associations** : OUI à l'aménagement de la RN 154 en 2x2 voies, NON à la destruction de quatre vallées et de la biodiversité, NON à la destruction des territoires agricoles, NON à l'autoroute A 154 Nonancourt-Allaines., OUI à la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans et aux études pour la réouverture de Dreux-Chartres. Ces demandes associaient développement économique et préservation de l'environnement.

- **La commission de débat public** avait *« recommandé avec force que le maître d'ouvrage ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. »* La promesse du Maître d'Ouvrage d'étudier le projet alternatif du collectif d'associations sur le Drouais s'avérera impossible. A noter que le débat public ne portait que sur la RN 154,

l'aménagement de la RN 12 a été introduit postérieurement.

5) Si les conclusions de la commission MOBILITE 21 (juin 2014) avaient été respectées : en tenant compte de la raréfaction des crédits et des réels besoins, elle avait classé le projet d'autoroute A 154 dans ceux qui n'étaient à ne réaliser qu'en dernier, qu'entre 2030 et 2050.

La reprise à marche forcée de ce projet : Elle résulte d'une délégation des « grands élus locaux » : des conseillers généraux, des maires accompagnés du Président de la région Centre, auprès du ministre chargé des transports Frédéric Cuvillier, tous les membres de la délégation affirmant à tort que *« la mise en concession ne soulève pas de problèmes d'acceptabilité au niveau local ».*

Le projet « MOB 28 » : L'UFC-Que Choisir 28 soutient, en s'efforçant de le perfectionner, le projet alternatif « MOB 28 » élaboré par un groupe d'associations, qui reprend nos demandes de mise à 2x2 voies avec réutilisation de l'existant. Ce projet a été présenté, aux fins d'évaluation des coûts, au secrétaire général de la préfecture de Région et au sous-préfet de Dreux, qui se sont engagés à ce que l'évaluation en soit faite.

Avec les associations membres de la Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL) et d'autres associations amies, nous utilisons toutes les pistes pour faire connaître nos arguments et propositions, ainsi en décembre une délégation a été reçue par un conseiller auprès de la ministre Ségolène Royal, et lors de la récente visite du Premier ministre à Chartres une délégation a rencontré un de ses conseillers.

Nous continuerons notre mobilisation aux côtés des autres associations qui veulent faire échouer le projet de concession autoroutière.

Gérard BRETEAUX



ANALYSE DU PROJET MOB 28 PAR LA DREAL Centre

Sous préfecture de Dreux 24 Juin 2015

En présence de Frédéric Rose (sous-préfet), Serge Gaillard (DREAL) Hervé Atav (Iris)

Pour les associations et les citoyens : (Martine trofseau (présidente FEEL), Germaine Fraudin (AVERN), Jean-louis Latour (Vivavre), Serge Corda – (Vivavre) Jean Bartier (ASVEG), Françoise Guignard (ASVEG), Jean Marie Pillet (ASVEG) François Fillon (spécialiste environnement), Stéphane Maguet (Jouons collectif), Gérard Breteaux (UFC Que Choisir 28), François Breton et Martine Carré (Saint Prest oisème Environnement), François Catel (St Prest), Jean Roume (communauté internet).

Comme le Grenelle de l'environnement le prévoit, les contre-projets réalisés par les opposants d'un projet doivent faire l'objet d'une étude par les services de l'Etat. C'est ce que nos associations n'ont cessé de demander notamment au préfet de région pour le suivi du dossier autoroutier en Eure et Loir. La FEEL, l'ASVEG, l'AVERN, Jouons Collectif, Saint Prest Environnement Gasville Oisème, Vivavre ont finis par être entendus. Mercredi après-midi la DREAL est venue à Dreux rendre compte de l'étude confiée à la société IRIS.

« L'étude n'a pas été faite sur un coin de table » assure Frédéric Rose, le sous-préfet de Dreux délégué du préfet de région pour le suivi autoroutier en Eure-et-Loir. Mais comme prévient d'entrée Serge Gaillard de la DREAL, l'étude a été faite *« avec le regard de l'Etat »* et *« avec le prisme du technicien ».*

Le regard de l'Etat, c'est avant tout le schéma du réseau national des routes tel qu'il a été défini en 2006, un « réseau structurant » de 10 000 km de routes nationales. L'étude doit voir *« comment le projet MOB 28 » s'inscrit dans le réseau national »* et *« à quelle fonctionnalité il répond ».* « Vous êtes plus dans les fonctionnalités locales que nationales, ce qu'on nous demande, ajoute Serge Gaillard. Ce à quoi Martine Trofseau répond : *« pourtant les fonctionnalités locales sont plus d'actualité aujourd'hui ».*

Pour la DREAL, il ressort que le projet MOB 28 est de « type R » c'est-à-dire des routes « des routes à dessertes plus fines, multifonctionnelles » « qui peuvent être à deux voies ».pour la DREAL, « quid du

grand trafic » ? Pour elle, MOB 28 présente une «mauvaise visibilité» après Nonancourt (voie express/ autoroute, puis »tupeR». « les automobilistes ne s'adaptent pas facilement » assure-t-elle. Autre critique : un manque d'homogénéité du contre-projet qui fait alterner deux et trois voies. Comme sur la RN 154 » fait remarquer Stéphane Maguet.

Mais surtout « MOB 29 » ne répond pas à la commande de l'Etat : une concession autoroutière. Et là on est d'accord : nous nous faisons un autre choix de société et d'aménagement du territoire.

