



COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC
COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC
« DEVENIR DE LA RN 154 »

CAHIER D'ACTEUR N° 1
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE D'EURE-ET-LOIR

30 JUIN 2009

Préambule

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir, qui représente les intérêts de ses 12.000 entreprises ressortissantes, défend avec détermination, depuis plus de deux décennies (1986), le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154.

La réalisation d'un axe aménagé à 2x2 voies ou, mieux, à caractéristiques autoroutières, sur les portions non encore existantes à 2x2 voies en Eure-et-Loir, de Nonancourt à Allaines, c'est-à-dire du Nord-Ouest de Dreux à l'extrémité de l'A 19, est en effet une nécessité, à plusieurs titres :

En matière de dangerosité d'abord, où l'axe présente, sur certaines sections, des taux d'accidents graves actuellement plus de deux fois supérieurs au ratio national.

Au double plan ensuite, de l'aménagement du territoire et du développement économique :

- la RN 154, en Eure-et-Loir, est un maillon essentiel d'itinéraires internationaux : Nord-Sud, Lien Fixe Transmanche – Barcelone d'une part, Ouest-Est reliant la façade atlantique à l'Allemagne et à l'Europe Centrale d'autre part (évitant la région parisienne);
- au plan national, la RN 154 est un des deux maillons manquants de la rocade de contournement complet de la région parisienne, à 100 ou 150 km de Paris ;
- au plan régional, Chartres est la seule préfecture de la région Centre à ne pas être reliée à la capitale régionale, Orléans, par une voie à caractéristiques autoroutières ;
- de plus, la mise en service en juin 2009 de l'autoroute A19 (liaison A 6 – A 77 – A 10) va accroître de manière très sensible les flux sur la RN 154 actuelle, induisant des problèmes de saturation inévitables. Les pertes de temps et les retards dus aux encombrements vont constituer une contrainte lourde dans les projets de développement des pôles logistiques du Loiret, pour lesquels la RN 154 est un prolongement logique et naturel de l'A 19, vers les complexes portuaires de Haute-Normandie ;
- au plan départemental, la RN 154 est l'outil de développement des agglomérations de Chartres et de Dreux, ainsi que des nombreux pôles d'activités situés dans l'aire d'irrigation de l'axe ;
- enfin, toujours au plan départemental, la RN 154, maillon de l'itinéraire Rouen – Orléans, est la principale artère économique du département. Sans aménagement, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 se reporteront sur des axes plus performants. L'Eure-et-Loir se trouvera alors économiquement marginalisé, de façon durable.

C'est pourquoi la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir considère que le débat public initié autour de ce dossier est non seulement le moment privilégié, mais aussi une occasion unique pour mettre en évidence et démontrer l'urgente et impérieuse nécessité de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 en Eure-et-Loir, dans les plus brefs délais ; une réalisation à l'horizon 2015 nous paraît être un objectif raisonnable.

I - UN AXE TRES DANGEREUX

Les caractéristiques physiques de la RN 154 (calibrage classique de deux fois une voie, absence totale de créneau de dépassement malgré les nombreux défauts de profils en long), jointes à l'augmentation importante des trafics, en font un itinéraire de plus en plus dangereux.

Outre que l'Eure-et-Loir arrive, sur la période 2003-2007, en 25^e position (sur 96) parmi les départements comptant le plus fort pourcentage de tués sur le réseau national et départemental (76,4 % contre 67,6 % au plan national¹), la RN 154 détient le triste record d'axe où le nombre d'accidents graves est le plus élevé : en moyenne sur 4 ans, de 2004 à 2007, 10 morts et 63 blessés par an. En termes de nombre de tués par rapport au nombre d'accidents, la RN 154 est l'axe le plus dangereux de la région Centre².

Le taux d'accidents mortels est, au sud de Chartres, sur certaines sections plus de deux fois supérieur au ratio national (36,7 tués pour 100 accidents en Eure-et-Loir, contre 19 au niveau national³).

Compte tenu des fonctions et vocations de l'axe et de l'accroissement prévisible des trafics tous modes (poids lourds et véhicules légers) avec la mise en service de l'autoroute A 19, on peut craindre une dégradation rapide du niveau de sécurité, qui ferait de la RN 154 un axe encore plus dangereux, donc dissuasif.

Il est intéressant de noter, sur ce dernier point, qu'une part sensible des trafics qui empruntaient la RN 154 Sud se reporte depuis quelques années sur l'itinéraire Chartres – Voves – Patay – Orléans (ou Chartres – Voves – Allaines). Ces itinéraires, exclusivement départementaux, sont insuffisamment dimensionnés et aménagés pour accueillir les trafics supplémentaires de la RN 154, ce qui va accroître là aussi, encore, la dangerosité.

