

DEBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

CAHIER D'ACTEUR DE DREUX AGGLOMERATION

Préambule : Dreux agglomération, un territoire en reconversion économique œuvrant pour renforcer son positionnement dans le Grand Paris

Outre les enjeux de formation et de qualification de sa population, Dreux agglomération doit renforcer son attractivité dans le Grand Paris (en incluant sa dimension maritime jusqu'au Havre) par l'amélioration de l'accessibilité du territoire et de la mobilité des habitants.

Bien que spatialement très proche de Paris, l'agglomération drouaise demeure très isolée à l'ouest du bassin parisien :

- la RN12 en format 2x2 voies ne dépasse pas l'Eure-et-Loir,
- la gare ferroviaire, terminus Transilien, est isolée par une véritable frontière tarifaire,
- la RN154, du fait de son aménagement inachevé, n'est pas un axe de communication performant.

Ceci représente un risque de paupérisation accru du territoire.

C'est pourquoi la question de l'aménagement global et rapide de la RN154 est stratégique pour le développement futur de notre agglomération.

Un projet promis depuis longtemps

L'opération d'aménagement de la RN154 en 2x2 voies a été lancée par l'Etat en 1994 et a été réalisée en partie dans le cadre des contrats de plan Etat-Région successifs.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a classé l'axe 154 Orléans-Rouen en grand liaison d'aménagement du territoire.

Il reste aujourd'hui à traiter le secteur Nonancourt – Marville, ainsi que le contournement de Chartres et la liaison au sud vers l'A10.

Le SCOT de Dreux agglomération, approuvé par le Conseil communautaire du 26 mai 2008, a défini les principaux enjeux de l'aménagement de la RN154 pour l'agglomération : ils portent sur

le développement économique d'une part, et sur le cadre de vie et le développement urbain d'autre part.

Pour un projet d'aménagement répondant aux enjeux de notre territoire

Pour répondre aux enjeux de notre territoire, l'aménagement de la RN 154 doit répondre à 5 grands principes.

Cet aménagement doit être :

- **rapide**,
- **global**, en incluant le barreau Est,
- **gratuit** pour les déplacements locaux,
- **perméable**, avec des diffuseurs locaux,
- **avoir un impact limité** sur les territoires ruraux.

Pour un projet au service du développement économique du territoire

→ **Le développement exogène** : renforcer l'attractivité de l'agglomération

Pour cela, il est nécessaire que Dreux agglomération soit intégrée aux grands réseaux de communications.

Elle doit être reliée par un axe fluide et rapide d'une part aux autoroutes A11, A10 et A19 au sud, et d'autre part à l'autoroute A13 et aux ports du Havre et de Rouen au nord. De plus, cet axe constituera la «colonne vertébrale» du cluster POLEPHARMA/PHARMA VALLEY, 1^{er} bassin de production pharmaceutique européen et celle du pôle de compétitivité COSMETIC VALLEY.

Il permettra ainsi à notre territoire d'être intégré à la grande couronne francilienne, armature du Grand Paris.

L'aménagement en 2x2 voies de la RN 154 s'impose donc au minimum, l'autoroute ayant le grand avantage de la rapidité de réalisation, et apportant un bonus «marketing» pour l'attractivité du territoire.

→ **Le développement endogène** : irriguer le territoire de l'agglomération

Afin d'assurer la desserte locale du territoire de l'agglomération, aussi bien pour le tissu des petites entreprises installées en milieu rural (artisans, etc) que pour les salariés ruraux, il est nécessaire que la RN 154 conserve une irrigation fine du territoire de l'agglomération avec des échangeurs locaux.

Sur ce plan, la concession autoroutière en péage fermé, avec la réduction annoncée du nombre d'échangeurs, pourrait présenter un handicap majeur. Si ce choix était retenu, il serait donc nécessaire que l'itinéraire de substitution soit suffisamment calibré, aussi bien en terme de géométrie de la voie (pour faire face au trafic local marchandises/entreprises) et de signalisation (jalonnement des différents villages à partir des échangeurs).

De plus, afin de ne pas entraver la mobilité des habitants de l'agglomération pour aller travailler, notamment dans leurs déplacements vers Chartres, en cas d'aménagement autoroutier, il est nécessaire que l'utilisation de la 154 soit gratuite pour les habitants.

