

COMITE SYNDICAL
DU 22 juin 2009

DELIBERATION N°1

Projet d'achèvement de la RN 154
par mise en concession autoroutière
-
Projet de cahier d'acteur pour le débat public

EXECUTOIRE, compte tenu de
-la transmission en Préfecture,
FAIT le 26 JUIN 2009
-l'affichage,
FAIT le _____
-la notification aux intéressés,
FAIT le _____

Rapporteur : M. Jean-Pierre GORGES

La Commission Nationale du Débat Public a rendu son avis le 7 janvier 2009 en décidant d'organiser le débat public sur « le projet d'achèvement de la RN 154 par la mise en concession en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive ».

Par délibération n°7 du 2 février 2009, le SMEP a émis le vœu de pouvoir participer activement au débat public pour expliquer les fondements de sa position car ce débat représente une étape essentielle dans le processus décisionnel.

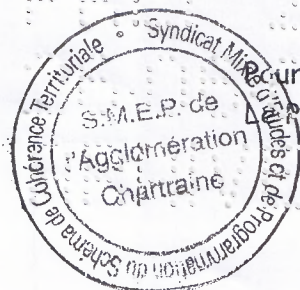
Pour cela, le SMEP a formalisé une contribution écrite qui sera publiée sous la forme d'un cahier d'acteur. Ce moyen d'expression libre et volontaire prévu par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) est destiné aux acteurs du débat pour alimenter et enrichir la réflexion sur le projet d'achèvement de la RN 154 par une mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines.

Pour être recevable par la CPDP, la contribution doit impérativement respecter certaines règles (cadre éditorial de la CPDP, ...) et doit répondre uniquement et de manière argumentée aux données posées par le projet soumis au débat public.

Les idées fortes et le contenu détaillé de cette contribution sont présentés en annexe à la présente délibération. Cette contribution veut rappeler et enrichir la position clairement affirmée par le SMEP depuis 2003 et confirmée par l'approbation du SCOT le 16 mai 2006.

LE COMITÉ SYNDICAL, après en avoir délibéré, à la majorité (10 abstentions, 1 contre):

- APPROUVE la contribution écrite à verser au cahier d'acteur
- AUTORISE le Président à transmettre cette contribution à la Commission Particulière du débat Public.



pour expédition certifiée conforme,
Président,

[Signature]

DEPARTEMENT D'EVRE-ET-LOIR

SYNDICAT MIXTE D'ETUDE ET DE PROGRAMMATION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMERATION CHARTRAINE

Délibération n°1

Projet d'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière

Projet de cahier d'acteur pour le débat public

L'An Deux Mille Neuf, le 22 juin, le Comité Syndical, légalement convoqué le 12 juin 2009, s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Chartres, salon Marceau, conformément à l'article L.2122-17 du Code Général des Collectivités Territoriales, sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GORGES, Président.

Etaient présents :

M. Jean-Pierre GORGES, Mme Elisabeth FROMONT, M. Franck MASSELUS, Mme Karine DORANGE, M. Michel TEILLEUX, Mme Elisabeth BARRAULT, M. Christian GORGE, M. Laurent LHUILLERY, Mme Françoise FERRONNIERE, M. Patrick GEROUDET, M. Alain PIERRAT, Mme Janine MILON, M. José ROLO, M. Jacques FLOTTES, M. Michel THOMAS, Mme Maryse LEGRAND, M. Wilson VALOR, M. Michel SIBEL, M. Nicolas ANDRE, M. Patrick PEREZ, M. Dominique SOULET, M. Hervé LE NOUVEL.

M. Alain CONTREPOIS en remplacement de M. Daniel GUERET, Mme Arlette MOIRE en remplacement de M. Rémi MARTIAL, Mme Catherine GOLAZ en remplacement de M. Alain MALET, Mme Patricia LACROIX en remplacement de M. Emmanuel LECOMTE.

