

RN154

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

PRÉFACE



« La commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive et de confier l'animation de ce débat à une commission particulière ».

Ainsi est libellée la décision du 7 janvier 2009 prise suite à la saisine du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. En l'adoptant, la Commission nationale du débat public (CNDP) reconnaît d'abord l'importance de la RN154. Cet axe routier, qui relie Rouen à Orléans, est en effet, depuis le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, classé en grande liaison d'aménagement du territoire. Il revêt pour la région Centre et en l'occurrence pour le département d'Eure-et-Loir, un intérêt essentiel, ne serait-ce qu'en offrant aux zones de productions céréalières de la Beauce un accès aux ports normands, ou encore en mettant à la disposition d'une région à forte activité industrielle une infrastructure indispensable au rayonnement de cette activité. Cet intérêt a d'ailleurs justifié les nombreux travaux d'aménagement qui ont déjà été réalisés sur cet axe. On comprend dès lors que la CNDP ait pu, dans les considérants précédant sa décision, qualifier l'achèvement de l'aménagement de la RN154 de projet « d'intérêt national » et ait tenu à souligner l'importance des enjeux d'aménagement du territoire de la région Centre qui y sont attachés.

Mais la décision de la CNDP tend aussi à souligner le caractère sensible du projet qu'elle a choisi de soumettre au débat. Cette sensibilité tient notamment aux aspects environnementaux qui entourent ce projet, et qu'illustrent par exemple la traversée de plusieurs sites Natura 2000 ainsi que celle de paysages dignes d'un réel intérêt. A l'heure de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, chacun comprendra la légitimité du débat qui va ainsi s'ouvrir. Sensible, la RN154 l'est malheureusement aussi sur le plan de la sécurité routière, et la population qu'elle dessert est au premier chef concernée par cet aspect du dossier. Là encore le débat trouvera matière à s'enrichir.

Enfin la CNDP a, par sa décision, pris acte de la complexité financière et budgétaire du dossier. Accélérer l'achèvement de l'aménagement de la RN154 a un coût, et même un coût élevé. Ce coût peut être supporté de « façon traditionnelle » par recours exclusif aux crédits publics. Il peut aussi être envisagé qu'il le soit par l'adoption d'une « solution alternative » : celle de la mise en concession. Cet aspect du dossier sera au centre même des discussions à mener, tant pour ce qui est de la mise en œuvre des solutions possibles que des conséquences qu'elles engendreront et sur lesquelles il importe que tous soient parfaitement informés.

Ce sont donc toutes ces questions, et sans nul doute d'autres encore, qui vont être soumises au débat public et l'on ne peut que s'en réjouir. Autorité indépendante, la CNDP a désigné pour mener ce débat une commission particulière dont la présidence a été confiée à M. Alain OHREL. C'est à cette commission particulière qu'il reviendra d'organiser le débat et de conduire les réunions à la faveur desquelles devra se dérouler la concertation la plus large et la plus nourrie. Les exemples de débats publics qui se sont déjà déroulés, selon ces règles, dans notre pays, attestent l'utilité de cette procédure et témoignent de ce que, toujours, ils ont abouti à un enrichissement du dossier concerné et ont puissamment contribué à éclairer la décision du maître d'ouvrage, en l'occurrence l'Etat.

En ma qualité de préfet de la région Centre je ne peux que me féliciter de l'occasion ainsi offerte à toutes celles et tous ceux qui voudront bien s'en saisir, de s'exprimer et de faire valoir leurs arguments quant à l'issue qu'ils souhaitent voir réservée à ce dossier essentiel pour le développement de notre région. Je souhaite bien sûr que nombreux soient les élus, les associations, les organismes divers et les particuliers qui apporteront leur contribution raisonnée et sereine à cette grande concertation qui s'ouvre. D'avance je les en remercie.

