

La N 154 est un grand axe routier qui irrigue notre département du nord au sud, et la N12 est essentiellement aux raccordements du nord de notre département vers la région parisienne ou vers la Normandie. Ces axes sont essentiels aux usagers du quotidien, aux transports de marchandises et aux vacanciers qui filent vers leurs destinations. L'aménagement – notamment - de la N154 me semble une priorité sur certains secteurs, en particulier dans le secteur de Saint-Rémy où les habitants vivent un enfer routier depuis des décennies. L'entrée de Dreux vers le sud, donc en arrivant de Chartres, est régulièrement embouteillée et devrait nécessiter des travaux d'aménagement. Il existe sans doute d'autres secteurs sur le tracé que je connais moins bien et qui pareillement posent des soucis quotidiens aux usagers, notamment le contournement de Chartres dont la rocade est souvent embouteillée. En dehors de ces voies d'étranglement, la N 154 est bien aménagée en deux fois deux voies. Ces aménagements ont permis à un certain nombre de villages d'être déviés au cours des années, redonnant ainsi vie à ces villages qui ont été sinistrés par la circulation abondante.

La question qui se pose à nous aujourd'hui est la suivante : faut-il vendre la N154 à une concession autoroutière et ainsi permettre une meilleure fluidité sur les tronçons décrits ci-dessus ?

Étant élue à Tremblay-les-Villages depuis 2014, je suis de près ce dossier et j'ai déjà eu à m'exprimer dans le cadre des avis demandés aux communes au printemps dernier. Je suis par ailleurs docteur en écologie, et donc particulièrement sensibilisée à l'importance de notre milieu naturel, et agricultrice à Tremblay-les-Villages depuis 2010. C'est à ces multiples titres que j'ai réfléchi sur ce dossier, et ces réflexions me conduisent à m'opposer fortement à la mise en concession autoroutière pour les raisons que j'expose ci-dessous. Je prends à cœur le développement économique de notre région, étant moi-même entrepreneuse, mais je ne pense pas que cela soit une raison suffisante pour se permettre des travaux gargantuesques et la privatisation de nos routes nationales, alors que le projet MOB 28 permettrait, à moindre coût économique et naturels, de résoudre (et plus rapidement) les soucis de circulation présentés ci-dessus et ainsi soutiendrait le bien-être des habitants de notre département et son développement économique.

Voilà les raisons pour lesquelles je pense que la mise en concession autoroutière n'est pas d'utilité publique :

1. La privatisation de notre route nationale en concession autoroutière est un vol de notre argent public. C'est l'argent des contribuables, notre argent à tous, qui a contribué à la construction de cette route, à ses aménagements au cours des années, et à son entretien (encore il y a quelques mois, des sections ont été refaites !). Il est pour moi impensable qu'un élu, dont le rôle est de protéger les intérêts de ses concitoyens, puisse soutenir un tel projet.

2. L'aménagement de la N 154 devrait être essentiellement mené pour améliorer la satisfaction des usagers du quotidien. Or, la confiscation de notre route nationale obligera les usagers du quotidien à se rabattre vers les voies de substitution. Il faudra donc aux villages jadis sinistrés et aujourd'hui contournés de se voir de nouveau traversés par des milliers de voitures par jour. Et il faudra donc aux communes aujourd'hui encore sinistrées (tel Saint-Rémy) d'oublier leurs rêves d'une accalmie routière, car bon nombre d'usagers ne prendront pas l'autoroute mais continueront à traverser Saint-Rémy. Et finalement, les transports habitation-travail augmenteront de manière significative, car il faudra retraverser tous les villages au lieu de filer sur une route nationale déjà,

pour sa grande part, en 2 fois 2 voies (à moins, bien sûr, d'accepter de payer un péage ET d'être à proximité d'un péage qui permettra l'entrée sur l'autoroute).

3. Il est souvent avancé que la mise en concession autoroutière est indispensable pour l'économie locale. Des exemples à travers la France montrent que la mise en place d'autoroutes peut (mais pas toujours... que de ZI vides en bordure d'autoroutes !) les entreprises vers les zones industrielles situées à proximités des échangeurs, mais ne crée pas en soit de la richesse économique. Les entreprises aujourd'hui au pied des échangeurs prévus sur le tracé peuvent, peut-être, se trouver confortées (ou pas) par le passage de l'autoroute. Mais qu'en est-il des activités économiques qui ne vont pas avoir d'échangeur à proximité ? Si à Tremblay-les-Villages, nous pouvons nous vanter d'avoir obtenu un échangeur, qu'en est-il des autres communes entre Dreux et Chartres, par exemple, et donc des entreprises dépendants de ces communes ? Par ailleurs, si il faut en revenir au fait qu'un aménagement routier est nécessaire au développement économique, c'est peut être bien l'aménagement de certains tronçons décrits ci-dessus qui l'est, avec un accès nombreux (tel qu'il l'est aujourd'hui) tout au long des kilomètres parcourus. L'autoroute va vider encore plus les campagnes de leurs entreprises, et conforter les villes (Chartres, Dreux) où des bretelles d'accès seront disponibles. Ce n'est pas la vision du développement d'un territoire que je souhaite pour notre pays, et pour l'Eure et Loir. Concernant le développement agricole, ce projet d'autoroute est une catastrophe. En dehors de la destruction de terres agricoles dont je vais parler plus bas, l'embouteillage des routes secondaires avec un surplus de trafic exacerbera les conflits urbains-ruraux que l'on connaît déjà. Quant à l'activité touristique, les touristes ne manqueront pas de filer vers le soleil au sud, ou vers la Normandie, encore plus vite. Rien, ou très peu, soyons honnêtes ne les retient en Eure et Loir, ils seront contents de pouvoir traverser notre département encore plus rapidement.

