

# Débat public sur le devenir de la RN 154

entre Nonancourt / Dreux / Chartres / Allaines

## Chambre de commerce et d'industrie d'Alençon

### CONTRIBUTION

#### DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'ALENÇON

#### L'Orne,

#### une économie fortement tournée vers l'Île de France

Aujourd'hui, convenablement desservi sur ses axes nord-sud par l'A 28 et l'A 88, le département de l'Orne se voit encore, malgré les efforts auxquels il a lui-même consenti sur son propre territoire, lourdement pénalisé sur son axe ouest-est vers Paris.

Cette liaison est essentielle au développement de notre territoire.

L'Orne constitue en effet :

- un **barycentre pertinent** entre l'Île de France et la Bretagne pour l'implantation d'activités industrielles, commerciales, logistique ;
- une **première couronne** de la région parisienne, attractive par ses coûts d'implantation, et les coûts d'exploitation pour ses entreprises, ses conditions de sûreté-sécurité, et son réseau de sociétés de services tournées vers l'Île de France ;
- un **lieu d'implantation de résidences secondaires**, capitales pour l'économie locale ;
- un **lieu de tourisme**, que ce soit dans le Perche, le Pays d'Ouche ou la région des Haras.

La RN 12 est l'axe structurant de ce développement et d'un courant d'affaires que l'on peut évaluer à plus du tiers de l'économie de l'Orne.



CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE D'ALENÇON

#### Coordonnées :

**CCI d'Alençon**  
12, place du Palais  
BP. 42,  
61002 ALENÇON CEDEX

[pottier@alencon.cci.fr](mailto:pottier@alencon.cci.fr)

Tél. : 02 33 82 82 82

[www.alencon.cci.fr](http://www.alencon.cci.fr)

## Situation actuelle de la RN 12, Alençon-Paris, en 2 fois 2 voies

Il faut noter que, dans cette portion de 190 kilomètres, la RN 12 traverse quatre départements appartenant chacun à une région différente.

Dans l'**Orne, Basse Normandie** : Sur les 60 kilomètres,

47 kilomètres seront aménagés en 2010 aux normes autoroutières, grâce aux efforts conjugués de l'Etat, du département de l'Orne et de la Région Basse-Normandie.

Une section de 5 kilomètres est programmée. Reste une section de 8 kilomètres entre Tourouvre et les limites de l'Orne avec l'Eure.

Dans l'**Eure, Haute Normandie** : Sur les 40 kilomètres,

15 kilomètres, de la limite avec l'Orne jusqu'à Verneuil, actuellement en 2 voies, restent à aménager en 2 x 2 voies.

21 kilomètres, de Verneuil à l'entrée de Saint-Rémy sur Avre, sont aménagés en voie rapide à 2 fois 2 voies.

Reste le tronçon d'environ 4 kilomètres, du rond-point de Nonancourt à la sortie de Saint-Rémy sur Avre, inacceptable en terme de fluidité, de sécurité des personnes et de développement durable.

Dans l'**Eure-et-Loir, région Centre** : Sur les 29 kilomètres,

La totalité de Saint-Rémy sur Avre à Houdan est en 4 voies mais, entre Saint-Rémy et Dreux, il reste à élargir en 4 voies deux ouvrages actuellement en 3 voies. et à aménager deux carrefours accidentogènes par des franchissements (tunnels ou ponts)

Dans l'**Ile de France** : Sur les 60 kilomètres,

De Houdan à Paris, la totalité est aménagée en 4 voies, aux normes autoroutières.

Comme nous pouvons le constater, il reste deux zones à aménager pour terminer la RN 12, d'Alençon à Paris, et la CCI d'Alençon souhaite :

l'aménagement complet en 4 voies entre Nonancourt et la limite du département à Tourouvre dans l'Orne soit 25 kilomètres restant. Mais il ne s'agit pas du débat en cours.

En revanche, le débat inclut la partie la plus pénalisante, actuellement, de l'axe : Nonancourt – Dreux.

C'est cette partie que nous souhaitons voir inclure dans le projet de la RN 154.



Carrefour sur le plateau de Dreux

## Le tronçon RN 12/RN 154 : un aménagement nécessaire et urgent

Le véritable point noir se situe bien sur les 13 kilomètres qui séparent Nonancourt et Dreux sur le tronc commun entre la RN 12 et la RN 154 ; en particulier :

- de La Madeleine de Nonancourt à la sortie de Saint Rémy sur Avre,
  - sur le secteur ouest,
- ainsi que de la sortie de la section à 4 voies du Luat sur Vert – à l'échangeur de Dreux
  - dans la partie est.

Dans cette zone, l'addition des trafics combinés des RN 12 et RN 154 se traduit par une multiplication des difficultés.

