

Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

Les Cahiers d'acteurs • AGIR UNIS A154

Objet :

« S'opposer au projet de concession autoroutière entre Allaines Eure-et-loir et Nonancourt Eure, agir pour la sécurisation et l'aménagement en 2 x 2 voies de l'intégralité du tracé de la RN154, agir pour le contournement des bourgs d'Allaines, d'Ymonville et d'Allaines, agir pour le contournement de l'agglomération drouaise au nord de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre Eure-et-Loir en respectant les populations, les paysages et le bâti, agir pour le contournement de l'agglomération chartraine par l'est ou par l'ouest en respectant les populations, les paysages et le bâti, agir pour le développement du ferroutage des marchandises et des voyageurs, organiser des débats publics, diffuser l'information au moyen d'un blog, de tract, de pétitions ou de tout autre moyen de communication, agir en coordination avec les associations partageant le même objet, être un interlocuteur des pouvoirs publics dans le cadre de la commission nationale du débat public, se donner la possibilité d'ester en justice dans le strict cadre de son objet »



Coordonnées :

AGIR UNIS A154

16 rue de la Tannerie
28000 CHARTRES
Tél : 02 37 35 26 15
courriel : bordeau.laurent@neuf.fr

La RN 154 est vitale pour notre territoire. En effet, son axe Rouen / Orléans propose, aux acteurs économiques ainsi qu'aux habitants, une opportunité de développement et une garantie de bien être.

Mais obsolète dans son aménagement actuel, la RN 154 étouffe.

Sa mise en 2 x 2 voies sur l'ensemble de son parcours assurerait l'adéquation entre les exigences économiques, environnementales et sécuritaires.

À un aménagement progressif en 2 x 2 voies, le maître d'ouvrage oppose un aménagement par mise en concession autoroutière.

Ce choix serait en effet plus rapide dans sa mise en œuvre. Toutefois, cette conclusion soulève deux questions :

- L'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière est-il un choix judicieux au regard du coût financier que devront supporter les usagers, les contribuables, les collectivités ? (partie 1).*
- D'autre part, la mise en concession autoroutière de la RN 154 répond-elle aux défis écologiques auxquels nous sommes confrontés ? (partie 2).*

I / la mise en concession autoroutière : un choix hasardeux

A / la concession autoroutière est plus chère...

La mise en concession autoroutière sera entre 60 et 65 M€* plus chère qu'une 2x2 voies express. Mais l'approximation de certains documents annonce des coûts plus élevés.

*selon le maître d'ouvrage.

a) des montants financiers sous-estimés :

- Pour l'autoroute :** En moins de 4 ans, le coût d'une 2x2 voies à caractéristiques autoroutières a augmenté de 53%.

2005 (28/06) : La Direction Régionale de l'Équipement dans son **Projet d'organisation du SMO à la DRE Centre** fait état d'un coût compris de **500 et 600 M€**.

2007 (26/01) : La D.R.E dans son rapport sur la **Modernisation de l'itinéraire Orléans – Chartres – Dreux** fait état d'un coût compris entre **650 à 700 M€**.

2009 : le maître d'ouvrage fait état d'un coût compris entre **710 et 765 M€**.

A quand s'arrêtera l'inflation du projet ?

- **Pour la contribution publique** : A la charge de l'état et des collectivités territoriales, donc des contribuables, elle varierait entre **50M€ et 120 M€** (selon les documents de la D.R.E, datés de moins de deux ans). Pourquoi une telle amplitude ?

- **Pour les abonnements** : En partie à la charge des collectivités territoriales, ils seront réservés aux parcours domicile/travail. Ils s'élèveraient à **25 M€** sur le temps de la concession (45 à 60 ans). Le prix du péage varierait, lui, entre 7 et 10.00 €/trajet complet. Nous sommes perplexes sur l'avantage que procureraient ces abonnements. A fortiori lorsque Monsieur Vincent POURQUERY de BOISSERIN, directeur régional de l'Equipement d'alors, indique dans un article du POINT, publié le 29/03/2007 que ce nombre d'usagers n'est évalué qu'à un millier !

Il est à noter qu'au prix du péage s'ajouterait à partir de 2010, une augmentation de 8 à 10 % des prix des carburants, liée à l'impact des nouvelles mesures fiscales (déclaration du 8/10/2009 de l'Union Française des Industries Pétrolières – UFIP).

b) ...des montants occultés :

- **L'apport des tronçons en 2x2 voies** :

En cas de mise en concession autoroutière, ces tronçons, financés sur fonds publics, seront apportés au concessionnaire. Comment sera calculé le montant de cet apport ?

Nulle trace dans le dossier. Comment estimer le coût de la contribution publique sans que ces apports soient évalués avec précision !

- **Les diffuseurs supplémentaires** :

Aménager un territoire c'est prévoir sa bonne irrigation routière d'où l'importance des diffuseurs qui permettent à la population d'accéder à un réseau performant. Mais dans le cas d'une autoroute, la construction de tout diffuseur supplémentaire serait à la charge, une fois de plus, des collectivités.

