

Le fait du jour

Mise en service

La mise en service de la future autoroute A154 est toujours prévue pour le début de l'année 2018, si bien entendu la commission nationale des infrastructures ne supprime pas le projet.

Un chiffre

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

Origine

L'idée de projet de concession autoroutière avait été émise pour la première fois par le sénateur-maire (UMP) de Fontenay-sur-Eure, Gérard Cornu, en 2003.

ROUTES ■ Presque deux mois après la concertation sur les options de passage de la future autoroute

A 154 : le tracé est choisi, sans surprise

Le préfet de région Centre a annoncé, hier, l'option de passage qui a été retenue par la Dreal, la Direction régionale des routes.

François Feuilleux

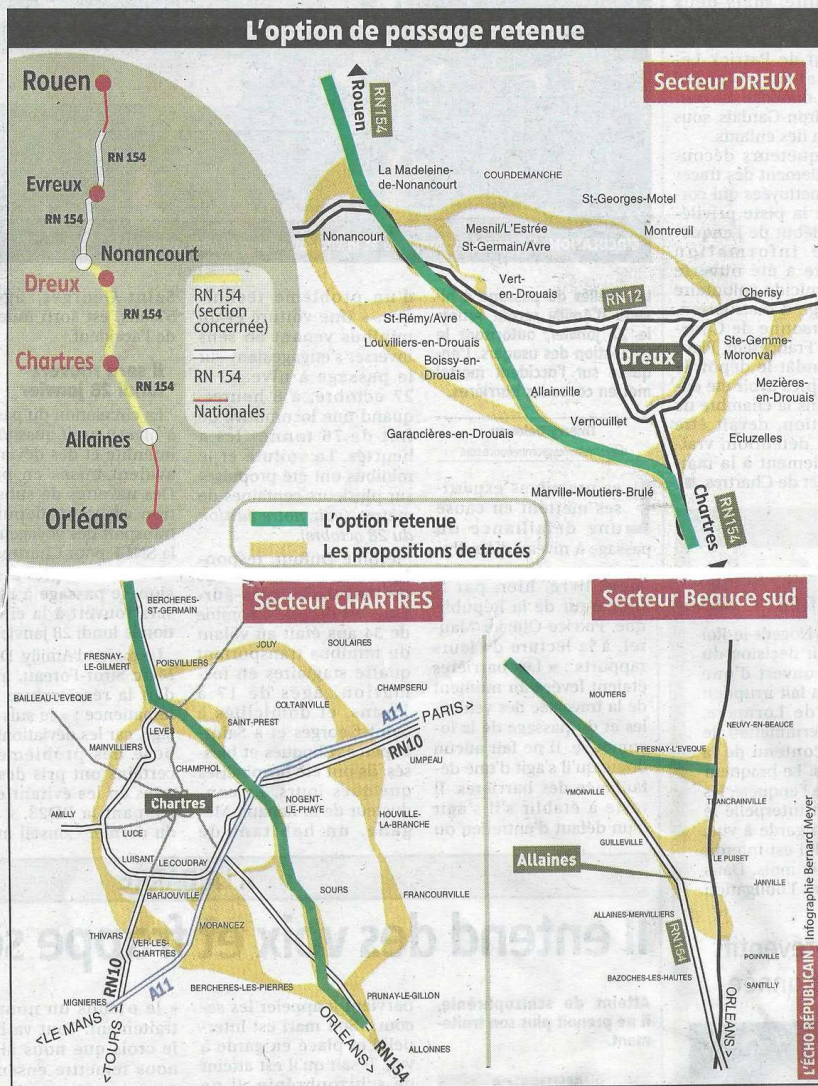
La route n'est pas encore construite. Loin de là. Sauf entre Chartres et Dreux. Mais une nouvelle étape a été franchie, hier, dans le projet autoroutier A154 entre Allaines et Nonancourt, qui remplacera l'actuelle RN 154 qui traverse le département du nord-ouest au sud-est. L'option de passage retenue par la Dreal va donner raison à ceux qui pensaient que tout était joué d'avance.

Le préfet de la région Centre a présenté le fuseau retenu du passage de la future autoroute A154, conforme aux préférences affichées de la Dreal, qui a animé au mois d'octobre la phase de concertation.

« Des expressions divergentes sont apparues »

Sur le secteur chartrain, l'option Est rapproché qui faisait l'unanimité des personnes favorables à la concession autoroutière, a été retenue. C'était d'ailleurs celle annoncée par les autorités comme le moins cher. C'est d'ailleurs là que des terrains ont été déjà réservés par la collectivité. C'est aussi là que le contournement de Chartres était mentionné dans les documents d'urbanisme depuis plus de dix ans.

