

# RN154

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

# LA RN154 : OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

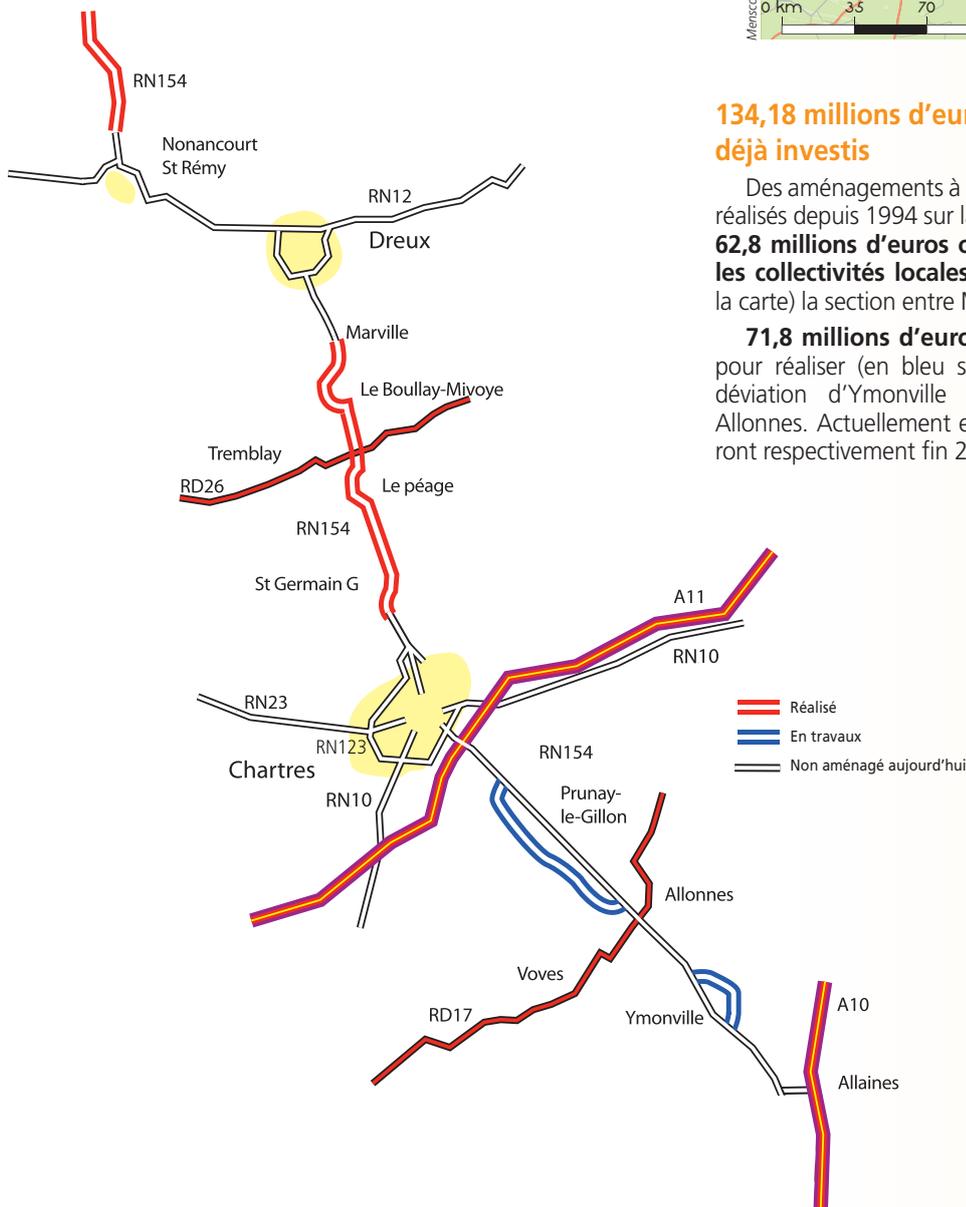
Entre l'A13 et Acquigny, la bretelle autoroutière concédée de Louviers est dénommée A154. Elle devient RN154 à partir d'Acquigny. Cette infrastructure routière, entièrement aménagée à 2 x 2 voies jusqu'à Nonancourt, propose un haut niveau de service aux utilisateurs de la partie Nord de l'itinéraire compris entre l'A13 et l'A10. En revanche, une grande partie du Sud de cet itinéraire (de Nonancourt à Allaines, sur l'A10), qui correspond à la traversée de l'Eure-et-Loir, reste encore à aménager.