François Fillon rappelle que la protection des nappes d'eau n'est pas pris en compte, ce que conteste la DREAL. Gérard Breteaux voudrait qu'on chiffre le transfert qui s'opérera entre la route et le rail avec la réouverture de la ligne Chartres-Orléans.

Gratuité de l'autoroute : le préfet est clair, une autoroute est payante mais il existe des abonnements ; il concède que les élus pensent à une aide financière « mais rien n'est provisionné » prévient Martine Trofleau. Un autre point de désaccord porte sur le financement.

Françoise Guignard

Quelques chiffres

Répartition du trafic : 1/3 de grande distance, 1/3 de local, 1/3 de régional (ex Rouen Dreux). C'est comme dans les classes où il y aurait 1/3 de bons élèves, 1/3 de mauvais et 1/3 de moyens !!! Ah la fameuse loi des tiers !

Coût : coût global du contre-projet 320 millions d'euros dont 240 pour le secteur Nord, 15 pour Dreux-Chartres, 63 pour Chartres et 5 pour le Sud de Chartres.



CA FEEL du 28 JUIN 2015

3. Dossier RN 154 – RN 12

Analyse de MOB 28 par la DREAL

Elle a enfin été présentée, après plusieurs relances le 24 juin en sous-préfecture de Dreux. L'analyse a été sous-traitée au bureau d'études IRIS (celui qui a concocté le projet autoroutier). En gros il nous est reproché de ne pas avoir conçu une autoroute !

Une réunion préparatoire en les diverses organisations opposées au projet et favorables à MOB 28 a permis de sortir les bons arguments lors de la présentation de l'analyse.

Cette analyse nous donne des armes pour préparer un argumentaire : coût, sécurité, consommation de terres agricoles.....

Des visions opposées se sont confirmées :

- ✓ Faut-il une route locale sécurisée et gratuite ou une route européenne payante ?
- ✓ La définition du territoire : pour nous l'Eure & Loir et la région Centre, pour la DREAL : la France et l'Europe.

Il faudrait obtenir une nouvelle concertation avant l'enquête publique pour présenter MOB 28.

Participation au comité de suivi du 30 juin.

La présidente, l'UFC 28 et l'AVERN seront présentes. Les représentants de l'ASVEG et de la FNAUT sont indisponibles car invités à la dernière minute...

Informations – débats

Germaine Fraudin rappelle qu'il existe un référentiel d'évaluation de projets de transports qui a été émis à jour le 19 mars 2015.

Un nouveau secrétaire aux transports a été nommé : M. Vidalis.

Le comité de pilotage devrait être constitué sur le format du Grenelle de l'environnement.

Il manque une réunion publique qui rende compte de la concertation au cours de laquelle serait présenté notre projet.



Comité de suivi RN 154 / RN 12

Préfecture Chartres – 30 juin 2015

A la tribune : M. Jau préfet de la région Centre Val de Loire, M. Rose sous-préfet de Dreux, M. Audouin garant de la concertation, M. Chassagne Directeur de la Dréal

Le préfet

La participation a été importante lors de la concertation (plus de 1 000 contributions)..

Il y a encore à régler l'environnement (= l'agriculture).

Il faut être prudent dans l'utilisation des statistiques du nombre de morts.

De nouveau la commission Mobilité 21 est passée sous silence.

Bernard Cordier UNSA

Il manque le mot « usagers »

Il y a moins de petits accidents.

Une enquête que nous avons menée auprès des enseignants : 62% utiliseraient les itinéraires de délestage.

Florent Clément DREAL

La concertation a duré 11 semaines + 3 supplémentaires.

793 contributions des habitants (Environ 300 pour chacun des secteurs de Chartres & Dreux)..

93% demandent l'aménagement.

Les inquiétudes portent sur :

- l'insertion du projet dans le territoire,
- l'itinéraire de substitution,

- les conditions de mise en concession
- Prédilection sur Saint Prest Ouest.
- les contributions sont parvenues : 10% par courrier, 20% en utilisant le carton T, 4% par les permanences.
- Il y a eu 1 000 réponses pour 400 000 habitants.

Diverses interventions administrations

- Une couche de roulement dure 10 ans.
- C'est le concessionnaire qui arrêtera le tracé définitif de la bande de 300 m !!!
- La DUP remettra en route la concession.

Diverses interventions associations

- Notre mobilisation a commencé en 2007.
- Si une autoroute amenait des entreprises cela se saurait.
- Le débat public a fait 2 impasses :
 - L'obligation de l'aménagement de la RN 154,
 - L'absence de la RN 12
- ➔ Ajoutons depuis la commission Mobilité 21 qui est passé sous silence dans toutes les réunions officielles.
- La concession doit être remise en cause, les RN 154 et RN 12 ne peuvent que demeurer gratuites..
- L'erreur est de persister sur les choix de 2002.
- La sécurité des enfants : cas du collège de Saint Prest (750 élèves).
- ➔ Débat : comment concilier approche nationale et approche locale ?

* * * * *

Rencontre avec M. Demarty (9 septembre à Champhol),

Gendarme détaché au service des renseignements territoriaux (ex renseignements généraux), son rôle est de faire remonter les doléances. Après l'exposé du déficit démocratique du dossier, de notre vision du projet et des avantages du projet alternatif, il indique ne recevoir que peu d'information de sa hiérarchie et sentir monter la contestation.

* * * * *

Soirée débat : **GRANDS PROJETS et DEMOCRATIE : VOUS AVEZ DIT DIALOGUE ?**

Pont de l'Arche – salle des Archéopontains – mardi 15 septembre 2015 à 20h.

