



Chambre
de métiers et
de l'artisanat
de l'Eure

Monsieur Joël ALEXANDRE
Président de la CCI d'Eure et Loir
5 bis avenue Marcel Proust
BP 20062
280002 CHARTRES cedex

Evreux, le 4 novembre 2009

N/Réf. : JPD/LLE/NTR/09251

Objet : **Commission Particulière du Débat Public
Devenir de la RN 154**

Monsieur le Président,

Les deux cahiers d'acteurs réalisés par votre Compagnie dans le cadre du Débat Public relatif à l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154, ont retenu toute notre attention.

Comme la CCI d'Eure et Loir, les 3 Compagnies Consulaires de l'Eure demandent que soit réalisée la mise à 2x2 voies de la RN 154 sur son tracé en Eure et Loir, de Nonancourt à Allaines.

Elles tiennent à porter à la connaissance de la Commission Particulière de Débat Public les arguments suivants, qui militent en faveur de cette opération :

La RN 154, maillon primordial de l'axe Calais-Bayonne, desserte du complexe portuaire normand, et facteur de développement logistique :

La RN 154 dans l'Eure-et-Loir, notamment au Sud de Chartres, constitue avec le contournement Est de Rouen, l'une des deux ruptures majeures de la continuité d'un axe stratégique Nord-Sud transeuropéen, maillon de l'itinéraire Ouest-Est, façade Atlantique-Allemagne et Europe de l'Est, inscrit au CIACT du 14 octobre 2005.

Passant par l'Ouest de l'Île-de-France, cet axe est, depuis plus de 20 ans, une source de développement économique, notamment logistique, de Rouen, Val-de-Reuil, Evreux, Dreux, Chartres et bien sûr Orléans.

Le développement de la conteneurisation et l'augmentation des capacités du Havre densifient les trafics de la RN 154. Aujourd'hui, la mise en 2x2 voies de l'ensemble du parcours devient une urgence de sécurité au vu de l'importance du trafic, alors qu'aucune alternative n'est économiquement viable à horizon de 10 à 20 ans (ferroviaire). L'arrivée des trafics de l'autoroute A19 laisse craindre le pire en termes de saturation, car cette infrastructure offrira un itinéraire de contournement Sud des ports normands.

La RN 154, ouverture maritime du bassin céréalier de l'ouest du Bassin Parisien :

La RN 154, c'est d'abord un axe majeur pour la desserte du Port de Rouen en matière de céréales. Elle draine les plateaux d'Evreux-Saint-André-de-l'Eure, du Drouais, et bien sûr de la Beauce (de Chartres à Orléans). Sur des distances aussi courtes, le report modal vers le ferroviaire n'est rentable ni à court, ni même à moyen terme.

En 2006, pour les marchandises de la Région Centre, la Région Haute-Normandie est la seconde région de déchargement et la troisième de chargement.

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).

Sur les 6.221.000 tonnes de marchandises échangées entre les deux régions en 2006, 86 % (5.350.000 tonnes) ont été acheminées par la route, dont 63 % (3.919.000 tonnes) par la RN 154.

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

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

	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 elle seule, représente près de 30 % de l'ensemble du transport routier de marchandises entre la Haute-Normandie et le Centre.

Un itinéraire de déplacement touristique :

Les flux de touristes qui viennent d'Europe du Nord sont très importants sur la RN 154. C'est un axe notamment pour les Anglais utilisant les ferries normands (Le Havre, Dieppe).

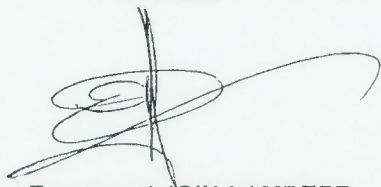
Les villes de Rouen, Chartres, Orléans, et dans une certaine mesure, Evreux et Dreux, bénéficient de ces flux touristiques, et les lignes de ferry normandes en tirent avantage.

Le caractère accidentogène du tronçon au Sud de Chartres est affligeant : 36,7 tués sur 100 accidents, contre 19 au niveau national.

Ces conditions d'insécurité risquent d'avoir un impact sur l'attractivité touristique des territoires sus cités.

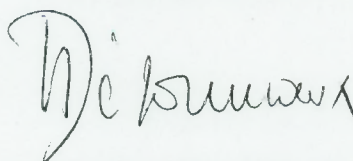
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président de la
Chambre d'Agriculture
de l'Eure



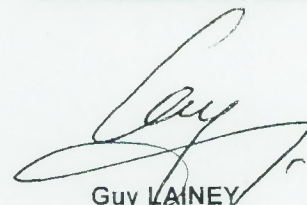
Emmanuel JOIN-LAMBERT

Le Président de la
Chambre de Commerce
et d'Industrie de l'Eure



Jean-Pierre DESORMEAUX

Le Président de la
Chambre de Métiers
et d'Artisanat de l'Eure



Guy LAINEY