

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

Les Cahiers d'acteurs • Conseil général de l'Orne



Département de près de 300 000 habitants, l'Orne occupe une position géographique de carrefour entre la Normandie et les Pays de Loire, la Bretagne et Paris.

L'extrémité Est de l'Orne se situe à 150 kilomètres de Paris, Alençon le chef lieu de département à près de 200 km de la capitale, mais l'axe routier qui les relie - la RN 12 - alterne encore en 2010 des portions de voies rapides, de routes classiques à 2 voies, de traversées de villages et même de villes. Cette situation n'est plus acceptable pour les Ornais.

La RN 154 Nonancourt-Allaines, dont l'aménagement fait l'objet d'un débat public, présente un tronçon commun d'environ 15 km entre Nonancourt et Dreux avec la RN 12. Le trafic constaté sur cette portion provient pour moitié de celui de la RN12, itinéraire stratégique de l'Orne vers Paris. C'est pourquoi le Conseil général de l'Orne se sent particulièrement concerné par le débat public en cours sur le devenir de la RN 154.

La vitalité d'un territoire est intimement liée à son accessibilité et donc à la très grande qualité de ses infrastructures. Depuis longtemps déjà, le Conseil général de l'Orne porte la plus grande attention à ses routes ! Et ce dans le souci constant du confort et de la sécurité des automobilistes, dans le respect de notre environnement.

Le département de l'Orne est particulièrement concernée par la section Nonancourt-Dreux, qui est commune à la RN 154 et la RN 12, car constituant l'un de ses itinéraires stratégiques vers Paris. Ce tronçon de 15 km est particulièrement pénalisant pour les usagers comme pour les riverains, car il traverse des zones urbaines et est marqué par des difficultés de congestion et de sécurité récurrentes.

Ainsi les conseillers généraux de l'Orne ont solennellement demandé à l'occasion de leur Assemblée départementale du 30 novembre dernier que :

- > le régime de la concession soit retenu, car c'est la seule possibilité de parvenir à un achèvement de la section Nonancourt-Dreux avant 2070, au rythme actuel des crédits budgétaires de l'Etat,
- > le tronçon commun RN 154/RN12 soit traité en priorité au regard du trafic (30 000 véhicules/jour dont 18,5% de PL), qui est le double du reste de l'itinéraire de la RN 154,
- > la continuité à 2x2 voies de l'itinéraire de la RN12 soit étudiée sur le plan technique en même temps que celle de la RN154, de l'entrée ouest de Nonancourt jusqu'à l'est de Dreux, afin de vérifier que les solutions retenues pour la RN 154 sont bien compatibles avec cette continuité indispensable.

ALAIN LAMBERT

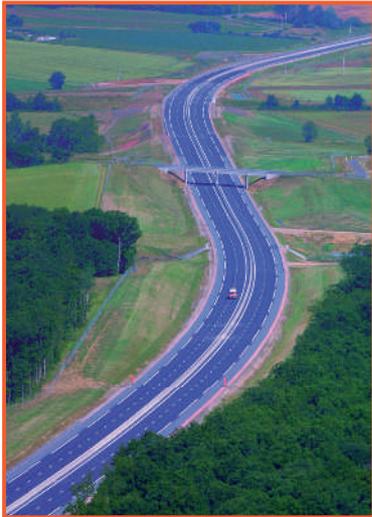
Ancien Ministre délégué au budget, Sénateur et Président du Conseil général de l'Orne



Coordonnées :

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ORNE

27, boulevard de Strasbourg
BP 528 61017 ALENÇON CEDEX
dircom@cg61.fr
www.orne.fr



La RN 12 avance dans l'Orne grâce à l'implication des collectivités locales

Le Conseil général de l'Orne est favorable à tout projet permettant d'accélérer l'attractivité économique et touristique du département. C'est pourquoi, dans le cadre des Contrats de Plan précédents, le Conseil général de l'Orne et le Conseil régional de Basse-Normandie ont apporté chacun à l'Etat le tiers du financement des travaux de mise à 2 x 2 voies de la RN 12.

Grâce à cette action volontariste, ce sont 75% des 58 kilomètres de la RN 12 dans l'Orne (soit 44 km) qui sont aménagés à 2 x 2 voies.

