

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

Les Cahiers d'acteurs • FEEL (Fédération Environnement Eure-et-Loir)

## FEEL

(FÉDÉRATION ENVIRONNEMENT  
EURE-ET LOIR)

Fédération regroupant  
des associations de défense  
de l'environnement et  
du cadre de vie.

Date de création :  
26 octobre 1995

N° 0281009374

Agréée pour l'Eure-et-Loir

Publie un bulletin trimestriel :  
INFO ENVIRONNEMENT 28



## Remarques préalables

Dans le dossier du débat public sur le devenir de la RN 154, on trouve :

- le contournement de Paris
- la liaison Rouen – A11 – A10
- la liaison Eure-et-Loir – Rouen (céréales de Beauce)
- l'aménagement de la RN 12 de Nonancourt à Dreux
- le contournement de Dreux
- la liaison Dreux – Chartres
- le contournement de 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.

Cherchez 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 spéculations et profits pour les propriétaires terriens de la Beauce.

Et qui va payer ?

Les usagers de l'autoroute soumis à la loi des péages.

## Coordonnées :

### FEEL :

Président : Jean MOREAU

Siège social :

Hôtel de Ville de Chartres

Adresse postale : La Petite Vove  
28480 Vichères

Courriel : lapetitevove@wanadoo.fr

Tél : 0237294779



## Quelques suggestions à propos du chapitre précédent

a) La grande rocade parisienne peut se boudier 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'A 28 parce que la RN 154 est gratuite. Ils dédaignent l'A 19 en utilisant la RN 60.

Lorsque les péages A 158, A 19 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 2 x 2 voies de la RN 12 (en remettant à niveau les études anciennes).

e) Les rocades de Chartres et Dreux relèvent de ces municipalités et doivent être étudiées et financées par les Comités d'Agglomération avec des subventions locales.

f) La liaison Dreux – Chartres est pratiquement terminée.

g) La liaison Chartres – Allaines est en cours de travaux et 72 M € sont engagés pour les déviations de Prunay-le Gillon – Allones et Ymonville.

À 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 M € (50%)

Mise aux normes Dreux – Chartres : 25 M €

Allones – Ymonville – A 10 : 104 M €

Total : 219 M €

Ce qui devient plus compatible avec un financement État/Région/Département.



## Quelques critiques et inquiétudes pour le futur

Le maître d'ouvrage lors des débats publics, plutôt que de justifier les choix et les options de son 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 textes 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**

47, rue Henri Dupont 28500 Vernouillet, présidente **Germaine FRAUDIN**

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 PQVCMP « Pour la Qualité de la Vie Collective dans les communes de Moutiers et Prasville »**

1, chemin du Cerisier 28150 Mondonville, président **Docteur Michel HAAG**

Cette association se bat depuis l'origine contre l'implantation et plus récemment contre l'extension de la carrière 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 3 m du 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.



Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

**CPDP devenir de la RN54 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres**

**Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)**