- **Les parcours de substitution** :

A l'autoroute doit correspondre un parcours de substitution, construit et entretenu par les collectivités. Le coût sera d'autant plus élevé que le trafic, sur celui-ci, sera important : Nonancourt/ Dreux : 9800 véhicules/ jour, Dreux/ Chartres : 1200 à 3000 véhicules/ jour et Chartres/ A10 : 3400 à 4 200 voitures/ jour. Il est à noter que ces chiffres sont inférieurs à ceux initialement prévus, à l'horizon 2015, pour Dreux /Chartres : 1700 à 3400 v/j, Chartres / A10 : 3 500 à 4800 v/j...

Quelles seront les incidences de ce trafic sur l'accidentologie des communes traversées ?

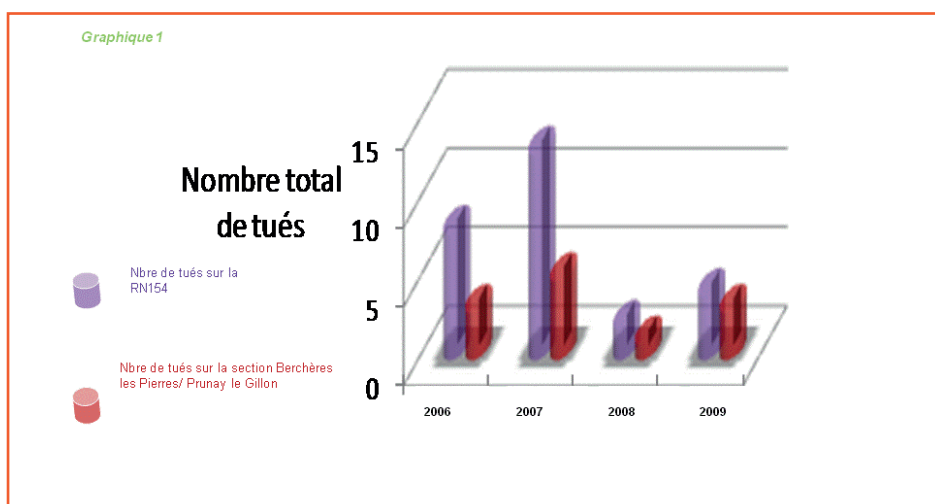
B/ ... car elle serait plus sûre et plus rapide à mettre en œuvre.

La mise en concession autoroutière de la RN 154 est plus chère. Ceci serait justifié par une plus grande sécurité et par une plus grande rapidité de mise en œuvre. Est-ce le cas ?

a) plus sûre ?

Le nombre de décès sur les routes décroît fortement. L'Eure et Loir ne fait pas exception, même si son réseau autoroutier (125 km), ses routes nationales (267 km) ont un débit supérieur à celui enregistré sur le plan national : + 21.77% pour les autoroutes, + 26.44 % (1) pour les routes nationales. En effet, son Indicateur d'Accidentologie Locale (2) l'atteste :

- 1996-2000 : 1.45,
- 2000-2004 : 1.31,
- 2004-2008 : 1.33,
- 2002-2006 : 1.23 (3).



Pour l'Observatoire National de Sécurité Routière, l'IAL 2004-2008 de l'Eure et Loir est plus élevé pour les autoroutes que pour les RN/ RD : 1.45 pour les premières et 1.27 pour les secondes. Mais l'I.A.L ne suffit pas. Au regard du nombre de tués, nous constatons que sur les quatre dernières années, celui-ci a été par deux fois (2006 et 2008) plus élevé sur les autoroutes du département que sur la RN 154.

Première leçon : Le réseau autoroutier, réputé sécuritaire, est particulièrement accidentogène sur l'Eure et Loir et la Région Centre. La cause invoquée : la vitesse. Avec une vitesse moins élevée, l'option 2x2 voies express serait plus efficace.

Deuxième leçon : De 2006 au mois de septembre 2009, grâce aux aménagements routiers, l'accidentologie sur la RN 154 qui connaît une évolution positive se concentre désormais sur l'axe Berchères les Pierres / Prunay le Gillon. Axe que la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest a sécurisé cette année. (graphique 1)

(1) Pour les autoroutes : un débit de 40 094 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national). Pour les routes nationales : 15 184 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national).

(2) Exemple : un IAL de 1,33 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 33% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

(3) Il résulte du transfert d'une partie des R.N au C.G d'Eure-et-Loir, une imprécision sur l'accidentalité et les parcours sur R.N et R.D en 2006. De ce fait, un IAL regroupant ces deux catégories de route a été calculé pour la période 2002-2006.

b) plus rapide à mettre en œuvre ?

Par courrier en date du 7/11/2008 adressé à la C.N.D.P, Messieurs BORLOO et BUSSEAU font état, pour la poursuite du projet par la mise à 2x2 voies progressive, d'une échéance vers 2025-2030.