Mme Geneviève FONTENAS, M. Antoine MALVOS, Mme Danièle MASSOT, M. Alain BELLAMY, M. Philippe GALIOTTO, M. Bernard SERVIN, M. William BELHOMME, M. Michel PREVEAUX, M. Dominique PETILLON, M. Christian PAUL-LOUBIERE, M. Gérard BESNARD, M. Jackie FERRE, M. Jean-Marc CAVET, M. Michel JAN, M. Claude JOSEPH, M. Philippe PELLARD.

M. Rémy PELTIER en remplacement de M. Jacky TARANNE, M. Pascal HOYAU en remplacement de Mme Gismonde RIGAUD, M. Hervé DUBUS en remplacement de M. Jean-Claude RICHARD, Mme Marie-Hélène SIMI en remplacement de Mme Monique BOUDET.

M. Denis-Marc SIROT-FOREAU, M. Alain TACHOT, Mme Joëlle PINSARD, M. Gérard CORNU, M. Pierre-Marie POPOT, M. Gilles PINEAU, M. Hubert CROCHET, Mme Christine GOIMBAULT, M. Christian JAMINAIS.

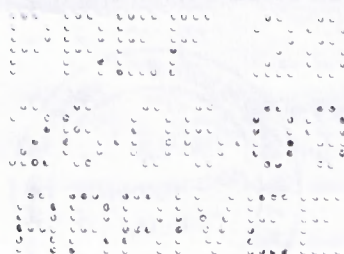
Mme Madeleine VINCENT en remplacement de M. Jean-Louis PHILIPPE, Mme Claudine HERVET en remplacement de M. Daniel FANON.

M. Serge POUGET, M. Luigi FRANGI, M. Jacques ROUSSEL, M. Gilles PEAN, M. Didier GARNIER.
Mme Odile MARNEUR en remplacement de Mme Annick MARCETTEAU

M. Alain TOUTAY, M. Jean-Pierre GOUYER.

Secrétaire de séance : M. Wilson WALOR

Membres en exercice : 76
- présents : 65
- votants : 65



Cahier d'acteur du Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation (S.M.E.P.) du S.C.o.T. de l'Agglomération Chartraine

PROJET- Document de travail

Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière (itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines)

S.M.E.P.

3 rue Charles Brune

28 112 LUCE cedex

Tél : 02 37 91 36 34 - Fax : 02 37 91 36 39

Mèl : smarcuzzi@agglom-chartres.fr

www.agglom-chartres.fr

Qui sommes-nous ?

Composé des élus de 39 communes et regroupant quatre établissements publics de coopération intercommunale (115 000 habitants), le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation a pour objectif l'élaboration, la révision et le suivi du Schéma de Cohérence Territoriale. Le SCOT est un outil de conception et de mise en œuvre de la planification urbaine à l'échelle du bassin de vie chartrain. Il sert de cadre de référence aux différentes politiques publiques sectorielles (habitat, transport, développement économique, environnement...) et exprime un projet d'aménagement du territoire fondé sur un développement urbain cohérent, solidaire et durable.

Un projet cohérent et inscrit prioritairement dans le Schéma de Cohérence Territoriale

La RN 154 est inscrite en Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) en cours d'aménagement. Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 a confirmé cette inscription. Sa réalisation, qui prévoit un contournement Est de l'agglomération chartraine, permettra de relier la vallée de la Seine à celle de la Loire.

Inscrire ce projet dans un futur proche par une mise en concession autoroutière de tout ou partie de l'itinéraire

La position clairement affirmée par le SMEP depuis 2003, confirmée par l'approbation du SCOT le 16 mai 2006, se fonde sur l'improbabilité de garantir le financement du projet par des crédits publics et dans des délais raisonnables. Outre les perspectives peu encourageantes rappelées par le Ministre sur ce point, le temps qui a été nécessaire pour réaliser la seule mise à 2x2 voies entre Chartres et Dreux -qui n'est encore que partielle- laisse à cet égard très peu d'espoir.

Réaliser prioritairement les contournements

Le SMEP réaffirme que le contournement de l'agglomération et des villages concernés doit être réalisé en priorité. En effet, la circulation qui pourrait affluer sur les voies de rocade et dans les villages, une fois mis à 2x2 voies les linéaires Chartres - Dreux et Chartres - Orléans, aura pour conséquence inévitable d'accentuer les problèmes de sécurité routière, de fluidité du trafic et de cadre de vie.