¹ Source : Sécurité Routière – L'accidentologie des départements – 2007.

² Source : DRE Centre et CETE Normandie-Centre – 2007.

³ Source : DDE d'Eure-et-Loir – Service des Grands Travaux – Bureau d'Etudes Routières – 2005.

II - UNE OPPORTUNITE DE PREMIER ORDRE AUX PLANS DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.

II.1 - AU PLAN INTERNATIONAL.

La RN 154 est le chaînon de deux grands itinéraires internationaux : l'axe Nord-Sud de Calais à Barcelone d'une part, l'axe Ouest-Est, de la façade atlantique à l'Europe du Centre et de l'Est d'autre part. (Cf. carte page suivante).

II.1.1 - UN MAILLON DE L'ITINERAIRE NORD-SUD, CALAIS - BARCELONE.

La RN 154 en Eure-et-Loir fait partie, avec le Contournement Est de Rouen, des deux seuls tronçons non encore aménagés à caractéristiques autoroutières de l'itinéraire Calais-Barcelone.

Par Calais, il faut entendre le Lien Fixe Transmanche et les relations avec la Grande Bretagne ; quant à Barcelone, il s'agit du pôle économique catalan dans sa globalité.

Cet itinéraire, du Nord au Sud, est constitué des autoroutes (Cf. carte page suivante) :

- A 28, de Calais (Lien Fixe Transmanche) au Nord de Rouen (le Contournement Est de Rouen, non encore réalisé, permettra d'opérer la jonction entre l'A 28 et l'A 13),
- A 13, du Sud de Rouen à Louviers,
- A 154, de Louviers à Nonancourt,

puis de la RN 12 de Nonancourt à Dreux, et de la RN 154 de Dreux à Chartres, partiellement aménagée à 2x2 voies, puis de Chartres à Allaines,

et retrouve le réseau autoroutier avec :

- A 10, d'Allaines à Orléans,
- A 71, d'Orléans à Clermont-Ferrand,
- A 75, de Clermont-Ferrand à Béziers,
- A 9, de Béziers à la frontière espagnole, vers Barcelone.

Il est à noter qu'à hauteur de Vierzon, il est possible de rejoindre l'A 9 à Narbonne en empruntant l'A 20 de Vierzon à Toulouse, puis l'A 61 jusqu'à Narbonne.

La CCI de Rouen a créé une association militant pour le Contournement Est de Rouen, à laquelle adhère la CCI d'Eure-et-Loir, tant les intérêts communs sont clairs en termes d'itinéraire.

II.1.2 - UN MAILLON DE L'ITINERAIRE OUEST-EST, FAÇADE ATLANTIQUE - ALLEMAGNE ET EUROPE DE L'EST.

Le besoin d'infrastructures performantes sur les liaisons Ouest-Est, entre la façade atlantique et l'Est et le Sud-Est de la France, est à l'origine de la création de l'Association Atlantique Rhin-Rhône, dont le but est de fédérer les volontés locales pour obtenir dans les meilleurs délais l'aménagement d'axes autoroutiers sur ces itinéraires.

Cette association est ouvertement très favorable à l'aménagement à 2x2 voies de la RN154 en Eure-et-Loir, dans la mesure où cet axe constitue un maillon du grand itinéraire Ouest-Est, sans passer par la région parisienne.

En effet, sur la relation de Rennes / Nantes vers Nancy / Besançon / Mulhouse, le trajet le plus court passe par la RN 154 entre Chartres et Allaines.

Cet itinéraire se compose de la façon suivante :

A 11 de Nantes à Chartres (A 81 pour Rennes – Le Mans, puis A11 jusqu'à Chartres),
RN 154 de Chartres à Allaines,
A 10 d'Allaines à Chevilly (Nord d'Orléans),
A 19 de Chevilly à Sens/Courtenay,

à partir de là, deux itinéraires sont possibles :

- vers Nancy et l'Allemagne par les autoroutes A 5 et A 31,
- vers Dijon, Besançon, Mulhouse, l'Allemagne et l'Europe de l'Est, via les autoroutes A 6, A 38, A 39 et A 36. (Cf. carte ci-dessous).

On remarquera, là encore, que la RN 154 est la seule section de l'ensemble de l'itinéraire, qui ne dispose pas d'un aménagement à caractéristiques autoroutières.



II.2 – AU PLAN NATIONAL.