Pour la même réalisation, le Conseil Général d'Eure et Loir, dans son magazine n° 9, fait état d'un délai de 108 ans ! Quant au dossier du maître d'ouvrage, il mentionne un délai de plus de 60 ans !

L'incohérence de ces chiffres est criant.

A cela s'ajoute la durée de la concession qui varie entre 45 à 60 ans, soit au moins un demi-siècle où les usagers, les contribuables seront tenus de payer.

II / RN 154 : la concession autoroutière ou conjuguer le futur au passé

Au coût plus élevé, aux estimations hasardeuses, le projet autoroutier se heurte :

A court terme, au grenelle de l'environnement.

A long terme, aux évolutions inéluctables des transports.

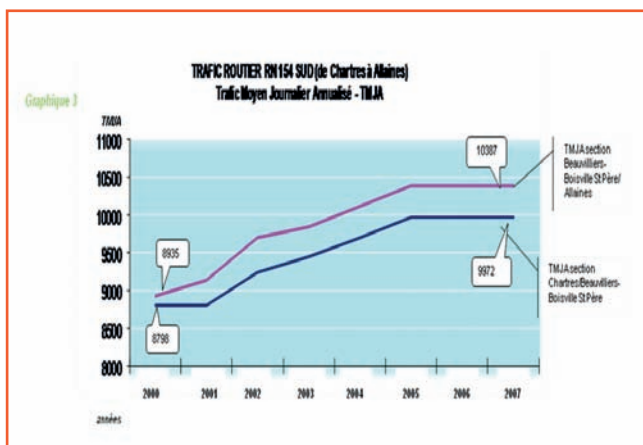
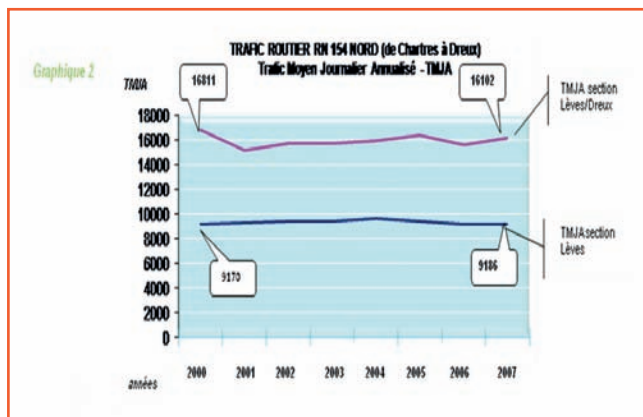
A/ la RN154 : Rendez vous manqué du Grenelle de l'environnement ?

Le Grenelle de l'environnement s'est fixé comme objectif fondamental de réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports, afin de les ramener au niveau de 1990. Selon les engagements du grenelle « La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local » et/ou des « contournements de villes ».

La jurisprudence nous dira si ces exceptions sont, oui ou non, cumulatives. Rapportées à la congestion et au contournement de CHARTRES, ces exceptions ne sont pas avérées.

a) la RN 154 : le trafic se stabilise, la congestion s'éloigne

Alors que le Maître d'ouvrage escompte une augmentation du trafic routier de 2.5% par an jusqu'en 2035, nous constatons que le trafic de la RN 154 sur ses tracés sud et Nord reste stable ou est en passe de se stabiliser (graphiques 2 et 3). De plus, en l'absence de chiffres précis du report du trafic de l'A19 sur la RN 154, il est inexact de parler de congestion.



b) La concession autoroutière évite Chartres

En parlant de déviation de Chartres et non de contournement, le maître d'ouvrage a vu et donnera aucune solution à ce bassin de vie.

Des solutions pourtant ont été avancées :

- supprimer le PN3bis : passage à niveau à hauteur du rond point de la route d'Orléans,
- créer une voie d'évitement à hauteur du rond point de BARJOUVILLE.
- finaliser le contournement Est de Chartres en intégrant le plus faible impact écologique.

B/ la RN 154 au service des transports alternatifs :

Liée par la durée de la concession, la solution autoroutière serait pour le département un frein au développement des transports alternatifs. En revanche, la mise en 2x2 voies progressive laisserait aux collectivités toute latitude pour les développer, tout en garantissant la sécurité, la décongestion du trafic routier et l'intérêt de tous les Euréliens.

Pour faciliter la circulation des acteurs socio-économiques et la maîtrise de leurs coûts et garantir ainsi l'attractivité de notre territoire, la gratuité de la RN 154 s'impose.

Pour offrir aux forces vives de ce département des transports compétitifs, complémentaires (2 x 2 voies + trains), comme la Plateforme multimodale d'ARTENAY POUPRY, il est nécessaire de diversifier l'offre de transport. Ne mettons pas tous nos œufs dans le même panier, ne nous lions pas à un boulet de 60 ans, notre économie et notre environnement en pâtiraient.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP devenir de la RN154 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres

Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : contact@debatpublic-devenirdelarn154.org - www.debatpublic-devenirdelarn154.org