



Séance plénière du 9 décembre 2009

**CONTRIBUTION DE LA REGION CENTRE AU DEBAT  
PUBLIC RELATIF AU « PROJET D'ACHEVEMENT DE LA  
RN 154 PAR MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE EN  
SOLUTION ALTERNATIVE A LA MISE EN 2 X 2 VOIES  
PROGRESSIVE »**

Le Conseil économique et social régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis des 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> commissions ;

Vu l'avis du Bureau ;

Monsieur Jean-François DAVOUST, rapporteur entendu ;

DELIBERE

Depuis l'adoption par le parlement du volet "transport" du Grenelle de l'environnement, le CESR a adopté en séance plénière du 8 octobre 2008 une communication sur la déclinaison régionale de mise en oeuvre de ce volet. Cette communication a été prolongée depuis par une communication sur les grandes infrastructures de transport, adoptée lors de la séance plénière du 14 octobre 2009. Le CESR y rappelle l'urgence de l'aménagement de la RN154 dans sa partie empruntant le territoire de la Région Centre, véritable "chaînon manquant" des liaisons régionales et du contournement de l'Ile-de-France.

Cette infrastructure fait l'objet d'une série de débats organisés par la Commission particulière du débat public, débats qui se tiennent tous en Eure-et-Loir, excluant le Loiret pourtant fortement concerné par les interactions qui en résulteront.

Le CESR a décidé d'exprimer son avis auprès de la commission particulière. Pour enrichir son analyse et faire partager les positions de différentes parties prenantes, il a souhaité organiser une conférence-débat ; celle-ci a eu lieu le 5 novembre à Artenay. Le président du Conseil régional y a participé, a fait part de sa vision du dossier et annoncé les propositions qu'il reprend dans la contribution sur laquelle il a sollicité l'avis du CESR.

Le présent avis répond à la fois au débat public et au président de l'Exécutif régional.

Le CESR, conscient de la nécessité de concevoir les déplacements en région Centre dans leur globalité, pense qu'il est nécessaire de procéder à un réaménagement de cette liaison afin d'améliorer en priorité les relations entre les principales villes de l'Eure-et-Loir et la métropole régionale, tout en l'intégrant dans un projet cohérent. Cette position est réaffirmée depuis de très nombreuses années.

Les conséquences de cette liaison étant multiples, le CESR propose de les intégrer dans une réflexion globale. Il est indispensable de rappeler trois éléments essentiels, préludes à ce projet :

- 1) Tout d'abord, la prise en compte des besoins essentiels des populations et des acteurs socio-économiques ; il doit tenir compte des questions sociales, de l'emploi et du devenir des régions traversées même si ces questions sont difficilement quantifiables, l'économie n'étant pas une fin en soi, mais au service des populations.
- 2) Ensuite l'apport d'éléments de réponse à la question globale du développement durable en y intégrant la question de l'organisation de notre société ; donc le pourquoi des déplacements répartis entre déplacements obligés et ceux pouvant être maîtrisés. C'est une des infrastructures majeures qui doit répondre à l'évolution, voulue ou non, de l'évolution du système économique.
- 3) Et enfin, l'intégration du projet dans les attendus du Grenelle de l'environnement.

Parmi les principes qui régissent le volet « Infrastructures/transports » du Grenelle de l'environnement (loi du 3 août 2009) nous en retiendrons deux essentiels :

1. 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 (article 10)
2. L'Etat évalue l'opportunité des projets d'infrastructure...en se fondant sur des critères...Ces critères sont notamment...le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées,...l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant...(article 17)

## **LA COMPLEMENTARITE DES MODES**

Le CESR considère que la RN154 se situe dans un cadre d'aménagement élargi, et qu'il ne peut être dissocié de la remise en état de la liaison ferroviaire Chartres/Orléans, que le CESR a toujours situé dans la perspective d'un prolongement vers Rouen.

Cette liaison ferroviaire doit être orientée à la fois vers le trafic voyageurs et le trafic marchandises pour permettre les échanges entre les principales villes de la région, Chartres et Dreux, deux agglomérations qui sont mal reliées à Orléans et ensuite améliorer les débouchés de cette partie de la région Centre vers les pôles d'activités extérieurs.

Cette difficulté accentue ainsi l'impression de marginalisation de ces territoires aux marches de la région Centre avec la tentation de se tourner encore plus vers l'Ile de France. Cet aménagement devrait permettre de meilleures relations intra et interrégionales. Ce réaménagement de la liaison ferroviaire doit servir également au trafic des marchandises tant les besoins sont importants dans le domaine du fret agro-alimentaire, des granulats et de la logistique. Alors que le plan fret SNCF met à mal la satisfaction des besoins locaux, la seule alternative possible à ce jour demeure le transport du fret par la route avec ses cohortes de camions qui contribuent à l'insécurité routière.

Ceci impose que la remise en état de cette liaison ferroviaire soit adaptée aux deux types de trafics.

