

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

Les Cahiers d'acteurs • Réseau des CCI du Centre



LE RÉSEAU DES CHAMBRES
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE LA RÉGION CENTRE



Coordonnées :

CRCI CENTRE

45926 Orléans Cedex 9
02 38 25 25 25
www.centre.cci.fr

CCID'EURE-ET-LOIR

5 bis avenue Marcel Proust
BP 20062
28000 Chartres Cedex
02 37 84 28 28
www.eureetloir.cci.fr

CCI DU LOIRET

23 place du Martroi
BP 20062
45044 Orléans Cedex 1
02 38 77 77 77
www.loiret.cci.fr

Le réseau des CCI du Centre se mobilise pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154

Les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir et du Loiret, soutenues par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Centre, militent en faveur de la **réalisation d'un axe aménagé à 2x2 voies ou, mieux, à caractéristiques autoroutières, entre Nonancourt et Allaines**, c'est-à-dire du Nord-Ouest de Dreux à l'extrémité de l'A 19.

Cet aménagement est une **nécessité** à plus d'un titre.

Tout d'abord en raison de la **dangerosité** de l'axe, avec actuellement sur certaines sections, des taux d'accidents graves plus de deux fois supérieurs au ratio national.

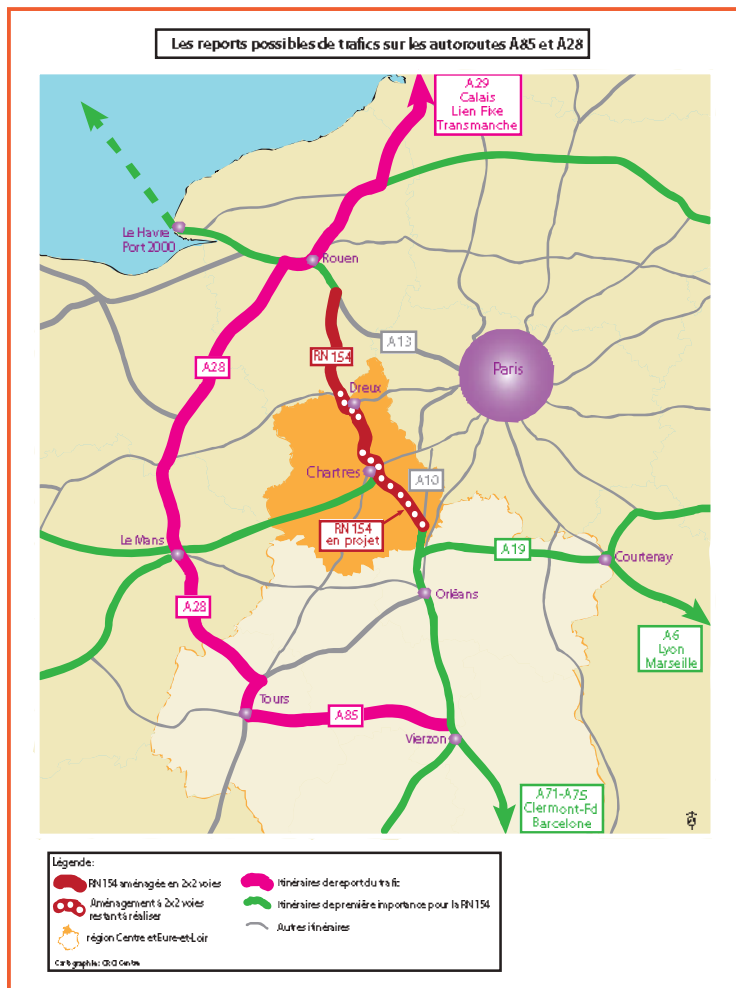
Au double plan ensuite, de l'**aménagement du territoire** et du développement économique :