## La situation de la RN154

### La RN154, un axe structurant pour l'Eure-et-Loir

La RN154 traverse et irrigue deux grandes régions agricoles (**le Drouais-Thymerais et la Beauce**) et les deux plus importantes agglomérations du département : **Chartres et Dreux**. Son aire d'influence représente 70 % de la superficie de l'Eure-et-Loir et plus de 300 000 habitants, soit 80 % de sa population.

## Ce qui est fait



### 134,18 millions d'euros déjà investis

Des aménagements à 2 x 2 voies sont progressivement réalisés depuis 1994 sur la partie eurélienne de la RN154. **62,8 millions d'euros ont été financés par l'Etat et les collectivités locales** pour aménager (en rouge sur la carte) la section entre Marville et le Nord de Chartres.

**71,8 millions d'euros sont également mobilisés** pour réaliser (en bleu sur la carte) en 2 x 2 voies la déviation d'Ymonville et celle de Prunay-le-Gillon/Allonnes. Actuellement en travaux, ces déviations ouvriront respectivement fin 2010 et en 2012.

# POURQUOI AMÉNAGER LA RN154 ?

Principale voie de communication Nord-Sud de l'Eure-et-Loir, la RN154 joue un rôle de premier plan pour les déplacements de voyageurs, le transport de marchandises vers les ports de Rouen et du Havre et la dynamique locale. Elle connaît cependant des difficultés en termes de capacité, de sécurité et de cadre de vie des riverains.



Transport de céréales dans le port de Rouen.

W.F. - Pileus Fotos - Jean-Yves Jacote



La Région Centre est autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER).

Direction des infrastructures et des transports / Conseil Régional du Centre - 2008



La RN154 à Ymonville (Eure-et-Loir).

A. Perus - M. Bourigault - L'œil du Dieph



Le « tronc commun » RN154/RN12 entre Dreux et Nonancourt, section présentant de nombreux carrefours à feux.

A. Perus - M. Bourigault - L'œil du Dieph



Vue lointaine sur la cathédrale de Chartres.

A. Perus - M. Bourigault - L'œil du Dieph

## Un axe à vocation d'artère économique

La RN154 est la « route du blé » entre la Beauce et le port de Rouen. Pour le tourisme, elle est la « route des Cathédrales ». Elle est **un axe majeur pour le développement d'activités à forte valeur ajoutée** (Cosmetic Valley, industrie pharmaceutique...), qui contribuent à la diversification et au développement économique de l'Eure-et-Loir. Elle assure **les déplacements des habitants** vers les pôles d'emplois, de loisirs et de services de Chartres et de Dreux, mais également vers Orléans, chef-lieu de la Région Centre.

## Peu d'offre de transport alternative sur l'axe Nord-Sud

L'offre de transport en Eure-et-Loir est essentiellement orientée Est-Ouest et **dominée par les relations avec Paris**.

Sur l'axe Nord-Sud, le mode routier se structure autour de la RN154. Le mode ferroviaire ne propose que du transport de fret de proximité aux abords de Dreux et de Chartres, la liaison ferrée entre ces deux villes étant discontinuée. Par ailleurs, une réouverture de la voie ferrée au trafic voyageurs entre Chartres et Voves est inscrite au Contrat de Projets 2007-2013. Par contre, aucune liaison ferrée voyageurs n'est assurée, à court terme, vers Orléans.