Faire gagner au moins 10 ans

Les délais de réalisation représentent un enjeu crucial pour le bassin de vie chartrain : la formule de la concession fait gagner aux usagers une dizaine d'année en moyenne par rapport à celle d'une voie expresse : l'autoroute Rouen-Alençon a été réalisée en un temps record de 3 ans et la toute récente A 19 Artenay-Courtenay en seulement 4 ans. Le facteur temps est donc l'un des critères essentiels à prendre en compte d'autant plus que l'ouverture de L'A19 va renforcer le trafic global sur la partie sud de la RN 154, augmentant par là même la probabilité d'accidents en partie agglomérée.

Une grande majorité d'élus locaux et d'acteurs économiques reconnaissent que contrairement à la solution de financer progressivement l'ouvrage par crédits budgétaires publics, le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 est le seul scénario capable d'accélérer significativement l'achèvement de ce projet et donc de répondre rapidement à la hausse prévisible du trafic.

Quels sont les enjeux et les objectifs à l'échelle de l'agglomération chartraine ?

Dans les enjeux à l'horizon 2025, deux questions sont très justement posées à propos de l'agglomération chartraine :

« Comment améliorer les relations de Chartres avec les villes du Val-de-Loire, et s'inscrire ainsi dans leur dynamique ? »

« Comment tirer au mieux bénéfice d'une situation sur un itinéraire de contournement de l'Ile de France ouvrant sur les ports Hauts-Normands ? »

Un important retard à rattraper

Il convient de rappeler que l'agglomération de Chartres n'est reliée à Orléans et Tours que par des routes nationales qui supportent un fort trafic (RN 154 vers Orléans et RN 10 vers Tours).

Au même titre que l'A 85, l'A 28 et l'A 19, la RN 154 fait partie des axes qui complètent et élargissent le corridor Ile de France - Orléans - Tours. Grâce à l'achèvement de la RN 154, la tangentielle complète Eure et Loir/Loiret sera constituée, jouant ainsi un rôle d'équilibre dans le développement des territoires régionaux.

Pourtant, la RN 154 est le seul axe important en région Centre qui ne bénéficie pas de caractéristiques autoroutières, sauf partiellement sur le tronçon Dreux - Chartres.

Des trafics en augmentation constante

La mise aux normes autoroutières de la RN 154 se justifie pourtant au regard des trafics supportés : 16 500 véhicules par jour sur le tronçon Dreux - Chartres, 10 000 sur le tronçon Chartres - Allaines.

Les trafics prévus en 2025 s'établissent à 23 500 véhicules par jour sur le tronçon Dreux - Chartres, 16 000 sur le tronçon Chartres - Allaines.

L'ouverture de l'A 19 accentue l'urgence

A l'échelle nationale, la RN 154 de Rouen à Artenay participera au bouclage de l'anneau tangentiel autour de la région Ile-de-France. Cette fonction est clairement exprimée par l'Etat : « Sur le plan national, l'A19 Artenay -Courtenay complète, avec la RN 154 Artenay -

Chartres - Dreux - Rouen, le grand contournement sud de l'Ile-de-France » (Extrait du Livre blanc A 19 - DRE Centre).

Son ouverture, en juin 2009, va générer un flux d'au moins 10 000 véhicules supplémentaires qui vont se retrouver partiellement sur la RN 154 ou sur d'autres voies secondaires.

Une infrastructure qui peut être exemplaire

Le niveau de sécurité d'une autoroute est supérieur à celui d'une voie express : il n'y a aucun croisement, le confort du conducteur est privilégié, l'information et le service rendu à l'usager sont optimaux.

A l'instar de l'A19 ou de l'A 11 au niveau du contournement d'Angers, le projet de construction du barreau d'autoroute à l'est de l'agglomération devra faire preuve d'une performance et d'une qualité environnementales exemplaires (de type « éco-autoroute ») pour minimiser autant que possible ses incidences sur les milieux naturels et les écosystèmes riches et fragiles (vallée de l'Eure) impactés par son tracé dans l'aire urbaine chartraine.