Dans le cadre du prochain Programme de Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014, qui succède au volet routier des Contrats de Plan, les deux collectivités devraient de nouveau s'engager sur le financement des deux sections restant à aménager dans le département. Alors même que le transfert de 200 km de routes nationales au Conseil général en 2006 aurait dû conduire ce dernier à ne plus accompagner l'Etat sur les projets de la RN 12...

L'Orne a l'expérience des autoroutes concédées

L'Orne a trop longtemps fait le constat de l'incapacité financière de l'Etat à aménager lui-même dans un délai raisonnable ses grandes infrastructures routières pour savoir qu'il faut dire oui à la concession.

C'est grâce à ce mode de financement que l'Orne bénéficie aujourd'hui d'un réseau structurant moderne (sauf la RN 12 !) :

la liaison Le Mans-Alençon (A 28) a pu être mise en service dès 2001. A noter que la déviation d'Alençon, longue de 7 km, a été réalisée par anticipation sous maîtrise d'ouvrage directe de l'Etat, et intégrée ensuite dans la concession après 7 années de gratuité ;

la liaison Alençon-Rouen (A 28), longue de 125 km, a été mise en service en 2005 d'un seul tenant. Elément majeur de l'axe Calais-Bayonne, elle permet une desserte des ports du Havre et Rouen et innervé les territoires traversés ;

la liaison Alençon-Caen (A 88) est en voie d'achèvement à l'été 2010. Démarrée sous crédits budgétaires classiques de l'Etat, il est vite apparu que seul le recours à la concession était de nature à en permettre l'achèvement dans un délai raisonnable.

Dans un département rural, ce sont d'abord les routes qui relient les hommes entre eux.

Certes, les liaisons ferrées sont indispensables aussi à l'aménagement du territoire. Mais les perspectives, aussi bien en potentialité de trafic, marchandises comme voyageurs, sur les lignes existantes qu'en matière de création de nouvelles lignes, sont trop faibles pour opposer ces deux modes de transport. La route est et restera incontournable, même si les caractéristiques des véhicules devront fortement évoluer pour faire face aux enjeux environnementaux et à la crise énergétique annoncée.

C'est la raison pour laquelle tous les acteurs locaux se mobilisent pour les axes routiers ornaïs.

Mais à quoi servent de tels investissements si aux frontières du département, les travaux tardent à avancer, amoindissant l'efficacité des gains de temps et de sécurité obtenus dans l'Orne ?

Nonancourt-Dreux : 15 kilomètres pénalisant pour l'Orne

Le tronçon Nonancourt-Dreux commun avec la RN 154 est particulièrement pénalisant pour les usagers comme pour les riverains car il traverse des zones urbaines. Il est synonyme de congestion et de problèmes de sécurité récurrents quel que soit le calendrier d'utilisation de l'axe.

Les 15 kilomètres communs entre la RN 154 et la RN 12 supportent des trafics de transit exceptionnellement denses : 30 000 véhicules par jour, dont 18,5 % de poids lourds. Aujourd'hui les conditions d'aménagement de cette portion sont tout à fait anormales pour un axe du réseau routier national, si fortement fréquenté.

Ce tronçon constitue un gros handicap à la continuité de l'aménagement de la RN 12 entre Paris et Alençon et pénalise de façon singulière l'attractivité économique de l'Orne dans le bassin parisien. Quel acteur économique de l'Orne n'a pas entendu parler des goulots d'étranglement particulièrement dangereux pour les camions à Saint-Rémy-sur-Avre ?

Quel touriste n'a pas connu le vendredi soir ou le dimanche soir d'importants ralentissements à Dreux ?

Force est de constater que l'aménagement de ce tronçon commun relève pleinement des objectifs mentionnés par l'article 10 de la loi du 3 août 2009 dite Grenelle 1 entérinant le « traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité et des besoins d'intérêt local ».

Il portera remède à une situation très préjudiciable pour les riverains de cet axe que ce soit en termes de sécurité, de pollution ou de cadre de vie.