- la RN 154 est un **maillon essentiel d'itinéraires internationaux** : Nord-Sud (Lien Fixe Transmanche – Barcelone) d'une part, Ouest-Est (reliant la façade atlantique à l'Allemagne et à l'Europe Centrale) d'autre part (évitant ainsi Paris, cf. carte page 4)
- au plan national, la RN 154 est un des deux **maillons manquants de la rocade de contournement complet de la région parisienne**, à 100 ou 150 km de Paris
- au plan régional, **Chartres est la seule préfecture de la région Centre à ne pas être reliée à la capitale régionale**, Orléans, par une voie à caractéristiques autoroutières et cela contribue au **sentiment d'isolement des habitants de l'Eure-et-Loir** qui ont l'impression d'être davantage liés à la région parisienne qu'à la région Centre. De plus, le Loiret et l'Eure-et-Loir sont respectivement les 1er et 2e exportateurs de la région Centre
- au plan intra-régional, la mise en service depuis le 16 juin 2009 de l'autoroute A 19 (liaison A 6 – A 77 – A 10) va accroître de manière très importante les flux sur l'actuelle RN 154, induisant des **problèmes de saturation** inévitables. Les pertes de temps et les retards dus aux encombrements vont constituer une contrainte lourde dans les projets de **développement des pôles logistiques du Loiret**, pour lesquels la RN 154 est un prolongement naturel de l'A 19, vers les complexes portuaires de Haute-Normandie
- au plan départemental, la RN 154 est la **principale artère économique du département** et sert d'outil de **développement des agglomérations de Chartres et de Dreux**, ainsi que des nombreux pôles d'activités situés dans l'aire d'irrigation de l'axe. Sans aménagement, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 se reporteront sur des axes plus performants. L'Eure-et-Loir se trouvera alors économiquement marginalisé, de façon durable.

Représentant du monde économique et interlocuteur privilégié des entreprises, le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie du Centre affiche son souhait de voir **l'axe aménagé à 2 x 2 voies, de Nonancourt à Allaines, dans les plus brefs délais** afin d'apporter une réponse aux souhaits des entreprises et des habitants de la région, aussi bien en termes de **sécurité** que de **maintien des activités existantes**, de croissance économique, et pour contribuer à la **cohésion du territoire régional**.

UN AMENAGEMENT URGENT

- Le délai de mise en service de la RN 154 entièrement aménagée à 2x2 voies en Eure-et-Loir, à l'**horizon 2018**, est absolument vital pour le développement économique local et régional.
- Toute réalisation à un horizon plus lointain (2040, 2070, voire plus) entraînera une **marginalisation économique et sociale durable** du département d'Eure-et-Loir, et une fragilisation de la région Centre.
- Sans aménagement, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 vont se reporter sur des axes plus performants : A28 (Rouen-Tours) et A85 (Tours-Vierzon). L'Eure-et-Loir subira une **perte de compétitivité** par rapport aux territoires mieux desservis. (Cf. carte ci-après).
- Les conséquences socio économiques seraient considérables : **difficulté de pérenniser le tissu existant, perte d'attractivité du département et donc difficulté à accueillir de nouvelles entreprises**. Ces perspectives sont d'autant plus inacceptables dans un contexte de développement de filières et de nouvelles industries issues des bio-produits d'origine locale, et alors que l'Eure-et-Loir dispose d'un tissu d'entreprises dynamiques.



UNE INFRASTRUCTURE GRENELLO-COMPATIBLE

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, limite la construction et l'aménagement de routes aux seuls motifs suivants : « *traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local* ».

Ces dispositions appellent plusieurs remarques :

- le projet d'aménagement a effectivement pour but de **traiter des points de congestion**, en particulier au niveau des agglomérations de Chartres, de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre
- l'aménagement à caractéristiques autoroutières permettra d'apporter des **améliorations très significatives en termes de sécurité** sur un itinéraire particulièrement dangereux
- les besoins d'intérêt local s'expriment très clairement au travers des préoccupations de **développement économique** des départements d'Eure-et-Loir et du Loiret

L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 entre donc dans le cadre des critères du Grenelle de l'Environnement, et il apparaît impératif que la phase d'élaboration des caractéristiques de l'axe veille à la **limitation des impacts sur l'environnement**.

