

La RN154

**Projet d'achèvement
par mise en concession
autoroutière en solution
alternative à la mise en
2 x 2 voies progressive**



**La position du
Conseil général
d'Eure-et-Loir**

1) Bilan de la phase d'écoute

Soumis à débat public, le projet d'aménagement de la RN154 et ses modalités de réalisation ou d'accélération ont fait l'objet de nombreuses réunions publiques depuis début novembre 2009.

Pour le Conseil général, ces réunions ont constitué une phase d'écoute afin de bien prendre en compte les interrogations et attentes des populations euréliennes.

C'est pour cela que cette contribution n'intervient qu'en fin de débat.

a) Poursuite de l'aménagement de la RN154

A de rares exceptions près, la majorité des personnes qui se sont exprimés lors des débats ne remet en cause, ni le fait d'achever l'aménagement complet de la RN154, ni la nécessité de trouver un moyen pour le faire rapidement.

Le Conseil général estime indispensable, tant pour l'attractivité des territoires euréliens traversés que pour la desserte interne du département d'achever la totalité de cet itinéraire dans les délais les plus rapides.

b) La prise en compte des usagers locaux

Les débats qui se sont déroulés ont fait apparaître deux attentes fortes de la part des usagers locaux. La première concerne le libre accès de la section Dreux-Chartres et des conditions d'accès privilégiés des autres sections pour les usagers locaux. La deuxième concerne le maintien de l'ensemble des échangeurs existants. La troisième concerne la crainte de voir à nouveau un trafic important traverser les bourgs actuellement déviés.

Ces trois attentes sont fortement relayées par les élus des communes concernées.

Le Conseil général soutient les mêmes orientations qui seront à prendre en compte quel que soit le mode de réalisation de l'aménagement de la RN154.

c) La prise en compte de l'environnement

Quel que soit le tracé qui sera retenu à l'issue des études, le projet d'aménagement de la RN 154 traversera des zones présentant un fort intérêt en matière d'environnement et se développera à proximité des agglomérations chartraine et drouaise.

Le Conseil général demande que ce projet d'aménagement de la RN154 soit exemplaire, tant du point de vue de la prise en compte de l'environnement qu'au regard de la concertation à mettre en œuvre avec les collectivités concernées (Département, communauté de communes et communes).

2) Autoroute ou voie express

Les réunions publiques ont montré une certaine ambiguïté entre les notions d'autoroute et de route express à 2 x 2 voies, de nombreux intervenants se prononçant contre un projet autoroutier et se déclarant favorable à un projet de route express.

a) Les définitions

Article L122-1 du Code de la Voirie Routière

Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique.

Article L151-1 du Code de la Voirie Routière

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des Départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

b) Les conséquences juridiques

5.3. Route express et autoroute : ce qui diffère ou pas

Les données juridiques

Le classement des **différents types de routes est d'abord juridique** : il résulte du Code de la voirie routière, qui distingue trois statuts différents :

- le statut d'**autoroute** ;
- le statut de **route express** ;
- le statut de **route ordinaire**.

La circulation sur ces voies est réglementée par le Code de la route.

Sur la base du Code de la voirie routière et du Code de la route, on peut définir le **statut d'autoroute** de la manière suivante :

- les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des endroits aménagés à cet effet ;
- les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct aux autoroutes ;
- les piétons, les cycles et d'une façon générale les véhicules non motorisés ou particulièrement lents ne sont pas autorisés à s'y engager ; des itinéraires de substitution doivent être proposés à ces usagers ;
- le statut autoroutier est le seul permettant la mise en place d'une limitation de vitesse à 130 km/h, hors agglomération ;

- il est également le seul à autoriser la mise en concession d'un aménagement (article L122-4 du Code de la voirie routière).

Le **statut de route express** implique quant à lui que :

- la route express n'est accessible qu'en des points définis à l'avance (contrairement aux routes ordinaires auxquelles les accès sont sans limitation) ;
- les propriétés riveraines soient privées d'un accès direct ;
- l'accès peut être interdit à un certain nombre d'usagers ; pour les aménagements de l'Etat sur le réseau routier national, cette restriction d'accès est la même que sur les aménagements à statut autoroutier : il s'agit donc d'interdictions concernant les piétons, les cycles et les véhicules lents – pour ces usagers sont créés des itinéraires de substitution parallèlement à la route express ;
- la route express peut être limitée à 110 km/h, s'il s'agit d'une route à chaussées séparées par un terre-plein central, et à 90 km/h dans les autres cas.

Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Débat public sur le devenir de la RN154, Novembre 2009.

c) Les conséquences techniques

Le point de vue technique

Sur un plan technique, route express et autoroute ont des caractéristiques semblables. Une route express peut disposer, comme une autoroute :

- de **deux chaussées à deux voies séparées par un terre-plein central**, ce qui permet de minimiser le risque de choc frontal ;
- de **bandes d'arrêt d'urgence**, permettant l'arrêt d'un véhicule hors de la chaussée et la récupération d'un véhicule déviant de sa trajectoire ;
- d'**échanges dénivelés** (passant au-dessus ou en-dessous des voies croisées), au niveau desquels se concentrent, ponctuellement, les accès (échangeurs) ;
- des services aux usagers, tels que les **aires de repos et de service**.

Ces aménagements correspondent à la définition technique d'un « objet autoroutier » : ils s'appliquent à des aménagements à statut autoroutier mais peuvent aussi s'appliquer à des aménagements à statut de route express (on peut alors parler communément de route express aux normes autoroutières).

Par ailleurs, autoroutes et routes express sont soumises aux **mêmes procédures réglementaires issues de la loi sur l'eau** : elles doivent assurer la «

transparence hydraulique » (aucun de leurs ouvrages – ponts, viaducs, etc. – ne doit faire obstacle aux mouvements naturels des eaux, y compris les crues) ; elles sont équipées d'ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement venant de la chaussée (notamment fossés) ; elles doivent être munies de dispositifs de traitement des eaux (bassins d'épuration, de décantation, etc.) lorsque les rejets se font dans des eaux ayant une valeur patrimoniale reconnue.



Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Débat public sur le devenir de la RN154, Novembre 2009.

d) Les conséquences en matière d'environnement

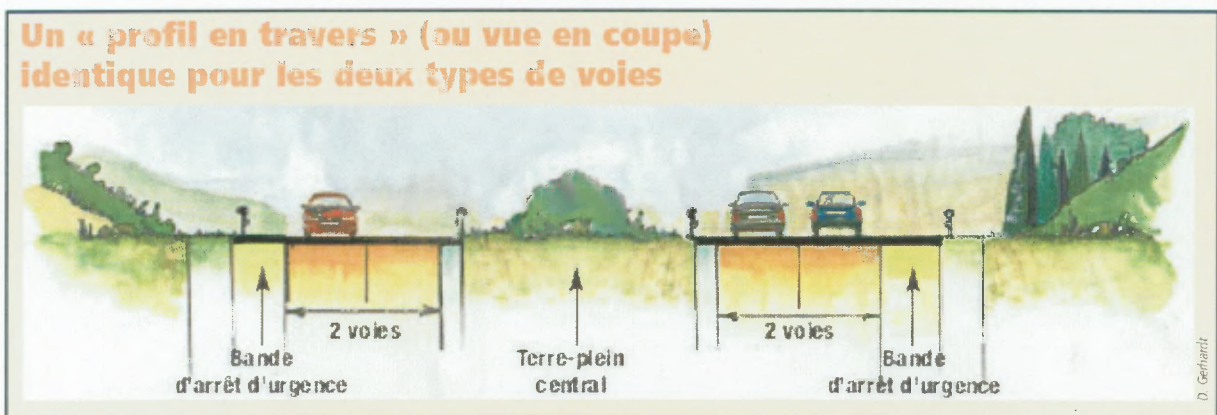
La création d'une infrastructure routière, qu'il s'agisse d'une voie express ou d'une autoroute, comporte de nombreux impacts en matière d'environnement qu'il est nécessaire d'identifier et d'intégrer le plus en amont possible.

Les textes réglementaires applicables ne font pas la distinction en fonction du type de voie ; ils s'appliquent même aux projets sur voie départementale.

