



GUILLAUME KASBARIAN
DÉPUTÉ D'EURE-ET-LOIR

Ma prise de position sur le projet de mise en concession autoroutière de la RN154

SYNTHESE

Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a installé mardi 17 octobre 2017 le **Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)** dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. Son objectif est de proposer une stratégie au Gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette stratégie guidera la future loi d'orientation des mobilités, examinée au Parlement au 1^{er} Semestre 2018.

Le COI effectue une **visite de terrain en Eure-et-Loir ce mardi 16 janvier**. A l'ordre du jour : le projet d'aménagement par **mise en concession de la RN 154** et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).

De nombreuses études ont été réalisées ces dernières années. La plus récente est une enquête publique, qui s'est déroulée du mardi 15 novembre 2016 au mardi 10 janvier 2017. Pour autant, les Euréliens sont-ils unis sur ce projet ? Ont-ils des réponses aux questions essentielles qu'ils se posent ? Voient-ils ce projet comme une priorité pour leur mobilité du quotidien ?

Je prends aujourd'hui publiquement position sur ce projet. En me gardant de verser dans la polémique sur ce débat qui passionne les Euréliens depuis des décennies. Avec la volonté d'analyser rationnellement et factuellement ce projet ; et relayer les inquiétudes et priorités des citoyens.

Comme je le détaille plus loin dans cette note, j'arrive à trois conclusions :

(1) Il n'y a pas de consensus. Les Euréliens ne sont pas unis sur ce projet.

Malgré les études et enquêtes, la méthode adoptée depuis des années n'a pas permis de construire un consensus. L'opposition citoyenne est forte. Les élus locaux ne sont pas unanimes. Les agriculteurs sont inquiets. Des associations alertent sur l'impact environnemental (...). Même le tracé fait encore débat au sein de ceux qui soutiennent le projet. L'enquête concernant la déclaration d'utilité publique émet d'ailleurs deux réserves, dont une qui demande de reconsidérer le tracé à Chartres.

(2) Il n'y a pas de garantie. Nombre de questions restent sans réponse argumentée et chiffrée.

Outre une absence d'argumentation précise sur la réduction de l'accidentologie, sur la réduction du temps de trajet domicile-travail, sur la croissance économique, sur les reports de trafic (...) c'est surtout le modèle économique et le péage associé à ce projet qui posent question.

Il n'existe aujourd'hui aucune garantie solide et chiffrée que le pouvoir d'achat des Euréliens ne sera pas amputé demain sur leur trajet quotidien domicile – travail.

(3) Il y a mieux. Les Euréliens expriment d'autres priorités pour une mobilité du quotidien plus propre, plus connectée, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.

Fiabiliser les lignes TER existantes (notamment la ligne Chartres – Paris qui est une des plus empruntées de France et dont les aléas nuisent profondément au quotidien des Euréliens) ; Sécuriser et entretenir le réseau de voies secondaires ; Désenclaver des territoires ruraux, où des Euréliens sont assignés à résidence, sans aucune solution de transport en commun, de co-voiturage, d'autopartage.

(...) Ce sont notamment ces sujets qui sont essentiels pour la mobilité du quotidien des Euréliens. Ils les ont d'ailleurs jugés prioritaires, dans le cadre de l'atelier des Assises de la Mobilité que j'ai organisé dans le département le 17 Novembre 2017.

En l'état actuel, je ne peux donc pas apporter mon soutien au projet de mise en concession autoroutière de la RN154.



GUILLAUME KASBARIAN
DÉPUTÉ D'EURE-ET-LOIR

Ma prise de position sur le projet de mise en concession autoroutière de la RN154

