

Contribution d'acteurs

Débat public sur l'aménagement de la RN154

Contributeurs : le conseil municipal de Garnay 28500

Table des matières

Préambule

L'aménagement de la RN 154 sur fonds publics

L'aménagement de la RN 154 sur fonds privés : la concession autoroutière

Conclusion

Préambule

La RN154 reliant Rouen (via Évreux, Nonancourt, Dreux, Chartres, Allaines) à Orléans, est depuis le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, classé en grande liaison d'aménagement du territoire.

Cet axe routier revêt pour la région Centre et en l'occurrence pour le département d'Eure-et-Loir, un intérêt essentiel. Il relie d'une part la Préfecture du département (Chartres) et la sous préfecture (Dreux) à la Préfecture de la Région (Orléans). D'autre part cet axe routier relie Chartres et Dreux à Évreux (Préfecture de l'Eure et surtout à Rouen (premier port céréalier français).

Cet intérêt essentiel a d'ailleurs justifié les nombreux travaux d'aménagement qui ont déjà été réalisés sur cet axe:

Section Louviers - Évreux-Nord (Eure) :

- la bretelle autoroutière entre l'A13 et Acquigny, entrant dans le champ de la concession « Société des Autoroutes Paris-Normandie », a été mise en service en 1997. Le péage est localisé à Val-de-Reuil ;

- la section Acquigny-Évreux est en service à 2 x 2 voies depuis 1992 ;
- la déviation Sud-est d'Évreux a été mise en service en 1996.

Section Évreux - Nonancourt (Eure) :

- le tronçon entre Évreux et Chavigny a été mis en service en 2000 ;
- le tronçon entre Chavigny et Nonancourt a été mis en service en janvier 2005.

Section Dreux - Chartres (Eure-et-Loir) :

L'aménagement à 2 x 2 voies de cette section est aujourd'hui effectif entre le nord de Marville et le nord de Chartres. La déviation du Boullay-Mivoye, mise en service fin 2008, en constitue le tronçon le plus récent.

Section Chartres - Allaines/A10 (Eure-et-Loir) :

Sur cette section, une déviation Nord d'Allaines a été mise en service à 2 voies en 1999.

Le débat animé par la CNDP pose la question de la poursuite de l'aménagement en deux fois deux voies de la RN154 et de l'échéance de fin de cet aménagement. Ce débat permettra de recueillir les avis sur les deux alternatives de choix proposés par le maître d'ouvrage:

- la mise à 2 x 2 voies progressive par recours exclusif aux crédits publics
- la mise en concession autoroutière

Il est clair pour l'ensemble des contributeurs que la poursuite de l'aménagement de la RN154 est nécessaire. Par contre les interrogations principales portent sur la nature de ces améliorations et le moyen de les financer. L'aspect sécurité pour les usagers est également primordial.

L'aménagement de la RN 154 sur fonds publics

Les travaux d'amélioration proposés par le maître d'ouvrage portent sur les deux types aménagements suivants :

- les sections dont les réalisations ont été confirmées par des Déclarations d'Utilité Publique.
- les sections dont les réalisations n'ont pas été confirmées par des Déclarations d'Utilité Publique

1°) les sections dont les réalisations ont été confirmées par des Déclarations d'Utilité Publique.

Le créneau sud de Dreux selon le maître d'ouvrage :

Cette section de 3 km s'étend entre le carrefour giratoire sud de Dreux et la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé. Le maître d'ouvrage indique que

- la Déclaration d'Utilité Publique de ce projet de mise à 2 x 2 voies a été publiée en 1997 et
- les travaux sont inscrits au volet routier du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 pour un montant de 7,5 millions d'euros.
- Après concertation locale, une échéance de réalisation à l'horizon 2011-2012 est envisageable.

