

Janvier 2010

# Débat public sur le devenir de la RN 154

## entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

### Les Cahiers d'acteurs • Pays de Beauce

#### LE PAYS DE BEAUCE

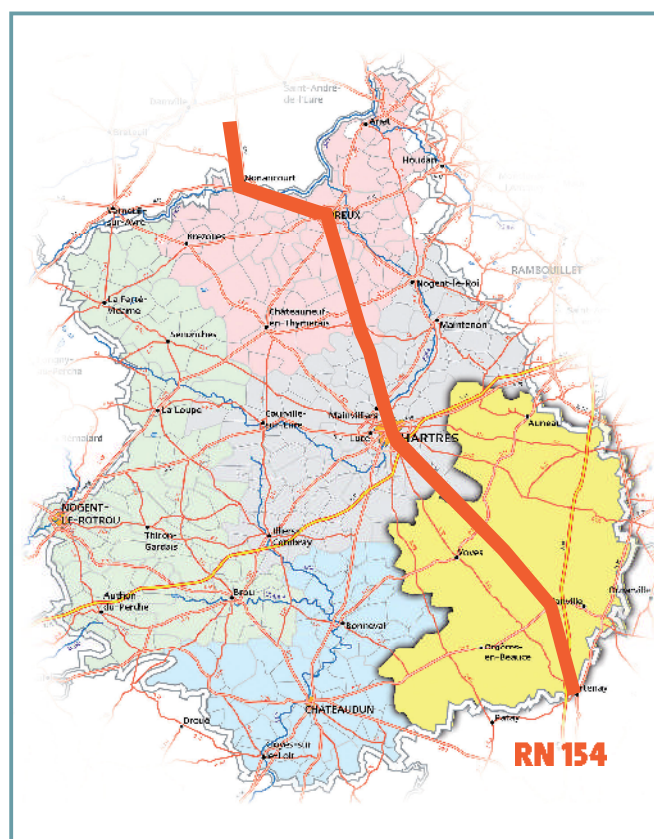
82 communes unies pour l'aménagement et le développement du territoire.

37 691 habitants, 1 228 km<sup>2</sup> soit une densité de 30 habitants au km<sup>2</sup>.

Un environnement rural, au cœur de la plaine de Beauce, ponctué par les vallées de la Conie, de la Voise et de l'Aunay.

Un territoire attractif situé au nord de la Région Centre, au Sud-Est de l'Eure-et-Loir, à proximité des agglomérations parisiennes, orléanaise et chartraine.

Un réseau routier et ferroviaire de premier ordre  
(A10, RN10, RN 154, RN20,...)



### Positionnement de Pays de Beauce sur le projet d'achèvement de la RN 154

Le Pays de Beauce regroupe aujourd'hui 82 communes à l'Est du département de l'Eure-et-Loir. Il réunit 4 cantons (Voves, Orgères-en-Beauce, Janville et Auneau) autour d'une Charte de développement commune, et s'est constitué depuis 1998 comme un organe de réflexion stratégique et partenarial.

En 2001, la volonté de concevoir un développement stratégique sur un territoire pertinent avait incité les communes et les communautés de communes membres du Pays à transférer au Syndicat du Pays de Beauce la compétence permettant d'élaborer un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Le périmètre du SCoT, arrêté depuis 2002, est le même que celui du Pays. Le projet de mise en concession autoroutière de la RN154 constitue un premier élément de réflexion sur une stratégie de développement partagée entre les communes du Pays.

La réflexion engagée au sein du Pays sur le projet de mise en concession autoroutière de la RN154 a débuté lors d'une Commission aménagement, organisée le 21 octobre 2009, à laquelle les maires des communes limitrophes à l'itinéraire du projet ont été invités. Voyant l'intérêt de prendre une décision en concertation avec l'ensemble des élus, il a été décidé d'organiser un Comité Syndical, le 20 novembre 2009, pour entériner une prise de position prenant en compte les enjeux et les impacts du projet sur le territoire.