Le Conseil général de l'Orne favorable à une concession autoroutière avec péage

Les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) envisagés par l'Etat en concertation avec les régions Centre et Haute Normandie ne prévoyant aucun investissement sur le tronçon commun RN 12-RN 154, il s'avère incontournable pour tous les acteurs publics de se tourner vers d'autres solutions. Face à l'incapacité financière de l'Etat que la crise économique rend encore plus flagrante, le recours à la concession semble réaliste et justifié.

C'est pourquoi le Conseil général est favorable à la mise en concession autoroutière de cet axe et accepte le principe d'un péage par l'utilisateur, seule solution permettant l'aménagement de l'itinéraire dans un délai raisonnable.

Les demandes d'aménagement du Conseil général

La mise à 2 x 2 voies de la RN 154 dans sa portion commune avec la RN 12, axe stratégique pour l'Orne, est un projet vital pour le département. L'aménagement d'un tel projet exige l'étude de multiples facteurs et paramètres, et la prise en compte de nombreux acteurs aux contributions variées. La préservation des intérêts locaux est bien sûr essentielle, mais ne peut à elle seule influencer sur le devenir d'un axe routier national.

Le Conseil général de l'Orne entend donc faire entendre sa voix, et demande la prise en compte des options d'aménagement suivantes :

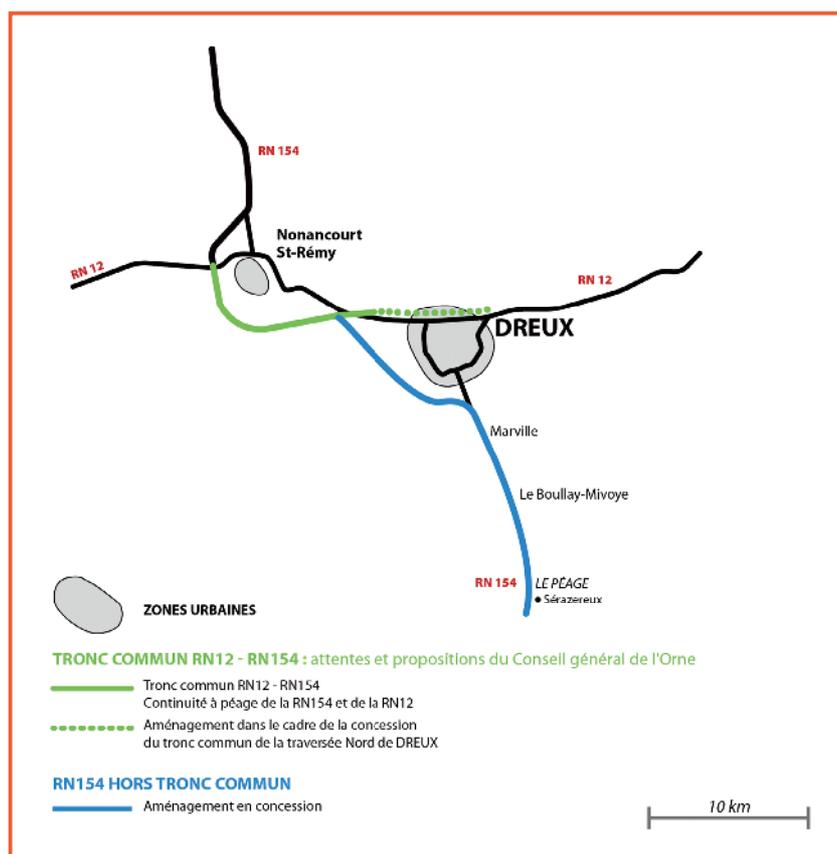
> Pour la section Nonancourt-Saint-Rémy sur Avre, le Conseil général affirme sa préférence pour l'option de passage au sud, avec la réalisation d'un échangeur ouest permettant l'accès à la nouvelle concession en venant par la RN 12 depuis Alençon.