Avec **Françoise Verchère** de Notre Dame des Landes et **Stephen Kerckhove** d'Agir pour l'Environnement.

Quel est le coût d'un nouveau projet d'autoroute, pour l'environnement, la santé et le porte monnaie ? Pour quelle utilité ?

Organisé par : Agir pour l'environnement, Haute Normandie, Nature Environnement, Notre Dame des Landes Aéroport Non ! Association Effet de Serre Toi-même ! Alternatiba Rouen.

* * * * *

Réunions de présentation au public de «MOB 28» : - à La Madeleine de Nonancourt le 30 juin 2015,

- à Challet 2 octobre 2015.

* * * * *

Stands d'information sur le projet alternatif «MOB 28»

- **Lors du passage d'Alternatiba à Chartres.** Ce mouvement citoyen dans le cadre de la préparation de la COP 21 rallie en tandem Bayonne à Paris. A l'occasion de son escale à Chartres une quinzaine d'associations ont monté un village. MOB 28 y a été présentée.
- **Au salon de produits biologiques** organisée par l'Association Vie Environnement Respect Nature AVERN les 26 et 27 septembre.

* * * * *



1^{er} document à divulguer largement

Ce document d'information sera distribuer lors de réunions, de manifestations, dans les boites aux lettres ... afin de mobiliser dans la perspective de l'enquête publique.

➔ L'analyse met en évidence les avantages du projet alternatif MOB 28.

MOB28 : pour une alternative à la mise en concession des RN154 et RN12



L'État a prévu de transformer en autoroutes à péage les RN154 et RN12 déjà payées par le contribuable Un projet alternatif existe

Le projet **MOB28** propose un aménagement nécessaire et suffisant des RN154 et RN12

Il est soutenu par la FEEL et les associations :

A10 Gratuite, ASCVEG, AVERN, Blaise Vallée Durable, Conf 28, FNAUT Centre, Jouons collectifs, La Presle, St-Prest-Gasville/Oisème Environnement, UFC Que choisir 28, VIVAVRE...

L'enquête d'utilité publique est pour 2016, On peut encore se faire entendre !

Rejoignez ceux qui œuvrent pour que le projet alternatif **MOB28** soit accepté

Sur 1 000 habitants qui ont participé à la concertation de La DREAL Centre en 2015, plus de 75% sont défavorables à l'autoroute...



à nous de choisir...

Projet du Ministère

Projet MOB28

AGGRAVE le risque d'accident sur le réseau secondaire par le report de trafic, ne sécurise que l'autoroute à péage

SÉCURISE les RN 154 et RN12, sans report de trafic sur les routes secondaires traversant les villages

CONSOMME 6 fois plus de terres agricoles (660 ha)

LIMITE la consommation de terres agricoles (97 ha)

POLLUE la nappe phréatique alimentant l'eau potable des 53 000 habitants du Drouais

PRÉSERVE la nappe phréatique de l'agglomération drouaise

DÉTÉRIORE notre paysage rural et urbain. Cette imposante barrière crée une rupture sociale

IRRIGUE le département en préservant et développant le tissu artisanal et industriel

COÛTE 1 Milliard d'euros (Préfet de Région - 2015)

COÛTE 320 Millions d'euros (Minis. des Transports - 2015)

SE RÉALISE dans les 9 ans pour la globalité

RÉSOUT le trafic de St-Rémy à 100% dans les 4 ans, et en 10 ans pour la globalité

CONFISQUE toutes les parties en 2x2 voies de nos RN154 et RN12

PROTÈGE le bien commun que sont nos RN154 et RN12

"L'autoroute, c'est pas automatique"

<http://www.stprest-environnement.org/projet-a-154>

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

courriel coordination :

projetmob28@gmail.com



Tous avec MOB 28



2^{ème} document à consulter et divulguer largement :

DANGER DANS NOS VILLAGES

Vidéo de 3' 30, lien vidéo <https://vimeo.com/140788477>,

- La mise en concession des RN 154 et RN 12 impacterait le trafic sur les routes secondaires.
- Pour éviter les péages de nombreux camions ne pourraient ou ne voudraient par prendre l'itinéraire de substitution et retraverseraient les villages. La liste des villages menacés est à découvrir dans la vidéo.
- Le projet MOB 28, conçu sur nos axes gratuits actuels permet de maintenir les villages sûrs et calmes.



RN 154 – RN 12 en autoroute concédée Les aspects financiers de son utilisation

■ **Le péage autoroutier** : il est payé par les utilisateurs (nous l'avons évalué pour les particuliers à un SMIC chaque année pendant 60 ans).

■ **L'autoroute est reconnue non rentable** → d'où la nécessité d'une subvention d'équilibre s'élevant de 60 M€ à 170 M€.

■ **Chaque modification** par rapport au projet initial, chaque diffuseursera à la charge des collectivités (= nous) soit 5 M€ minimum par diffuseur.

■ Si la **gratuité** est choisie (elle est demandée par tous nos élus euréliens). Ils ont voté massivement OUI à l'autoroute sous réserve de gratuité → coût 250 M€.

■ Les **abonnements** pour soulager les utilisateurs seraient payés par les collectivités (encore nous) soit 70 M€

■ Quels engagements pour payer les « autoroutiers » qui ne rentreront pas dans leurs fonds. L'A19 non rentable est financée actuellement par les deniers de l'Etat (toujours nous).

■ Quels engagements en cas de déchéance ? Combien de centaines de millions d'€ que l'on va engager à payer ?

■ Les **reports de trafic sur les départementales** entraîneraient des frais supplémentaires d'aménagement : 280 M€ chiffrés par la municipalité de Gamay.