DES OPERATIONS NON PHASABLES

Compte tenu de l'importance d'un délai de mise en service à un horizon proche, d'une RN 154 aménagée à 2x2 voies, l'une des principales difficultés du projet réside dans le **caractère non phasable des sections les plus importantes de l'itinéraire** :

- Déviation de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre : 180 M€.
- Contournement Ouest de Dreux : 130 M€.
- Contournement Est de Chartres (Poisvilliers – RN 10) : 140 M€.
- Contournement Est de Chartres (RN 10 – Prunay-le-Gillon) : 65 M€.

Les Contrats de Plan Etat-Région successifs, et de façon plus générale les financements croisés publics, ont montré leurs **limites**. En effet, du CPER 1989-1993 à nos jours, seule la section entre Chartres et Dreux a été aménagée, et les travaux ne font que commencer sur les sections de Prunay-le-Gillon – Allonnes et d'Ymonville.

Sur une période de près de 20 ans, seuls 62,38 M€ ont pu être mobilisés. Ce chiffre doit être rapproché des montants d'opérations cités plus haut.

Les Programmes de Modernisation des Itinéraires (PDMI) ont pris le relais des CPER, depuis 2006, en matière de financement public des itinéraires routiers nationaux. 50 à 55 M€ pourraient être mis à disposition, au titre des PDMI, par période de 5 ans, voire 100 à 110 millions si une volonté politique forte se dégageait en faveur du projet.

Ces chiffres montrent l'impossibilité de réaliser, sur les seuls fonds publics, un aménagement à 2x2 voies de la RN 154 à l'horizon 2018. Il apparaît alors que recourir par nécessité aux financements privés, donc **concéder l'aménagement de la RN 154, est la seule solution qui apporterait une réponse satisfaisante à la contrainte du délai**, élément majeur et décisif du projet. Le type d'investissement qui réponde vraiment aux besoins des populations, sans doute plus denses et diverses, qui habiteront notre département dans les prochaines décennies.

UNE CONCESSION ECONOMIQUEMENT VIABLE

> **Les trafics journaliers observés sur la RN 154 (10.000 à 28.000 véh./j. selon les sections) sont supérieurs à ceux d'axes autoroutiers existants**, dont certains mis en service depuis un certain nombre d'années déjà.

On peut citer, dans une aire géographique relativement proche du projet :

- A 19 : 7.000 véh./j. (mise en service en juin 2009)
- A 29 en Seine-Maritime : 10.500 véh./j. (source : Société des Autoroutes Paris-Normandie)
- A 28 dans l'Eure : 5.800 véh./j. (source : DDE de l'Eure)
- A 28 entre la Seine-Maritime et la Somme (Neufchâtel / Abbeville) : 12.000 véh./j. (sources : DDE de Seine-Maritime et SETRA)
- A 71 dans le Cher : 15.000 véh./j. (source : DRE Centre)

> Même si une partie du trafic se reporte sur les itinéraires de substitution, **les flux utilisant la RN 154 demeureront suffisamment conséquents pour contribuer à l'équilibre d'une mise en concession**, comme le montrent les estimations de la DRE Centre :

- > Nonancourt – Dreux : 25.000 véh./j.
- > Dreux – Chartres : 15.000 à 18.000 véh./j.
- > Chartres – A 10 : 10.000 à 12.000 véh./j.

> L'augmentation des trafics de la RN 154 à caractéristiques autoroutières en Eure-et-Loir contribuerait à développer le secteur de la logistique et du transport, jusqu'à présent limité à des relations essentiellement Est-Ouest, en l'ouvrant aux relations Nord-Sud. Il est important de noter que cette augmentation des flux serait essentiellement due à des **reports de trafics**, qui passent actuellement par la région parisienne.

