



COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

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

CAHIER D'ACTEUR

DE LA CHAMBRE REGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
CENTRE, DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
D'EURE-ET-LOIR ET DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET
D'INDUSTRIE DU LOIRET

26 NOVEMBRE 2009

Préambule

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir a exprimé, dans son cahier d'acteur n° 1 du 30 juin 2009, les arguments en matière de sécurité et d'aménagement du territoire, qui militent en faveur de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154.

Le cahier d'acteur n° 2, du 29 septembre 2009, mettait l'accent sur les enjeux économiques, pour l'ensemble du département d'Eure-et-Loir, d'un aménagement à caractéristiques autoroutières de Nonancourt à Allaines.

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir a souhaité s'associer avec la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret, pour élaborer un troisième cahier d'acteur.

Un certain nombre d'arguments, au premier rang desquels le délai de mise en service (horizon 2018), plaident en faveur d'un aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154.

Il est important de rappeler les éléments suivants :

- une mise en service de l'axe entièrement aménagé, à l'horizon 2018, est absolument capitale pour le développement économique local et l'emploi : toute réalisation à une échéance plus lointaine (2040, voire 2070) entraînera une marginalisation économique et sociale durable du département d'Eure-et-Loir ;
- la loi du 3 août 2009, en ses articles 10 et 17, ouvre clairement la possibilité d'un aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 ;
- les contournements des agglomérations de Chartres, de Dreux, et de Saint-Rémy-sur-Avre ne sont pas phasables, or la réalisation de chacun d'eux représente des montants très supérieurs aux volumes financiers mobilisables au travers des Programmes de Modernisation des Itinéraires (PDMI) ;
- sur la base de l'expérience des Contrats de Projets Etat-Région, eu égard à l'écart considérable entre les sommes qui ont pu être engagées dans le passé et celles qui sont aujourd'hui nécessaires, la mobilisation des fonds publics au travers des PDMI et du prochain CPER ne permettra objectivement pas, quelque soit la volonté politique, une mise en service à l'échéance de 2018. L'exigence de délai de réalisation conduit ainsi à envisager une mise en concession ;
- la viabilité économique d'un projet autoroutier est d'ores et déjà démontrée puisque le trafic existe déjà, dans des proportions parfois très supérieures à certaines sections autoroutières existantes, et même après le report d'une partie des flux sur les itinéraires de substitution ;
- la mise en place du péage pour les poids lourds sur le réseau routier national, qui interviendra en 2011, est à corréliser avec le coût d'un péage autoroutier, et milite *de facto* en faveur d'un aménagement autoroutier ;
- dans la liaison directe Rouen - Orléans, il n'existe pas actuellement d'alternative à la route. Une complémentarité avec le fer doit donc être recherchée, mais celle-ci ne s'inscrit que sur le long terme, donc au-delà de l'échéance de 2018.

C'est pourquoi la CRCI Centre, la CCI du Loiret et la CCI d'Eure-et-Loir, jugent indispensable de verser au débat de nouveaux arguments démontrant l'urgente et impérieuse nécessité de l'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 en Eure-et-Loir, dans les plus brefs délais, et en tout état de cause, à l'horizon 2018.

1 - LE DELAI.

- Le délai de mise en service de la RN 154 entièrement aménagée à 2x2 voies en Eure-et-Loir, à l'horizon 2018, est absolument capital pour le développement économique local.
- Toute réalisation à un horizon plus lointain (2040, 2070, voire plus) entraînera une marginalisation économique et sociale durable du département d'Eure-et-Loir.
- Sans aménagement, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 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. (Cf. carte ci-après).
- Les conséquences socio 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 filières industrielles et 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.



2 – LA LOI DU 3 AOUT 2009.

La « loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement » apporte, au travers de ses articles 10 et 17, un éclairage particulièrement intéressant sur l'opportunité de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154.

Article 10 :

« Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ».

Ces dispositions appellent plusieurs remarques :

- le projet d'aménagement a effectivement pour but de traiter des points de congestion, en particulier au niveau des agglomérations de Chartres, de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre ;
- l'aménagement à caractéristiques autoroutières permettra d'apporter des améliorations très significatives en termes de sécurité ;
- les « besoins d'intérêt local » s'expriment très clairement au travers des préoccupations de développement économique des départements d'Eure-et-Loir et du Loiret ;
- la limitation des impacts sur l'environnement est une donnée qu'il est effectivement indispensable de prendre en compte dès l'élaboration des caractéristiques de l'axe. Le cas de l'autoroute A 19, qualifiée d'« éco-autoroute », nous paraît un cas d'espèce intéressant, et certainement perfectible ;
- l'aspect multimodal du projet d'aménagement repose sur le lien naturel que représente la RN 154 entre les plates-formes multimodales des ports de la Basse-Seine et la future plate-forme de ferroutage d'Artenay-Poupry, située sur l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-Fret (Lille – Tours – Irun – Hendaye).