- Impacts sur les milieux aquatiques et la préservation de la ressource en eau et de sa qualité : ceux-ci font l'objet d'études spécifiques et d'une enquête particulière dite « loi sur l'eau ». L'ensemble des pollutions est captée, par des fossés étanches si nécessaire et traitée avant rejet dans le milieu naturel.
- Impacts sur les emprises agricoles : ceux-ci sont pris en compte dès la conception du projet et les grands ouvrages linéaires font l'objet de procédures d'aménagements fonciers dont la compétence revient au département.
- Impacts sur la qualité de vie des riverains : les impacts sont essentiellement liés aux nuisances sonores. Une réglementation très stricte impose aux maîtres d'ouvrage le respect de niveaux sonores par rapport aux propriétés riveraines.

- Impacts sur le paysage et le patrimoine : tant les autoroutes récemment réalisées (A28 et A19 en région Centre) que les projets sur routes nationales (RN10, déviation de l'Isle et Pezou) témoignent à l'évidence des efforts faits par les maitres d'ouvrage pour le respect du paysage et du patrimoine.
- Impacts sur la faune et la flore : ceux-ci font l'objet d'études très détaillées lors des études d'impacts conduisant à la mise en œuvre de mesures compensatoires quelquefois importantes pour les réduire (ouvrages d'art pour le franchissement par les animaux, déplacement et reconstitutions d'habitats pour les végétaux ...).

e) Les conséquences en matière foncière



Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Débat public sur le devenir de la RN154, Novembre 2009.

Les caractéristiques géométriques étant très proches, les emprises nécessaires sont voisines.

f) Quel choix pour la RN154

La seule véritable différence concerne le rejet de gaz à effet de serre plus important pour une vitesse de référence de 130 Km/h que pour une vitesse de 110 Km/h. Cet impact ne concerne que les véhicules légers, les poids-lourds étant contraint par des limites de vitesse spécifique.

Une autoroute et une route express sont donc des « objets techniques » très proches dont les impacts tant sur le foncier qu'en matière d'environnement sont voisins.

3) Le financement des infrastructures de l'Etat

Deux modes de financement existent pour la réalisation d'infrastructures de transports. Le premier est le financement « traditionnel » sur crédits budgétaires par le maître d'ouvrage, le second est le financement par l'usage généralement dans le cadre d'une concession.

a) Le financement par le maître d'ouvrage

Les financements « traditionnels »

Avant 2006, celui-ci s'effectuait dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) avec des cofinancements de la Région, des Départements et des autres collectivités.

Depuis 2006, les CPER ne comportent plus de volet routier. Les investissements routiers sont planifiés par itinéraire dans le cadre des Plans de Modernisation des Itinéraires (PDMI).

Les contrats de partenariat

Le contrat de partenariat permet à une collectivité publique de confier à une entreprise la mission globale de financer, concevoir tout ou partie, construire, maintenir et gérer des ouvrages ou des équipements publics et services concourant aux missions de service public de l'administration, dans un cadre de longue durée et contre un paiement effectué par la personne publique et étalé dans le temps. Il a pour but d'optimiser les performances respectives des secteurs public et privé pour réaliser dans les meilleurs délais et conditions les projets qui présentent un caractère d'urgence ou de complexité pour la collectivité : hôpitaux, écoles, systèmes informatiques, infrastructures.

Les avantages de cette forme nouvelle de contrats sont multiples : l'accélération, par le préfinancement, de la réalisation des projets ; une innovation qui bénéficie à la collectivité par le dynamisme et la créativité du privé ; une approche en coût global ; une garantie de performance dans le temps ; une répartition du risque optimale entre secteur public et privé, chacun supportant les risques qu'il maîtrise le mieux.

Un tel partenariat revient à disjoindre le calendrier physique de réalisation des travaux du calendrier financier de paiement de ceux-ci.

A ce jour, aucun grand projet d'infrastructure n'a été réalisé dans ce cadre.

b) Le financement par l'utilisateur

Le Code de la Voirie Routière précise que l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois ce même code autorise la perception d'un péage pour couvrir la couverture totale ou partielle des dépenses liées à l'aménagement, à l'exploitation ou à l'entretien des autoroutes.

C'est ce mécanisme qui, par le recours à des concessions, a permis le développement rapide du réseau autoroutier français et son maintien en bon état.