> La mise en service de l'autoroute A 19, a généré, dès son ouverture, une augmentation des trafics sur la RN 154 (estimée actuellement entre 400 et 600 véh./j.). Il est évident que la montée en puissance des trafics sur l'autoroute A 19 accroîtra concomitamment les flux de la RN 154. Là aussi, comme dans le cas cité précédemment, il ne s'agira pas d'une augmentation globale de trafic, **mais de reports de trafics d'axes existants vers la RN 154.**

> La mise en service d'une plate-forme de ferroutage (site d'Artenay-Poupry) sur l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-Fret, à la charnière entre la RN 154 et l'A 19, fera de la RN 154 un **facilitateur de report modal en assurant débouchés et alimentation de l'autoroute ferroviaire**. De plus, la plate-forme d'Artenay-Poupry étant le seul relais entre la région parisienne et la frontière espagnole, les trafics qui y seront absorbés ne se répercuteront pas sur des axes situés plus au sud (autoroutes A 10, A 71 et A 20).

> L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 est indispensable à l'**élargissement de l'arrière-pays des ports de la Basse-Seine**, au premier rang desquels Rouen, dont l'arrière-pays est aujourd'hui concentré sur l'Île-de-France. De même, les investissements en cours au Havre, dans le cadre de Port 2000, génèrent de considérables augmentations de capacités. Il est évident que **les trafics en provenance ou à destination du Havre**, dont une partie transite actuellement par la route en Île-de-France, se reporteront sur la RN 154 dans un proche avenir.

> En supprimant la gratuité de circulation sur le réseau routier national dès 2011, la redevance kilométrique pour les poids lourds (qui s'appliquera aux camions d'au moins 3,5 tonnes circulant sur le réseau non concédé et s'élèvera en moyenne à 12 centimes d'euros par kilomètre) devrait conduire les transporteurs à alléger les itinéraires de substitution au profit du trafic local, en reportant le trafic poids lourds sur l'autoroute. Ce report assurera à la fois de meilleures conditions de sécurité et de fluidité, et une diminution significative des émissions de CO₂ dues aux actuelles congestions.

UNE OFFRE MULTIMODALE A DEVELOPPER

La RN 154 est actuellement la seule liaison directe entre Orléans et Rouen. L'offre ferroviaire contraint, pour rejoindre ces deux villes, à passer par Paris. **Le développement d'une offre alternative à la route**, pour le transport de voyageurs comme pour le fret, doit être accéléré, conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement.

Les incidences sur le report modal, ne seront véritablement significatives, surtout pour le fret, que dans l'hypothèse d'une **prolongation jusqu'à Rouen**, perspective malheureusement lointaine. Néanmoins, et quoi qu'il en soit, les possibilités de **report modal de la route sur le fer**, souhaitées et nécessaires, d'un point de vue économique autant qu'environnemental, sont limitées aux capacités d'absorption du ferroviaire.

Il est important, par ailleurs, de noter que **les investissements à consentir sur le fer seront nécessairement publics**. Il est difficile dans ces conditions d'imaginer des financements publics, à la fois pour le fer et pour la route, étant entendu dans ce dernier cas que la mise en service doit intervenir en 2018, pour un montant global de travaux d'environ 700 M€.

C'est pourquoi **il nous paraît réaliste que les fonds publics soient réservés à l'amélioration de l'offre ferroviaire, et que les fonds privés permettent la réalisation d'une autoroute concédée sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 154** en Eure-et-Loir, pour 2018.