Article 17 :

L'article 17 liste les critères d'opportunité des infrastructures à inscrire dans le Schéma National des Infrastructures de Transport. Deux de ces critères doivent retenir l'attention :

- « l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;
- l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant ».

L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154, « système de transport existant », répond aux préoccupations exprimées :

- en termes d'accessibilité multimodale, dans les relations entre les ports de la Basse-Seine et la plate-forme d'Artenay-Poupry ;
- au niveau du développement économique, puisqu'en l'absence d'aménagement, l'Eure-et-Loir sera contourné par des axes plus performants et marginalisé durablement ;
- en matière de désenclavement, l'Eure-et-Loir étant le seul des départements de la région Centre à ne pas être relié à la capitale régionale par une autoroute ;
- l'intérêt de la réalisation d'un axe à caractéristiques autoroutières en Eure-et-Loir est largement démontrée en matière d'aménagement du territoire, aux échelles internationale, nationale, interrégionale, régionale et locale (cf. carte ci-après) ;
- l'aménagement de la RN 154 ne pourrait qu'améliorer l'efficacité de l'infrastructure, en termes de fluidité et dans son rôle d'axe Nord-Sud (liaison Lien Fixe Transmanche – Barcelone) ;
- un axe à caractéristiques autoroutières, par ses caractéristiques techniques, contribuerait à résoudre dans des proportions importantes les problèmes de sécurité ;

- dans le même esprit, la cohérence du système de transport se trouverait renforcée dans toutes ses fonctions (trafic local, trafic de transit, lien entre plates-formes multimodales, etc.).



3 – DES OPERATIONS NON PHASABLES.

Compte tenu de la préoccupation majeure liée au délai de mise en service, à un horizon proche, d'une RN 154 aménagée à 2x2 voies, une des difficultés majeures du projet est le caractère non phasable des sections les plus importantes de l'itinéraire :

- Déviations de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre : 180 M€.
- Contournement Ouest de Dreux : 130 M€.
- Contournement Est de Chartres (Poisvilliers – RN 10) : 140 M€.
- Contournement Est de Chartres (RN 10 – Prunay-le-Gillon) : 65 M€.

Les Contrats de Plan Etat-Région successifs, et de façon plus générale les financements croisés publics, ont montré leurs limites. En effet, du CPER 1989-1993 à nos jours, seule la section entre Chartres et Dreux a été aménagée, et les travaux ne font que commencer sur les sections de Prunay-le-Gillon – Allonnes et d'Ymonville.

Sur une période de près de 20 ans, seuls 62,38 M€ ont pu être mobilisés. Ce chiffre doit être rapproché des montants d'opérations cités plus haut.

Les Programmes de Modernisation des Itinéraires (PDMI) ont pris le relais des CPER, depuis 2006, en matière de financement public des itinéraires routiers nationaux. 50 à 55 M€ pourraient être mis à disposition, au titre des PDMI, par période de 5 ans, voire 100 à 110 millions si une volonté politique forte se dégageait en faveur du projet.

Ces chiffres montrent l'impossibilité de réaliser, sur les seuls fonds publics, un aménagement à 2x2 voies de la RN 154 à l'horizon 2018.

La solution permettant de recourir aux financements privés, donc à concéder l'aménagement de la RN 154, est la seule qui apporterait une réponse satisfaisante à la contrainte du délai, élément majeur et décisif du projet.

4 – UNE CONCESSION ECONOMIQUEMENT VIABLE.

➤ Les trafics journaliers observés sur la RN 154 (10.000 à 28.000 véh./j. selon les sections) sont supérieurs à ceux d'axes autoroutiers existants, dont certains mis en service depuis un certain nombre d'années déjà.

On peut citer, dans une aire géographique relativement proche du projet :

- l'A 19 : 7.000 véh./j. (mise en service en juin 2009)
- l'A 29 en Seine-Maritime : 10.500 véh./j. (source : Société des Autoroutes Paris-Normandie)
- l'A 28 dans l'Eure : 5.800 véh./j. (source : DDE de l'Eure)
- l'A 28 entre la Seine-Maritime et la Somme (Neufchâtel / Abbeville) : 12.000 véh./j. (sources : DDE de Seine-Maritime et SETRA)
- l'A 71 dans le Cher : 15.000 véh./j. (source : DRE Centre)

➤ Même si une partie du trafic se reporte sur les itinéraires de substitution, les flux utilisant la RN 154 demeureront suffisamment conséquents pour contribuer à l'équilibre d'une mise en concession, comme le montrent les estimations de la DRE Centre :

- . Nonancourt – Dreux : 25.000 véh./j. ;
- . Dreux – Chartres : 15.000 à 18.000 véh./j. ;
- . Chartres – A 10 : 10.000 à 12.000 véh./j.