Bernard FRAGNEAU
Préfet de la région Centre

Comment lire le dossier ?	page 6
L'objet du débat	page 8
POURQUOI AMÉNAGER LA RN154 ?	page 9
1. LE CONTEXTE NATIONAL	page 10
1.1. Les transports en France	page 11
1.1.1. Un réseau maillé...	page 11
1.1.2. ...qu'il faut entretenir et moderniser	page 13
1.1.3. Une inflexion récente dans l'usage des différents modes de transport	page 14
1.2. Le rôle de l'Etat et le financement des projets routiers	page 15
1.2.1. La responsabilité de l'Etat, recentrée sur le réseau routier « structurant »	page 15
1.2.2. Un nouveau mode de financement pour les projets routiers	page 16
1.3. Les conclusions du Grenelle de l'environnement	page 17
1.3.1. Ce que dit le « Grenelle 1 » sur la politique des transports	page 17
1.3.2. Vers un « Schéma National des Infrastructures de Transport »	page 18
2. LE DIAGNOSTIC LOCAL	page 19
2.1. L'aire concernée par la RN154	page 19
2.2. Les principales caractéristiques du territoire	page 20
2.2.1. La préservation des équilibres environnementaux	page 20
2.2.2. Les données démographiques des 5 territoires	page 26
2.2.3. Une structure économique très spécifique	page 27
2.3. L'offre de transport sur le territoire	page 32
2.3.1. Un réseau routier qui peine de plus en plus à répondre aux besoins de déplacements	page 32
2.3.2. Une offre essentiellement radiale	page 32
2.4. La RN154 : état des lieux	page 35
2.4.1. Un fort trafic de poids lourds	page 35
2.4.2. Une importante proportion de déplacements domicile-travail	page 37
2.4.3. Sur certains secteurs, des impacts sur la qualité de vie	page 37
2.4.4. La co-existence de trois types de trafics	page 38
2.4.5. Des taux d'accidents très élevés	page 39
2.4.6. Les dessertes locales : le rôle du réseau secondaire	page 40
3. LES ENJEUX	page 41
3.1. Les nouveaux enjeux des déplacements	page 41
3.1.1. Les déplacements : les grandes tendances au niveau national	page 41
3.1.2. La préservation des ressources naturelles, de la santé et les émissions de gaz à effet de serre	page 42
3.1.3. De nouvelles offres de transport au niveau régional	page 43
3.2. La pertinence du projet au regard de l'amélioration des chaînes intermodales de transport	page 46
3.2.1. Consolider le port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe	page 46
3.2.2. Offrir de nouveaux débouchés au port du Havre	page 46
3.2.3. Conforter la pertinence d'une future plate-forme multimodale à Ardenay	page 47
3.3. La contribution du projet aux enjeux régionaux	page 47
3.3.1. Soutenir les mutations de l'économie et le développement de l'emploi	page 47
3.3.2. Préserver les terres agricoles	page 48
3.3.3. Renforcer la cohésion de la région Centre	page 49
3.4. La RN154 : les enjeux à l'échelle locale	page 50
3.4.1. Le développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux	page 50
3.4.2. Le réaménagement urbain : les opportunités offertes par la RN154	page 52
3.4.3. Les contributions du projet à l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie	page 52
3.5. L'attention portée aux questions d'environnement	page 53
3.5.1. Les enjeux liés à l'eau : les SDAGE et les SAGE	page 53
3.5.2. Les enjeux liés aux milieux naturels : les documents d'objectifs des zones Natura 2000	page 53