■ **Des frais pour lutter contre les nuisances** de toutes sortes dans les villages (pollution sonore, ...) non chiffré.

■ Les préfets ont dit s'ingénier à **rendre dissuasif à utiliser les axes secondaires** afin d'inciter à utiliser l'autoroute → montant des frais pour chicanes, dos d'ânes, radars encore non chiffrés.

Sans compter les **frais d'entretien de nos véhicules** usés prématurément (pendant 60 ans de concession).

■ Comment compter le **temps que nous perdrons** sur des routes non fluides et accidentogènes.

■ A combien chiffrer la **mise en danger** des personnes des villages traversés et le notre aussi ?

Jean Roume Tous avec MOB 28



Le Consommateur d'Eure & Loir

revue de L'UFC Que Choisir d'Eure & Loir n° 133 Octobre 2015

Renforcer la mobilisation en vue de l'enquête publique

Au cours de la période de juin à septembre 2015 le dossier a connu plusieurs évolutions qui ont entraîné une mobilisation des associations même pendant l'été.

L'analyse du projet MOB 28 par la DREAL : MOB 28 trois fois moins coûteux que le projet d'autoroute !

La Commission nationale de débat public (CNDP) avait recommandé « *avec force que le maître d'ouvrage ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée* ». Fort de cette recommandation qui découle d'ailleurs du Grenelle de l'environnement, les associations opposées au projet autoroutier ont présenté en 2011 un contre-projet autour de Dreux puis une « **proposition alternative à la mise en concession** » sur tout le **trajet de Nonancort à Allaines basée sur les besoins des usagers et l'aménagement de l'existant**, appelée « **MOB 28** ». Ce projet alternatif a été présenté au public en différents endroits de l'itinéraire et exposé lors de rencontre avec le sous-préfet de Dreux et le Secrétaire Général des Affaires Régionales (SGAR) en préfecture de région, qui se sont tous deux engagés à en faire l'étude. Après plusieurs relances, cette étude a été présentée en sous-préfecture de Dreux le 24 juin.

En fait la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement) maître d'ouvrage pour l'Etat a confié au bureau d'études IRIS l'analyse de ce projet. A noter que c'est ce même bureau IRIS qui a élaboré le projet autoroutier.

Il n'est donc pas étonnant que le bureau d'études, chargé de donner « le regard de l'Etat » juge le projet inapproprié. Ses principales critiques : ne respecte pas les normes autoroutières de 1994 et n'est pas conforme à la décision ministérielle du 25 juin 2010 qui retenait le principe d'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière. En bref il **est reproché à MOB28 de ne pas faire une autoroute. Pour Iris, MOB 28 répond plus à des fonctionnalités locales que nationales** ». Or ces deux points sont précisément les objectifs des associations.

Néanmoins, le bureau d'études concède que le projet est crédible et, qui plus est, peu coûteux, puisque le chiffrage du coût ne s'élève qu'à 320 Millions €. Or, de l'aveu même du Préfet de Région, le projet autoroutier coûterait maintenant 1 milliard € (déclaration lors du comité de suivi) ! Et on ne sait toujours pas comment serait financé ce milliard, ni la subvention d'équilibre, ni la gratuité promise par des élus, ni les abonnements. Nous avons demandé aussi que soit chiffré le transfert qui s'opérera de la route vers le rail avec la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres-Orléans. Mais cela n'intéresse manifestement pas les promoteurs de l'autoroute..

La Commission Nationale de Débat Public (CNDP) refuse de rouvrir le débat

Cinq ans années après un débat public, le pétitionnaire doit ressaisir la commission qui juge de l'utilité de rouvrir un nouveau débat ou non suivant l'évolution du dossier. Le débat avait eu lieu d'octobre 2009 à Janvier 2010. Le 2 juillet 2015, la commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'ouvrir un nouveau débat car l'avancement du projet correspond à la décision ministérielle de du 26 juin 2010. Elle recommande donc de poursuivre le processus jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

La Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL) et des associations amies ont adressé un courrier au Président de la CNDP pour faire observer que le débat public n'avait porté que sur l'itinéraire concernant la RN 154 en excluant le tronçon de RN 12 qui a été introduit par la suite dans le projet sans débat.

L'administration territoriale campe sur ses positions

Le Comité de suivi, présidé par le Préfet de région entouré du Préfet d'Eure et Loir et du sous-préfet de Dreux, s'est réuni le 30 juin 2015 à Chartres. Le projet alternatif MOB 28 y a été présenté par la DREAL, donc défavorablement. Le préfet de région ne l'a pas qualifié de « projet alternatif », mais de « simple proposition ». Les autorités persistent dans les erreurs sur l'augmentation des trafics et de l'insécurité grandissante de la RN 154, alors que, si le projet autoroutier voyait le jour, l'insécurité serait reportée sur nos routes départementales par les camions qui voudraient échapper au péage. A noter que le Préfet a « oublié » de rappeler que la commission Mobilité 21 plaçait le projet de concession autoroutière au dernier rang des priorités nationales.

Ce comité de suivi ne nous a pas appris grand chose sinon l'augmentation du coût prévisionnel du projet autoroutier à 1 milliard d'€. L'autre fait marquant s'est passé à l'extérieur après la réunion avec une manifestation d'une quarantaine de personnes, les associations de Dreux ayant mobilisé quelques-uns de leurs adhérents.