A défaut, si l'option de contournement par le nord est retenue, il demande qu'il soit accessible depuis la RN 12 Ouest par une liaison nouvelle aménagée à 2 x 2 voies ;

> Pour le secteur de Dreux, le Conseil général demande instamment que la continuité de la RN 12 à 2x2 voies et son insertion dans l'environnement soient pleinement assurées et traitées au cours du présent débat public comme un élément indispensable du dossier ;

> Le Conseil général de l'Orne est favorable à la mise à péage de la future section d'autoroute commune à la RN 12 et la RN 154, aussi bien pour les usagers de la RN 154 que les usagers de la RN 12, dans la mesure où cette contribution des usagers de la RN 12 sera identifiée comme seule à même d'assurer un achèvement complet et à court terme de l'aménagement de la RN 12 entre Nonancourt Ouest et Dreux Est ;

> Il demande au maître d'ouvrage d'étudier sur les plans techniques, juridiques et financiers, les options d'intégration de la RN12 en traversée nord de Dreux aménagée à 2 x 2 voies à la concession, y compris les options ménageant une gratuité locale.



L'Orne demande que le tronçon commun Nonancourt-Dreux soit traité en priorité

Le trafic du tronçon commun entre la RN 154 et la RN 12 est deux fois plus important que le reste de la route nationale qui fait l'objet d'un débat public. Le trafic des poids lourds y est dense. Cette portion est très sujette aux ralentissements et traverse plusieurs zones urbaines.

C'est pourquoi le Conseil général de l'Orne demande que ce tronçon soit traité par l'Etat en priorité.

Toute cette zone demande à être sécurisée et fluidifiée, c'est pourquoi le Conseil général insiste sur la nécessité qui demeure de réaliser la mise en 2 x 2 voies de la RN 12, au niveau de Dreux.



La basilique Notre-Dame de Montligeon accueille chaque année près de 100 000 visiteurs et pèlerins du monde entier.

La RN 12 un lien touristique et économique entre l'Orne, le Perche et la région parisienne

Le Perche, pays emblématique de l'Orne et le plus proche de la région parisienne, attire de nombreux parisiens qui ont élu domicile pour leurs week-ends autour de la ville emblématique de Mortagne-au-Perche, à l'image de Chantal Thomass. De nombreux touristes transitant par la RN 12 visitent le reste du département : le « Versailles des chevaux » au Haras du Pin, la maison natale de Sainte-Thérèse à Alençon, le site historique de la dernière bataille de Normandie, ou séjournent dans la station thermale de Bagnoles-de-l'Orne. Et la RN 12, à l'instar de la RN 7, c'est aussi bien sûr la route des vacances vers la Bretagne...

Pour les nombreux acteurs économiques à rayonnement national et international qui ont choisi l'Orne, la RN 12 est un axe majeur pour le développement de leur activité mais également pour leur travail quotidien. Que ce soit par exemple IMV Technologies, basée à L'Aigle, leader mondial en reproduction animale, ou Matfer-Bourgeat, entreprise spécialisée dans les fournitures des métiers de bouche installée sur le site de Longny-au-Perche et qui souhaite regrouper une grande partie de son activité logistique actuellement basée en région parisienne dans l'Orne, tous ont besoin d'une connexion rapide et sûre avec la région parisienne.

De façon plus modeste, de nombreux artistes, journalistes, des indépendants s'installent dans le département pour profiter de son désenclavement numérique et télétravailler quelques jours par semaine sans abandonner une présence toujours indispensable à Paris.

Relier l'Orne à Paris en toute sécurité avec une fiabilité du temps de trajet est une nécessité pour le département de l'Orne et pour son développement économique qui pourrait bénéficier encore plus fortement de la proximité de Paris si la RN 12 était aménagée correctement.

Témoignage

Michel QUINCÉ - Transports Quincé - Fresnaye au Sauvage

« Un embouteillage permanent ! »

« Pour nous, la RN 12 c'est la route de Paris. La portion Nonancourt-Dreux se situe entre un giratoire et un feu où seul un véhicule peut circuler de front : c'est un embouteillage permanent ! Les 15 kilomètres communs avec la RN 154 réunissent beaucoup de monde. On a le flux de tout l'ouest de la France et de la Bretagne qui souhaite rejoindre Paris et le flux des ports du Nord qui se dirigent vers le centre de la France. Enfin, s'y ajoute l'activité céréalière de la Beauce qui embarque la marchandise au nord vers Rouen. Cela fait beaucoup de monde sur 15 km ! ».

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 - www.debatpublic-devenirdelarn154.org