COMMENT AMÉNAGER LA RN154 ?	page 55
4. QUEL AMÉNAGEMENT ?	page 56
4.1. Un axe déjà partiellement aménagé	page 57
4.1.1. Les objectifs de l'aménagement	page 57
4.1.2. Les aménagements réalisés	page 57
4.1.3. Les sections disposant d'une échéance de mise en service	page 58
4.2. Les principes pour les aménagements restant à réaliser	page 59
4.2.1. De Nonancourt à Saint-Rémy-sur-Avre	page 59
4.2.2. Au droit de Dreux	page 61
4.2.3. Au droit de Chartres	page 62
4.2.4. De Chartres à Allaines/A10	page 63
4.2.5. La mise aux normes de la section Dreux-Chartres	page 63
5. LES MODALITÉS DE POURSUITE DU PROJET	page 64
5.1. Poursuivre l'aménagement au rythme des financements publics	page 64
5.1.1. Les Programmes De Modernisation des Itinéraires (PDMI)	page 64
5.1.2. Les modalités de l'aménagement en cas de financement public	page 64
5.2. Recourir aux financements privés pour accélérer l'aménagement	page 65
5.2.1. Les différentes possibilités de partenariats public-privé	page 65
5.2.2. L'hypothèse d'une mise en concession de la RN154	page 67
5.3. Route express et autoroute : ce qui diffère ou pas	page 70
5.3.1. Les équipements et les aménagements communs (route express/autoroute)	page 72
5.3.2. Les aménagements spécifiques à la concession	page 73
5.3.3. La rentabilité socio-économique du projet	page 76
5.3.4. Les reports de trafics	page 77
Bilan comparatif des effets de l'aménagement	page 80
CONCLUSION GÉNÉRALE : LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC	page 82
Le contenu de la décision du maître d'ouvrage	page 82
Du débat public à la décision du maître d'ouvrage	page 82
Sur quoi portera la décision du maître d'ouvrage ?	page 83
La poursuite du projet après la décision	page 83
Le calendrier des étapes suivantes	page 83
Une concertation continue avec les acteurs et le public	page 83
ANNEXES	page 85
Glossaire	page 86
Abréviations	page 87
Les études sur l'itinéraire de la RN154 entre Nonancourt et Allaines	page 88

POURQUOI AMÉNAGER LA RN154 ?

1. LE CONTEXTE NATIONAL



Les évolutions récentes des politiques publiques de transport ont des conséquences pour le projet d'aménagement de la RN154 : sa poursuite doit intégrer les changements en matière de financement des projets routiers et les engagements du Grenelle de l'environnement.

PAGE 11

2. LE DIAGNOSTIC LOCAL



La photographie de l'état des lieux du territoire permet d'apprécier le rôle de premier plan joué par la RN154 dans le département, pour les déplacements et la dynamique locale ; elle permet aussi d'identifier les principales sensibilités en termes d'environnement et de cadre de vie des habitants.

PAGE 19

3. LES ENJEUX



L'analyse de la pertinence du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN154 s'effectue au regard des besoins et des enjeux nationaux, régionaux et locaux, et en conformité avec les orientations du Grenelle de l'environnement.

PAGE 41

COMMENT AMÉNAGER LA RN154 ?

4. QUEL AMÉNAGEMENT ?

L'aménagement des sections restantes apparaît indispensable pour que la RN154 rende le meilleur service aux acteurs de l'Eure-et-Loir et aux habitants concernés. A ce stade d'étude, des principes généraux d'aménagement sont développés, section par section et selon différentes hypothèses.

PAGE 56



5. LES MODALITÉS DE POURSUITE DU PROJET

Pour éclairer le débat, les différentes possibilités de poursuite du projet – sur fonds publics ou en ayant recours à des acteurs privés, selon des caractéristiques qui peuvent varier, et en fonction des réponses contrastées qu'elles apportent – font l'objet de comparaisons.

PAGE 64



L'OBJET DU DÉBAT

Le projet présenté au débat public

Par lettre en date du 7 novembre 2008, le Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ont saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) « **d'un projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154, dont la réalisation serait accélérée par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines** ».

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 2040). 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 à l'horizon 2018. **Cette proposition est l'objet du présent débat public.**

La décision de la Commission Nationale du Débat Public

La Commission Nationale du Débat Public a décidé, le 7 janvier 2009, « d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive ».