➤ La RN 154 a été classée en grande liaison d'aménagement du territoire lors de la réunion du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIACT) du 18 décembre 2003.

L'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Rouen et Orléans, en 2x2 voies avec carrefours dénivelés, a été confirmé lors de la réunion du CIACT du 14 octobre 2005.

➤ L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154, qui est, avec le Contournement Est de Rouen, la seule partie non encore aménagée à 2x2 voies de la rocade du grand contournement de la région parisienne (à 100 ou 150 km de Paris), permettrait le bouclage complet de cette rocade (Cf. carte p. 5), ainsi que l'achèvement du grand contournement Ouest de Paris.

➤ L'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 permettrait, dans les relations entre la Basse-Seine et le couloir rhodanien, en créant un itinéraire passant par l'Eure-et-Loir, de soulager certains axes du Sud-Ouest parisien, au premier rang desquels l'A 12, l'A 86 et l'A6b, dont les reports de trafics sur la RN 154 sont, dans cette perspective, logiquement prévisibles.

II.3 – AU PLAN INTERREGIONAL.

La RN 154 est l'axe le plus direct entre deux partenaires économiques : la Haute-Normandie et le Centre.

➤ Une convergence d'intérêts économiques.

En 2006, la région Haute-Normandie est la seconde région de déchargement pour les marchandises chargées en région Centre, et la troisième région de chargement pour les marchandises à destination de la région Centre⁴.

Sur la période 1998-2006, la région Centre est, pour la Haute-Normandie, la troisième région de destination et la quatrième région d'origine pour le transport routier de marchandises (après les régions Île-de-France, Picardie et Nord-Pas-de-Calais).

Il existe donc une convergence d'intérêts économiques qui plaide en faveur d'un aménagement de l'ensemble de l'itinéraire de la RN 154, axe le plus direct entre la Haute-Normandie et le Centre.

➤ Une prépondérance du transport routier.

La quasi absence de voies navigables en région Centre réduit le choix des modes d'acheminement au fer et à la route. On note en la matière une forte prépondérance du transport routier de marchandises. 94 % du tonnage étaient acheminés par la route en 2004⁵, contre 83 % en 1988⁶.

Les trafics routiers de marchandises générés par les échanges entre les régions Centre et Haute-Normandie s'effectuent en grande partie par la RN 154⁷.

➤ Des flux d'échanges importants.

Sur les 6.221.000 tonnes de marchandises échangées en 2006 entre les deux régions, 86%, soit 5.350.000 tonnes ont été acheminées par la route⁸. Des flux considérables transitent par la RN 154, qui représentent 63 % du tonnage total, soit 3.370.500 tonnes⁹.

⁴ Source : SITRAM - 2006.

⁵ Source : Conseil Régional Centre - 2004.

⁶ Source : Observatoire Economique et Statistique des Transports - 1990.

⁷ Source : Centre de Documentation de l'Aménagement et des Transports - 2006.

⁸ Source : Comité National Routier.

⁹ Source : OEST - 2006

Avec 16.050 tonnes par kilomètres et par an, la RN 154 est le seul des axes routiers convergeant vers Rouen et les complexes industrialo-portuaires de la Basse-Seine, à présenter une telle proportion de tonnage annuel au kilomètre¹⁰.

Trois principales catégories de marchandises représentent 45 % des acheminements par la route¹¹ :

	Part dans les flux routiers totaux Haute-Normandie / Centre	Part dans les flux routiers totaux France entière
Produits agricoles	29 %	11,2 %
Produits pétroliers	8,8 %	4,9 %
Engrais	7,2 %	2,5 %

On note la part importante des produits agricoles (essentiellement céréaliers) qui, à eux seuls, représentent près de 30 % de l'ensemble du transport routier de marchandises entre la Haute-Normandie et le Centre. Les produits pétroliers en provenance des ports du Havre et de la Basse-Seine et les engrais venant de Rouen figurent respectivement en deuxième et troisième position de l'ensemble du fret routier.

Ces tonnages routiers interrégionaux sont de façon générale proportionnellement très supérieurs aux tonnages de mêmes catégories recensés au niveau national. Ceci est lié en partie à des spécificités locales (importance des trafics liés aux productions agricoles) et surtout à la part prépondérante du transport routier dans les modes d'acheminement de certaines catégories de marchandises, transportées dans d'autres régions par fer ou voie d'eau¹².

Cette tendance lourde ne peut voir qu'un renforcement dans un proche avenir, en particulier du fait des développements envisagés dans le cadre du programme Port 2000 au Havre.

II.4 – AU PLAN REGIONAL.