#### Coordonnées :

##### PAYS DE BEAUCE

Syndicat du Pays de Beauce  
10 rue de Châteaudun - BP 52  
28150 VOVES  
Tél. 02 37 99 03 11  
Fax 02 37 99 20 63  
Courriel : secretariatpaysdebeauce@wanadoo.fr  
www.paysdebeauce.com

## L'impact de la RN154 sur le territoire du Pays de Beauce impose une solution de mise à 2 x 2 voies

### *Un territoire multipolarisé desservi par la RN154...*

Le Pays de Beauce est situé au Sud-Est du département de l'Eure-et-Loir entre deux axes de communication majeurs, l'A10 (Paris-Bordeaux) et l'A11 (Paris-Nantes). Subissant, au Nord et à l'Est, la pression urbaine de l'agglomération parisienne, il s'inscrit dans les territoires des franges franciliennes. Orléans et Chartres constituent les deux autres pôles d'attraction majeurs du territoire. La RN154 relie ces deux derniers pôles, et fait la jonction entre l'A10 et l'A11 en traversant le Pays de Beauce. Elle permet d'irriguer les sites d'activités du Pays et offre un accès direct à des axes à hauts niveaux de services. La spécialité agricole de la Beauce a également fait de la RN154 un axe privilégié pour le transport des productions céréalières et oléagineuses vers les ports de Normandie. Actuellement 80 % des exportations agricoles du département (entre 650 000 tonnes et 1,59 million de tonnes) sont acheminés vers le port de Rouen par la RN154. Elle est donc un axe stratégique sur le plan national ou régional, autant que sur le plan local.

### *... mais subissant son manque de fluidité et sa dangerosité*

Mais elle joue aujourd'hui un rôle de transit plus que de desserte locale. Les habitants redoutent de l'emprunter, et les professionnels ne sont pas satisfaits de la fluidité du trafic. Son passage au cœur des bourgs ruraux en fait un élément négatif pour le cadre de vie et dangereux pour les habitants. Le nombre d'accidents est très élevé sur certaines sections, et leur gravité est souvent plus importante en rase campagne qu'en milieu urbain avec des valeurs 1,4 fois plus fortes (40 tués sur 100 accidents) que sur l'ensemble des routes nationales de la Région Centre. Un pic très inquiétant d'accidents a été constaté en 2007 (13 accidents mortels) alors qu'il diminuait au niveau national. Sur la période 2003-2005, les accidents sur la RN154 sont à 22,59% des accidents mortels et 66,7% des accidents graves, contre respectivement 18,2% et 55,9% au niveau national. Avec la mise en service de l'A19 les flux augmentent progressivement sur le territoire du Pays de Beauce et rendent les déplacements encore moins fluides en augmentant la proportion de poids lourds. Il est donc urgent d'achever l'aménagement de la RN154, en créant une 2 x 2 voies sur la totalité de son parcours.







## Les enjeux d'une mise à 2 x 2 voies de la RN154 sur le territoire

### *La qualité des déplacements pour les habitants et les entreprises*

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN154 doit répondre à l'urgence liée à la saturation et à l'augmentation prévisible du trafic. Il doit faciliter l'accessibilité des entreprises à un axe à haut niveau de services et sécuriser la traversée des bourgs. Il doit favoriser l'activité agricole, moteur économique du territoire, en facilitant et en fluidifiant le transport des productions céréalières et oléagineuses vers les ports de Normandie. Enfin, la RN154 ne doit pas occulter la réouverture de la ligne TER Chartres – Orléans, qui ne s'adresse pas aux mêmes usagers.

### *La maîtrise de l'urbanisation*

Encadrer le développement des nouvelles voies de communication et l'amélioration du trafic dans le contexte des franges franciliennes constitue un objectif prioritaire pour le territoire. Inscrire l'arrivée de l'infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (Schéma de cohérence territoriale – SCOT) semble être la meilleure solution. Une décision sera prise en 2010 par le Syndicat du Pays de Beauce sur l'opportunité de réaliser un SCOT.

### *La qualité paysagère et environnementale*

La RN154 traverse la Zone de Protection Spéciale (ZPS) Beauce et Vallée de la Conie (Natura 2000) qui recouvre les 3/4 du Pays de Beauce. Comme tous les sites à forte sensibilité environnementale, son habitat doit être préservé pour maintenir la richesse de la biodiversité. Toute création d'infrastructure doit préserver les corridors naturels et envisager la création d'une trame verte et bleue. La réflexion actuelle du Pays sur l'opportunité d'un SCOT offre l'occasion de prendre en compte cette problématique.

L'étendue des espaces de la Beauce constitue l'une de ses principales richesses paysagères, mais c'est également l'une de ses principales sensibilités environnementales. C'est pourquoi, il importe que tout projet d'infrastructure prenne en compte cette caractéristique pour réduire son impact paysager. Le Pays de Beauce attache une importance particulière à la préservation des paysages sur son territoire, mis notamment en valeur lors des « festivals Euro Land Art ».

