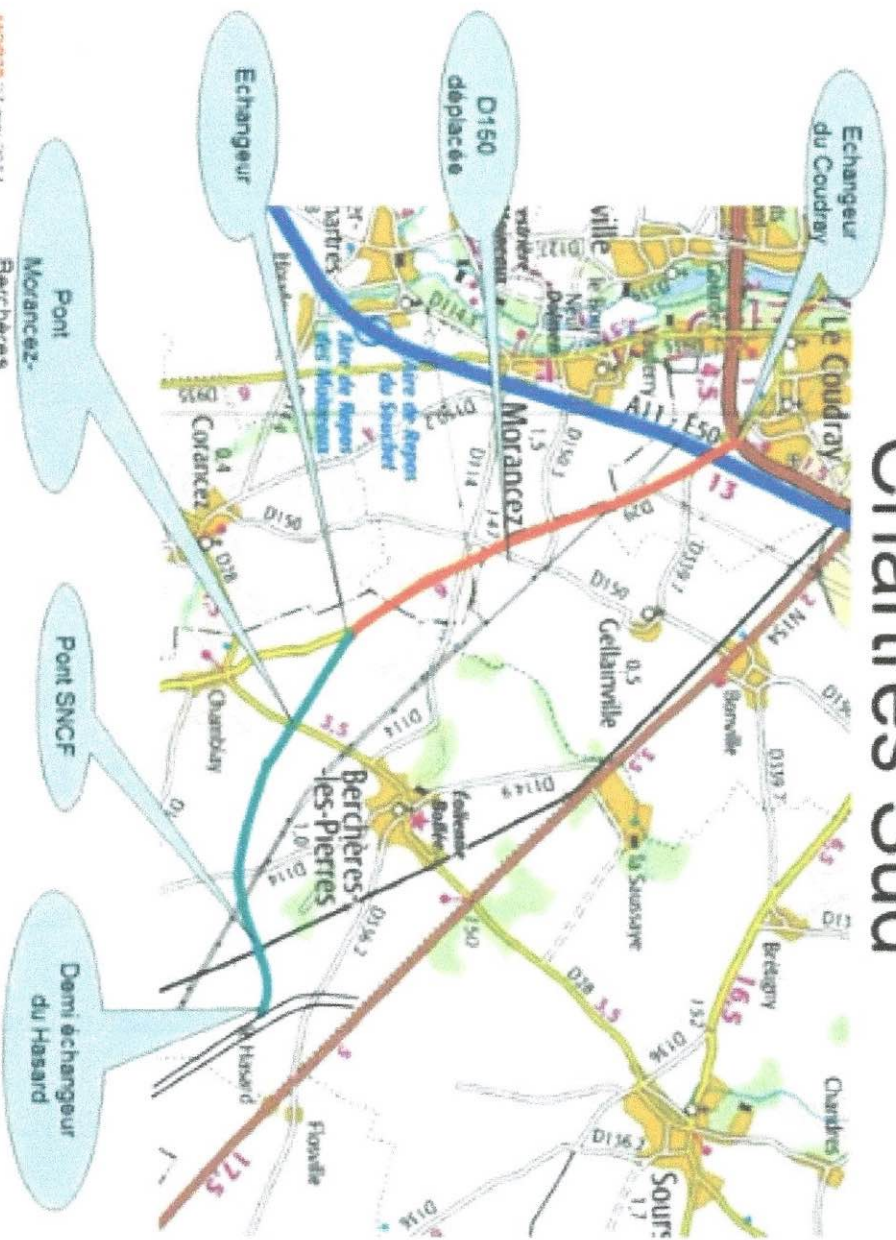


MOB 28 à Chartres Ouest



Chartres Sud



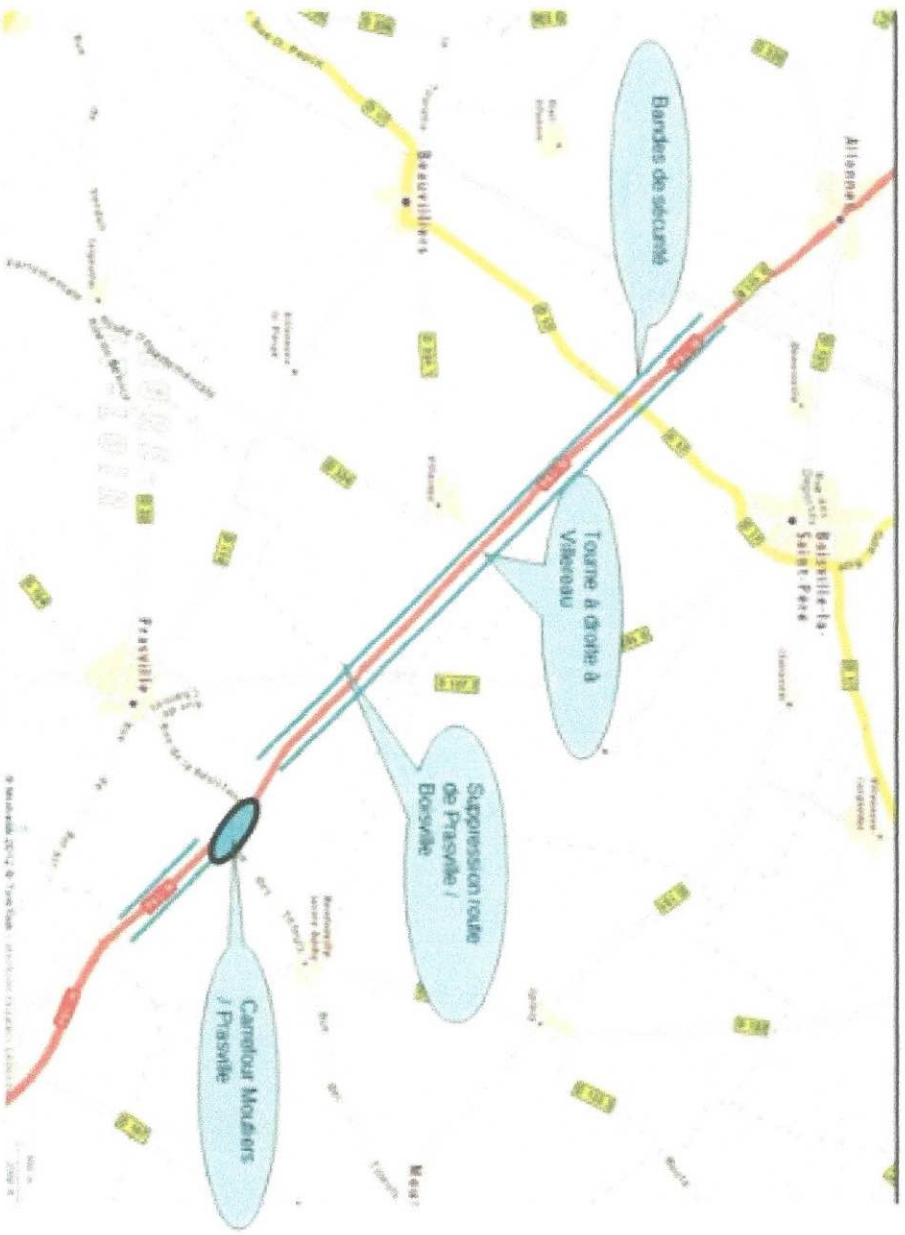
MOBIS 27 mai 2014

Pont Morancez-Berchères

Pont SNCF

Demi échangeur du Hasard

Allonnes - Ymonville



Le projet alternatif MOB 28 Une voie fluide, sécurisée à moindre coût

Aménager l'existant (Grenelle de l'environnement et mobilité 21)

Contourner St Rémy

Réaliser le barreau EST de Dreux (prévu depuis 1994)

Utiliser partiellement la D 29 pour rejoindre la déviation de Prunay-le-Gillon-Allonnes

Notre projet MOB 28	Le projet autoroutier
Sécurise les RN 12 et RN 154 Sans report de trafic sur les routes secondaires qui traversent les villages.	Sécurise uniquement l'autoroute Avec report de trafic sur les routes secondaires.
Préserve le réseau secondaire	
Fluidifie les trajets en préservant le tissu artisanal et industriel.	
Coûte 214 M€ Rien de plus pour nos impôts.	Coûte 853 M€ Pour le concessionnaire* : de 683 à 793 M€ (en fonction de la subvention d'équilibre) Subvention d'équilibre : de 60 à 170 M€ 30 M€ pour l'Etat Le reste pour les collectivités (nos impôts directs) Soit : de 30 à 140 M€ auxquels s'ajoutent : 250 M€ si gratuité eurélienne, sinon péage ! 25 M€ si abonnements 5 M€ par diffuseur supplémentaire 280 M€ pour l'aménagement supplémentaire des voies secondaires (évaluation Mairie Garnay) ? M€ pour les protections anti-nuisances (pas chiffré !)
Se réalise dans les 4 ans pour la première phase Puis en 10 ans et moins si la région participe.	Se réalise dans les 7 ans
Favorise l'économie : En privilégiant une desserte de qualité aisément accessible par les entreprises et l'artisanat d'ores et déjà présents.	Favorise l'économie hypothétiquement : Plusieurs thèses démontrent qu'il n'y a pas de corrélation entre la construction d'une autoroute et le développement économique d'une région. Oblige à créer des diffuseurs supplémentaires pour desservir les entreprises locales.

**si autoroute non rentable, qui paiera ? Nos impôts et pas le concessionnaire assuré par contrat de toucher minimum 8 % d'intérêt par an sur son investissement que l'autoroute soit rentable ou non.*

De plus, l'autoroute n'est pas rentable

Les bases de calcul de rentabilité de l'autoroute (présentées à nos élus officiellement en 2006) sont révolues :

Taux de croissance espéré de 1,9 % jusqu'en 2020 (faux, 0 % actuellement)

Trafic routier en hausse exponentielle (faux, baisse)

Parité \$/€ (faux, 1\$ = 0,734 € au 09/02/2014)

Prix du baril de pétrole plafonné à 65\$ jusqu'en 2020 (faux : 100 \$ au 09/02/2014).