

Le fait du jour

Objectif

Les études des différentes options de passage ont été menées sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 154 entre Nonancourt (Eure) et Allaines. Elles ont inclus les sections de RN 12.

Un chiffre

100 kilomètres, environ, sont concernés par la future concession autoroutière pour un prix qui aujourd'hui avoisine le milliard d'euros.

Site Internet

Un site Internet www.154-12.centre.gouv.fr a été mis en place et permet au public de se tenir au courant des différentes avancées du projet et des décisions prises.

TRANSPORTS ■ La concertation sur les options de passage de la future A154 est terminée

Fini les discussions, bientôt la décision

Les débats autour des options de passage de la future A154 sont officiellement terminés. C'est maintenant aux services de l'État de trancher.

François Fouilleux

Chacun a pu s'exprimer comme il le voulait. Durant pratiquement un mois, la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Centre a tenu le micro au public, afin qu'il donne son avis sur les différentes options de passage de la future concession autoroutière qui doit, théoriquement, traverser l'Eure-et-Loir, tôt ou tard.

Qui dit option de passage ne dit pas tracé précis. Il s'agissait concrètement de prendre position sur les différentes alternatives présentées tout au long de la concertation. Le tracé définitif sera décidé début 2013.

« Pour l'intérêt général »

Sans surprise, la population n'est jamais favorable à ce que la future autoroute passe sous ses fenêtres. Les communes concernées par un éventuel passage du ruban se sont mobilisées et continuent à afficher leur désaccord. Dans le pays chartrain, l'ensemble des maires de l'ouest de l'agglo s'est regroupé autour du conseiller général Franck Masselus (UMP), pour s'opposer vivement à un passage sur leurs terres.

À l'est de l'agglo, les associations poursuivent leur combat contre l'implantation d'une autoroute, et refusent tout tracé, à l'instar du conseiller général Christian Gigon (PRG), fer de lance de la contestation.

Il n'y a guère que le maire de Saint-Prest, Jean-Marc Cavet, dont la commune pourrait bien être bousculée par l'autoroute si le tracé est écarté, qui en a accepté l'idée, lui aussi « pour l'intérêt général ». Au risque peut-être de se mettre une partie de ses administrés à dos et d'être sanctionné aux prochaines échéances électorales.

Dans le Drouais, les oppositions sont de même augure, même si les politiques sont beaucoup moins prolixes à s'engager publiquement. La municipalité s'est, semble-t-il, rangée derrière l'option choisie par le Conseil général d'Eure-et-Loir, et celle des parlementaires, même si rien n'a été affiché très officiellement.

La chambre de métiers et de l'artisanat n'a pas pris position. La chambre de commerce et de l'industrie exprime sa préférence sur le même tracé que celui soutenu par le Conseil général.

Contournement de Dreux et de Chartres

Conseil général, Pays drouais.

Chambre de commerce et d'industrie.

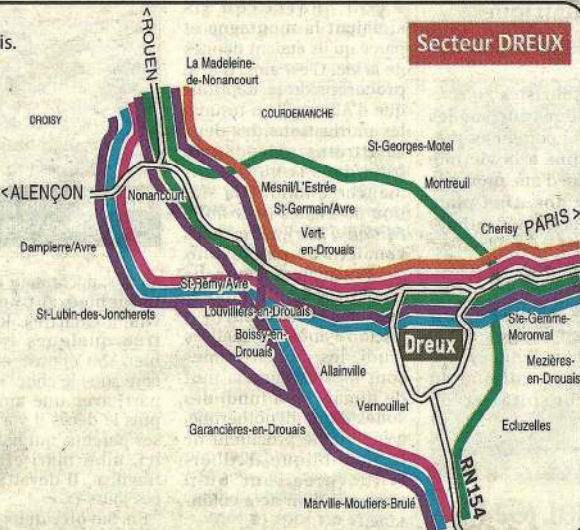
Chambre d'agriculture.

Communes de Saint-Gemme, Mézières, Luray, Cherisy, Germainville et Ecluzelles.

Communauté des communes rurales du sud de l'Eure.

Opposés à la concession.