Un fort impact en termes de développement économique et d'attractivité du territoire

La connexion A 11/N 154, à proximité d'une importante zone de concentration d'activités à l'Est de l'agglomération, va renforcer la position stratégique de l'aire urbaine dans l'accueil des activités tertiaires à forte valeur ajoutée : l'un des enjeux à long terme identifiés par le SCOT est bien de permettre à l'agglomération chartraine de conserver sa capacité à exister face à l'Ile de France et aux pôles régionaux concurrents (Tours, Orléans).

En effet, ce projet autoroutier aura un impact territorial évident dès lors qu'il permettra d'accroître les zones de chalandise et l'aire d'influence économique du bassin chartrain avec pour effets directs et indirects :

- L'amplification de l'essor touristique local et des services liés à ce secteur ;
- La dynamisation mais aussi la maîtrise de la construction résidentielle autour du faisceau autoroutier que le SCOT a anticipé ;
- La valorisation du foncier des zones d'activités et la commercialisation renforcée des zones d'activités adjacentes. Des gains d'emplois sont donc à prévoir sur les pôles économiques préférés Nord et Est, situés à proximité des zones des diffuseurs autoroutiers ;

Le renforcement de l'onde de progression du développement économique local en réduisant les distances-temps ;

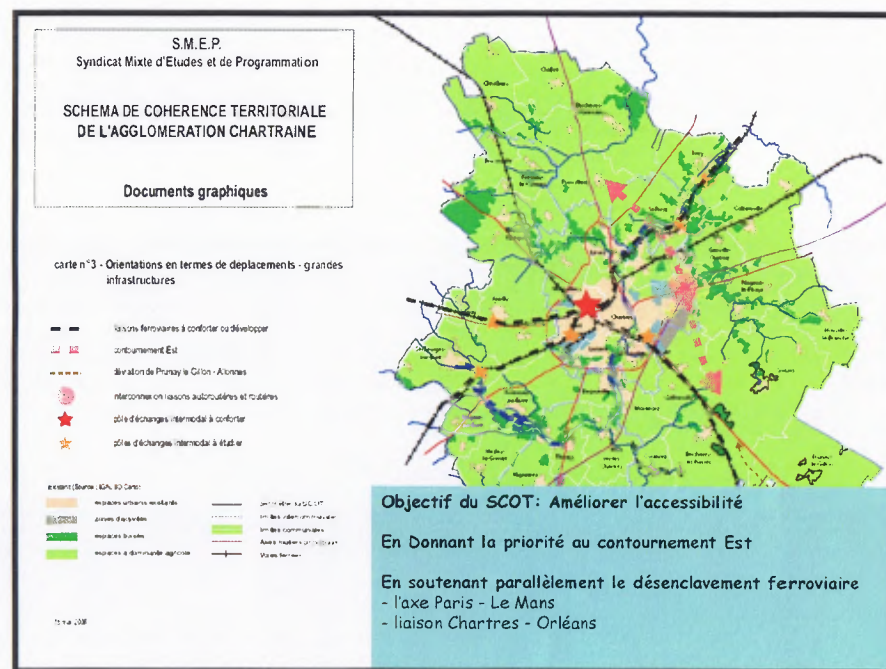
l'accentuation du phénomène de métropolisation et, par conséquent, un meilleur positionnement de l'agglomération chartraine dans la hiérarchie des métropoles régionales.

Améliorer l'accessibilité à l'agglomération chartraine

Depuis 1992, le trafic sur la rocade progresse de manière très rapide (entre 5 et 7 % par an, suivant les sections). Les flux en provenance de la RN 154 au sud (9 300 véhicules/jour) et de la RN 10 à l'est (23 000 véhicules/jour) participent à la congestion observée dans le centre-ville de Chartres.

