

27 novembre 2009

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN 154 ENTRE NONANCOURT-DREUX-CHARTRES-ALLAINES.

Note d'observations et de propositions sur le dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public

*Par Roger LEJUEZ
47 rue de Paris
28150 BEAUVILLIERS*

La présente note n'abordera pas tous les sujets du rapport du maître d'ouvrage. Celui-ci contient des développements intéressants pour la politique nationale des transports, les enjeux généraux des déplacements, les enjeux environnementaux... ; ils ne seront abordés que dans la mesure nécessaire. La note s'attachera principalement à la poursuite de l'aménagement, à ses modalités techniques et financières ainsi qu'aux conséquences pour l'économie, les collectivités territoriales, les usagers.

La nationale 154 fait encore partie du réseau national (à l'exception de la portion d'Artenay à Allaines et de la traverse de Chartres) ce qui se justifie par la nature du trafic qu'elle accueille : du local à l'international. Elle constitue l'axe qui relie la capitale régionale à la capitale de la Haute-Normandie. Notons que les liaisons entre Orléans et les capitales des 8 régions frontalières à la région Centre sont toutes à caractéristiques autoroutières à l'exception de Rouen (Haute-Normandie) et de Caen (Basse-Normandie).

Située à l'ouest de la région parisienne, son orientation Nord-Sud en fait un contournement de cette région, politique que l'État a mise et continue de mettre en œuvre.

Pour les deux raisons précitées ainsi que pour la raison de sécurité routière l'État doit agir dès que possible.

I - CARACTÉRISTIQUES DE LA PROPOSITION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage propose une solution lourde et uniforme sur l'ensemble du parcours entre Allaines et Nonancourt. De plus, dans le cas d'une concession, la proposition remet en cause les aménagements déjà réalisés ou qui sont en cours. Le projet entend répondre à tous les types de trafic dont 40 % de celui-ci est du flux de transit. De plus, les variantes de tracé proposées entre Nonancourt et Dreux, d'une part, et au droit de Chartres, d'autre part, ont un statut ambigu au regard des études menées pour le contournement des deux agglomérations.

ENVIRONS DE DREUX

L'important trafic de transit Nord-Sud vient se mélanger avec celui de la nationale 12. Pour canaliser ce trafic le maître d'ouvrage propose un contournement Ouest avec un diffuseur entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux, un à Nonancourt et un au sud de Dreux. Cette variante se développe « dans un milieu naturel riche et composé de nombreux sites d'intérêt biologique » ; « son impact sur les terres agricoles est important parce qu'il s'agit d'une section neuve » ; « les contraintes de bâti sont faibles et ses impacts sont positifs sur le milieu urbain ».

Cette variante Ouest est estimée à 130 millions d'euros, contre 80 millions pour la variante Est. Pourtant, elle ne résout pas la traversée Nord de Dreux par la nationale 12. De fait, le trafic Est-Ouest plus important que le trafic Nord-Sud réclame une solution urgente qui débarrasserait l'agglomération de Dreux du trafic de transit sur cet axe.

La variante Est pourrait se confondre avec celle envisagée par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Dreux en cas de non-concession.

ENVIRONS DE CHARTRES

Le projet est laconique sur le contournement Est de Chartres que privilégie le maître d'ouvrage. Pour l'essentiel il renvoie au Schéma de Cohérence Territoriale de Chartres. Le SCOT renvoie à la Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) et au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 qui a confirmé l'inscription de la RN 154 en GLAT. Or depuis, la traverse de Chartres a été remise au département en 2005.

Là encore, le maître d'ouvrage relève que cet itinéraire déchargerait la rocade Ouest de Chartres du trafic de transit.

À ce stade retenons que le trafic de transit a eu un effet dimensionnant sur le tracé et certainement sur la proposition de recourir à la concession avec ses conséquences en termes de coût, de desserte des territoires, pour les usagers et les collectivités territoriales.

II - LES CONSÉQUENCES DU RECOURS A LA CONCESSION

EN TERMES DE COÛT

L'auteur ne dispose pas de l'expertise et des données permettant de porter une appréciation sérieuse sur les coûts. On peut observer que le coût au kilomètre ressort à 16 millions d'Euros ; la partie Sud de Chartres ressortant à 6,70 millions d'Euros. Cela se compare avec les 2,62 millions d'Euros par kilomètre pour les aménagements existants en Eure et Loir et les 3,83 millions d'Euros par kilomètre pour ceux réalisés dans l'Eure, certes exprimés en euros courants.

Au coût total de 710 à 765 millions d'Euros il faut ajouter 50 à 100 millions d'Euros de subvention d'équilibre.

Dans le tableau de la page 68 qui présente la synthèse des différentes hypothèses de financement il aurait été bienvenu que l'apport en nature retenu pour 0 dans la colonne du financement sur crédits budgétaires soit remplacé par la même mention que dans la colonne concession. En ce qui concerne la subvention d'équilibre, la même somme pourrait être retenue dans l'hypothèse du recours au financement budgétaire.

Enfin sur le coût et le financement des échangeurs supplémentaires au droit des RD 26 au Nord et RD 17 au Sud de Chartres. On peut même s'étonner qu'ils ne figurent pas d'emblée dans l'hypothèse de base, tant ils améliorent le bénéfice actualisé.

DESSERTE DES TERRITOIRES

La desserte des territoires pose la question des échangeurs et des itinéraires de substitution.

Pour les échangeurs, le projet en prévoit 6 dont ceux d'entrée et de sortie dans le cas de recours à la concession. La voie express entre Dreux et Chartres comporte 5 échangeurs complets et 3 échangeurs partiels. À l'exception de Dreux Sud et de Chartres Nord les autres seront supprimés en cas de concession.