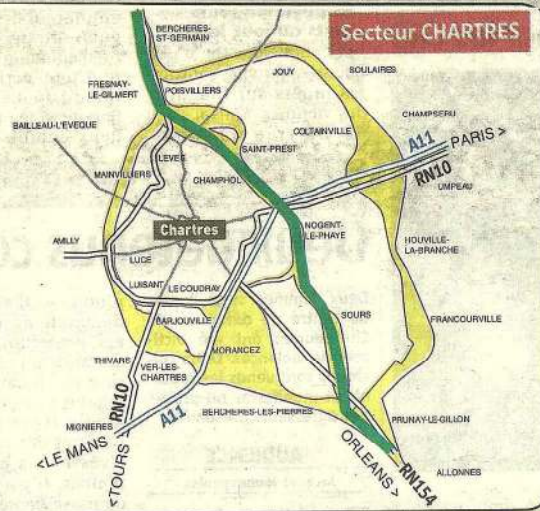
AVERN, etc.



Conseil général, Chartres métropole, Chambre de commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture, Ville de Chartres, Lucé, Luisant, Jouy, Saint-Prest, les 11 maires du canton de Chartres sud-ouest.

Opposés à la concession.

Champhol, Association Saint-Prest environnement, Association Agir Unis, etc.



L'État annonce vouloir faire des choix sans exclure la RN154

C'est un risque auquel la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) est prête à faire face.

Des projets signés durant la précédente mandature pourraient bien être passés à la trappe. Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a, en effet, mis en place la nouvelle commission du SNIT (Schéma national des infrastructures de transport).

Composée de parlementaires de tous bords et de personnalités qualifiées, elle aura pour mission d'établir durant les six prochains mois, les principales orientations « d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur », et qui

entend donner « la priorité aux transports du quotidien, et à la rénovation des réseaux existants ».

Ce schéma comprend des projets de liaisons ferroviaires, fluviales et routières, dont la RN 154, pas forcément « compatibles avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques ».

Priorité à la rénovation des réseaux existants

La mise en concession de la RN 154 sera-t-elle alors concernée ? Oui, dans l'analyse par cette commission « chargée de trier, de hiérarchiser, et de mettre en perspective les grandes infrastructures, et d'analyser

leur faisabilité financière », précise Eva Sas (EÉLV), députée de l'Essonne, vice-présidente de la commission des finances à l'Assemblée, et membre de cette nouvelle commission. « On s'est vu une première fois. Nous allons nous réunir toutes les une à deux semaines. » L'élue affirme que la commission n'a pas été engagée à prioriser les modes de transport. Chacun pourra les encourager selon ses sensibilités, ses priorités. « Je suis attachée à l'aspect environnemental des modes de transport. Effectivement, la construction d'une autoroute ne fera pas partie de mes priorités », a-t-elle affirmé « à titre personnel ». ■

F.F.

QUESTIONS À



NICOLAS FORRAY

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement en région Centre.

Quel bilan dressez-vous de cette concertation avec le public ?

Nous avons rencontré plus de mille personnes et reçu plus de cinq cents enveloppes retour. Nous avons reçu des observations et des appréciations sur des points que nous avons peut-être sous-évalués, et des informations complémentaires. Je n'ai pas l'impression d'avoir eu des surprises colossales sur l'opinion générale.

L'État analyse aujourd'hui des projets qui pourraient être suspendus. Cela change-t-il quelque chose pour vous ?

La mission d'évaluation du gouvernement n'altère en rien notre questionnement sur les tracés. Mon souhait est de ne pas prendre de retard. Si on arrête le projet ici, il n'y aura pas eu d'argent public gâché, puisque toutes les études étaient déjà payées.

Certaines associations affirment que le ministère voudrait étudier le coût d'un aménagement de la RN 154 existante...

Une 2X2 voies coûte 15 % de moins qu'une autoroute, mais ce ne sont pas les mêmes acteurs qui paient.

L'avis de la chambre d'agriculture diverge dans le secteur drouais, en militant pour le tracé est. « Nos propositions vont dans le sens d'une moindre consommation de foncier agricole, et d'un impact économique cohérent avec le développement du département », indique Philippe Lirochon.

Comme d'autres acteurs, elle souligne la précipitation de la concertation. « Cela fait des dizaines d'années que rien ne se passe, je ne crois pas que les trois semaines étaient suffisantes. D'autant que des éléments majeurs, comme des captages d'eau ont été oubliés. »

La vraie grogne, elle, arrivera certainement lorsque le tracé définitif sera décidé, et que l'État aura annoncé les terrains concernés. ■