Par ailleurs, début septembre, le délégué au suivi du dossier RN 154 – RN 12 du service départemental des renseignements territoriaux (les ex-renseignements généraux) a souhaité rencontrer les associations actuellement mobilisées. Il reconnaît sentir monter l'opposition au projet, à nous de tout faire pour l'amplifier.

Développer la mobilisation lors de l'enquête publique

Les associations se sont réunies pendant l'été pour commencer à concevoir des documents en vu de déclencher un maximum de réponses en faveur de « MOB28 » lors de l'enquête publique, qui se déroulera probablement au second semestre 2016. Le document en encart est une première étape.

Gérard

Breteaux



Dossier RN 154 – RN 12

- ❖ Les réunions et actions de l'été : analyse du projet alternatif MOB 28 par la DREAL, comité de suivi RN 154-RN12, recours gracieux auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), commission communication ont largement été commentées et analysées (voir les courriels correspondants).
- ❖ Pour l'instant 3 000 flyers « L'autoroute ce n'est pas automatique » ont été tirés. L'UFC 28 en met 680 en encart dans le numéro du Consommateur d'Eure & Loir qui sera posté aux adhérents le 15 octobre.
- ❖ M. Demarty, des renseignements territoriaux, a rencontré les associations opposées au projet autoroutier le 8 septembre 2015. Nous lui avons développé tous les arguments que nous avançons. Il reconnaît sentir que l'opposition monte, sa mission est de faire remonter les doléances, mais il ne reçoit aucune information de ses supérieurs..
- ❖ L'étude a été faite sur un fuseau, mais c'est un autre qui a été choisi. Un contre projet n'a pas été pris en compte lors du débat public. Nous aurions dû attaquer la décision ministérielle de Jean-Louis Borloo.
- ❖ Le rapport Richard émet des propositions pour que la démocratie participative soit mieux prise en compte (rapport Richard du 30 juin 2015 qui a pour sous-titre « *démocratie participative : dialogue environnemental* »).
- ❖ Le nouveau sous-préfet de Dreux a publié une étude intitulée « *Quelles réponses institutionnelles au risque de radicalisation violente des mouvements protestataires* ».
- ❖ Germaine Fraudin et Jean-Louis Latour vont rencontrer leur avocat afin d'étudier les conditions d'un recours suspensif à déposer à l'issue de l'enquête publique.
- ❖ « Le petit livre noir des grands projets inutiles » d'Agir pour l'Environnement, signé Camille (tous les contributeurs s'appellent Camille) est paru aux éditions « Le passager clandestin ». Martine (pardon Camille) avait rédigé une contribution : le projet d'autoroute concédée sur les RN 154 & RN 12 y est développé p 119 à 122.
- ❖ Suite à la conférence du pont de l'Arche « Non à l'autoroute » il faut maintenir les contacts pris avec Stenphen Kerckhove d'Agir pour l'environnement et de Françoise Verchère opposante au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.
- ❖ Rappel des réunions à venir :
 - Le 12 octobre à 18 h point presse à Boullay Mivoye,
 - Le 20 octobre à Champhol à 17h salle des Champs Brizards réunion inter associative pour convenir des moyens de communication à mettre en œuvre, envisager une action de masse, préparer l'entrevue du 22 à la sous-préfecture de Dreux.
 - Le 22 octobre le nouveau sous-préfet de Dreux reçoit les responsables des associations qui militent pour une alternative à la mise en concession des RN 154 et 12.

Rendez-vous avec le nouveau Sous –préfet de Dreux Kamel Wassim, en charge du dossier RN 154- RN 12
Sous –préfecture de Dreux 22 – 10 -2015

Le nouveau préfet découvre le dossier, il se dit à notre écoute. Martine Trofieu et les représentants des associations insistent **sur la démocratie participative bafouée** à plusieurs reprises dans l'évolution du dossier.

Puis Gérard Breteaux fait un rappel historique des raisons qui auraient du conduire à l'abandon du projet.

Nous n'aurions jamais dû nous rencontrer !

Monsieur le Sous-préfet, l'ensemble des associations ici présentes militent depuis plusieurs années afin que n'aboutissent pas le projet d'autoroute concédée. Je voudrai vous rappeler pourquoi nous ne devrions pas être ici aujourd'hui, ni vous, ni nous. En effet ce projet n'aurait pas dû voir le jour ou aurait dû être abandonné si :

- Si, des précédentes décisions avaient été mises en œuvre,
- Si, les conclusions d'échecs précédents avaient été tirées,
- Si, les processus démocratiques avaient été écoutés,

ainsi le projet de création d'une autoroute avec mise en concession, en réutilisant des tracés déjà payés par le contribuable sur les RN 12 et 154 dans la traversée de l'Eure & Loir n'aurait plus dû être évoqué :

- 1) Si le contrat de plan Etat - Région 2000-2006 avait été appliqué dans son intégralité, il prévoyait le financement de la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres – Orléans mais en 2005 l'Etat a renié sa signature, et cette réouverture n'est toujours pas effective permettant de présenter des trafics supérieurs sur une autoroute à ce qu'ils seraient avec la ligne SNCF réouverte.
- 2) Si les enseignements de l'ouverture de l' A 19 qui n'a jamais atteint ses objectifs de trafics avaient été tirés,
- 3) Si les orientations du Schéma National des Infrastructures et des transports (SNIT) de 2011 avaient été respectées, ces orientations prévoyaient :
 - d' « *optimiser le système de transport existant et limiter la création de nouvelles infrastructures* »,
 - d' « *améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations* »,
 - d'« *améliorer les performances énergétiques (limiter les émissions de gaz à effet de serre, limiter la dépendance aux hydrocarbures)*»,
 - de « *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports*»,

Ce sont 4 objectifs que nous approuvons pleinement, mais le projet d'autoroute qui nous réuni aujourd'hui ne répond à aucun d'entres eux.