→ **Prendre en compte toutes les fonctions actuelles de la RN 154**

L'axe majeur pour le développement de l'agglomération drouaise reste l'axe est-ouest avec la RN12 reliant Dreux à Paris. La RN 154 est aujourd'hui un élément essentiel de cet axe puisqu'elle assure la continuité entre l'axe est-ouest vers Paris et l'axe nord-sud : d'une part en surimpression avec la RN 12 vers le nord (A13 et ports maritimes) par la traversée de Dreux, et d'autre part en liant la RN 12 avec le sud par la traversée de l'est de Dreux et de Vernouillet.

A l'avenir, conformément au SCOT de l'agglomération drouaise, et afin que Dreux conserve son positionnement stratégique à l'intersection de ces 2 axes, il est indispensable que la zone urbaine ne constitue pas une coupure :

- prioritairement l'aménagement du «barreau est», est nécessaire pour constituer une liaison fluide et rapide reliant la RN 12 à l'est à la RN 154 au sud,
- l'adaptation du tracé commun actuel est également nécessaire pour des raisons de sécurité et de fluidité, avec un aménagement type boulevard urbain à 2x2 voies à vitesse réduite dans la traversée de Dreux (étude CETE réalisée), et le réaménagement des carrefours dangereux au niveau de Vert-en-Drouais.

→ **Le positionnement des échangeurs**

Conformément au SCOT, dans le cas de l'aménagement de la RN154, le nombre minimal d'échangeurs à créer pour desservir l'agglomération est de deux :

- un échangeur est nécessaire au sud à l'intersection du contournement avec le tracé actuel de la 154 entre Marville et Vernouillet,

- un échangeur est nécessaire à l'ouest à l'intersection du contournement avec le tracé actuel RN12/RN 154 dans le secteur de «La Pyramide».

De plus, il est nécessaire de conserver les diffuseurs existants de Marville-Moutiers-Brûlé et Boullay-Mivoye.

Plus largement, dans le cadre de l'aménagement du nord du département, il apparaît nécessaire que soient au minimum prévus la réalisation ou la conservation :

- d'un échangeur à l'ouest de Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Lubin-des-Joncherets avec la RN12
- du diffuseur sur la RD26 au niveau de la ZA de la Vallée du Saule.

→ **Les délais**

Considérant la situation économique actuelle de l'agglomération et le champ concurrentiel dans lequel elle se positionne, la nécessité de conforter le tissu économique local et de permettre l'implantation de nouvelles activités immédiatement, une réalisation rapide des aménagements de la RN 154 est indispensable et stratégique.

Pour un projet préservant le cadre de vie et le développement urbain

→ **Sortir les flux routiers de transit de la zone urbaine**

Le passage actuel de la RN 154 dans la zone d'habitat dense de l'agglomération, que ce soit par le tracé «officiel» par l'est ou par le tracé «fonctionnel» par l'ouest (RD828), est source d'enclavement et de problèmes de sécurité routière pour les habitants. La RN 154 constitue aujourd'hui une coupure urbaine au sein des villes, isolant les quartiers les uns des autres, dont plusieurs quartiers en renouvellement urbain.

De ce fait, il apparaît essentiel que les flux routiers de transit soient sortis de la zone d'habitat dense et que l'itinéraire de contournement de l'agglomération par la 154 soit réalisé. Ce principe doit s'appliquer également à Saint-Rémy-sur-Avre.

→ **Ne pas reporter les nuisances sur les zones rurales**

La réalisation du contournement ne doit pas simplement consister à reporter les nuisances créées par le trafic de transit dans les zones rurales.

Pour ce faire, il est indispensable que :

- le contournement reste éloigné au maximum des lieux d'habitation,
- et que des mesures compensatoires soient prises, consistant en particulier en la réalisation de dispositifs anti-bruit et d'aménagements paysagers qualitatifs dissimulant l'axe routier,
- les emprises foncières affectées à l'ouvrage routier ou autoroutier (y compris les annexes, aires, etc.) soient réduites au maximum pour limiter l'impact sur la consommation de terres agricoles,
- qu'en cas de concession autoroutière, afin de prendre en compte le trafic local élevé sur l'itinéraire de substitution du fait du faible nombre d'échangeurs, que l'itinéraire de substitution ne traverse pas les bourgs ruraux, y compris sur les secteurs déjà aménagés.