## Des trafics denses et des taux d'accidents très élevés

La RN154 supporte des trafics élevés (jusqu'à 36 000 véhicules/jour sur la rocade de Chartres), avec **de fortes proportions de poids lourds** (entre 12 et 35 % selon les sections). En raison des encombrements, le temps de parcours entre Nonancourt et Allaines est d'environ 1 h 30 (vitesse moyenne de 60 km/h). Les taux d'accidents y sont très élevés avec une gravité 1,4 fois plus élevée que sur les routes nationales de la région Centre et environ **2 fois plus élevée que sur l'ensemble des routes nationales françaises**.

## Sur certains secteurs, des impacts sur la qualité de vie...

La qualité de vie des riverains est dégradée en raison de **l'intensité du trafic** et du **passage de la RN154 au cœur des zones agglomérées** (Chartres, Dreux et Saint-Rémy-sur-Avre). Le bruit, la pollution atmosphérique et les coupures urbaines sont les principales gênes occasionnées. Le secteur le plus sensible est aujourd'hui le « tronc commun » RN154-RN12 entre Nonancourt et Dreux.

## ... et des sensibilités environnementales

La RN154 traverse un territoire où trois sensibilités environnementales sont particulièrement fortes :

- **l'eau**, avec des enjeux de préservation de la ressource et de sa qualité (en particulier nappes de la Craie et de Beauce) ;
- **les milieux naturels**, avec notamment la présence de trois zones Natura 2000 ;
- **les paysages et le patrimoine** : vues majeures sur la cathédrale de Chartres, densité importante de sites inscrits, monuments historiques, etc.

# SIX GRANDS ENJEUX POUR LE PROJET

En sa qualité de maître d'ouvrage sur le réseau routier national, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a la responsabilité de concevoir des projets en cohérence avec le Grenelle de l'environnement. La poursuite de l'aménagement de la RN154 doit s'évaluer au regard de ces engagements et des principes d'une politique de transport durable.

## Ce que dit le Grenelle de l'Environnement

L'aménagement de la RN154 est l'un des premiers projets routiers faisant l'objet d'un débat public depuis le vote de la loi dite « Grenelle 1 » en juillet 2009.

La politique des transports issue du Grenelle de l'environnement vise à répondre aux besoins de mobilité de la société tout en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique, à la réduction de la dépendance aux hydrocarbures, à la préservation de la biodiversité et d'un environnement respectueux de la santé.

Dans cette perspective, l'article 15 de la loi Grenelle 1 prévoit la réalisation d'un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) visant à favoriser les conditions de reports vers les modes les plus respectueux de l'environnement avec les trois objectifs suivants :

- à l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;
- au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- au niveau local, mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines.



L'une des 19 réunions régionales du Grenelle de l'environnement (2007).

## La poursuite de l'aménagement de la RN154 permettrait :

- 1 d'améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandises :** la RN154 est une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritimes offerts à partir de Rouen et du Havre. Son aménagement améliorerait les capacités et les temps de parcours pour les marchandises, notamment pour l'exportation ;
- 2 de soutenir les mutations de l'économie (production d'agrocarburants, cosmétique, pharmacie, automobile, imagerie médicale...) et le développement de l'emploi :** l'aménagement de la RN154 rendrait les temps de parcours plus fiables et le territoire plus attractif pour les investisseurs et les entreprises ;
- 3 de renforcer la cohésion de la Région Centre :** la Région Centre est fortement dominée par l'axe de la Loire (Orléans, Blois, Tours). En améliorant les conditions de déplacements, la RN154 aménagée permettrait à l'Eure-et-Loir de mieux profiter de cette attractivité ;
- 4 d'aider au développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux :** l'aménagement de la RN154 apporterait sa contribution à une meilleure organisation de l'urbanisme (implantation de zones d'activités, réduction des « coupures urbaines », etc.) et des déplacements à l'échelle locale ;
- 5 d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants :** l'accélération de l'aménagement de la RN154, en sécurisant les trajets, contribuerait à la grande cause nationale qu'est la sécurité routière. En éloignant les nuisances liées au bruit et à la pollution, elle profiterait aux riverains actuels ;
- 6 ... tout en intégrant, dès la conception du projet, les enjeux environnementaux :** la RN154 aménagée, en apportant davantage de fluidité, permettrait la réduction d'émissions polluantes. Elle apporterait des réponses pour la protection de la nappe de Beauce et pour la préservation de la biodiversité. Le projet, consistant en majeure partie en un aménagement de l'existant, serait moins consommateur d'espace qu'une infrastructure entièrement nouvelle. Il aurait toutefois à prendre en compte, avec la plus grande attention, les enjeux liés aux espaces agricoles, à l'eau et aux zones Natura 2000.