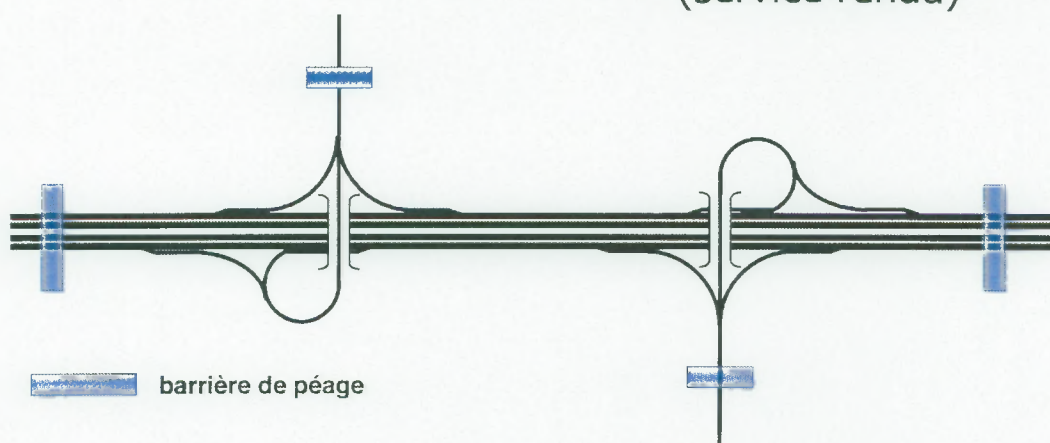
Différents modes de perception du péage existent et les progrès techniques permettront de simplifier les opérations de péage (télépéage par exemple).

Péage fermé

Les péages sont dit « fermés » quand le prix est strictement proportionnel à la distance parcourue. Chaque entrée-sortie est équipée d'une barrière de péage.

● Le péage **fermé** :

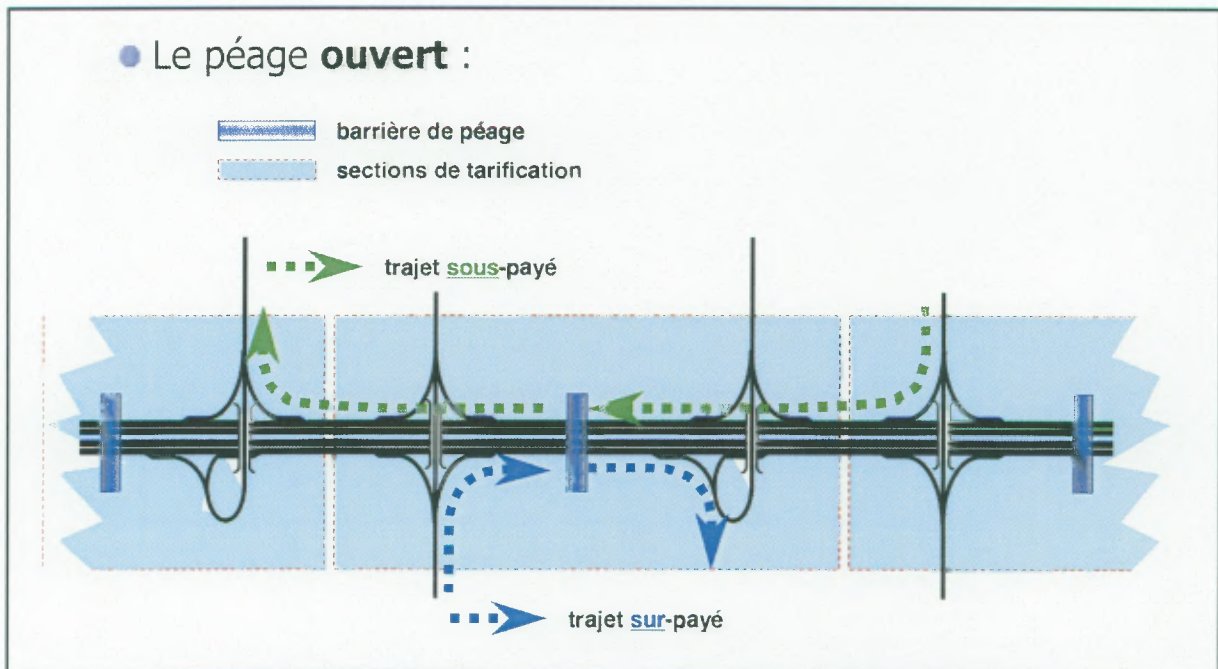
- barrières de péage en entrée et en sortie
- paiement proportionnel au linéaire parcouru (service rendu)



Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Débat public sur le devenir de la RN154, Novembre 2009.