Cette décision est fondée sur les éléments suivants :

- « *l'intérêt national du projet, la RN154 ayant été classée en grande liaison d'aménagement du territoire,*
- *les impacts significatifs sur l'environnement, par la traversée de trois zones classées Natura 2000 dont deux sites d'intérêt communautaire et sur les paysages remarquables,*
- *les impacts socio-économiques importants, la RN154 reliant les principaux sites de développement économique d'Orléans à Nonancourt,*
- *les modalités de financement du projet. »*

Le dossier du maître d'ouvrage

Le présent dossier a été établi par l'Etat, représenté par la Direction Régionale de l'Equipeement du Centre, service déconcentré du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer. En tant que **propriétaire et gestionnaire du réseau routier national, l'Etat est maître d'ouvrage du projet de RN154 entre Nonancourt et Allaines.**

Ce document est réalisé dans le cadre du débat public décidé par la Commission Nationale du Débat Public. Il porte à la connaissance du public les informations dont dispose le maître d'ouvrage à l'été 2009 et sur lesquelles il s'appuie pour présenter :

- les enjeux du projet aux échelles nationale, régionale et locale (**pourquoi aménager la RN154 ?**) ;
- les modalités qui permettraient de poursuivre l'aménagement de la RN154, à la fois sur le plan budgétaire – recours aux fonds publics ou appel à des fonds privés – et en termes d'intérêts et de contraintes pour le territoire concerné (**comment aménager la RN154 ?**).

POURQUOI AMÉNAGER LA RN154 ?

Deux faits majeurs sont intervenus récemment dans les politiques publiques de transport : le recentrage de la responsabilité de l'Etat sur le réseau routier structurant et le Grenelle de l'environnement.

Le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat porte ces évolutions au niveau national. En sa qualité de maître d'ouvrage sur le réseau routier structurant, il a la responsabilité de concevoir des projets en cohérence avec les engagements pris en termes de transport durable • : complémentarités entre les modes de transport, construction d'un réseau de transport de marchandises efficace, équilibre dans le développement des pôles régionaux, meilleure organisation des déplacements dans les aires urbaines, réduction des nuisances des transports, amélioration du confort et de la sécurité des déplacements.

Le projet de RN154 s'évalue au regard de ces enjeux. Dans ce but, ce premier volet s'articule entre une présentation du contexte national et un développement sur l'état des lieux du territoire – le diagnostic local, portant sur l'aire concernée par le projet. Contexte et diagnostic alimentent l'analyse présentée en troisième partie (3. *Les enjeux*) : son objet est de mesurer les différentes contributions de la RN154 aménagée au fonctionnement des grandes chaînes de transport, à la préservation des richesses environnementales du territoire, à la qualité de vie des habitants et aux perspectives de développements régionaux et locaux.



1. LE CONTEXTE NATIONAL

Le projet d'aménagement de la RN154 s'inscrit dans un contexte national en pleine évolution. Les politiques publiques de transport doivent aujourd'hui concilier différents enjeux : la modernisation des infrastructures pour que la France reste compétitive au sein de l'Europe, les attentes sociales en matière de mobilité, la prise en compte de l'environnement et du développement durable, la sécurité des déplacements. Dans le même temps, les ressources budgétaires sont de plus en plus mesurées. La législation et les compétences de l'Etat ont été récemment adaptées pour mieux répondre à ces enjeux.

A la suite d'une présentation des réseaux de transport en France, les conséquences de cette actualité pour le réseau routier national – dont fait partie la RN154 –, sont développées ici : évolution du positionnement de l'Etat, nouveaux modes de financement des projets routiers, conclusions du Grenelle de l'environnement et futur « Schéma National des Infrastructures de Transport ».

Le réseau ferré national (2007)



copyright Réseau Ferré de France

1.1. Les transports en France

1.1.1. Un réseau maillé...

La France dispose d'un réseau de transport au maillage dense, **couvrant l'ensemble du territoire national** (cf. cartes). Ce réseau est constitué aujourd'hui, hors routes départementales et voies communales, de :

- 10 950 km d'autoroutes (conçédées et non conçédées) ;
- 9 100 km de routes nationales ;
- 29 000 km de voies ferrées ;
- 8 500 km de canaux, rivières et fleuves navigables pour le transport de marchandises.

Il s'est **fortement développé depuis les années 1960**. Les évolutions ont principalement porté sur les réseaux rapides (TGV, autoroutes, aéroports).

Ainsi, les 10 950 km d'autoroutes et les 1 875 km de lignes à grande vitesse dont est aujourd'hui pourvu le territoire national ont-ils été construits en 45 ans.