# COMMENT AMÉNAGER LA RN154 ?

Dans la perspective du débat public, différentes hypothèses d'aménagement ont été analysées. Elles sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage et sont ci-dessous résumées.

## Cinq sections restent à aménager

### Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre

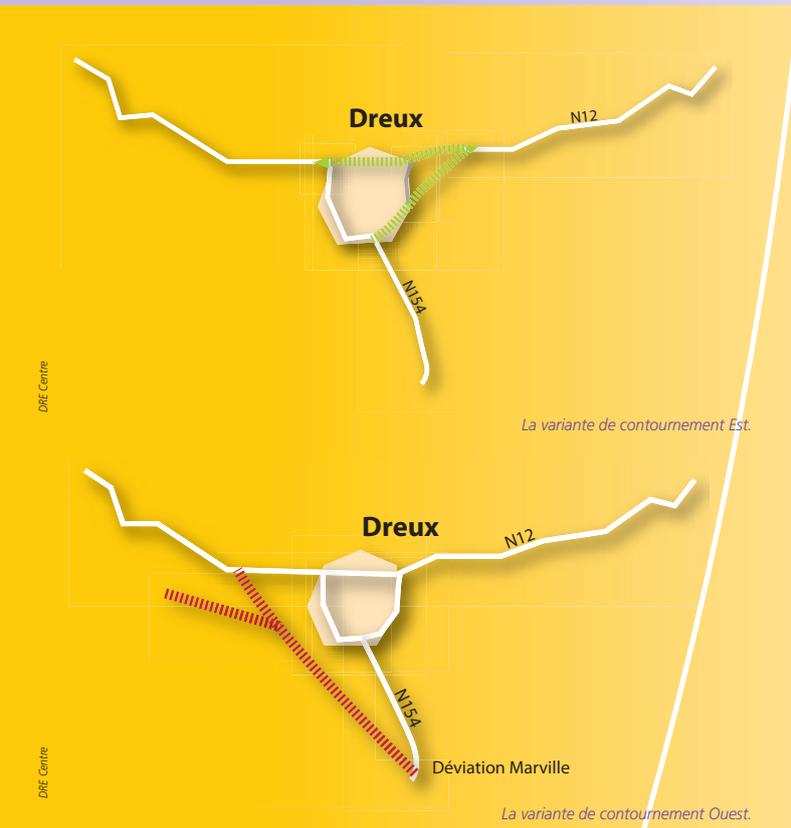
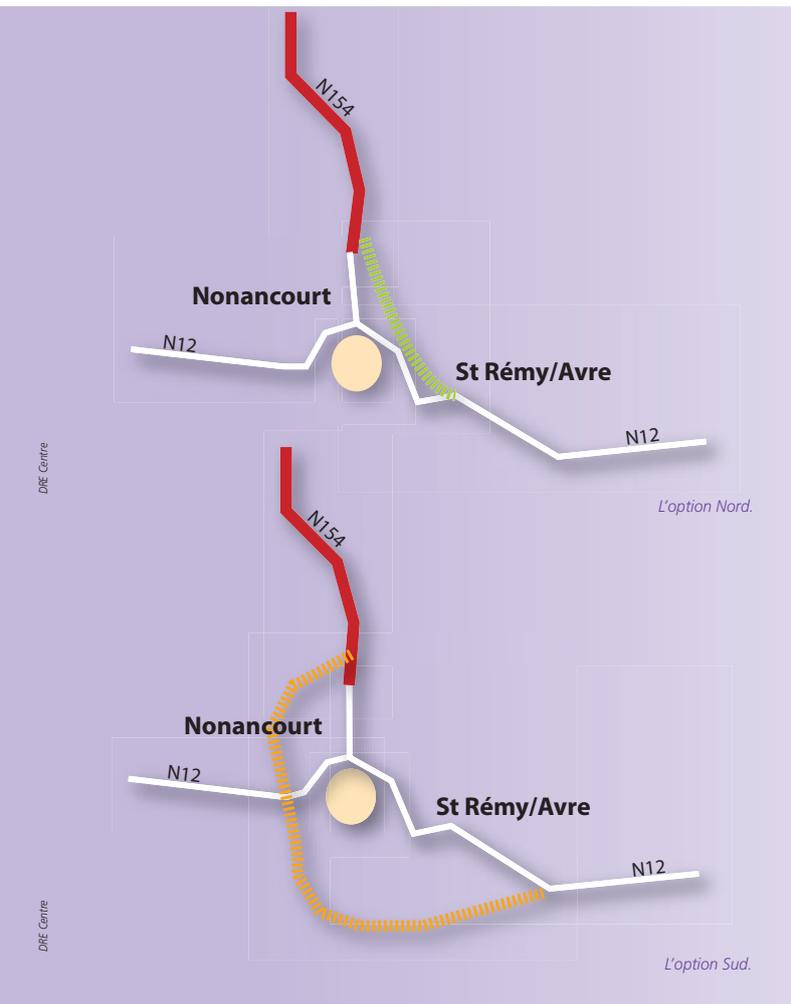
Deux options sont envisagées :