Péage ouvert

Les péages sont dit « ouverts » quand le prix payé est forfaitaire par section de tarification, chaque section pouvant comporter un ou plusieurs échangeurs.



Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Débat public sur le devenir de la RN154, Novembre 2009.

c) Des financements en pleine évolution

La différence entre les deux types de financement a tendance à s'estomper. En effet, les opérations financées par crédits budgétaires sont financées par l'AFIT dont les ressources proviendront de la taxe Poids-Lourds payée par les usagers. De même, de plus en plus de concessions font appel à un financement public pour assurer leur équilibre.

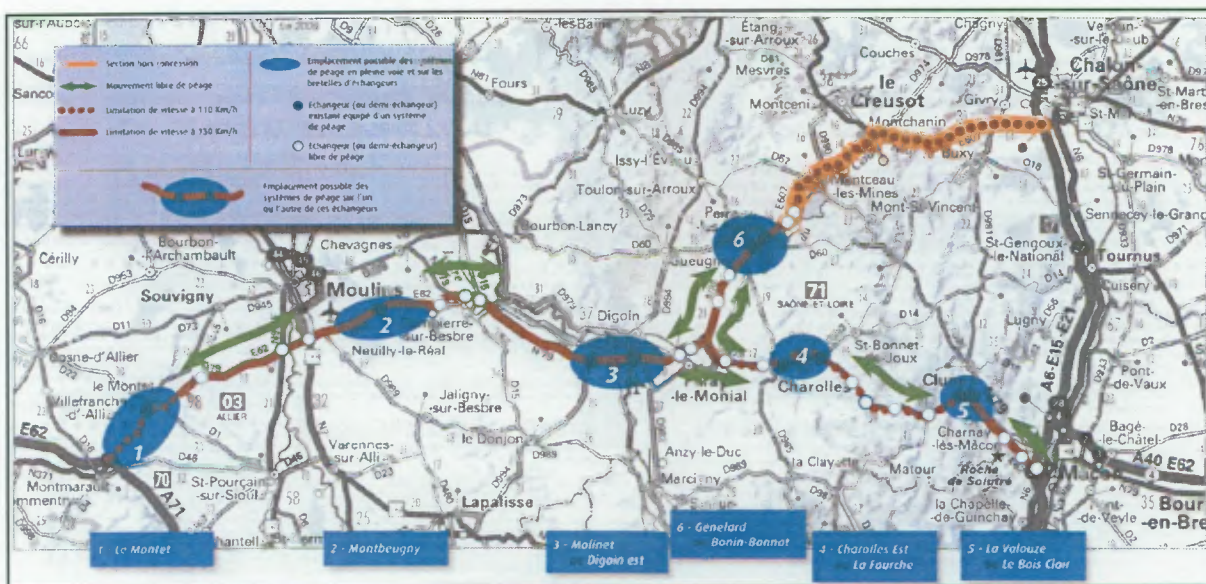
4) Quelques exemples intéressants

a) La Route Centre-Europe Atlantique

Lors de la présentation du 23 mars 2009 aux élus locaux du projet d'accélération de la construction de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), M. Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports a proposé un scénario de référence reposant sur un système de péage ouvert moderne.

« Grâce au système de perception, tous les points d'échange existants seraient conservés. »

« Une implantation judicieuse de 6 zones de perception permettrait de laisser libre de péage les déplacements internes aux principales agglomérations à l'intérieur desquelles les trajets locaux resteraient gratuits, par exemple Mâcon – Charnay, Cluny-Ouest – Saint-Bonnet-de-Joue ... »



b) L'A63 dans les Landes

L'aménagement à 2 x 3 voies de la section de l'A63 (ancienne RN10) située entre l'échangeur 21 de Salles (Gironde) et l'échangeur 9 de St-Geours-de-Marenne (Landes) a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 19 juin 2008.