En première conséquence, le CESR demande expressément que soit menée une étude concernant la répartition des trafics entre mode routier et mode ferroviaire. Du côté routier, la proposition de mise à 2x2 voies de la RN154 sur l'ensemble du parcours, y compris les contournements concernés, doit être intégrée dans un ensemble intermodal au service de toutes les activités.

Il manque ainsi l'intégration d'une analyse concernant les conditions d'utilisation du "Transbeauce" fonctionnant actuellement avec les questions du "qui l'utilise et pourquoi faire ?".

Pour atteindre cet objectif, et afin d'évaluer le véritable coût du projet, le CESR propose de considérer le véritable intérêt lié au facteur temps, le choix entre véhicule particulier et transport collectif se faisant ensuite sur les critères maintes fois évoqués du temps de transport, de l'inter modalité aux extrémités, de la desserte des lieux d'activités, des coûts comparés et de la sécurité.

Ne pouvant isoler les décisions des comportements humains, il conviendrait de lier le projet à une évolution des mentalités, que ce soit la reconnaissance sociale liée au véhicule particulier ou encore la souplesse d'utilisation et la vitesse.

## **UNE DIMENSION INTERREGIONALE**

Cette liaison doit être comprise non seulement comme un lien essentiel entre Dreux, Chartres et Orléans, mais aussi comme une liaison inter régionale indispensable au développement économique.

L'aménagement doit aussi prendre en compte le projet de plateforme ferroviaire dans la zone d'Artenay. Le CESR regrette que ce ne soit pas un véritable port sec à vocation multimodale, à un carrefour national de voies de communications.

C'est un axe qu'il convient donc de resituer dans son contexte national comme axe transversal et comme composante du contournement du bassin parisien pour les flux en provenance des zones maritimes de Normandie, à partir des ports du Havre, de Rouen et de Cherbourg à destination de l'Est et du Sud Est. Elle a d'ailleurs été classée comme élément structurant de l'aménagement du territoire.

Le CESR, en conclusion de cette analyse, considère que cet axe est indispensable comme enjeu régional socio-économique.

## LES ENJEUX DIRECTS DE L'AMENAGEMENT

Mais, il demeure un ensemble de questions à prendre en compte dans la conception de l'infrastructure :

- 1) Ce sont celles liées à la sécurité routière, et en particulier celles liées aux comportements individuels au volant. L'aménagement semble prendre tout son sens en ce qui concerne les moyens de réduire les risques d'accidents. Le CESR note que le choix de l'aménagement est un point important, mais que ce choix n'est pas forcément lié à une liaison de type autoroutier.

Par contre, la combinaison des différents modes de transports liée à la diminution des déplacements, est un des éléments essentiels de réduction des causes d'accidentologie. Le niveau d'accidentologie annoncé de 10% des tués pour 0,7% de linéaire de route en Eure-et-Loir, avec un taux de gravité supérieur à la moyenne nationale, justifie-t-il pour autant cette recherche de sécurité liée uniquement au type d'infrastructure ?

En outre se pose avec de plus en plus d'acuité la question de la limitation de la vitesse à 110 km/h.

- 2) Il y a ensuite celui de la résorption des points de congestion aux abords des agglomérations. Le contournement des agglomérations, où se concentrent la part la plus importante des trafics, comme c'est le cas à Chartres et à Dreux avec la convergence de différents axes, où les flux de passage se mêlent au trafic local, les chiffres de la DRE en attestant, est un problème à traiter en priorité.
- 3) Enfin se pose la question cruciale des conséquences environnementales qui est une des clefs de voûte du Grenelle de l'environnement. Quel que soit le projet, celui-ci devra s'intégrer dans l'objectif de diminuer les émissions de CO<sup>2</sup> d'ici à 2050. On ne peut imaginer réussir ce défi sans avoir une véritable politique du fret ferroviaire à tous les échelons.

D'autre part, le CESR note que l'infrastructure impactera encore plus une zone de protection spéciale, classée Natura 2000. Le CESR souhaite que soient connues à l'avance les mesures envisagées pour rééquilibrer cet impact, à condition de pouvoir le mesurer comme il est demandé dans le décret de juillet 2009.

De même, doit être pris en compte, en plus du contournement des agglomérations, celui du franchissement des vallées à fort potentiel écologique. L'empreinte écologique d'une nouvelle liaison est importante et forte consommatrice de ressources foncières puisqu'elle nécessite 10 ha au kilomètre.

Le CESR note avec inquiétude qu'à certains endroits, si l'option autoroutière était retenue, il y aurait entre 6 et 8 voies de circulations partagées entre la route actuelle et l'autoroute. L'impact sur la vie des populations locales aurait alors des conséquences nuisibles sur la qualité de vie.