- **une option de passage au nord des agglomérations**, de longueur relativement faible (9 à 10 km) mais qui présente des inconvénients importants pour le milieu naturel et humain. Les contraintes topographiques sont également conséquentes pour le franchissement de la vallée de l'Avre et des plateaux Nord ;
- **une option de passage au Sud**, plus longue (14 km) mais dont les enjeux paysagers et humains apparaissent moins complexes à prendre en compte : cette solution est privilégiée par le maître d'ouvrage.

### Dreux

Deux options sont envisagées :

- **un contournement Est** : cette solution améliore les relations vers l'Ile-de-France et dispose déjà d'emprises réservées. Toutefois, elle passe à proximité du site très sensible de la vallée de l'Eure, allonge les liaisons avec Rouen et ne résout pas le problème du trafic dans la traverse Nord de Dreux.
- **un contournement Ouest** : partant, soit de la déviation de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, soit de la RN12 à l'Ouest de Dreux, il rejoint la RN154 au niveau de la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé. Il traverse des zones sensibles sur le plan environnemental mais offre davantage de possibilités de passage que le contournement Est. Cette option est consommatrice de surfaces agricoles, mais son impact est moindre sur les milieux habités et elle éloigne le trafic des zones urbaines. Le maître d'ouvrage privilégie aujourd'hui cette solution.