Les itinéraires de substitution seront les mêmes qu'il y ait ou non concession. Pour avoir emprunté aller et retour l'itinéraire de substitution entre Chartres et Dreux, l'auteur peut affirmer qu'il est satisfaisant aujourd'hui en termes de qualité et de capacité, mais difficile d'accès au nord de Chartres et au sud de Dreux et que son tracé joue avec la voie express. Mais qu'en sera-t-il demain avec des reports de trafic élevés de 1200 à 3000 par jour (9800 de Nonancourt à Dreux, 3400 à 4200 de Chartres à l'A 10).

La conduite deviendra sportive et risquée et même si les communes suivent les recommandations pour rendre moins attractifs les itinéraires en cause (ronds points, réduction de largeur des chaussées...).

De ce qui précède on aura compris que la desserte des territoires est sensiblement moins bien assurée dans le cas de recours à la concession.

LE COÛT POUR LES USAGERS ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La mise en concession n'est évidemment pas une bonne affaire pour les usagers notamment pour les voitures particulières. En 2011 les poids lourds supporteront une taxe particulière. En s'appuyant sur les données du rapport, on a pu calculer le coût d'utilisation de l'autoroute sur le trajet Chartres-Dreux. Le trajet domicile-travail coûterait 95 euros pour 21 jours ouvrés par mois et 1045 euros pour 11 mois. Le montant net mensuel du SMIC est de 1047,44 euros depuis le 1^{er} juillet 2009. Ce serait une dépense pour le travailleur.

Le maître d'ouvrage aborde les abonnements domicile-travail financés par les collectivités territoriales. Sur la base des chiffres avancés, cela représenterait une réduction de 18% par excès pour 500 000 euros par an pour les collectivités. Les collectivités territoriales ont mieux à faire que de subventionner les péages et ce d'autant qu'elles auront à entretenir le réseau de substitution qui sera d'autant plus emprunté qu'il y aura péage. L'État qui dans un premier temps avait conservé la nationale 154 dans son portefeuille s'en sera débarrassé pour le montant de la subvention d'équilibre au concessionnaire. Bravo.

III - CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

La concession intervient tardivement ; elle aurait pu contribuer il y a 20 à 30 ans à construire la liaison autoroutière entre Orléans et Rouen. Le temps a passé et ce n'est plus le moyen d'achever cette liaison. Au contraire, elle est rétrograde :

- pour la desserte des territoires (la destruction des échangeurs est un non-sens économique),
- pour les usagers,
- pour l'environnement, si le tracé était celui retenu par le maître d'ouvrage.

Une solution plus légère est suggérée :

- 1- Comme on a pu le dire, la solution proposée tient pour beaucoup au trafic de transit. Il convient de l'acheminer par une autre voie. Celle-ci pourrait être un prolongement à 2x2 voies, en concession, de l'autoroute A 10 entre sa jonction avec l'A 11 avant le péage de Ponthévrard dans les Yvelines et l'autoroute A 13 à son croisement avec la RN 13 à Chauffour. Le parcours suivrait la frontière entre les Yvelines et l'Eure et Loir ; il est long de 62 km. Situé à l'ouest de l'île de France, il constituerait l'un des contournements de la région parisienne. Il serait le pendant de l'A 26 à l'Est. Cette autoroute prend naissance sur l'A 5 aux environs de Troyes et rejoint l'A 1 au nord. L'autoroute ne se confond pas avec les routes nationales en parallèle ; la rocade complète autour de Troyes (60 000 habitants) n'a qu'un accès à cette autoroute.
- 2- Poursuivre l'aménagement de la RN 154 ainsi dégagée d'un trafic de transit parasite.
 - a. Dans un premier temps, réaliser la partie entre Allaines et Chartres-sud pour des raisons impératives de sécurité. C'est la partie la moins chère: 104 millions d'euros pour les Allaines-Ymonville, d'une part, et Ymonville A 10, d'autre part. Le chiffrage de la partie entre Prunay-le-Gillon et Chartres-sud n'est pas proposé dans le rapport. L'État pourrait commencer par y consacrer l'équivalent de la subvention d'équilibre du concessionnaire éventuel.
 - b. Finir le raccordement entre Marville et la rocade de Dreux.
 - c. Par ailleurs, trouver une solution pour la nationale 12, le vrai problème pour Dreux.
 - d. L'achèvement des rocades de Dreux et de Chartres pourrait être alors mené à bien après qu'une étude fine, en particulier pour Chartres, ait été faite.

La solution de la voie express a été retenue de Vironvay à Nonancourt ; elle doit être poursuivie jusqu'à Allaines. Il n'y a pas de raison d'être pénalisé parce que l'aménagement a commencé par le Nord. La Région Centre offre un autre exemple d'autoroute gratuite avec l'A 20 qui commence à Vierzon et se poursuit jusqu'à Châteauroux et au-delà. Entre ces deux villes, il y a 10 échangeurs pour 72 km. L'itinéraire de substitution est au moins du même niveau que celui de la RN 154 entre Chartres et Dreux. De plus au nord de Vierzon la nationale 20 est totalement distincte des autoroutes et son niveau est excellent.

Le projet du maître d'ouvrage exerce une pression excessive par le biais du financement par l'impôt. L'horizon de 2075 est évidemment irréal et son évocation jette un doute sur le sérieux de l'étude.

N'oublions pas que selon l'article L 122-4 du code de la voirie routière :
« L'usage des autoroutes est en principe gratuit ».