La déviation de Prunay le Gillon/Allonnes selon le maître d'ouvrage :

Il s'agit, avec cet aménagement, de dévier les communes de Prunay-le-Gillon et Allonnes grâce à une section de route d'environ 8,5 km, passant à l'Ouest de la RN154 actuelle. La circulation dans

le village d'Allonnes, de 10 400 véhicules/jour (chiffres 2006), sera alors limitée aux seules circulations locales. Le maître d'ouvrage indique que ;

- La Déclaration d'Utilité Publique a été publiée le 22 février 2006.
- Depuis cette date, les études se sont poursuivies et les travaux ont débuté en 2009.
- La mise en service de cette section est prévue pour 2012.
- Le financement de ce projet, d'un montant de 51 millions d'euros, est partiellement assuré dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006, à hauteur de 7,5 millions d'euros. Cette opération fait partie des projets prioritaires que l'État s'est engagé à poursuivre au-delà de leur échéance initiale, d'une part au travers du plan de relance gouvernemental 2009-2010 pour un montant de 6 millions d'euros, d'autre part par une inscription au PDMI (Programme de Modernisation des Itinéraires) 2009-2014 de la région Centre.

La déviation d'Ymonville selon le maître d'ouvrage :

Ymonville sera doté d'un contournement par l'Est de près de 3 km. Le maître d'ouvrage indique que :

- Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 20 juin 2005 et
- les travaux sont actuellement en cours.
- Cet aménagement améliorera nettement la situation des habitants du village sur le plan du cadre de vie et de la sécurité. Aujourd'hui, Ymonville est en effet traversé par un trafic d'environ 10 500 véhicules/jour, comprenant 23 % de poids lourds.
- La déviation d'Ymonville, d'un montant de 20,8 millions d'euros, est financée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 à hauteur de 17,3 millions d'euros et du PDMI (Programme de Modernisation des Itinéraires) 2009-2014 pour un montant de 3,5 millions d'euros.
- L'ouverture est prévue pour l'été 2010

2°) les sections dont les réalisations n'ont pas été confirmées par des Déclarations d'Utilité Publique.

Entre Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre, selon le maître d'ouvrage :

L'itinéraire actuel utilise le tronçon commun à la RN154 à la RN12 qui traverse l'agglomération de Saint-Rémy sur-Avre.

La problématique essentielle de cette section est la traversée de la partie agglomérée, soumise à de fréquents encombrements routiers, à des trafics de l'ordre de 28 000 véhicules/jour et à une proportion de poids lourds atteignant les 18 %, cette situation engendrant des nuisances importantes pour les habitants et rendrait difficile les accès riverains si la voie évoluait en voie express. Un contournement est donc impérativement nécessaire. L'option du contournement par le Sud privilégiée par le maître d'Ouvrage est estimée à environ 185 millions d'euros.

Au droit de Dreux selon le maître d'ouvrage :

La rocade qui emprunte la RD828 à l'Ouest de Dreux assure la continuité de la liaison entre Évreux et Chartres. Cette rocade est quasiment en deux fois deux voies sur l'ensemble du parcours. La zone urbanisée n'est pas à proximité immédiate. Seuls quelques ronds points ralentissent la circulation. Le maître d'ouvrage préconise de doubler cette rocade par une rocade ouest d'un coût estimé à 130 millions d'euros.

La RN154 qui passe à l'est de Dreux n'assure que le trafic en provenance ou à destination de la région parisienne. Un contournement de Dreux par l'Est avec un système de raccordement sur la

RN12 qui assure une continuité directe à 2 x 2 voies en direction de Paris mais qui impose une discontinuité en direction de l'Ouest et de Rouen est estimé à environ 80 millions d'euros

La recherche d'une solution globale à la problématique drouaise (RN154, RN12 et développement de l'agglomération) a conduit le maître d'ouvrage à examiner la faisabilité d'une déviation sud de Dreux par combinaison des contournements Est et Ouest. Une telle solution soulagerait les rocade drouaises des flux Nord-Sud comme des flux Est-Ouest. L'évaluation d'un tel aménagement serait de l'ordre de 230 millions d'euros.

Pour les contributeurs à ce cahier d'acteurs, le constat est donc le suivant : la rocade RD828 assure aujourd'hui le trafic existant et les aménagements proposés sont seulement de nature à favoriser le développement de Dreux au Nord (le trafic de la RN12 étant souhaité transité par le sud de Dreux). Ces aménagements ont-ils vocation à être inclus dans un projet d'amélioration des conditions de circulation sur la RN 154 ?

Pour confirmation le maître d'ouvrage qualifie cette opération « opportunités offertes par la RN154 pour le réaménagement urbain » (titre du paragraphe 3-4-2).