Ce projet conduit à transformer une route express à 2 x 2 voies en autoroute à péage à 2 x 3 voies. Une de ses caractéristiques est de prévoir un péage de type « ouvert » et la gratuité des trajets locaux entre ces deux barrières (6 échangeurs locaux).



c) Que déduire de ces exemples ?

Ces deux exemples montrent que des solutions basées sur des réflexions approfondies peuvent permettre de concilier le financement d'infrastructures par des usagers principalement en transit et permettre aux usagers locaux de les emprunter gratuitement.

5) La position du Conseil général

Je vous propose d'adopter les réponses suivantes aux 3 questions posées lors du débat public :

Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?

La réponse à cette question est à l'évidence positive, tant pour des motifs de desserte du territoire qu'en matière de sécurité routière ou de protection de l'environnement. La RN 154 doit impérativement être aménagée à 2 x 2 voies dans sa totalité. Seule une solution globale d'aménagement est acceptable par notre assemblée.

Faut-il accélérer la réalisation des travaux ?

Là également la réponse ne peut être que positive. Cette liaison indispensable tant au niveau national que pour l'Eure-et-Loir ne peut rester en travaux durant des dizaines d'années.

Comme pour le paragraphe précédent, il est nécessaire de rappeler que seul un aménagement global de la RN154 est acceptable pour notre collectivité. Je vous propose également de fixer à 2018, comme le propose le maître d'ouvrage, l'échéance maximale acceptable, cette période comportant les études et la réalisation des travaux.

Quel financement mobilisable dans quel délai ?

Compte tenu des priorités définies par le Grenelle de l'Environnement et du cadre budgétaire national, il est irresponsable de penser que l'Etat et les collectivités sont en mesure de financer dans leur cadre budgétaire « traditionnel » cette opération pour 2018. L'avancement des travaux passés sur la RN154 en est la démonstration manifeste.

Quelles que soient nos convictions personnelles, nous devons admettre le fait que, compte tenu du coût de cette opération et du délai dans lequel nous demandons sa réalisation, seul un montage du type contrat de partenariat ou le financement dans le cadre d'une concession autoroutière de type moderne peut permettre de réaliser l'ensemble de cet aménagement pour 2018.

Le trafic interne au département représentant seulement 30% du trafic total de la RN154, il serait injuste de faire payer par les seuls contribuables euréliens et régionaux le financement de cette infrastructure. La concession permettra de la faire financer par les usagers en transit.

Des exigences préalables.

De plus, nous devons manifester les exigences suivantes notamment, si l'Etat choisit de recourir à une concession :

1 - Au-delà de son rôle d'écoulement du trafic de transit, le projet doit être réalisé dans sa totalité et doit assurer une desserte et une irrigation satisfaisantes du territoire eurélien.

Le Conseil général exige à cet égard, outre les échangeurs prévus par le maître d'ouvrage, la réalisation des échangeurs suivants :

- Au sud de Saint-Lubin-des-Joncherets pour les échanges avec les communes du canton de Brezolles.

- Avec la RD 140 afin de raccorder la déviation du Boulay-Mivoye réalisée par le Département.

- Avec la RD 26 pour échanges avec le réseau routier départemental dans les cantons de Châteauneuf-en-Thymerais et Nogent-le-Roi.

- Avec la RD 17 pour échanges avec le réseau routier départemental dans les cantons de Voves et Auneau.

- Avec la voirie départementale au niveau de l'échangeur prévu à Allaines.

2 – Compte tenu du financement déjà apporté par les euréliens pour les aménagements réalisés ou en cours de la RN154, le Conseil général demande que le système de péage soit de type ouvert permettant la gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir.

3 - S'agissant de la première grande opération de l'Etat en Eure-et-Loir après le Grenelle de l'environnement, elle devra être exemplaire tant du point de vue du respect de l'environnement, des espaces naturels, de la limitation de la consommation des espaces agricoles que de sa gouvernance (concertation avec le Département et l'ensemble des collectivités locales concernées, mise en place d'un comité de suivi durant toutes les phases d'études).

Afin d'apporter une réponse aux communes concernées, le Département instaurera une interdiction de circulation aux poids-lourds sur les itinéraires de substitution, sauf desserte locale. L'objectif de cette mesure est de garantir la sécurité et la limitation des nuisances au sein des bourgs jalonnés par l'infrastructure.