ARGUMENTATION DÉTAILLÉE

1. Il n'y a pas de consensus. Les Euréliens ne sont pas unis sur ce projet.

- (a) **Citoyens** : l'enquête publique réalisée n'a pas permis de dégager un consensus auprès des citoyens. Comme le stipule le rapport, *près de 70% des participants ont émis un avis défavorable* (page 106). *Des situations extrêmement tendues, voire franchement agressives, violences verbales à l'égard d'élus se sont parfois produites* (page 105).
- (b) **Elus** : contrairement à une idée reçue, l'absence d'unité concerne également les élus locaux (pages 108 à 129). Allainville, Allonnes, Champhol, Fresnay-l'Évêque, Garnay, Le Boullay-Mivoye, Marville-Moutiers-Brûlé, Prasville, Prunay-le-Gillon, Theuville, Ymonville, expriment clairement des avis défavorables dans l'enquête publique. D'autres émettent également un avis réservé ou partagé (Boisville-la-Saint-Père, Poisvilliers, Saint-Prest, Ecluzelles...).
- (c) **Associations** : des associations (Fédération Environnement Eure-et-Loir FEEL, Saint-Prest Environnement...), soulignent l'impact environnemental du projet. Des alternatives constructives ont été proposées (projet « MOB28 »¹) afin d'aménager l'infrastructure existante, préserver son ouverture (à travers de nombreuses entrées et sorties), à moindre coût et dans le respect de l'environnement. Les enquêteurs le disent clairement dans le rapport : *les acteurs opposés à un tracé développent une argumentation conséquente a contrario des avis favorables qui sont peu argumentés* (page 27).
- (d) **Agriculteurs** : le projet concerne 459 hectares de terres agricoles (page 138). Les mécanismes de compensation sont une source d'inquiétude. Des syndicats agricoles restent fortement mobilisés (comme par exemple le 23/06/2016 avec un blocage de la RN154 avec une forte participation des agriculteurs).

↳ Les Euréliens ne sont pas unis sur ce projet.

La méthode utilisée jusqu'à présent n'a pas permis de dégager un consensus auprès des citoyens, des élus, des agriculteurs, des associations et des acteurs impliqués dans le projet.

Le projet de tracé est contesté par l'enquête publique elle-même. Dans les avis et conclusions concernant la déclaration d'utilité publique, la commission émet clairement deux réserves, dont une sur le tracé : « À Chartres, nous demandons de reconsidérer le tracé et de prendre en compte celui passant par l'Ouest, nous sommes d'accord avec la proposition alternative. » (page 8 de l'avis DUP).

¹ <http://www.stprest-environnement.org/mob28/>



2. Il n'y a pas de garantie. Nombre de questions restent sans réponse argumentée et chiffrée.

Je crois personnellement que les avis favorables sont peu argumentés et défendus². Pour le vérifier, essayons de répondre aux questions simples que se posent les Euréliens sur ce projet.

(a) Péage : combien ce projet va-t-il coûter aux Euréliens ? Quel sera la conséquence sur le pouvoir d'achat et sur le coût du trajet quotidien domicile-travail ?

⇒ Il s'agit du point le plus sensible pour les Euréliens. Comme le rappelle l'enquête publique (page 29), « le recours à la concession nourrit les interrogations quant aux tarifs des péages notamment, sur les 2x2 voies aujourd'hui gratuites. Les acteurs de la concertation sont clairement en attente de réponses sur ce sujet et ont regretté qu'il ne puisse être abordé à ce stade. Elus comme riverains, demandent la gratuité pour les Euréliens ou a minima pour certaines portions, notamment celles entre Dreux et Chartres. ».

Or il n'existe aujourd'hui aucune garantie solide et chiffrée que le pouvoir d'achat des Euréliens ne sera pas amputé demain sur leur trajet quotidien domicile – travail. Certains élus en faveur du projet répètent la main sur le cœur que « les Euréliens ne payeront pas ». Pour autant, aucune collectivité ne s'est engagée fermement et durablement pour garantir que le coût du trajet quotidien domicile-travail ne sera pas amputé pour les Euréliens (et pour chiffrer précisément le coût de cette garantie au cours du temps).

(b) Accidentologie : combien d'accidents allons-nous éviter ?

⇒ Il n'existe à ce jour aucune modélisation précise pour estimer combien d'accidents pourraient être évités grâce à ce projet de mise en concession autoroutière.

(c) Temps de trajet : combien de temps allons-nous gagner sur un trajet domicile-travail ?

⇒ Le trajet La Madeleine-de-Nonancourt – Allaines-Mervilliers est de 94,8 km aujourd'hui (1h16 de temps de trajet). Le trajet Dreux-Chartres est de 39,6 km aujourd'hui (40 minutes de temps de trajet). Il n'existe à ce jour aucune prévision précise sur le gain en temps de trajet quotidien pour les Euréliens. De plus, certaines communes rurales qui bénéficient actuellement d'un accès à la RN154 seraient privées d'un accès à l'autoroute : il n'existe aucune estimation de l'impact négatif, par commune, sur leur temps de trajet (rallongé pour atteindre le péage le plus proche).

(d) Croissance économique : combien d'emplois ce projet va-t-il créer ?

⇒ Il n'existe à ce jour aucune estimation du nombre d'entreprises qui bénéficieraient positivement de la mise en concession autoroutière de la RN154, ni d'engagement d'entreprises qui souhaiteraient s'implanter dans le département grâce à la mise en concession, ni du nombre d'emplois qui seraient créés.