Au droit de Chartres selon le maître d'ouvrage :

2 options sont possibles :

- L'aménagement du contournement ouest existant pour un coût estimé par le maître d'ouvrage à 130 millions d'euros
- L'aménagement d'un nouveau contournement est à créer sur une longueur de 18 km pour un coût estimé par le maître d'ouvrage entre 200 et 215 millions d'euros

Le maître d'ouvrage privilégie cette deuxième solution, permettant de favoriser le développement de Chartres. Ce surcoût de 70 à 85 millions d'euros est-il à financer par le projet d'aménagement de la RN154 ?

Pour les contributeurs à ce cahier d'acteurs, l'aménagement du contournement ouest est-il strictement nécessaire à l'écoulement du trafic de la RN 154 ou est-il destiné au développement de Chartres ?

Pour confirmation le maître d'ouvrage qualifie cet aménagement « opportunités offertes par la RN154 pour le réaménagement urbain » (titre du paragraphe 3-4-2).

De Chartres à Allaines/A10 selon le maître d'ouvrage :

Sur cette section, l'aménagement de la RN154, qui reste à faire, vient compléter les contournements d'Ymonville et Prunay le Gillon-Allonnes, en cours de réalisation. Il s'agirait de réaliser une voie nouvelle à 2 x 2 voies, implantée en parallèle de la route existante. On peut identifier deux tronçons : Allonnes Sud-Ymonville Nord et Ymonville Sud-A10, respectivement d'une longueur de 7,5 et de 8 km. L'ensemble de ces travaux est estimé à environ 104 millions d'euros dont 43 millions d'euros pour la section Allonnes-Ymonville et 61 millions d'euros pour le tronçon Sud.

La mise aux normes de la section Dreux-Chartres selon le maître d'ouvrage :

La RN154, aménagée à 2 x 2 voies entre le Nord de Marville et le Nord de Chartres, devra faire l'objet, partiellement, d'une mise aux normes techniques et environnementales, L'ensemble de ces travaux est estimé à environ 25 millions d'euros.

Le maître d'ouvrage estime le coût total d'une telle opération toutes sections confondues, autour de 650 à 700 millions d'euros entre Nonancourt et Allaines.

Compte tenu du coût précité, le maître d'ouvrage estime la durée de ces travaux à 70 ans en fonction des investissements moyens constatés sur ce dossier pendant les années 2000 à 2006. Suite à cette estimation, le maître d'ouvrage s'interroge sur les autres possibilités de financement possibles de ces aménagements et il lui apparaît qu'une concession autoroutière serait de nature à accélérer la date de fin de travaux.

Pour les contributeurs à ce cahier d'acteurs, il apparaît à ce stade que le maître d'ouvrage ne s'est pas interrogé sur les possibilités d'aménagement partiel strictement nécessaires à l'écoulement du trafic routier (hors déviations urbaines existantes pour lesquelles l'aménagement relève d'une autre priorité à savoir l'éventuel développement des deux villes urbaines de Dreux de Chartres). Hors aménagement du contournement ouest de Chartres ou création des déviations de Chartres à l'est et Dreux à l'Ouest le coût des travaux restants hors DUP en cours est estimé à 289 millions d'euros). **Pour cette option d'aménagement de la RN 154, il reste donc 289 millions d'euros à financer ce qui devrait sensiblement rapprocher l'échéance de fin de travaux.**

L'aménagement de la RN 154 sur fonds privés : la concession autoroutière

Les travaux d'amélioration proposés par le maître d'ouvrage portent sur les aménagements cités précédemment. Il est à noter que cette concession autoroutière intègre les aménagements déjà réalisés sur la RN 154 (notamment tous les tronçons en 2 fois 2 voies déjà financés par les fonds publics). Ces aménagements déjà en service contribuent à la sécurité des usagers actuels, la majorité de ces derniers les utilisant pour leur trajet quotidiens domicile travail. Le maître d'ouvrage indique que la mise en concession de ces tronçons nécessitent la mise en œuvre d'itinéraires de substitution à aménager mais ne les précisent pas ce qui permet de comprendre qu'ils ne sont pas inclus dans les travaux prévus et qu'ils ne sont pas budgétisés.