CONCLUSIONS

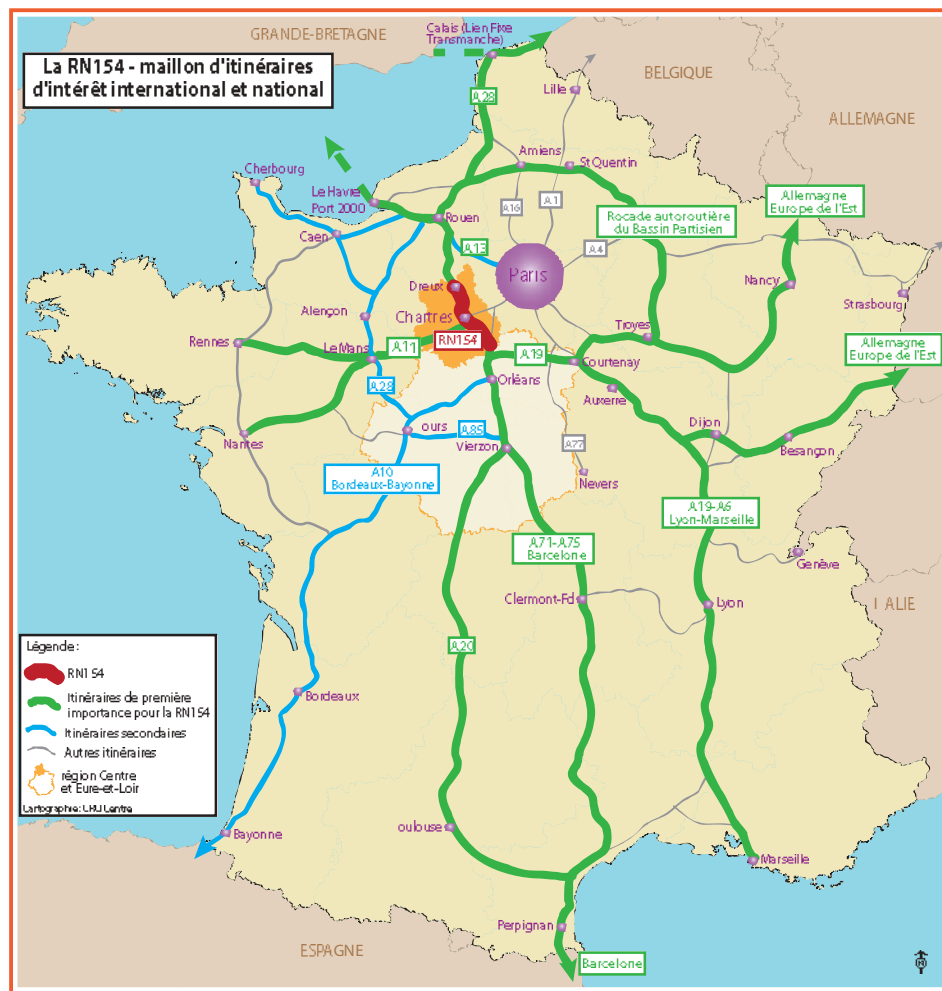
> Le **décal de mise en service, à l'horizon 2018**, de la RN 154 entièrement aménagée à caractéristiques autoroutières, est l'élément déterminant du raisonnement des représentants du monde économique.

> Sur cette base, considérant que **l'aménagement de la RN 154 est en phase avec les préoccupations du Grenelle de l'Environnement, que les opérations les plus importantes de l'itinéraire ne sont pas phasables, et qu'il n'est pas réaliste d'envisager leur financement sur les seuls fonds publics, la mise en concession de l'achèvement de la RN 154 est la seule solution susceptible de répondre à la contrainte d'une mise en service à l'horizon 2018.**

> **La viabilité économique d'une concession autoroutière est démontrée** par les trafics existants et les reports de trafics à venir, malgré la contribution prévisible des itinéraires de substitution.

> Il est nécessaire de **disposer d'une complémentarité dans l'offre de transport, au travers du fer**. Il est donc réaliste d'envisager que les investissements ferroviaires soient pris en charge sur fonds publics, et que l'aménagement autoroutier de la RN 154 soit assuré par des financements privés, au travers d'une mise en concession.

Vous pouvez consulter l'ensemble des contributions du réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie du Centre sur le site du débat public : www.debatpublic-devenirdelarn154.org



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