Diminuer le trafic de transit en zones urbaines

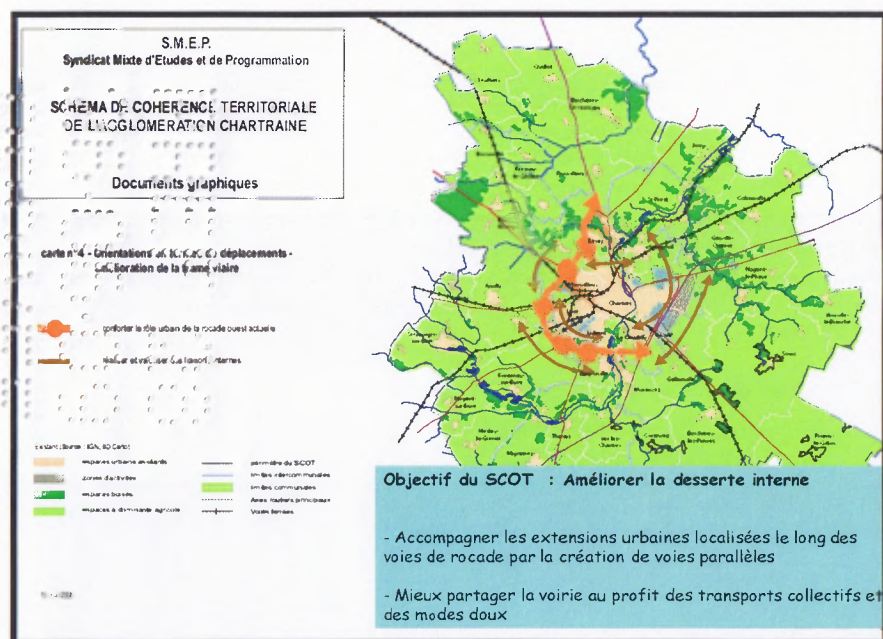
L'enjeu est double : diminuer le trafic de transit en zone urbaine, notamment dans le centre-ville de Chartres et soulager le trafic de poids lourds et les périodes de congestion (heures de pointe) aux principaux carrefours existants sur la rocade sud. En effet, cette rocade doit supporter à la fois le trafic urbain de transit et d'échange.



Cette nouvelle infrastructure autoroutière complétera l'armature des voiries structurantes de l'agglomération et apparaît comme l'une des solutions les plus efficaces pour faciliter la dissociation des trafics et pour réduire les temps de parcours, la rocade actuelle n'ayant ni la vocation, ni la capacité à faire office de voie de contournement.

Redonner à la rocade de Chartres un rôle d'échange et de lien

L'objectif poursuivi est à la fois de capter le maximum du trafic régional, national voire européen qui transite par l'agglomération, mais également de permettre à la rocade actuelle d'évoluer vers un statut plus urbain et de jouer un rôle essentiellement de lien et d'échange entre les différents pôles de vie et d'activités de l'agglomération.



Cette diminution du trafic de transit facilitera, comme le préconise le SCOT, la requalification des grandes pénétrantes et un meilleur partage des différents modes de transport sur les voies radiales ainsi que sur les itinéraires alternatifs de contournement de l'agglomération. Le projet de contournement est donc en parfait adéquation avec la logique voulue par le SCOT d'améliorer les déplacements internes de

l'agglomération en clarifiant la hiérarchisation et le maillage du réseau routier principal et secondaire : l'objectif est que la rocade favorise la « capillarité » entre le tissu économique et les quartiers résidentiels périphériques et non qu'elle devienne définitivement le symbole du bouchon chartrain.

Un projet vital qui conditionne à brève échéance le développement des nouveaux pôles d'activités et d'urbanisation préférentiels

Cette nouvelle accessibilité favorisera le rééquilibrage géographique des pôles actuels d'emplois situés à l'Est et des pôles d'habitat existants concentrés à l'Ouest.