Ci-joint les itinéraires potentiels de substitution pour les contributeurs à ce cahier d'acteurs :

Nord de Chartres :

Pour les clients venant d'Évreux : Traversée de St Lubin, de Laons, de Maintenon, de Chenevière, de Maillebois, de Chateaufort en Thymerais, de Thimert, de Le Mage pour rejoindre la rocade de Chartres

Pour les clients venant de Dreux, 3 itinéraires possibles :

- Itinéraire 1 (interdit au poids lourds vraisemblablement compte tenu de la configuration des routes existantes) : Blainville, Marville Moutier Brulé, Le Boullay Thierry, Minières, Serazereux, Berchères la Maingot, Poisvilliers
- Itinéraire 2 Tréon, Morvilette, Chateaufort en Thymerais, Thimert, Le Mage
- Itinéraire 3 : Charpont, Villemeux, Chaudon, Nogent le Roi, Maintenon. La traversée très difficile de ces villages interdit de facto leur traversée par les poids lourds.

Le seul itinéraire de substitution possible pour les poids lourds paraît donc être l'itinéraire numéro 2 à savoir via Chateauneuf en Thymerais.

Des travaux d'aménagement de ces itinéraires, notamment les traversées de Chateauneuf en Thymerais, Thimert, Laons et Maillebois profiteraient aux usagers venant d'Évreux et/ou de Dreux. Par analogie aux coûts constatés pour les travaux réalisés ou programmés avec DUP (3,76 M€ au Km) et pour une longueur moyenne de 3 km, 11,28 millions d'euros en moyenne seront à financer par la collectivité pour assurer la sécurité de chacun des villages impactés. Malgré ces éventuels aménagements, les usagers des voies de substitution traverseront les autres villages cités au détriment de leur sécurité et de celle des riverains qui ne sera plus assurée comme elle l'était précédemment avec l'utilisation de la RN154 en deux fois deux voies.

Et nous n'avons pas encore évoqué les itinéraires possibles de substitution situés au sud de Chartres pour lesquels un traitement serait également utiles et donc à financer par les fonds publics.

Sud de Chartres :

Itinéraire 1 : Dammarie, Boncé, Villars, Sancheville, Cormainville, Gaubert, Guillonville, Patay, Ste Peravy la Colombe

Itinéraire 2 : Chamblay, Vovette, Pezy, Nicorbin, Villarceaux, Voves, Genonville, Viabon Allaines

En prenant comme hypothèse le coût moyen déjà utilisé et en ne traitant que 12 villages sur l'ensemble des itinéraires de Nonancourt à Allaines l'addition grimperait à 135 millions d'euros à charge des fonds publics.

Le maître d'ouvrage indique également la possibilité de rajouter des péages supplémentaires, ces derniers étant à financer en plus des coûts annoncés. Après recherche sommaire sur Internet, le coût de ces deux péages supplémentaires pourrait avoisiner 20 millions d'euros.

Le maître d'ouvrage estime le coût total d'une concession autoroutière entre 650 et 700 millions d'euros avec une subvention pour équilibre financier compris entre 50 et 100 millions d'euros, sachant qu'il espérait se rétribuer avec un trafic routier en hausse régulière ce qui n'est plus la tendance actuelle. Il est fort probable que cette subvention d'équilibre soit voisine de 100 millions d'euros.

Selon le maître d'ouvrage, les abonnements domicile-travail seront majoritairement financés par la (les) collectivité(s) territoriale(s) concernée(s). Il estime à environ 25 millions d'euros le coût de la mesure qui devra être pris en charge par les collectivités territoriales.

Enfin, le maître d'ouvrage sera sans doute amené à proposer des solutions techniques pour atténuer les nuisances (bruit pollution) qui seront à financer par les fonds publics aux frais du demandeur. Les coûts complémentaires liés à ces travaux n'ont pu être évalués

Pour les contributeurs à ce cahier d'acteurs et à ce stade il apparaît clairement que les travaux restant à la charge des fonds publics (hors travaux non chiffrés et permettant d'atténuer les nuisances) s'élèveront à 280 millions d'euros avoisinant fortement le coût de l'aménagement de la RN154 traité en fin de paragraphe précédent (à savoir 289 M€).

Conclusion

Pour l'aménagement strictement nécessaires à l'écoulement du trafic routier de la RN154 sur fonds publics (hors déviations urbaines existantes pour lesquelles l'aménagement relève d'une autre priorité à savoir l'éventuel développement des deux villes urbaines de Dreux de Chartres) le coût des travaux restants hors DUP est estimé à 289 millions d'euros).

