



La rentrée autour d'un pot à l'ASCVEG

Il faisait encore assez bon ce vendredi 27 septembre en fin d'après-midi pour que notre présidente, Françoise Guignard, décide de faire dresser les tables du pot de rentrée de l'ASCVEG à l'extérieur de la salle des fêtes garnetaise. Inutile de

dire que la quarantaine de participants était contente de revoir Françoise sur pieds.

Après avoir échangé des nouvelles de notre été, nous avons dégusté les douceurs que chacun avait apportées. Philip Beaulieu nous a présenté les panneaux qu'il a réalisés (à placer sur la vitre arrière de notre voiture).

Lors de son intervention, Jean Bartier a souligné que l'on en était quasiment revenu à la case départ : **la menace que l'autoroute passe par Garnay.**

Et d'expliquer. En effet, le soulagement apporté par le rapport Duron préconisant seulement l'aménagement du tronçon commun RN 154-RN 12 Dreux-Nonancourt avant 2030 avait fait long feu, du fait du revirement du président PS du Conseil régional.

Pour mémoire, François Bonneau et les élus de gauche de la majorité régionale étaient contre l'autoroute depuis leur élection. Sans crier gare, le jour même de la publication du rapport Duron (27 juin), en sa qualité de président, celui-ci demande au Ministre des Transports de bien vouloir le recevoir accompagné d'une délégation d'élus locaux dans un courrier où il s'élève contre la non-priorisation de l'Autoroute A154. Le 10 juillet, il conduit boulevard Saint-Germain une délégation d'élus d'Eure-et-Loir, de droite (les UMP : A. de Montgolfier, président du conseil général, J-P Gorges et Olivier Marleix, députés, G. Hamel, maire de Dreux, et le député UDI Ph. Vigier) et de gauche (les socialistes J-J Chatel, conseiller régional maire de Mainvilliers, J. Jaulneau, chef de file du PS au conseil général, Daniel Frard, conseiller général-maire de Vernouillet, vice-président de Dreux Agglo, et le divers gauche P. Riehl, vice-président de conseil régional, maire de Saint-Rémy-sur-Avre).

Les élus obtiennent du ministre Cuvillier que **les études**, qui étaient en stand-by, **soient poursuivies** en collaboration avec le Conseil général du Développement durable pour notamment **savoir exactement le coût réel.**

Le même jour, les associations euréliennes opposées –FEEL, AVERN, ASCVEG, VIVAVRE, SAINT-PREST ENVIRONNEMENT – reçues par le **sous-préfet de Dreux** et le responsable de la **DREAL** pour leur présenter le projet **CORDA-LATOUR** de déviation de Saint-Rémy sont surpris d'entendre que l'aménagement du tronçon commun RN12-RN154 préconisé par le rapport **DURON** peut être diversement interprété : cela peut consister par l'aménagement depuis « La Radio » de la RN 12 et du tronçon commun avec la 154 jusqu'à la Pyramide puis la réalisation du contournement de Saint-Rémy mais aussi consister à la réalisation du tronçon **Marville-Garnay-La Pyramide-LaMadeleine-de-**

27 septembre 2013

Nonancourt initialement conçu dans le projet d'autoroute, dont elles comprennent aussi ensuite que celui-ci est toujours d'actualité dans l'esprit des représentants de l'Etat.

Et la réponse du Préfet d'Eure-et-Loir en date du 9 septembre au député de l'Eure Bruno Le Maire qui lui demandait quelles suites il entendait réserver au projet de déviation de Saint-Rémy présentée par l'ASCVEG et Vivavre, est claire : « *Ils (les membres des associations le 10 juillet) ont présenté une proposition alternative au projet d'aménagement de la RN154 et RN12 par mise en concession et répondant essentiellement à un objectif de déviation de la RN12 en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre. S'il s'agit d'un enjeu essentiel pour les populations locales, ce projet ne répond que partiellement aux enjeux globaux d'un aménagement à 2x2 voies entre Nonancourt et Allaines de la RN 154, ou d'un aménagement du tronc commun RN154-RN12 seul.*

Au regard de ses caractéristiques techniques, une telle proposition ne répond pas aux objectifs fixés par la décision du ministre de l'Ecologie (ndlr : Jean-Louis Borloo) du 25 juin 2010 quant à l'aménagement à 2x2 voies de la RN154 et de son tronc commun avec la RN12 entre Nonancourt et Allaines (A10) PAR RECOURS A LA CONCESSION.

Tout est dit là. Tant que le Gouvernement ne sera pas revenu sur cette décision ministérielle, la population de Garnay aura toujours l'épée de Damoclès que constitue une autoroute au-dessus d'elle.

Serge Corda a proposé plusieurs méthodes pour **démultiplier l'information** sur le projet de déviation de Saint-Rémy-sur-Avre : présentation aux maires de Nonancourt, Dampierre-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre, réalisation d'une video-conférence sur nos propositions et diffusion du CD, et distribution d'un tract spécifique sur Saint-Rémy, Saint-Lubin, Nonancourt et alentours.

Philip Beaulieu a rappelé qu'il était partisan lui-aussi de composer une video en plusieurs parties à dispenser sur **YouTube et DailyMotion** pour être repris sur les pages personnelles **Facebook, Twitter** et autres réseaux, une « saga » de l'ASCVEG contre l'A154. Avec la camera de Serge Corda, la chose paraît possible. Philip Beaulieu a déjà dans la tête ce qu'il faudrait montrer dans l'objectif de remobiliser la population partout.