4. Le second argument généralement utilisés par les élus qui soutiennent le projet autoroutier est d'avancer que l'État n'a pas les moyens de faire les aménagements. A cela on peut facilement répondre que l'État doit se donner les moyens de ses ambitions, et doit choisir ses projets. Et que beaucoup d'argent est sans aucun doute gaspiller sur des projets sans grand intérêt. Le contournement de Saint-Rémy aurait dû être une priorité de l'État, cela aurait été fait depuis longtemps. Et quand est-il de cette obscure subvention d'équilibre ? Cette fameuse subvention que l'État (tient ! finalement, il aura peut-être de l'argent pour cela) et les collectivités locales (nous !) seront obligés de reverser au concessionnaire autoroutier si le déséquilibre financier du projet est trop important entre le coût important de l'opération et la rémunération par les péages.

5. Je me félicite de lire dans le rapport des Maires de l'agglomération de Dreux des demandes qui visent à tenter de modifier le tracé afin de limiter l'emprise sur les terres agricoles. Le SCOT de l'Agglomération de Dreux ne vise-t-il pas également à la protection des espaces naturels et agricoles ? Mais ils ne peuvent que tenter, car déjà le projet leur glisse entre les doigts puisqu'au final c'est la concession routière qui prendra ses décisions. L'impact de zones péri-urbaines, de zones industrielles plantées au milieu des champs, des nombreux aménagements routiers a déjà largement consommé des terres agricoles et défiguré notre territoire. Les terres agricoles non seulement portent leur rôles nourriciers, mais également environnementaux (stockage du carbone, habitat faune-flore, etc.). La vision qui consiste à trouver ces terres agricoles négligeables ou remplaçables est une vision à court terme, alors que nous devons penser sur du long terme. Le projet autoroutier nous parle de la consommation de 660 hectares de terres cultivées (et je ne parle même pas des

zones naturels, et de la défiguration du paysage avec en particulier la construction de 3 viaducs) alors que la solution alternative MOB 21 en détruirait bien moins hectares. Rappelant que dans son article fondateur de l'écologie économique publié dans Nature en 1997, Costanza et son équipe évaluaient à plus de 33.000 milliards de dollars par an la totalité des services rendus par les écosystèmes. Détruire ces écosystèmes, c'est détruite toutes ces fonctions écologiques et ainsi toutes les services que ses fonctions maintiennent, gratuitement, pour l'humanité. Alors s'il faut chiffrer nos écosystèmes pour les défendre devant des intérêts financiers, chiffons. Les services vitaux "rendus" par nos écosystèmes, comme la régulation de la composition de l'atmosphère (et le stockage du carbone dans le sol !), de l'eau, l'offre de ressources en eau, le contrôle de l'érosion, la formation des sols, le recyclage des nutriments, le traitement des déchets, la pollinisation, notre divertissement etc etc est immense.

6. Les Maires de l'Agglomération de Dreux souhaitent aussi l'interdiction des poids lourds sur les voies de substitution. Ce souhait est bien le reflet d'une prise de conscience de ces maires que les usagers feront tout pour éviter l'autoroute et que les villages autrefois traversés par des milliers de véhicules vont, de nouveau, retourner vers l'enfer. Seront-ils en mesure d'empêcher la circulation des camions et de forcer ainsi les entrepreneurs à utiliser l'autoroute et à payer le péage ? La mise en place d'une voie de substitution n'est-elle pas une obligation, avec accès pour tous ?

Par ailleurs, je regrette profondément le refus de la mairie de Tremblay-les-Villages d'accueillir les partisans de la MOB 28 dans une réunion publique avant que les membres du conseil municipal de Tremblay-les-Villages n'aient à se prononcer avant l'été 2016 sur le projet de l'État. La mairie a, de nouveau, refusé l'organisation d'une réunion présentant le projet MOB 28 cet automne, pendant le débat publique, alors que les citoyens devaient donner leurs avis. C'est fort regrettable. Sur un sujet aussi sérieux que celui de la mise en concession autoroutière d'une route nationale, il m'aurait semblé primordial d'apporter de l'importance aux alternatives proposées par des associations d'usagers. Bon nombre d'élus ont, sans doute, suivre l'avis des maires, peut-être par conviction personnelle, mais sûrement aussi par manque d'information sur les alternatives ou sur les risques financiers et environnementaux du projet autoroutiers. Cela en dit long sur le sens du terme démocratie dans notre pays.