➤ Chartres est la seule préfecture de la région Centre à ne pas être reliée à la capitale régionale, Orléans, par une voie à caractéristiques autoroutières. Il faut actuellement compter 1h30, au minimum, pour effectuer la liaison de centre à centre, entre Orléans et Chartres (77 km au total). A noter également l'absence de liaison ferrée voyageurs sur la ligne, existante mais insuffisamment aménagée, Dreux – Chartres – Orléans.

➤ Avec la mise en service de l'A 19 (liaison A 6 – A 77 – A10) le 16 juin 2009, les flux transitant entre les complexes industriels et portuaires de la Basse-Seine et le couloir rhodanien, vont emprunter naturellement l'itinéraire constitué, entre Rouen et l'autoroute A 6, par la RN 154 et l'A 19. (Cf. carte p. 5). Plus que d'une simple notion de complémentarité entre la RN 154 et l'A 19, il s'agit véritablement d'un prolongement naturel et logique entre ces deux axes. Il est donc important, en raisonnant en termes d'itinéraire, que la liaison Le Havre – Rouen – Lyon – Marseille, présente un niveau de services homogène. Ce qui n'est pas le cas : sur l'ensemble de cet itinéraire, seule la RN 154 en Eure-et-Loir n'est pas à 2x2 voies.

➤ La mise en service de l'autoroute A 19 va donc générer un substantiel accroissement de trafic sur la RN 154 existante, c'est-à-dire sur un axe dont les caractéristiques physiques ne sont ni dimensionnées, ni aménagées, pour accueillir ces trafics supplémentaires. Des problèmes d'encombrements et de saturation sont à prévoir sur les points durs de l'axe, qui sont de véritables « verrous » : rocade de Chartres, rocade

¹⁰ Source : Comité National Routier.

¹¹ Source : OEST – 2006.

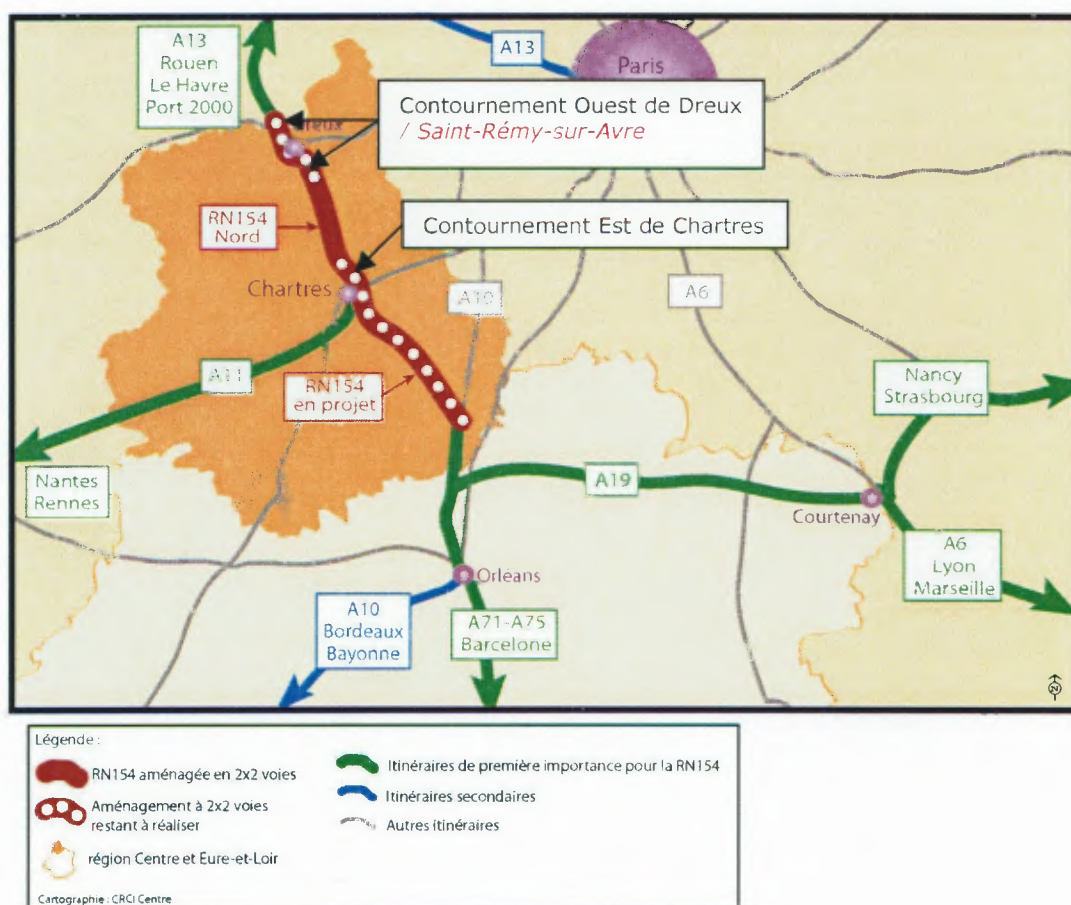
¹² Source : Union Routière de France.