Certains ont émis de réserves sur la présence sur les réseaux et

Pour terminer, Françoise Guignard a annoncé que les associations rencontreraient le **nouveau-sous-préfet de Dreux**, chargé du suivi du dossier de l'A154 comme son prédécesseur, la présidente de la FEEL ayant demandé et obtenu un rendez-vous le vendredi 11 juillet.

Depuis, l'ASCVEG est intervenu lors de la **Saint-Denis** à Dreux en distribuant des tracts (les 10 raisons de dire « Non à l'autoroute »).



Samedi 12 octobre, l'ASCVEG participe au conseil d'administration de la **FEEL** (Fédération environnement Eure-et-Loir).

27 septembre 2013

Le soir même, l'ASCVEG était présente à la réunion publique qui s'est tenue au foyer communal de St-Prest organisée par St-Prest-Oisème Environnement.

Cette réunion a fait salle comble. Les quatre intervenants ont pu répondre aux questions du public.

Jean Claude Lagron, président de l'association A10 A11 gratuites, nous a démontré comment les collectivités territoriales et les usagers sont les otages des concessionnaires. Son intervention très complète et argumentée montre les bénéfices énormes que font les concessionnaires et aussi, et c'est encore plus inquiétant la connivence très étroite (puisque filiale parfois) qui existe entre l'Etat et eux (le terme utilisé par M. Lagron est très fort puisqu'il parle de « relations incestueuses »).

Il nous a montré comment les péages dispersent les trafics sur les réseaux secondaires et accroissent les durées de parcours ainsi que les pollutions qui y sont liées.

Il a aussi calculé le montant fourni par les collectivités aux concessionnaires pour payer le passage des lignes d'autobus (150 000€ par an pour l'Essonne).

Les collectivités doivent aménager et financer sans cesse les aménagements de leur réseau routier.

Les contrats de concessions restent opaques et non communiqués entièrement, remaniés, évolutifs. (M. Lagron a accepté de nous communiquer les diapos et documents qu'il a présentés).

Intervenant sur le thème des autoroutes et de l'environnement, **Martine Trofleau**, présidente de la FEEL, a insisté sur le droit des citoyens à l'information et le caractère d'intérêt général de la nature.

Discours dont l'optimisme se base sur le fait que nous avons beaucoup de droits forts en matière d'environnement. Il faut maintenant, selon elle, les faire valoir.

Sandra Renda, juriste, conseillère régionale, est intervenue sur le thème de l'utilité publique du Projet 154.

Ce que les magistrats doivent vérifier pour qu'une mise en concession soit validée :

- Le projet est-il justifié pour l'utilité publique ?
- Le projet est-il nécessaire ?
- Le projet présente-t-il des inconvénients excessifs par rapport aux avantages ?

Elle nous invite à combattre les « évidences » assénées par les pro-autoroutes, comme par exemple :

Le désenclavement de l'Eure-et-Loir

Les générations spontanées d'entreprises qui naissent quand une autoroute passe.

Cette juriste conclut en nous disant que le combat contre une mise en concession est un combat de très longue haleine et qu'il ne faut jamais baisser les bras car c'est à ce moment-là que les concessionnaires peuvent faire valider leur projet.

27 septembre 2013

Christian Gigon, maire de Champhol, conseiller général, nous a éclairés sur la soi-disant unanimité des élus sur le projet autoroutier.

Mercredi 25 septembre, le conseil des ministres a repris toutes les directives de la commission Mobilité 21

A la fin, a été lue la lettre de soutien qu'a envoyé la fondation HULOT.

Samedi 5 octobre : distribution de tracts pour la St-Denis au pied du Beffroi.

Nous étions une douzaine en tout et avons reçu le renfort de Mohamed Koukeb.

La distribution de tracts donnant « 10 raisons de dire NON » à la mise en concession de la RN 154 a reçu un excellent accueil à Dreux. De nombreuses personnes nous ont-elles mêmes demandé de signer les pétitions. (171 sont venues allonger nos listes et 31 ont donné leur adresse mail pour être tenues au courant de la situation).

Une personne de Mézières a demandé à recevoir par internet notre pétition.

Si autoroute il y a, ils craignent que la déviation SUD de Dreux se mette en place et impacte Mézières. Le maire de

moment avec nous.
Nous avons accosté M. Hamel,

député, en fin de journée.
Les tracts ont bien servi. Il en
autre occasion.



Charpont a dialogué un

maire de Dreux, et M. Marleix,

reste environ 800 pour une

10 bonnes raisons de dire NON à l'A154

NON : on n'a jamais prouvé qu'une autoroute favorisait le développement local

NON : il est faux que l'autoroute suscite le consensus général des Euréliens

NON : le péage coûte cher aux usagers et aux collectivités, donc à nous tous

NON : le péage détourne le trafic vers les réseaux secondaires

NON : le péage rallonge les distances domicile-travail et les temps de trajet

NON : l'insécurité routière croîtra en Eure-et-Loir sur le réseau de substitution

NON : elle consomme des terres agricoles, forestières et détruit le cadre de vie

NON : les trafics routiers diminuent en Eure-et-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.

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

Jeudi 10 octobre, nous avons remis à la presse un article signé par 9 associations pour expliciter notre tract.

A SUIVRE...