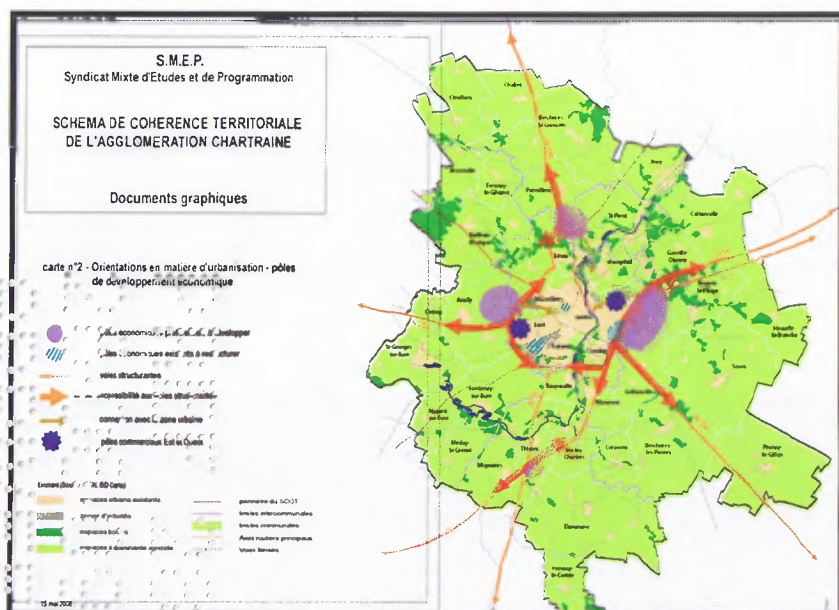
Organiser le développement des zones d'activités

Le SCOT a, en effet, défini quatre polarités économiques préférentielles.

La mise en service de ce barreau autoroutier conditionne inévitablement la poursuite de l'extension des projets d'activités des pôles ouest (7600 emplois prévus) et notamment le développement de son pôle de vie ainsi que l'émergence d'un nouveau pôle d'activités au Nord de Lèves.

La rocade ouest actuelle (RN 1154), libérée de son trafic de transit parasite, ne sera plus vécue comme une « coupure urbaine » ou un exutoire mais deviendra un boulevard urbain, une véritable voirie

structurant l'urbanisation et dont les futurs aménagements (nouveaux giratoires, réduction des vitesses...) permettront l'irrigation de ces nouveaux pôles d'équilibre.



Améliorer l'attractivité résidentielle des villages

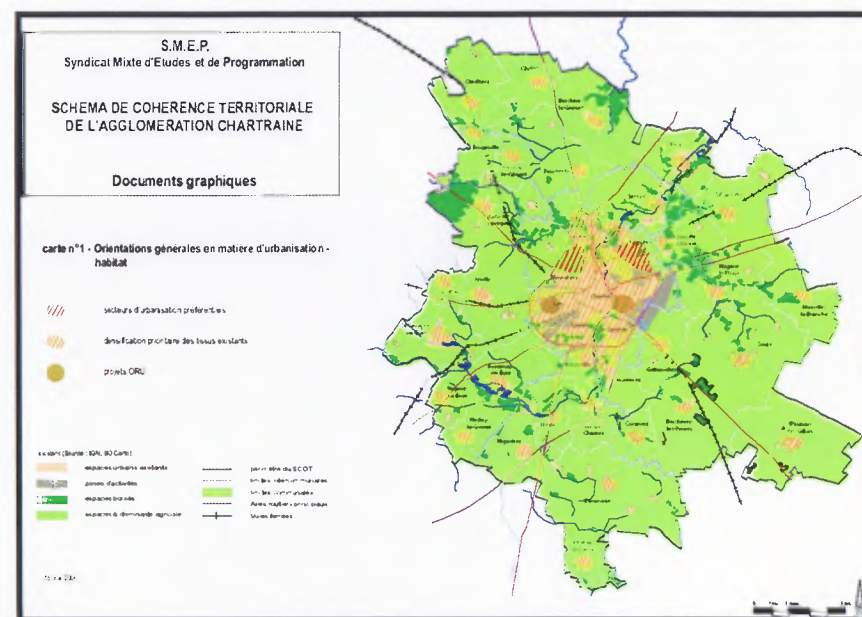
De plus, le contournement Est, en évacuant la plupart du trafic de transit dans le cœur de certains bourgs de la périphérie chartraine, renforcera également leur attractivité résidentielle et donc facilitera les conditions de renouvellement de leur noyau urbain.