Les enjeux liés à l'eau sont également très importants sur notre territoire. La nappe de Beauce, l'un des plus grands aquifères français, est utilisée pour l'alimentation en eau potable et pour l'irrigation agricole. Très vulnérable aux pollutions du fait de son affleurement et de la grande perméabilité des calcaires, elle doit faire l'objet d'une forte protection. Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) qui lui est consacré doit permettre d'obtenir la bonne qualité des eaux d'ici à 2015 conformément à la Directive Cadre sur l'eau du 23 octobre 2000.

### *Le dynamisme des sites d'activités économiques*

La RN154 dessert les principaux sites d'activités économiques du Pays de Beauce. Leur dynamisme dépend en partie de la qualité d'accessibilité des entreprises aux grands axes de communication interrégionaux. La faiblesse actuelle de la fluidité du trafic sur la RN154 pose à certains un souci d'efficacité. Pour d'autres, la gratuité de l'accès à la route est un élément important à prendre en compte pour l'attractivité du territoire. En effet, le trafic des transporteurs locaux restera sûrement sur un axe gratuit et facilement accessible, en revanche le projet permettra d'écarter le transit international de la circulation locale. L'ouverture de l'A19 et le projet de plate-forme multimodale d'Artenay-Toury nécessite de réfléchir aujourd'hui à un axe à haut niveau de service entre l'A10 et l'A11 afin d'éviter la saturation du trafic et épargner les bourgs de l'augmentation du passage de véhicules. L'avenir du Pays de Beauce se jouera dans sa capacité à capter le dynamisme économique, actuellement simplement de transit, en accompagnant ses entreprises et en favorisant la qualité et la complémentarité de ses sites d'activités économiques.

## Les points de consensus adoptés par le Syndicat du Pays de Beauce

Le Syndicat du Pays de Beauce a souhaité prendre position sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN154. Le Comité Syndical du 20 novembre 2009 a permis de rédiger un ensemble de principes d'aménagement partagés par l'ensemble des élus présents. Une délibération a été prise à l'unanimité des votants, moins 1 abstention et 2 votes contre.

Les élus du Syndicat du Pays de Beauce considèrent qu'il est urgent d'apporter une réponse aux problèmes posés par la RN154. Le Comité Syndical s'est donc prononcé en faveur de l'achèvement rapide d'une mise à 2 x 2 voies de cette route ; avec comme condition de privilégier un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture.

Dans l'hypothèse d'une mise en concession autoroutière de la RN154, le Syndicat du Pays de Beauce, considère 8 principes comme indispensables et émet les demandes suivantes :

1. Le projet doit réduire au maximum son empreinte sur l'environnement, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, et prendre en compte les impacts économiques et sociaux sur le territoire ;
2. Le Pays de Beauce considère impérative l'inscription d'un diffuseur « intermédiaire » entre Chartres et Allaines, à l'intersection de la RD17. Les habitants et les entreprises situés au centre du Pays doivent pouvoir accéder rapidement à un axe à haut niveau de services les reliant aux pôles départementaux et régionaux ;
3. Répondant également à l'objectif d'accessibilité, le Pays de Beauce considère qu'il est indispensable de conserver le diffuseur d'Allaines et de favoriser la jonction du projet avec l'A10 au Nord d'Allaines, en limitant les impacts sur le foncier agricole ;
4. L'engagement du Pays de Beauce dans l'amélioration de la mobilité des habitants sur son territoire, nécessite de prendre en compte la question de l'accessibilité d'un projet autoroutier. Une tarification préférentielle favorisant l'accès au projet aux euréliens doit être envisagée.
5. Les modalités de report du trafic sur les axes secondaires n'apparaissent pas encore bien prises en compte dans le dossier du maître d'ouvrage. Il est demandé que le projet mette en évidence les impacts attendus sur les routes secondaires, notamment ceux des itinéraires de substitution, et qu'il présente les mesures compensatoires qui pourraient être appliquées pour garantir la sécurité et la qualité du cadre de vie des communes traversées,
6. L'élaboration d'un plan de circulation en partenariat avec le Conseil Général devra être préconisé afin d'assurer la cohérence des flux de transport avec la mise en place de la taxe poids lourds ;
7. Le maintien d'une cohésion territoriale nécessite de limiter la fracture du territoire induite par un projet autoroutier en maintenant des liaisons Est-Ouest structurantes.
8. Le projet de l'Etat doit prévoir de réduire au maximum son impact sur le foncier agricole et forestier. La qualité de l'aménagement foncier doit être un élément primordial du projet.

Après concertation de ses élus et de son Comité Syndical, le Syndicat du Pays de Beauce demande donc au maître d'ouvrage de prendre en compte ces différents points de consensus dans l'hypothèse où le projet serait poursuivi suite au Débat Public.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du 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](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)