On comptabilise 30 000 véhicules / jour (dont 18% de PL) sur ce tronçon, dont les insuffisances intolérables se traduisent concrètement par :

- des bouchons entraînant des retards, à certaines heures, non prévisibles et non maîtrisables, que ce soit pour les usagers en transit ou le trafic local ;
- une insécurité difficilement acceptable pour les différentes catégories d'usagers (transit et riverains) ;
- des nuisances particulièrement pénalisantes pour la santé des riverains, notamment à Saint Rémy sur Avre ;
- un impact négatif fort sur l'environnement – air et eau - résultant de la concentration de véhicules à l'arrêt ou circulant à faible vitesse ;
- une image dégradée de ce territoire ;
- une difficulté majeure à aménager et valoriser les zones traversées dans de telles conditions.

Pour toutes ces raisons, à l'occasion du Débat Public en cours, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alençon :

- **apporte son soutien** à toute solution technique de type autoroute ou voie express de nature à fluidifier et sécuriser le tronc commun actuel RN 12 – RN 154 entre Nonancourt et Dreux ;
- **demande** que soit intégrée dans le projet RN 154, la déviation de Saint-Rémy sur Avre, soit par le sud soit par le nord, du rond-point RN 154/RN 12 de Nonancourt, au milieu de la 4 voies actuelle Saint-Rémy sur Avre – Dreux,
- **attire l'attention** des décideurs locaux sur la nécessité de réaliser les quatre infrastructures nécessaires pour terminer la partie urbaine de la déviation de Dreux, sur la RN 12, et assurant ainsi la continuité jusqu'à Paris,
- **rappelle la nécessité** de poursuivre l'effort d'aménagement de la RN 12, à l'ouest de Nonancourt, pour établir la jonction avec la section aménagée, puis progressivement jusqu'à Verneuil et la limite de l'Orne, de manière à faire de cet ensemble RN 12 – RN 154 un tout cohérent, à 4 voies, au service des territoires qu'il dessert directement ou indirectement.

D'autre part, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alençon manifeste sa préférence pour l'option financière et technique suivante :

### Mise en concession

Compte tenu de la rareté des ressources publiques de l'Etat, la concession (ou, éventuellement, un partenariat public-privé) apparaît comme la seule solution réaliste tant en terme de financements que de délais pour une mise en service en 2018 (à comparer à une mise en service en 2070 pour une solution sur crédit budgétaire) de la RN 154 en 4 voies, sur la totalité de son tracé, qui inclut le tronçon commun avec la RN 12, entre Nonancourt et Dreux.

En terme de délais de réalisation la CCIA souhaite que les travaux de la RN 154 commencent par l'aménagement du tronc commun RN12/RN 154, car il permettra de soulager de toutes les nuisances les riverains de Saint-Rémy sur Avre et de Dreux et de fluidifier le trafic commun de la RN 12 et de la RN 154 de Dreux à Evreux.

### Continuité du projet RN 12 à l'ouest de Dreux

L'économie qui en résultera pour l'Etat devrait lui permettre de faire face à ses obligations sur le reste de la RN 12, de Nonancourt à Saint-Maurice les Charency.

En effet, l'Etat, maître d'ouvrage de l'axe RN 12, doit terminer ou réaliser les contournements de :

- Dreux,
- Saint Maurice les Charençey, Verneuil sur Avre, Le Rousset d'Acon ;

tandis que diverses sections courantes nécessitent des aménagements de capacité et/ou de sécurité :

- Bivilliers : 5 Km,
- Saint Maurice les Charençey : 8 Km ;
- Limite de l'Orne - Verneuil : 12 Km,
- Balines et Saint-Lubin, pour des raisons de sécurité.



*Ouvrage d'art surplombant, à Dreux, la rue Sam Isaacs, et à élargir d'une voie,*

### *Tronçon RN 154 / RN 12 : Transit et développement local*

#### *Des intérêts convergents pour un véritable projet de développement durable.*

Il apparaît clairement qu'un aménagement performant de cette section et son raccordement correct sur des sections courantes déjà aménagées Nord-sud et Est-ouest conciliera harmonieusement les souhaits des usagers en transit (sécurité, fiabilité) et les besoins des usagers et acteurs locaux (sécurité et agrément des riverains, protection de l'air et de l'eau, restauration de l'image du territoire pour en faire une terre d'accueil et non un lieu de blocage, etc.).

Enfin par sa capacité à concilier :

- **les impératifs environnementaux :**
  - réduction et meilleure maîtrise des impacts négatifs, en particulier sur l'air et l'eau ;
- **les impératifs sociaux et sociétaux :**
  - sécurité accrue pour les usagers, nuisances réduites pour les riverains, perspectives de développement du territoire, c'est-à-dire de l'emploi,
- **et les impératifs économiques :**
  - performance des trafics de transit et amélioration de l'attractivité des territoires traversés,

ce projet apparaît bien comme un véritable projet de développement durable.

**Ce projet répond donc bien aux exigences du Grenelle de l'environnement, à un impératif d'intérêt général, ce que le Débat Public en cours avait notamment pour vocation de vérifier.**

**Pour toutes ces raisons, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alençon, au nom des entreprises qu'elle représente, lui apporte son soutien plein et entier.**