→ **Etablir une cohérence à l'échelle de l'agglomération**

Si le contournement envisagé aujourd'hui par l'Etat permet de sortir les flux de transit nord-sud de la zone urbanisée, il ne répond pas à la question des flux est-ouest et est-sud qui traversent Dreux et Vernouillet. L'aménagement de la RN 154 risque de renforcer ces trafics de transit puisque les flux au départ des Yvelines (Saint-Quentin, Plaisir, etc.) seront incités à rejoindre les axes A11 et A13 par les RN 12 et 154 pour éviter les axes franciliens congestionnés.

Afin de répondre complètement à cette problématique, il est indispensable que soient prévus :

- prioritairement la réalisation du «barreau est» qui permettra de canaliser les flux est-sud vers la 154, conformément au SCOT,
- le réaménagement de la traversée de Dreux et de Vert-en-Drouais par la RN12 avec une vitesse réduite comme vu précédemment, réduisant les nuisances sonores et améliorant la sécurité routière d'une part, et permettant à cette voie de mieux irriguer et de mieux relier les différentes parties du nord de l'agglomération d'autre part.

Il convient de réaffirmer que les réservations déjà effectuées pour le « barreau est » prévoient un passage en déblai au niveau du hameau de Moronval, réduisant la création de nouvelles nuisances, en particulier sonores, pour ses riverains.

→ La protection de l'environnement

Considérant qu'une large part des flux de transit nord-sud traverse aujourd'hui les zones de captage d'eau potable de l'agglomération, la réalisation du contournement réduira considérablement les risques sur ces secteurs sensibles, ce serait donc un élément positif.

Cependant, le nouveau tracé devra éviter au maximum les zones sensibles pour la protection de l'environnement.

Une solution en cas d'autoroute : le péage ouvert

L'analyse montre que l'autoroute présente deux inconvénients majeurs par rapport à la 2x2 voies express : une plus faible irrigation du territoire, tarifs pour les usagers locaux.

Il est donc proposé de recourir à la solution du péage ouvert : contrairement au péage fermé, il n'y a pas une barrière de péage à chaque entrée et sortie de l'autoroute, mais uniquement une ou plusieurs barrières en pleine voie, avec paiement systématique quel que soit le trajet : c'est le positionnement de la (des) barrière(s) de péage qui détermine quel usager paie.

Dans cette hypothèse, l'absence de création de barrière à chaque entrée/sortie permet d'éviter de supprimer les diffuseurs existants sur les tronçons déjà aménagés.

De plus, il peut même être envisagé de conserver sur ces tronçons la vitesse maximale de 110 km/h, ce qui éviterait les travaux d'adaptation (aussi bien sur la section courante que sur les diffuseurs) et réduirait le coût du projet.

Ainsi, un système de péage ouvert, avec une barrière placée sur les contournements de Dreux et Chartres, permettrait :

- aux usagers locaux (n'empruntant pas les contournements) de ne pas payer pour l'emprunt de l'autoroute,
- de conserver les échangeurs actuels entre Chartres et Dreux, et donc de maintenir une desserte fine du territoire sans surcharger l'itinéraire de substitution par le trafic local,
- de faire payer les utilisateurs en transit sur l'axe est-ouest RN12 si une telle barrière de péage est installée sur le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre, ce qui augmenterait notablement les recettes de péage.

Conclusion : Pour un projet ayant rapidement un impact positif sur le territoire

La réalisation d'un aménagement de la RN154 permettant de mieux positionner l'agglomération drouaise dans le Grand Paris, ainsi que de sortir les flux de transit de la zone urbaine dense, s'impose donc dans de courts délais.

Cette réalisation ne pourra se faire avec le soutien de Dreux agglomération qu'aux conditions suivantes, conformément au SCOT :

- réalisation du «barreau est» de contournement de l'agglomération, un impératif prioritaire dans le cadre de l'aménagement de la RN154,
- gratuité d'utilisation de l'axe pour les habitants, y compris en cas d'autoroute,
- réalisation du contournement ouest s'éloignant au maximum des bourgs et hameaux ruraux,
- réalisation des mesures compensatoires décrites (murs anti-bruit, dissimulation visuelle...),
- pas de trafic supplémentaire dans tous les villages et hameaux,
- réalisation d'au moins 2 échangeurs aux extrémités nord/sud du contournement ouest de l'agglomération.
- en cas de concession autoroutière :
 - avec un système de péage ouvert (barrière de péage située idéalement sur le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre pour maximiser les recettes de péage),
 - avec la conservation des diffuseurs existants sur les tronçons aménagés.