Nous en restons à une vague affirmation non chiffrée : « Nous pouvons constater que souvent, à la sortie des autoroutes, il y a des activités professionnelles. L'autoroute permettra d'augmenter le nombre de rotations, il faut rester compétitif face à la mondialisation. » (page 133). A l'inverse, quel impact pour nos artisans locaux, qui sillonnent le territoire et ont besoin d'un accès fréquent et sans surcoût à la RN154 ?

Sensible à la compétitivité de nos entreprises, je regrette que les avis favorables soient si peu argumentés sur les questions économiques, pourtant essentielles.

(e) Report de trafic : quel va être le report de trafic (des véhicules qui refusent d'emprunter une autoroute payante) dans les petites communes ? Quels seront les moyens pour les élus locaux de s'en prémunir ?

⇒ Il n'existe à ce jour aucune anticipation, fine et par commune, de ce potentiel report de trafic de véhicules légers et poids lourds sur les communes de notre département ; aucune indication non plus sur les outils d'aménagement de la voirie (et leurs implications juridiques et financières) que ces communes pourront utiliser pour s'en prémunir. Il est pourtant nécessaire de mettre ces éléments sur la table, notamment au vu

² https://www.lechorepublicain.fr/chartres/transport/2017/01/11/projet-d-autoroute-a154-en-eure-et-loir-deux-mois-de-mobilisation-des-anti-les-pros-inactifs_12236980.html



GUILLAUME KASBARIAN
DÉPUTÉ D'EURE-ET-LOIR

du bilan d'autres projets autoroutiers dans d'autres département en termes de fréquentation et de report de trafic (exemple de l'A150³).

⇒ **Malgré des années de discussion sur ce projet, nombre de questions restent à ce jour sans réponse.**

Cette absence de réponse de ceux qui défendent le projet nuit à la prise de décision collective. Elle fait naître chez les Euréliens un sentiment que des élus ont « décidé à leur place » sans même prendre la peine de les convaincre.

Il ne suffit pas de clamer qu'un projet est « bon pour le territoire » pour qu'il le soit en réalité.
Il ne suffit pas de caricaturer les opposants au projet pour démontrer que ce que l'on défend est juste.
Il ne suffit pas de promettre vaguement que « tout ira bien ».

3. **Il y a mieux.** Les Euréliens expriment d'autres priorités pour une mobilité du quotidien plus propre, plus connectée, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.

(a) « **Assises de la Mobilité** » : Je suis le seul parlementaire du département à avoir adopté sans réserve la méthode des « Assises de la Mobilité » en organisant un atelier participatif sur la mobilité du quotidien, le 17/11/2017. Le rapport de cet atelier⁴ a été remis à Madame la Ministre⁵ le 12/12/2017.

(b) **Priorités** : Le projet de mise en concession de la RN154 n'est pas la priorité des Euréliens.

- Ils attendent une fiabilisation des **lignes TER existantes**, en particulier la ligne Chartres – Paris qui est une des plus empruntées de France (et que j'emprunte d'ailleurs personnellement plusieurs fois par semaine). Des milliers d'usagers doivent subir chaque jour des retards dans leurs trajets quotidiens entre Chartres et Paris ou entre Dreux et Paris, source de stress et d'incertitude professionnelle.
- Ils attendent une **sécurisation et un entretien du réseau de voies secondaires**. Des centaines de kilomètres de routes sont aujourd'hui dans notre département accidentogènes, en mauvais état et dénuées de signalisation suffisante.
- Ils attendent un **désenclavement des territoires ruraux**, où des Euréliens sont assignés à résidence, sans **aucune** solution de transport en commun, de co-voiturage, d'autopartage. Des milliers de personnes sont aujourd'hui privées de mobilité dans nos territoires, car il n'existe aucune solution de transport alternative à l'achat d'un véhicule personnel, que tout le monde ne peut pas se permettre. Les conséquences pour l'emploi sont dramatiques. Comme je l'ai constaté lors d'une visite à Pole Emploi à Chartres le 12 janvier, nombre de demandeurs sont assignés à résidence, sans aucune solution de mobilité pour leur trajet domicile-travail.

...

⇒ **Attaquons-nous en priorité aux trajets quotidiens de milliers d'Euréliens, qui attendent des investissements et des réalisations concrètes sur les infrastructures existantes, pour une mobilité du quotidien plus propre, plus connectée, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.**

³ <http://www.paris-normandie.fr/newsletters/entre-barentin-et-yvetot-un-an-apres-son-inauguration-premier-bilan-de-l-autoroute-a150-NA5002429#>

⁴ <https://guillaumekasbarian.fr/100-participatif/>

⁵ <https://twitter.com/guillaumekasba/status/940635485730492416>