Sur le secteur drouais en revanche, la Dreal a choisi en partie l'option retenue par l'ensem-



ble des acteurs locaux. En partie seulement, car le Conseil général et le Pays Drouais ou encore la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) avaient opté pour un passage plus à l'ouest après Saint-Rémy-sur-Avre. Au sud, le passage se fait au nord, en coupant le territoire communal de Fresnay-l'Évêque en deux.

L'option définitive en 2013

Cette décision intervient après que 700 contributions ont été transmises à la Dreal durant la première phase de concertation. « Elles portent généralement sur le choix de l'option de passage et laissent apparaître, sur les divers secteurs, de réelles préférences pour les options qui composent le fuseau retenu même si des expressions divergentes sont également apparues », selon l'organisme.

Ce choix de fuseau marque une étape importante avant le choix du tracé définitif qui sera décidé en 2013. ■

CHOIX D'ÉTAT

Le projet autoroutier A154 fait partie des investissements actuellement étudiés par la nouvelle commission du SNIT (Schéma national des infrastructures de transport), dont la mission est d'établir, durant les six prochains mois, les principales orientations « d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur ». Elle entend donner « la priorité aux transports du quotidien, et à la rénovation des réseaux existants », compatibles avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques. En clair, l'État va laisser tomber des projets qu'il n'a plus les moyens de financer. ■

« Une décision de bon sens qui dépasse tous les clivages »

Le choix du tracé ne surprend guère les chauds partisans de l'A154 comme les opposants.

Jean-Pierre Gorges (UMP), député-maire de Chartres. « C'est le bon sens qui l'emporte. Ce choix correspond aux souhaits des élus et des habitants. Pour Chartres, le tracé retenu est celui sur lequel tout le monde était d'accord depuis 40 ans. Il a fait l'unanimité des élus de l'agglomération chartraine, sauf un qui s'est abstenu. Le bon sens l'a aussi emporté pour le contournement du Drouais. Les prises de position sont allées au-delà des clivages politiques. Pour la partie Chartres-Sud-A10, on risque de connaître un re-

tour de la circulation dans les secteurs d'Ymonville-Allonnes ».

Francis Besnard (divers gauche), maire de Fresnay-l'Évêque. « Cette consultation était une grande fumisterie, les tracés étaient décidés par avance. Avec les réunions publiques, nous avons assisté à un semblant de démocratie. La méthodologie était fallacieuse car les critères de choix ont été tripotés. De toute façon, nous poursuivons notre combat contre l'autoroute A 154 pour éviter que ce projet étende sa pollution à tout le secteur. Nous n'excluons pas un recours contre une autoroute qui ne sera pas rentable. Je doute qu'un conces-

sionnaire soit vraiment intéressé par ce projet ».

Olivier Marleix (UMP), député de la 2^e circonscription (Dreux). « Je suis très satisfait de cette décision qui prouve que les réunions de concertation ont permis de corriger le tir sur certains points, notamment au niveau de la "baïonnette" autour de Dreux. C'est à dire la vallée de l'Eure qui est préservée. La quasi-totalité des élus étaient d'accord sur le tracé qui est retenu. Cela prouve aussi que, malgré le changement de gouvernement, le projet d'autoroute A 154 n'est pas remis en cause. Il y a encore beaucoup de choses à faire. À ce

stade, on est fixé sur les options de passage. Il faut désormais discuter avec précision du tracé avant qu'il ne soit soumis à enquête publique ».

Jean-Marc Cavet, maire de Saint-Prest. « Ce tracé nous pénalise. C'est une catastrophe, mais rien n'est fait. La Dreal (N.D.L.R. : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) n'a donné qu'un avis. Après, il y a une commission d'audit qui analyse tous les projets. Ce sont les parlementaires qui donnent leur avis sur la fiabilité du projet. Si l'État nous impose ce tracé, on se battra pour éviter les nuisances (murs antibruit, concours

d'architecture pour le viaduc...) » Christian Gigon, conseiller général et maire de Champhol (PRG). « Il n'y a aucune surprise. Mon combat n'est pas un tracé, c'est celui d'être contre le principe d'une autoroute payante. Il faut une route gratuite, dont une partie a été déjà payée par les contribuables. Cette concertation était un gros chiffon rouge. On continue notre action. Le responsable d'une association de défense de l'environnement m'a dit, qu'avec cette autoroute, on aura notre Dame-des-Landes à Chartres, en référence au combat des écologistes contre l'aéroport de Nantes. »

Propos recueillis par Olivier Bohin