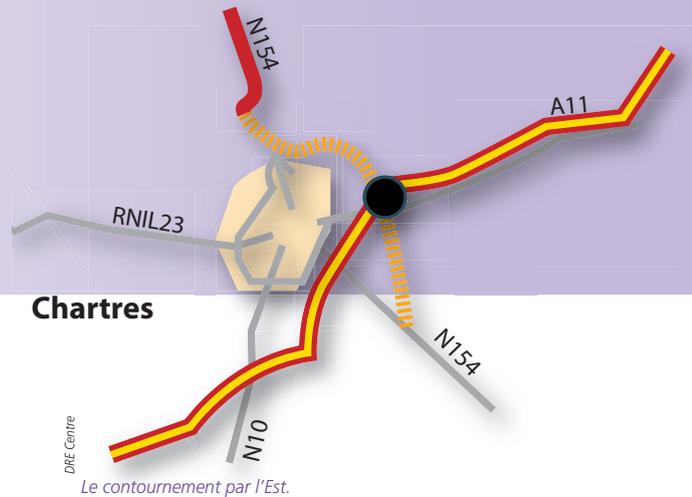
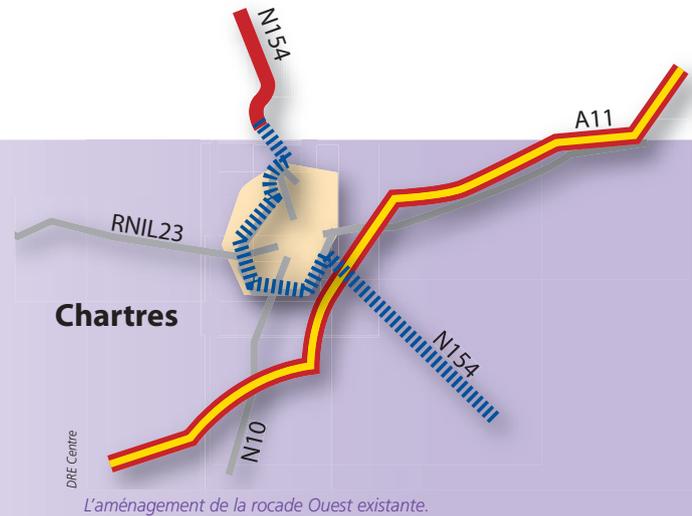
### Dreux-Chartres

Cette section est déjà aménagée à 2 x 2 voies, mais elle devra être reprise partiellement en conformité avec des normes techniques et environnementales aujourd'hui plus exigeantes.

### Chartres

Deux options sont envisagées :

- **un aménagement de la rocade Ouest existante**, qui permet de ne pas créer de nouvelle infrastructure, mais qui traverse des milieux sensibles et entraînera des difficultés de desserte des zones économiques et commerciales actuelles ;
- **un contournement par l'Est**, nouvelle route de 18 km qui relierait l'aménagement de Poisvilliers au Nord et la déviation de Prunay-le-Gillon au Sud. Il traverse des zones délicates (vallée de l'Eure et de Saint-Prest, proximité de la nappe de Beauce, etc.) et présente de ce fait des possibilités de passage réduites. Mais il déchargerait la rocade Ouest de son trafic de transit. Le maître d'ouvrage privilégie aujourd'hui cette solution.



### De Chartres à Allaines

La poursuite de l'aménagement consisterait à réaliser une 2 x 2 voies sur les deux tronçons non encore aménagés : Allonnes-Ymonville Nord et Ymonville Sud-A10. Une nouvelle 2 x 2 voies serait réalisée à proximité de la route actuelle conservée comme itinéraire de substitution, en veillant à limiter les emprises foncières et notamment agricoles.

### D'autres aménagements à prévoir

Le projet devra prévoir :

- **des itinéraires de substitution**, indispensables pour les véhicules interdits sur voie express (vélos, cyclomoteurs, engins agricoles, etc.) et, en cas de concession autoroutière, pour les usagers ne souhaitant pas payer le péage ;
- **des points d'échanges avec le réseau existant** pour desservir le territoire de manière efficace ;
- **des barrières de péages et des aires de service** dans le cas d'une mise en concession autoroutière ;
- des mesures de **protection de l'environnement et du cadre de vie** : éloignement des zones bâties, protections acoustiques, transparence hydraulique des ouvrages, etc.



# DEUX POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT

L'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la RN154 représente un besoin de financement estimé entre 650 et 700 millions d'euros entre Nonancourt et Allaines. Deux possibilités se présentent aujourd'hui : conserver les mêmes principes que ceux adoptés jusqu'à ce jour, c'est-à-dire avoir recours aux financements publics qui seront disponibles sur le long terme, ou bien faire appel à des acteurs privés afin d'accélérer l'aménagement.