4) Si les propositions des associations et les conclusions de la commission de débat public en 2010 / 2011 avaient été suivies d'effets :

Les revendications principales des associations étaient alors :

- ✓ OUI à l'aménagement de la RN 154 en 2x2 voies,
- ✓ NON à la destruction de 4 vallées et de la biodiversité,
- ✓ NON à la destruction des territoires agricoles,
- ✓ NON à l'autoroute A 154 Nonancourt – Allaines.,
- ✓ OUI à la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres – Orléans et aux études pour la réouverture de Dreux-Chartres.

Ces demandes associaient le développement économique local et la préservation de l'environnement. Elles demeurent nos objectifs dans nos actions contre l'avancée du projet autoroutier et nous en avons proposé la mise en œuvre en élaborant un projet alternatif « MOB 28 ».

La commission de débat public avait « recommandé avec force que le maître d'ouvrage ne ferme la porte à aucune solution d'aménagement ou de financement avant qu'elle n'ait été sérieusement explorée. » Avec promesse du Maître d'Ouvrage d'étudier le projet alternatif proposé alors par un collectif d'associations sur le Drouais, il n'a pas pu être étudié.

A noter que le débat public ne portait que sur la RN 154, l'aménagement de la RN 12 a été introduit postérieurement.

5) Et **enfin et surtout**, le dernier élément qui aurait dû faire disparaître le projet est l'application des conclusions de la commission MOBILITE 21 (juin 2014). Cette commission en tenant compte de la raréfaction des crédits et des réels besoins des populations avait classé le projet d'autoroute sur les RN 154 et RN 12 dans ceux qui n'étaient à ne réaliser qu'entre 2030 et 2050, donc après ceux qui étaient vraiment utiles. Or nous pouvons constater que les conclusions de cette commission pourtant mise en place par l'ETAT sont généralement passées sous silence, les représentants de l'Etat devraient systématiquement en rappeler les conclusions. Or par exemple la commission Mobilité 21 n'a pas été évoquée notamment par M. le préfet de région lors du dernier comité de suivi.

La reprise à marche forcée du projet résulte d'une délégation des « grands élus locaux » : des conseillers généraux, des maires accompagnés du Président de la région Centre (appellation d'alors), auprès du ministre M. Cuvillier. Tous les membres de la délégation affirmant à tort que « **la mise en concession ne soulève pas de problèmes d'acceptabilité au niveau local** ». Or ils savaient tous que cette contestation existait, qu'elle s'était fortement manifestée lors du débat public et que les associations ont maintenu la pression depuis.

Tous ces éléments qui se sont accumulés au fil du temps auraient logiquement dû aboutir à ce que nous ne soyons pas là aujourd'hui. Mais puisque l'Etat et une majorité d'élus en ont tiré – contre toute logique - des conclusions inverses nous continuerons si cette marche forcée se poursuit, à agir en s'appuyant sur nos critères et nos propositions notamment lors de l'enquête d'utilité publique pour que le projet d'autoroutier n'aboutisse pas.

Gérard Breteaux, secrétaire de la Fédération Environnement Eure & Loir, membre du CA de l'UFC Que Choisir 28.



Soirée débat : Un an après le drame de Sivens, comment résister aux travaux inutiles ?

Paris, salle Jean Dame 17 rue Léopold Bellan, 2^{ème} arrondissement.

« Le petit livre noir des grands projets inutiles » est paru en septembre (éditions le passager clandestin), 30 projets y sont recensés, dont celui de la RN 154- RN12 (p 119 à 122). L'association « Agir pour l'environnement » avait invité les opposants aux grands travaux inutiles des 4 coins de France. Une dizaine de responsables de collectifs d'associations ont présenté au public leur lutte.

Ce sont succédés des représentants des luttes

- * contre le barrage de Sivens,
- * de l'autoroute contournement de Rouen,
- * de la ferme usine dite des 1000 vaches,
- * de l'incinérateur d'Ivry,
- * du centre commercial de Gonesse,
- * de la ferme des Bouillons près de Rouen,

* de Notre Dame des Landes,

* de la RN 154-RN 12 (notre feuillet d'information a été distribué)....

Les échanges ont mis en évidence des similitudes d'entorses aux procédures de démocratie participative dans la plupart de ces « Grands Projets Inutiles ».

Le rapport Richard qui a été demandé par le Président de la République pour l'amélioration du dialogue environnemental n'est pas encore concrétisé alors que des promesses ont été faites.

La FEEL a participé le lendemain à la conférence de presse d'Agit pour l'Environnement (présence de Médiapart, l'AFP, Reporterre, un journaliste indépendant) avec Notre Dame des Landes, Sivens, l'incinérateur d'Ivry.



Manifestation inter-associative

et intersyndicale

Rond-point des Propylées (entrée de Chartres) – Mercredi 18 novembre

Rassemblement départemental

avec les gilets jaunes de sécurité routière

mercredi 18 novembre 2015

de 15h00 à 17h30

au rond point des Propylées à Chartres



Madame la Ministre : vous devez annuler la décision ministérielle de 2010 qui organise la privatisation !

non à la privatisation des RN154 et RN12

Avec l'argent public, des sociétés privées autoroutières nous obligeraient à payer, et très cher, pour traverser le département ?
Pourquoi payer pour aller travailler ?
De Nonancourt à Dreux ? De Chartres à Orléans ? De Dreux à Paris ? ...
Lors des concertations officielles 2012/2015, les citoyens ont rejeté en masse le projet de concession de la RN154 et de la RN12 au privé.
Plus de 75% de « NON » !