➤ L'augmentation des trafics de la RN 154 à caractéristiques autoroutières en Eure-et-Loir contribuerait à développer 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. Il est important de noter que cette augmentation des flux serait essentiellement due à des reports de trafics, qui actuellement passent notamment par la région Parisienne.

➤ La mise en service de l'autoroute A 19, génère, dès son ouverture, une augmentation des trafics sur la RN 154 (estimée actuellement entre 400 et 600 véh./j.). Il est évident que la montée en puissance des trafics sur l'autoroute A 19 accroîtra concomitamment les flux de la RN 154. Là aussi, comme dans le cas cité précédemment, il ne s'agirait pas d'une augmentation globale de trafic, mais de reports de trafics d'axes existants vers la RN 154.

- La mise en service d'une plate-forme de ferroutage (site d'Artenay-Poupry) sur l'autoroute ferroviaire Atlantique Éco-Fret, à la charnière entre la RN 154 et l'A19, vont faire de la RN 154 un facilitateur de report modal en assurant débouchés et alimentation de l'autoroute ferroviaire. De plus, la plate-forme d'Artenay-Poupry étant le seul relais entre la région parisienne et la frontière espagnole, les trafics qui y seront « absorbés » ne se répercuteront pas sur des axes situés plus au sud (autoroutes A10, A71 et A20).
- L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 est indispensable à l'élargissement de l'hinterland des ports de la Basse-Seine, au premier rang desquels Rouen, dont l'hinterland est aujourd'hui concentré sur l'Île-de-France.
- Les investissements actuellement en cours au Havre, dans le cadre de Port 2000, génèrent de considérables augmentations de capacités. L'essentiel des trafics entrants et sortants s'effectue par la route. Il est évident que les trafics en provenance ou à destination du Havre, dont une partie transite actuellement par l'Île-de-France, se reporteront sur la RN 154 dans un proche avenir.
- La redevance kilométrique pour les poids lourds doit entrer en vigueur en 2011. Cette taxe s'appliquera aux camions d'au moins 3,5 tonnes circulant sur le réseau non concédé. Son montant s'élèvera en moyenne à 12 centimes d'euros par kilomètre. La mise en œuvre de cette taxe, en supprimant la gratuité de circulation sur le réseau routier national, devrait conduire les poids lourds à alléger les itinéraires de substitution au profit du trafic local, en reportant le trafic poids lourds sur l'autoroute. Ce report de trafic assurerait à la fois de meilleures conditions de sécurité et de fluidité, et une diminution très sensible des émissions de CO2 dues aux actuelles congestions.

5 – DEVELOPPER UNE OFFRE MULTIMODALE.

La RN 154 est actuellement la seule liaison directe entre Orléans et Rouen. L'offre ferroviaire contraint actuellement, pour rejoindre ces deux villes, à passer par la région parisienne.

Il est important de développer une offre alternative à la route, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de fret.

Les incidences sur le report modal, ne seront véritablement significatives, particulièrement à l'égard du fret, que dans la perspective d'une prolongation jusqu'à Rouen, perspective actuellement et malheureusement lointaine. Néanmoins, et quoi qu'il en soit, les possibilités de report modal de la route sur le fer, souhaitées et nécessaires, d'un point de vue économique autant qu'environnemental, sont limitées aux capacités d'absorption du ferroviaire.

Il est important, par ailleurs, de noter que les investissements à consentir sur le fer seront nécessairement publics.

Il est difficile dans ces conditions d'imaginer des financements publics, à la fois pour le fer et pour la route, étant entendu dans ce dernier cas que la mise en service doit intervenir en 2018, pour un montant global de travaux d'environ 700 M€.

C'est pourquoi il nous paraît réaliste que les fonds publics soient réservés à l'amélioration de l'offre ferroviaire, et que les fonds privés permettent la réalisation d'une autoroute concédée sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 154 en Eure-et-Loir, pour 2018.

6 – CONCLUSIONS.

- Le délai de mise en service, à l'horizon 2018, de la RN 154 entièrement aménagée à caractéristiques autoroutières, est l'élément déterminant du raisonnement des représentants du monde économique.
- Sur cette base, considérant que l'aménagement de la RN 154 répond aux préoccupations du Grenelle de l'Environnement, que les opérations les plus importantes de l'itinéraire ne sont pas phasables, et qu'il n'est pas réaliste d'envisager leur financement sur les seuls fonds publics, la mise en concession de l'achèvement de la RN 154 est la seule solution susceptible de répondre à la contrainte d'une mise en service à l'horizon 2018.
- La viabilité économique d'une concession autoroutière est démontrée par les trafics existants et les reports de trafics à venir, malgré la contribution prévisible des itinéraires de substitution.
- Il est nécessaire de disposer d'une complémentarité dans l'offre de transport, au travers du fer. Il est donc réaliste d'envisager, dans ce cadre, que les investissements ferroviaires soient pris en charge sur fonds publics, et que l'aménagement autoroutier de la RN 154 soit assuré par des financements privés, au travers d'une mise en concession.