## 1<sup>re</sup> possibilité : financement public

Dans l'hypothèse où les sommes consacrées à cet aménagement, par l'Etat et les collectivités locales, seraient constantes, soit entre 50 et 55 millions d'euros par période de 5 ans (durée des PDMI – voir ci-dessous), l'aménagement de la RN154 serait terminé au mieux dans les **années 2070 voire 2085**. En cas de **doublement de ces moyens publics**, soit entre 100 et 110 millions d'euros par période de 5 ans, cette échéance serait ramenée aux alentours de **2045-2050**. En tout état de cause, l'aménagement serait donc **progressif** et la RN154 continuerait de présenter des caractéristiques très hétérogènes en fonction des sections. Par ailleurs, le financement public rend difficile la programmation d'opérations à coût élevé.

## 2<sup>e</sup> possibilité : financement privé (concession)

L'aménagement de la RN154 serait financé, réalisé, exploité et entretenu par un concessionnaire, comme cela se fait aujourd'hui sur une partie du réseau routier national.

La RN154 deviendrait alors un axe à péage, financé par l'usager et non par le contribuable. Dans cette hypothèse, l'aménagement serait d'un **coût légèrement supérieur** à celui d'un financement public (entre 710 et 765 millions d'euros) en raison d'équipements supplémentaires (barrières de péage, centre d'entretien, etc.) et de la mise aux normes de certaines sections.

La contribution de l'Etat et des collectivités serait de deux ordres :

- **un apport en nature** : les investissements déjà réalisés seraient pris en compte dans le cadre de la concession ;
- **une éventuelle subvention d'équilibre** (fixe et forfaitaire) destinée à permettre au concessionnaire d'assurer l'équilibre financier de la concession. Cette subvention est aujourd'hui estimée entre 50 et 100 millions d'euros.

En cas de concession de l'ensemble de l'axe entre Nonancourt et Allaines, la **mise en service** pourrait être envisagée vers **2018**.

## De nouvelles modalités de financement

Depuis 2005, date du transfert de 18 000 km de routes nationales aux Départements, l'Etat a recentré ses interventions sur le réseau routier structurant (20 000 km dont 8 200 d'autoroutes concédées), dont il a conservé la responsabilité et dont fait partie la RN154.

Les financements sont aujourd'hui planifiés selon une logique d'itinéraire et relèvent des Programmes De Modernisation des Itinéraires (PDMI).

## La synthèse des différentes hypothèses de financement

	Financement crédits budgétaires	Concession Nonancourt-Allaines
Coût d'investissement (M€*)	645-700	710-765
Apport en nature	0	Déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon-Allonnes + section Dreux-Chartres déjà aménagée
Reste à financer sur fonds budgétaires	645-700	0
Subvention d'équilibre (M€*)	0	50 à 100
Péage	Non	Oui
Echéance de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire	entre 2045 et 2085	2018
Aménagement réalisable à l'horizon 2018	1 section : RN10-Prunay ou Allonnes-Ymonville ou Ymonville-A10	Entièrement en service

\*Millions d'euros.

# SUR QUOI PORTE LE DÉBAT PUBLIC ?

La mise à 2 x 2 voies de la RN154 est un projet ancien, lancé en 1994, et aujourd'hui partiellement réalisé. Les aménagements restant à faire se situent dans le département d'Eure-et-Loir. Leur coût est estimé entre 650 et 700 millions d'euros.

Au rythme des dotations budgétaires, l'échéance de mise en service complète ne pourrait être envisagée avant plusieurs décennies (au-delà de 2050). Aussi est-il **proposé d'accélérer le processus d'aménagement par la mise en concession autoroutière** de l'itinéraire concerné en vue d'une mise en service en 2018.