Pour ces villages, le SCOT mise avant tout sur la densification prioritaire des tissus existants : ce qui serait beaucoup plus improbable si le projet de contournement ne voyait pas rapidement le jour.

Permettre le désenclavement des grands secteurs d'urbanisation

Le SCOT a défini deux grands secteurs d'urbanisation préférentiels au sein de l'agglomération chartraine : le plateau Nord-Ouest (environ 4000 logements prévus) et le plateau Nord-est (2000 logements prévus), lesquels s'organisent autour de la rocade actuelle. Leurs possibilités d'extension à l'Est sont clairement conditionnées par le tracé du futur contournement autoroutier Est.

Le SCOT considère, en effet, cette nouvelle infrastructure autoroutière comme la limite d'extension du tissu urbain de l'agglomération chartraine (pôle d'activités du jardin d'entreprises et zones d'habitat du plateau nord-est) : la poursuite de l'urbanisation par greffe ou par extension linéaire n'est pas admise au-delà de l'emprise du futur contournement.



Conclusion : les conditions de réussite du projet à l'échelle du bassin chartrain

La nécessité d'achever rapidement cet ouvrage par une mise en concession répond à des besoins impérieux de réduction des nuisances de proximité, de sécurisation et de fluidité routière, de développement économique du bassin de vie chartrain et de mise en cohérence des politiques d'aménagement du territoire à l'échelle locale, interrégionale et nationale.

L'inscription de ce projet de contournement dans le SCOT de l'agglomération traduit une volonté affirmée de **traiter durablement à l'échelle du bassin de vie chartrain le problème des déplacements de transit** et notamment de ceux liés aux poids lourds qui viennent perturber quotidiennement le trafic d'échange de la rocade actuelle.

L'aire urbaine de Chartres doit impérativement maîtriser ses déplacements radiaux et de contournement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle.

Le contournement Est reste l'un des maillons essentiels à réaliser pour parvenir à rééquilibrer les futurs pôles de développement identifiés par le SCOT autour de l'actuelle rocade, dont le rôle urbain a été clairement identifié par le document de planification urbaine.

L'absence de réalisation rapide de cet ouvrage de contournement signifie donc un blocage à court terme de ces projets stratégiquement essentiels pour assurer l'équilibre et le dynamisme du développement spatial de l'agglomération.

Les réponses aux importants enjeux environnementaux soulevés par le tracé de l'ouvrage doivent être apportées avec une logique constante

de performance environnementale et de maîtrise des impacts afin de proposer une base de dialogue constructif entre le maître d'ouvrage, le futur concessionnaire et les différents acteurs locaux de protection de l'environnement et de défense du cadre de vie.

La permanence de la gratuité de l'itinéraire Chartres-Dreux, déjà réalisé et financé par crédits publics, apparaît être une problématique récurrente à traiter dans le cadre du débat public sur le projet de concession. Le système de péage qui sera retenu tout comme le positionnement précis des échangeurs du tronçon du contournement Est de l'agglomération chartraine représentent également un enjeu de taille qui aura une incidence sur l'ensemble du système des déplacements à l'intérieur de l'agglomération.

L'efficacité attendue du contournement, par la dissociation de trafics qu'il implique, ne doit pas être remise en cause par une politique tarifaire dissuasive de la part du concessionnaire. Des avantages tarifaires sont souvent pratiqués à proximité des agglomérations, généralement permis par une contribution des collectivités locales soucieuses de faciliter les déplacements quotidiens de leurs administrés (domicile-travail) avec pour corollaire un moindre besoin de développer leur propre réseau routier.

Il est donc demandé au maître d'ouvrage d'étudier avec le futur concessionnaire toutes les formules possibles (d'abonnement, de tarifs préférentiels...) allant dans le sens de l'intérêt général et écartant tout risque de report massif de trafic sur les itinéraires de substitution.