Pour le CESR, le choix d'une route express à 2 x 2 voies apporte le meilleur compromis entre l'ensemble des impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

## LA QUESTION DU FINANCEMENT

Le CESR reconnaît la nécessité d'aménager la RN154 pour développer les relations inter et intra régionales, améliorer la sécurité routière et s'intégrer dans un projet intermodal indispensable à une contribution régionale à la réduction des nuisances environnementales.

Le CESR apprécie le rapport du Président du Conseil Régional sur ce sujet, principalement son intégration dans un programme d'échanges économiques avec les autres régions concernées, tout en regrettant la part extrêmement réduite faite aux considérations sociales et environnementales.

En ce qui concerne les modalités financières de réalisation du projet, le CESR juge la présentation du maître d'ouvrage trop binaire, voire caricaturale :

Fonds publics-----→ horizon 2070  
Fonds privés (concession) -----→ horizon 2018

Le dossier du Maître d'ouvrage (page 76) conclut à un bénéfice actualisé des scénarios de mise en concession plus favorable que l'aménagement sur fonds budgétaires. Si ces chiffres- que le CESR n'a aucun moyen d'expertiser- sont vrais en valeur absolue, la réponse est différente pour le raisonnement « par euro investi » présenté dans le même tableau.

Le dossier soumis au débat public évoque d'autres possibilités de partenariats public/privé que la seule concession, mode « traditionnel » de financement des autoroutes françaises non réalisées par l'Etat. Le CESR, au travers des bilans analysés par la Cour des Comptes, attire l'attention sur la réalité du coût réel de revient pour les collectivités, Etat ou Région, lesquels à terme sont plus onéreux qu'un investissement public direct.

Bien que l'Etat ait confirmé à l'issue du transfert des routes aux Conseils généraux que la RN 154 restait bien dans le réseau routier national, donc de sa responsabilité, il ne peut être nié que la RN 154 constitue également une « rocade urbaine » pour Dreux et Chartres, comme l'attestent les chiffres de trafic au niveau de ces agglomérations.

De plus, la section commune avec la RN 12 crée un goulot d'étranglement en raison des trafics radiaux de et vers la région parisienne qui s'ajoutent aux trafics Nord-Sud. C'est à ce titre qu'un article spécifique avait été inscrit dans le contrat de plan interrégional du Bassin parisien 1994/1998, en complément de la RN 154 comme élément de la « route du blé ». Le CESR tient à rappeler que ce contrat était financé en trois parts égales : Etat, Région Ile-de-France, ensemble des autres régions du Bassin parisien ; montage original mais resté sans prolongement.

La double insuffisance en matière de liaisons ferroviaire et routière entre Orléans - Chartres - Dreux - Rouen, et donc le besoin de création ou d'aménagement de deux infrastructures complémentaires pour le fret et pour les voyageurs plaide en faveur d'une réflexion globale, concomitante et multipartenariale, intégrant le projet ferroviaire et le projet d'aménagement routier. Le développement durable n'impose-t-il pas de sortir d'une approche sectorielle même si elle est plus complexe? Une liaison ferroviaire Orléans-Chartres conçue comme une première étape d'une liaison interrégionale vers Rouen et comme un itinéraire de contournement de l'Ile-de-France doit pouvoir bénéficier de crédits issus des fonds publics mis en place ou réorientés pour mettre en œuvre les objectifs du Grenelle de l'environnement en faveur des voies alternatives à la route.

De son côté, dans le cadre des multiples contrats Etat-Région signés depuis 1989, la Région a apporté un soutien financier important sur la RN 154 et, dans sa communication, le Président du Conseil régional propose de participer, à titre exceptionnel au financement de la RN 154 pour en achever l'aménagement, traduisant une position d'ouverture.

Les règles relatives aux concessions autoroutières ont été modifiées à la fin des années 90, mettant fin à la procédure d'adossement. C'est pourquoi, dans l'hypothèse d'une concession, les financements publics seront sollicités au titre de la subvention d'équilibre, à un niveau qui ne peut être défini a priori.

Les impératifs de la loi « Grenelle » du 3 août 2009, les exigences de rigueur dans la gestion des fonds publics, le caractère à la fois local, régional et interrégional de la RN 154 mêlant des flux locaux et des flux de transit, la réflexion cohérente et simultanée entre la route et le fer prônée par le CESR dans une vision là aussi interrégionale conduisent le CESR à préconiser la **recherche d'un montage financier novateur englobant projets routier et ferroviaire, entre l'Etat et les différents outils dont il dispose, les collectivités des territoires concernés du Bassin parisien.**

Le contexte financier et l'impératif de développement durable appellent à sortir des schémas habituels : faisons de la liaison Orléans Chartres Dreux Rouen le terrain d'expérimentation d'une nouvelle forme de réflexion et de mobilisation des financements publics et privés en mettant en oeuvre tous les moyens pour offrir en 2018 une liaison ferroviaire et une liaison express à 2x2 voies continue d'Orléans à Rouen.

Vote

Pour :	48
Contre :	32
Abstention :	1

Xavier BEULIN

