

Octobre 2009

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

## Les Cahiers d'acteurs • Eure-et-Loir Nature

Association d'étude et de protection  
de la nature et de l'environnement en  
Eure-et-Loir, affiliée à France Nature  
Environnement, agréée protection de  
l'environnement (agrément n°3945  
du 16 décembre 1996)

### Objet :

- Étude du patrimoine naturel
- Information et sensibilisation  
du public sur la nature et l'environnement
- Protection de la nature et lutte  
contre les pollutions et nuisances
- Participation aux instances  
consultatives de débat public.

### Territoire d'action :

Département d'Eure-et-Loir

## Devenir de la RN 154 - Position et contribution d'Eure-et-Loir nature au débat public



## Remarques préalables

### Les caractéristiques du trafic sur la RN 154

L'examen des données disponibles de la Direction Régionale de l'Équipement montre que la réalité du trafic sur la RN154, souvent globalisée de façon excessive, doit en fait s'apprécier par secteurs. Ainsi, il existe **3 points de congestion** : les contournements de Dreux et Chartres, et la section Dreux /Nonancourt, en grande partie encore à 2 voies.

**Le trafic de fret** à destination ou en provenance des ports est un facteur important de la fréquentation de cet axe (25 à 30%). Ce trafic est lui-même dû en bonne part aux exportations de produits agricoles vers les ports de Rouen et du Havre (plus de 700 000 tonnes pour la campagne 2007/2008.)



### Coordonnées :

**EURE-ET-LOIR NATURE,**  
Maison de la nature,  
rue de Chavannes  
28 630 MORANCEZ.  
courriel : [eure-et-loir-nature@wanadoo.fr](mailto:eure-et-loir-nature@wanadoo.fr)  
Tél : 02 37 30 96 96  
Site : [www.eure-et-loir-nature.asso.fr](http://www.eure-et-loir-nature.asso.fr)

## *La question de la sécurité*

Une des raisons principales évoquées pour l'aménagement de cet axe est son caractère accidentogène, essentiellement aujourd'hui sur le tronçon Chartres-Allaines. De fait, l'existence de nombreux faux plats limite la visibilité et augmente les risques de collision frontale.

Cependant, un usage fréquent du tronçon Chartres/Orléans montre que **le temps de parcours reste en fait assez régulier**, soit entre 1h15 et 1h30 de centre à centre, les entrées et sorties d'agglomération représentant presque un tiers de ce temps. En l'absence de pentes importantes, les poids lourds conservent une vitesse assez constante proche de 90 km/h. La plupart des véhicules qui les doublent roulent à une vitesse supérieure de la vitesse autorisée sur une nationale. On ne saurait invoquer le seul calibrage actuel de la RN 154 comme unique raison des accidents : **le comportement de certains automobilistes reste la première cause d'accidents graves.**

## *L'impact environnemental*

**Une voie express ou une autoroute a pour effet de développer le transport routier... alors qu'il faudrait le réduire.** Elle entraîne de facto une augmentation du trafic et une prévisible augmentation de la vitesse moyenne contrebalançant largement les effets positifs d'une circulation plus fluide. Elle peut par ailleurs générer des équipements connexes (zones logistiques, d'activité...) consommateurs d'espaces et eux-mêmes générateurs de trafic.

D'autre part, une grande infrastructure routière contribue fortement à l'érosion de la biodiversité en provoquant un effet de cloisonnement de l'espace naturel. On ne peut, comme on l'a récemment proclamé à propos de l'A19, rendre « vert » une autoroute : des aménagements censés limiter les effets environnementaux ne feront jamais d'une autoroute ou d'une voie express une infrastructure écologique qui plus est sobre en carbone !

## *Un axe d'enjeu majeur pour le fret ferroviaire*

Comme mentionné ci-dessus, la part du fret, et notamment celle du fret de transit avec les ports de la Manche est importante sur cet axe. On peut légitimement déplorer que des camions de containers ou de céréales y circulent, en l'absence d'une voie ferrée qui conviendrait beaucoup mieux à ce type de trafic. Or, cet axe relève d'un enjeu très important pour le fret ferroviaire pour les raisons suivantes :

- **Le développement des ports du Havre et de Rouen** nécessite une voie d'accès vers le sud. Dans son discours prononcé au Havre, le 16 juillet dernier, en conclusion des travaux du Grenelle de la Mer, le Président de la République a insisté sur **la nécessité de réorganiser et renforcer le fret ferroviaire à destination des ports**, corollaire indispensable du doublement de la part de marché des ports français dans le trafic des containers.
- **Le port de Barcelone**, en expansion, cherche une nouvelle voie d'accès vers le nord, le couloir rhodanien étant aujourd'hui saturé. Il a récemment acquis des emprises sur la zone d'activité de Toulouse. **La ligne ferroviaire Orléans - Limoges - Toulouse** pourrait servir de support à un axe Méditerranée-Manche, sous réserve de réaliser un tronçon dimensionné à l'échelle de l'enjeu entre Orléans et Rouen.

- L'intérêt de cet axe se trouvera renforcé par **la ligne Nantes-Chagny** (permettant de rejoindre Lyon) dont l'électrification se termine, sachant de plus que le port de Nantes souhaite élargir son hinterland.

- Il est également conforté par **le projet d'autoroute ferroviaire « Ecofret Atlantique »** (axe Vittoria/Lilles), avec la possibilité d'une plate-forme de feroutage à Artenay, projet porté conjointement par les Conseils généraux du Loiret et d'Eure-et-Loir.