Ouest de Dreux et traversée de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre. Ces problèmes de saturation, avec les pertes de temps et les retards qui leur seront associés, vont constituer une lourde contrainte dans les projets de développement des pôles logistiques du Loiret, pour lesquels la RN 154 constitue un des débouchés stratégiques.

II.5 – AU PLAN DEPARTEMENTAL.

➤ Un aménagement prioritaire pour la fluidité du trafic :

La mise en service le 16 juin 2009 de l'autoroute A19 va accroître de manière très sensible les flux sur la RN 154. Or trois points durs jalonnent l'itinéraire en Eure-et-Loir : la rocade de Chartres (en particulier dans sa section Nord-Ouest qui n'est qu'à deux fois une voie), la rocade Ouest de Dreux (avec 8 carrefours giratoires sur moins de 5 km) et la traversée de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre. Ces trois « verrous » existants sont, bien sûr, insuffisamment dimensionnés pour accueillir les nouveaux trafics en provenance de l'autoroute A 19. Les problèmes de saturation, inévitables, renforcent l'urgence de réaliser concomitamment le Contournement Est de Chartres et le Contournement Ouest de Dreux (incluant le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre). (Cf. carte ci-après).



➤ Un aménagement prioritaire au plan économique :

La proportion de poids lourds sur la RN 154, qui représente un peu plus de 20 % du trafic, proportion supérieure au ratio national (17 %), affirme la vocation économique de l'axe.

La mise à 2x2 voies de la RN 154 en Eure-et-Loir induirait une augmentation des trafics, et contribuerait à développer en Eure-et-Loir le secteur de la logistique et du transport (jusqu'à présent limité à des relations essentiellement Est-Ouest) en l'ouvrant aux relations Nord-Sud. La récente mise en service de l'A19 va contribuer à l'accentuation de ces échanges Nord-Sud. Il en est de même avec la mise en service d'une plate-forme de ferroutage à l'extrémité Sud de la RN 154 (zone d'activités d'Artenay-Poupry), à la charnière entre la RN 154 et l'A19.

A ceci s'ajoute le fait que les flux ne seront pas que de transit, mais contribueront à irriguer de nombreux pôles d'activités, au contact ou à proximité de l'axe.

On peut citer a minima, du Nord au Sud : les zones d'activités de l'agglomération de Dreux, la zone d'activités de la Vallée du Saule (à mi-chemin entre Chartres et Dreux), les zones d'activités de l'agglomération de Chartres, de Voves, d'Allaines-Janville, de Toury et d'Artenay-Poupry. Les effets de la RN 154 seront sensibles sur d'autres pôles d'activités plus éloignés : Nogent-le-Roi, Châteauneuf-en-Thymerais, Maintenon, etc.

De même, dans le cadre des relations Ouest-Est, les zones d'activités de Mignières, Illiers, Luigny profiteront, elles aussi, d'un renforcement des trafics.

Il est raisonnable de penser qu'en fait l'ensemble du département d'Eure-et-Loir bénéficiera des effets induits par la présence d'une voie à caractéristiques autoroutières, traversant le département du Nord au Sud, constituant – sur une partie de son itinéraire – un élément de renforcement des trafics Ouest-Est.

Pour terminer, l'argument économique le plus important nous semble le suivant : le principal axe porteur de développement dans la totalité de la traversée du département d'Eure-et-Loir est la RN 154. Mais sans aménagement, les flux d'échanges qui l'empruntent actuellement vont se reporter sur des axes plus performants : A28 (Rouen-Tours) et A85 (Tours-Vierzon). L'Eure-et-Loir subira une perte de compétitivité par rapport aux territoires mieux desservis, et se trouvera alors économiquement marginalisé, de façon durable. (Cf. carte p. 10). Les conséquences économiques seraient considérables : difficulté de pérenniser le tissu existant, perte d'attractivité du département et difficulté à accueillir de nouvelles entreprises.

Ces perspectives sont d'autant plus inacceptables dans un contexte de développement de nouvelles industries issues des bio-produits d'origine agricole, et alors que l'Eure-et-Loir dispose d'un tissu d'entreprises dynamique et performant.