Venez signer massivement la pétition



non à la privatisation des RN154 et RN12

non aux péages !

Madame la Ministre de l'écologie du développement durable et de l'énergie
Selon vos propres services, 75 % de la population du département s'oppose à la mise en concession de la RN 154 et de la RN12 qui deviendraient « payantes ». Depuis 2010 des milliers de signatures vous ont été remises.
Vous avez déclaré en 2015 :
« C'est fini le temps de celui qui impose quelque chose alors que la population n'en veut pas »
Nous vous demandons d'annuler sans délai la décision ministérielle qui organise la privatisation de la RN 154 et de la RN12. Le réseau routier national doit rester public et gratuit.
Nous vous demandons de recevoir une délégation des signataires, des organisations et élus soussignés

Je m'associe à cette lettre ouverte :

Nom	Prénom	Adresse / mail	signature



Faites signer cette pétition dans vos entreprises, Dans vos villages, vos quartiers, votre entourage.
Scannez-les et renvoyez-les à vos syndicats ou sur l'email de la coordination des associations : projetmob28@gmail.com

Texte de l'invitation au rassemblement départemental

Avec l'argent public, des sociétés privées autoroutières nous obligeraient à payer, et très cher, pour traverser le département ?

Pourquoi payer pour aller travailler ?

De Nonancourt à Dreux ? De Dreux à Orléans ? De Dreux à Paris ? ...
Lors des concertations officielles 2012/ 2015, les citoyens ont rejeté en masse le projet de concession de la RN 154 et de la RN 12 au privé.
Plus de 75% de « NON »

Texte de la pétition - lettre ouverte

Madame la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie :

Selon vos propres services 75% de la population du département s'oppose à la mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 qui « deviendraient payantes ». Depuis 2010 des milliers de signatures vous ont été remises.

Vous avez déclaré en 2015 : « C'est fini le temps de celui qui impose quelque chose alors que la population n'en veut pas »

Nous vous demandons d'annuler sans délai la décision ministérielle qui organise la privatisation de la RN 154 et de la RN 12. Le réseau routier national doit rester public et gratuit. Nous vous demandons de recevoir une délégation des signataires des organisations et élus soussignés.

540 signatures ont été collectées auprès des automobilistes :

Le reportage de FR 3 Centre Val de Loire

Diffusé le 18 novembre dans l'édition du « Soir 3 » de 19h
En incliné les interviews des manifestants

Mobilisation cet après midi à Chartres, manifestation exceptionnellement maintenue malgré l'état d'urgence. Une centaine de personnes, riverains, syndicalistes et membres d'associations environnementales refusent toujours la mise en concession autoroutière.

En 2010, Jean Louis Borloo ministre des transports autorisait une autoroute traversant l'Eure & Loir calquée sur les routes nationales 12 & 154, depuis les opposants à ce projet ne faiblissent pas.

« Nous nous sommes mis d'accord sur la défense du service public des routes et le préalable à toutes rediscutions est l'arrêt de la décision ministérielle ».

Syndicats, riverains et militants écologistes demandent à Ségolène Royal d'abandonner ce projet comme elle l'a fait récemment pour une autoroute envisagée en Vendée.

« Il y avait un projet similaire dans les Deux-Sèvres, elle l'a fait abroger, qu'elle fasse la même chose en Eure & Loir ainsi tout serait réglé et l'on pourrait réétudier la 154 à 2 fois 2 voies gratuite ».

Un sondage récent réalisé par les services étatiques de la DREAL a montré que plus des ¾ des habitants sont défavorables à l'autoroute.

« Il manque un courage politique et surtout une écoute des citoyens ».

L'enquête d'utilité publique a du retard et devrait être diligentée d'ici l'été 2016.

« Cela fait des années qu'il y a obligation de faire l'enquête publique, elle est pour l'instant inscrite en 2016, mais nous serons pied à pied pour que cette obligation ne voit pas le jour ».

En excluant les recours juridiques, le 1er péage pourrait voir le jour en 2025.

L'article de l'Echo Républicain

Edition du vendredi 20 novembre 2015 p 5

200 manifestants contre l'A 154.

La circulation a été ralentie pendant un peu plus de deux heures, mercredi, au rond point des Propylées de Chartres.

Banderoles posées sur le bas cotés et gilets jaunes sur le dos, les opposants à la concession autoroutière de la RN 154 et de la RN 12 ont sollicités les automobilistes pour signer la pétition qui vient d'être lancée.

Les protestataires ont choisi de s'installer au rond-point des propylées car il se trouve sur le tracé de la future autoroute.

Au plus fort de la manifestation, près de 200 personnes ont expliquées leurs motivations à ceux qui ont baissé leur vitre. Martine Trofseau présidente de la Fédération Environnement Eure & Loir (FEEL) précise 3 nous demandons à Ségolène Royale l'annulation de la décision ministérielle prise en 2010, de poursuivre les études pour la mise en concession. Payer un péage ou être moins en sécurité en empruntant des routes secondaires n'est pas une alternative acceptable.

L'action des anti-A 154 a été programmée avant la réunion de la COP 21 : « Les associations ont travaillé sur un autre projet beaucoup moins carbonique : un aménagement des RN 154 et RN 12 ».

Les pétitions contre l'autoroute circuleront encore plusieurs semaines avant d'être remises à la ministre : « Le réseau routier doit rester public et gratuit ».