- Actuellement, les convois de fret importants passent par Trappes et Mantes. Cependant, **une double opportunité** existe : la Région Centre œuvre à la réouverture pour les voyageurs de **la liaison Chartres Orléans** (avec des aménagements pour le fret dans le cadre d'une convention avec l'Etat) et la Région Haute Normandie a engagé des études pour la réouverture de **la ligne Evreux/Louviers**.

- Un tel projet s'inscrirait dans **l'objectif crucial de la lutte contre l'effet de serre**. Rappelons, s'il en est encore besoin, que l'Union européenne, et par conséquent la France, se sont engagées, via le protocole de Kyoto, à stabiliser les émissions de GES d'ici 2017. Les orientations du Grenelle de l'environnement ont fixé un objectif de division par 4 des émissions de GES d'ici 2050, une diminution de 20% d'ici 2020 ainsi qu'**une augmentation de 25% la part du fret non routier.**

## Les positions d'Eure-et-Loir Nature

### *Le véritable enjeu : un axe de fret ferroviaire*

Un aménagement durable du territoire ne peut se satisfaire de la seule vision locale et à court terme. Notre avenir économique, politique, social et environnemental exige un regard prospectif, allant bien au-delà de nos territoires de résidence et d'activité, et permettant d'effectuer des choix à la mesure des vrais enjeux de demain. **L'association demande expressément que le débat sur la RN 154 soit le déclencheur d'une réflexion de plus grande ampleur sur le contournement ouest de la région parisienne par un grand axe ferroviaire en grande part dédié au fret, desservant les ports de Rouen et du Havre et les reliant au sud méditerranéenne et à la façade atlantique.**

### *Des aménagements de la RN 154 justifiés*

L'association conçoit que certaines conditions locales, liées essentiellement à la sécurité des personnes, peuvent justifier l'aménagement d'une liaison routière. C'est pourquoi l'association reconnaît **la nécessité de réaliser les déviations** d'Allonnes et Ymonville. Par ailleurs, l'actuelle traversée de Vernouillet par la RN 154 engendre des nuisances pour la cohésion urbaine et le cadre de vie des habitants de cette commune, qui se trouve coupée par la route. Cette section, ainsi que son prolongement vers Nonancourt, doit faire l'objet de l'examen d'options évitant au maximum tout impact supplémentaire sur les vallées de la Blaise et de l'Avre. Toutefois, ces aménagements ne sont concevables que dans un objectif de **complémentarité route/rail**, comme indiqué ci-dessus.



## Une opposition ferme à l'hypothèse de concession autoroutière

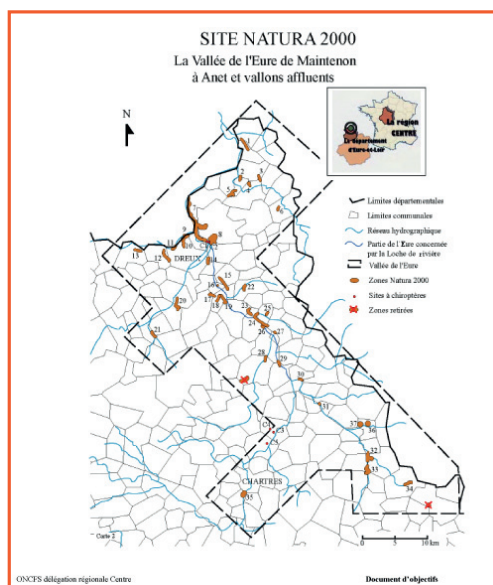
- L'économie indispensable de consommation de l'espace et de son corollaire, l'artificialisation des sols,
  - Le fait généralement observé qu'une autoroute génère du trafic, sauf lorsqu'il s'avère qu'elle n'était en fait nullement indispensable, comme le cas a déjà été observé.
  - Le risque qu'une partie du trafic (notamment les poids lourds) emprunte les routes secondaires voisines pour éviter les péages.
  - Le risque élevé que la mise en concession autoroutière n'entraîne de facto l'abandon de tout projet ferroviaire d'envergure, et reporte sur la route la croissance du trafic de fret en provenance et à destination des ports
- constituent autant d'éléments conduisant notre association à exprimer sa ferme opposition à tout projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 sur le tronçon Nonancourt/Allaines.**

## L'évaluation des impacts sur l'environnement

L'association attire en premier lieu l'attention sur la présence de **la ZPS Beauce/Conie** et sur les conséquences que pourrait avoir un aménagement en voie rapide, sur les espèces de l'avifaune ayant justifié la création de cette zone Natura 2000.

Le franchissement éventuel de **la vallée de l'Eure à Chartres**, et le **contournement de Dreux** demanderont également la plus grande attention. Les solutions techniques retenues devront correspondre à un objectif de recherche systématique du moindre impact possible.

De façon générale, il conviendra d'évaluer le **coût estimatif des dommages subis par les milieux naturels et les espèces**. Il ne s'agit pas de faire d'acquiescer « un droit à détruire » : la Nature n'est pas « gratuite », c'est un espace qui a une valeur qu'il convient d'évaluer, ne serait-ce qu'au regard des services rendus aux hommes et à leur activité. Cette évaluation indispensable doit constituer un outil important de la prise de décision. **Le Centre d'analyse stratégique** placé auprès du Premier ministre a publié en avril 2009 un rapport intitulé « Approche économique de la biodiversité et des services liés aux éco-systèmes », offrant une approche méthodologique utile pour réaliser cette évaluation préalable. **Le Conseil général de l'environnement et du développement durable**, créé par décret en date du 30 avril 2009, devra être par ailleurs saisi pour évaluation des impacts du projet retenu et des mesures visant à les éviter, atténuer, ou compenser.



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 RN54 – 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)**