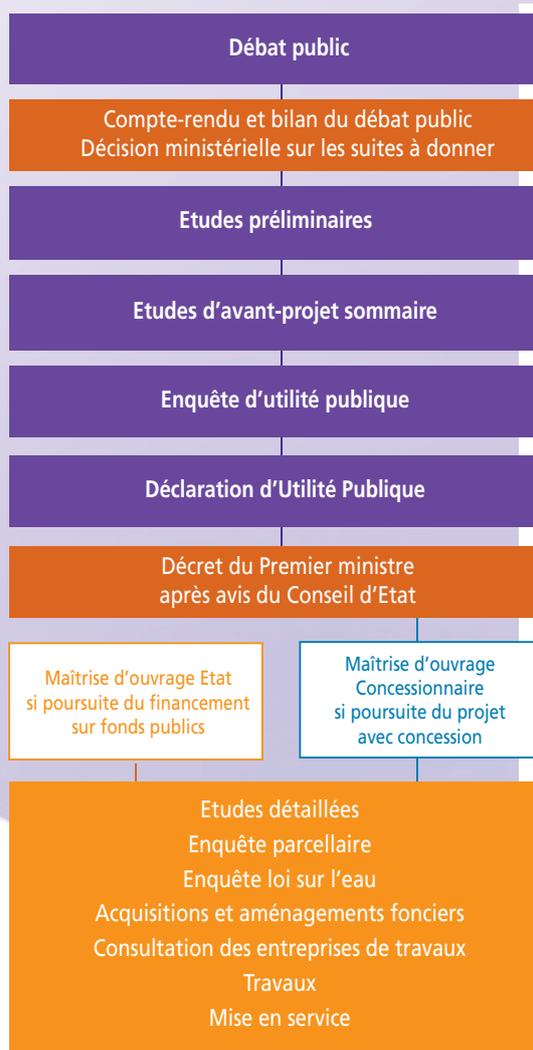
Le maître d'ouvrage souhaite que ce débat permette à tous ceux qui se sentent concernés d'exprimer leur propre vision de l'urgence de l'achèvement de ce projet. Faut-il accélérer l'achèvement de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN154 grâce à sa mise en concession ou poursuivre progressivement dans le temps son aménagement ?

## QUELLES SERONT LES SUITES DU DÉBAT ?

Sur la base des apports du débat public, l'Etat maître d'ouvrage prendra une décision sur l'avenir du projet, et tout particulièrement, si l'opportunité de son achèvement est démontrée, sur les modalités de son financement.

Les étapes d'études ultérieures (voir ci-contre) permettront alors d'approfondir toutes les dimensions du projet. Grâce à **une concertation continue**, elles intégreront les demandes et les suggestions des acteurs concernés. Cela permettra d'améliorer peu à peu le projet, en termes de **service rendu aux habitants et d'insertion dans l'environnement humain et naturel**.

## Les étapes d'un projet routier



CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

## INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS

Le débat public va permettre à tous de s'informer et de s'exprimer sur le projet.

Un dossier a été spécialement réalisé pour que chacun bénéficie d'un même niveau d'information. Il présente les enjeux du projet aux échelles nationale, régionale et locale et les modalités (financement, intérêts et contraintes pour le territoire concerné) qui permettraient de poursuivre l'aménagement.

Ce dossier est téléchargeable depuis le site du débat public ou disponible sur demande auprès de la Commission Particulière du Débat Public (voir ci-dessous).

### Pour tout savoir sur le projet

#### Le site Internet du débat :

[www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)

#### La Commission Particulière du Débat Public :

CPDP « Devenir de la RN 154 »

IBIS Chartres Cathédrale

14, Place Drouaise - 28000 CHARTRES

Tél. 02 37 36 06 36

[contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org)

**Direction Régionale de l'Équipement du Centre**

12 place de l'Étape  
BP 2413

45032 Orléans Cedex 1

Téléphone : 02 38 79 43 21

Télécopie : 02 38 79 43 38

Ressources, territoires, habitats et logement  
 Énergie et climat Développement durable  
 Révision des schémas Infrastructures, transports et mer

**Présent pour l'avenir**