Pour la mise en concession de la RN 154, il apparaît clairement que les travaux restant à la charge des fonds publics (hors travaux non chiffrés et permettant d'atténuer les nuisances) s'élèveront à 280 millions d'euros voir les dépasseront en cas de complément d'aménagement pour limiter les nuisances.

Comment expliquer que les pouvoirs publics peuvent financer la concession et ne peuvent pas financer dans le même délai les aménagements de la RN154 qui ont le même coût ? La seule possibilité d'explication serait l'allègement du budget à consacrer à la sécurisation des voies de substitution.

Est-ce que les décideurs s'affranchiront de ce constat en toute connaissance de cause ? Est-ce que l'Etat décisionnaire du choix de l'évolution de l'aménagement de la RN154 prendra la décision de favoriser la concession autoroutière et laissera aux collectivités locales le soin d'assumer la sécurité sur les axes de substitution ?

Selon le maître d'ouvrage, l'État ne pourra mobiliser qu'un budget de l'ordre de 40 à 60 millions d'euros à l'horizon 2018-2020. Ce budget permet uniquement de réaliser des sections de liaison entre les parties déjà aménagées, ou en cours d'aménagement, au Sud de Chartres (A10 - Ymonville Sud ou Ymonville Nord - Allonnes Sud ou Prunay le Gillon - Chartres).

Les collectivités locales sont elles disposées à financer les 280 millions nécessaires pour l'aménagement de la RN154 en autoroute à péage, desservant ainsi, en priorité les souhaits de développement des villes de Dreux et de Chartres par rapport au strict aménagement nécessaire de la RN 154 sujet de ce débat public?

Le conseil municipal de Garnay souhaite privilégier l'amélioration des voies routières existantes pour fluidifier le trafic avant de construire toutes nouvelles voies routières.

ANNEXE pour les coûts estimatifs pris en compte

Propositions du Maitre d'ouvrage pour RN 154				Propositions des contributeurs	
Avec DUP		Minimum	Maximum		
	créneau sud de Dreux	7,5	7,5	7,5	selon avis du maitre d'ouvrage
	déviati on de Prunay-le-Gillon/Allonnes	51	51	51	selon avis du maitre d'ouvrage
	déviati on d'Ymonville	20,8	20,8	20,8	selon avis du maitre d'ouvrage
Sans DUP					
	Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre	185	185	185	selon avis du maitre d'ouvrage
	Dreux	130	130		Utilisation de l'existant
	Chartres	200	215		Utilisation de l'existant
	Chartres à Allaines/A10	104	104	104	selon avis du maitre d'ouvrage
	mise aux normes de la section Dreux-Chartres	25	25		Utilisation de l'existant
Total à financer hors DUP		644	659	289	
Total général		723,3	738,3	368,3	

Propositions du Maitre d'ouvrage pour A154				Propositions des contributeurs	
		Minimum	Maximum	Charges CL	
	créneau sud de Dreux	7,5	7,5	7,5	selon avis du maitre d'ouvrage
	déviati on de Prunay-le-Gillon/Allonnes	51	51	51	selon avis du maitre d'ouvrage
	déviati on d'Ymonville	20,8	20,8	20,8	selon avis du maitre d'ouvrage
	Subvention d'équilibre	50	100	100	selon avis du maitre d'ouvrage
	2 Péages supplémentaires	20	20	20	prix trouvé sur Internet
Itinéraire de substitution	hypothèse :12 communes traitées (3km par 11,28 M€/Km)			135	
Modulation tarifaire	paiement partiel des abonnements	25	25	25	selon avis du maitre d'ouvrage
Total à financer hors DUP		95	145	280,30	
Total général		174,3	224,3	359,60	

	Longueur des travaux réalisés ou engagés avec DUP en KM	Coûts en M€
Eure	31,5	120,661
Eure et Loir réalisés	23,8	62,38
Eure et Loir avec DUP	14,5	79,3
Totaux	69,8	262,341
Ratio au KM		3,76
Longueur moyenne des déviations prises en compte dans l'estimation des contributeurs	3	
Coût estimatif d'une déviation moyenne	3,76 M€ X 3	11,28

Dreux sud 3km, Prunay le Gilon Allonnes
8,5km, Ymonville 3km