Passage en Eure & loir du tracto-vélo de Notre Dame des Landes à Versailles

- ❖ Appel à hébergement des participants de la caravane tracto-vélo partie de Notre Dame des Landes jusqu'à Versailles pour les escales à Nogent le Rotrou et Coulombs.
 - Lors de l'AG du tracto-vélo à Coulombs, le projet de mise en concession de la RN154 a été présenté 26 novembre
 - A Versailles, place d'arme, lors du grand pique nique de fin de la tracto-vélo, avec de nombreux autres intervenants sur leur GPI (grand projet inutile), celui de notre département a été présenté 28 novembre.

Exposition en centre ville de Dreux
Les Maires et l'Autoroute



Une centaine de dessins humoristiques résumant le vécu des associations lors de leurs rencontres avec les maires, préfets, présidents d'agglomération, de départements, de régions, ministres.

Ils sont repris dans une brochure de 110 pages avec analyses des réactions, et explications pour comprendre les enjeux du projet et ceux du projet alternatif MOB 28.

Exposition de décembre 2015 à février 2016 (les samedis de 11 h à 19 h)

RAPPORT D'ACTIVITE FEEL 2015

Mobilisation contre le projet d'A 154

Avant de rentrer dans le détail, remarquons que le point fort de l'année est **que notre lutte est sortie de la dimension mobilisation locale pour devenir l'un des combats national contre les grands projets inutiles.**

Le « petit livre noir des grands projets inutiles » publié par Agir pour l'environnement présente 30 projets inutiles dont l'aménagement en 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN 154 –RN 12.

a) Participation aux dernières réunions de « Concertation sur les hypothèses de tracés du projet de l'A 154 »

Interventions aux réunions de : - Dreux 14 janvier ; - Chartres 17 janvier

b) Délégations auprès des élus et représentants de l'Etat.

- Audience auprès du **Conseiller représentant le 1^{er} ministre** Chartres, 6 février,
- Lors de la présentation de l'**Analyse du projet MOB 28** par la DREAL Sous-préfecture de Dreux 24 juin,
- Participation au **comité de suivi** . Préfecture d'Eure & Loir 30 juin
- Recours gracieux** auprès du Président de la Commission nationale de Débat public contre la décision de ne pas organiser un nouveau débat public. 22 juillet
- Rencontre avec M. Demarty chargé de suivre nos activités auprès du service des renseignements territoriaux *Champhol* 9 septembre
- Rencontre du **nouveau sous-préfet de Dreux** Kamel Wassim. Nous avons insisté sur le déficit de démocratie participative et les raisons qui auraient dû conduire à l'abandon du projet. *Sous-préfecture* 22 octobre

c) Réunions publiques et stands de présentation du projet alternatif MOB 28

- Vernouillet 30 janvier
- Champhol 2 février
- Crécy Couvé 14 mars
- La Madeleine de Nonancourt 10 juin
- Challet 2 octobre
- Sur un **stand MOB28** au « **Village des Alternatives** » dans le cadre d'Alternatiba Chartres 19 septembre Chartres

- Sur un **stand MOB28 au salon « Vivre et habiter écologique et bio »** organisé par l'Association Vie Environnement Respect Nature AVERN Cherisy les 26 et 27 septembre.

d) Participation à des rencontres, soirées –débat,

- « **De Saint Rémy à Allaines par car, train, route : Quels enjeux ?** » organisé par le PCF d'Eure & Loir, présence de Pierre Laurent. *24 avril Champhol*
- « **Grands projets et démocratie : vous avez dit dialogue ?** » Quel est le coût d'un nouveau projet d'autoroute pour l'environnement, la santé et le porte-monnaie ? Pour quelle utilité ? avec Françoise Verchère de Notre Dame des Landes, Stephen Kerckhove d'Agir pour l'environnement.. *Pont de l'Arche 15 septembre*
- Soirée débat organisée par Agir pour l'Environnement «**Un an après le drame de Sivens, comment résister aux travaux inutiles**», en compagnie de 10 autres projets inutiles, la FEEL a présenté la situation sur l'aménagement des RN154-RN12, suivi le lendemain d'une conférence de presse en présence de Médiapart et de Reporterre et l'AFP. *27 et 28 octobre Paris.*

e) Elections au Conseil régional

La FEEL a interrogé les listes candidates au 1^{er} tour des élections régionales. Deux réponses nous sont parvenues : Europe Ecologie les Verts et Lutte Ouvrière

f) Pilotage de l'élargissement des forces de la société civile afin d'obtenir l'abrogation de la décision Borloo

Deux réunions ont rassemblé les associations membres de la FEEL, les associations amies auxquels se sont joints les syndicats :

- CGT (Union départementale et Direction Nord-ouest des routes),
- Force Ouvrière Eure & Loir,
- Fédération Syndicale Unitaire départementale (FSU)
- Union Nationale des Syndicats Autonome (UNSA) Eure & Loir

La FCPE du collège Soutine invitée n'a pu venir.

- *Première réunion le 20 octobre à Champhol*
- *Deuxième réunion le 16 décembre au local de FO à Dreux*

g) Manifestations et lancement de la nouvelle pétition

- ✓ Accompagnement à l'accueil du Président de Région à l'inauguration de l'Agora *Vernouillet 10 février*
- ✓ **Rassemblement départemental inter-associatif et inter-syndical au rond-point des Prophylés** *Chartres le 18 novembre* et lancement d'une lettre ouverte pétition à Madame la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : 150 participants, 520 signatures sont récoltées auprès des automobilistes.