En parallèle, le mode aérien a pris une place majeure dans les déplacements à moyennes et longues distances : c'est au cours de la même période qu'ont été équipés et inaugurés les deux plus grands aéroports français, Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle, et les dix plus grands aéroports régionaux* (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Strasbourg et Toulouse).

Développé fortement à partir du XIX^e siècle, le réseau français de voies navigables a particulièrement souffert des dégâts de la Première Guerre mondiale puis de la concurrence des autres modes de transport. Après une longue période de déclin, sa dynamique est relancée depuis le milieu des années 1990. Plusieurs aménagements ont été réalisés et sont programmés, notamment sur le réseau dit « magistral » – où se concentre l'essentiel de l'activité transport de marchandises et de passagers –, avec par exemple la modernisation du réseau fluvial Le Havre-Paris ou le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe.

* Source : Démarche Prospective Transports 2050, Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, 2006.

Le réseau routier national dit « structurant » (2007)



Le réseau fluvial (2007)



Qui est responsable de quoi ?

Réseaux	Autorité publique responsable	km concernés
Routes		
Autoroutes	Etat	10 950 km
Routes nationales	Etat	9 100 km
Routes départementales	Départements	377 000 km
Voies communales	Communes	630 000 km
Voies ferrées		
Lignes à Grande Vitesse	Réseau Ferré de France	1 875 km
Voies ferrées «classiques»	Réseau Ferré de France	27 125 km
Voies navigables		
Canaux, rivières et fleuves	Voies Navigables de France	8 500 km

Sources : MEEDDAT, Union Routière de France, RFF, VNF

La circulation par catégorie de réseau (données provisoires)

évolutions en % et volumes en milliards de véhicules km.

Réseau actualisé au 1 ^{er} janvier	06/05	07/06	08/07	2008
Autoroutes et voies rapides	3,5	2,7	-1,1	162,9
<i>Autoroutes concédées (réseau actualisé au mois le mois)</i>	2,7	3,3	-0,8	81,1
<i>Autoroutes interurbaines</i>	3,6	2,6	-2,5	21,9
<i>Autoroutes et voies rapides urbaines</i>	5,1	1,2	-0,8	36,5
<i>Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières</i>	3,7	3,3	-1,3	23,5
Autres routes nationales ⁽¹⁾	-0,5	0,5	-1,6	23,1
Total réseau national ⁽¹⁾	2,9	2,4	-1,2	186,1
Autres routes ⁽²⁾	-1,5	0,1	-1,6	365,9
TOTAL	-0,1	0,8	-1,5	552,0

Sources : Setra, Asfa, MEEDDAT/SOeS • ⁽¹⁾ nouveau réseau routier national, après décentralisation de 2006 • ⁽²⁾ routes départementales et locales, par solde.

1.1.2. ... qu'il faut entretenir et moderniser

Ces réseaux de transport représentent un **patri-moine collectif**, développé, amélioré et entretenu depuis plus d'un siècle – et **devenu essentiel** pour les échanges économiques, l'emploi, l'attractivité touristique et culturelle, ainsi que pour le droit de chaque citoyen à se déplacer librement.

Il a été régulièrement aménagé pour s'adapter à la croissance de la demande de déplacements. Il réclame aujourd'hui encore **des modernisations et des développements**, de manière à intégrer :

- les besoins de transport des voyageurs et des marchandises aux différentes échelles (trajets internationaux, nationaux et locaux) ;

- les enjeux du développement durable : mise en œuvre d'alternatives au mode routier, connexions à réaliser entre les différents modes de transport – pour passer par exemple de la route au rail, du rail à la voie d'eau... – respect de l'environnement... ;
- les enjeux d'aménagement du territoire : meilleure accessibilité, équité et équilibre entre les territoires, soutiens à l'économie locale... ;
- l'amélioration du cadre de vie des riverains : lutte contre le bruit, qualité de l'air... ;
- la limitation des points de congestion, le confort et la sécurité pour tous.



© nico75 fotolia.com



A. Peus - M. Bourigault - l'œil du Daph



© nifPictures

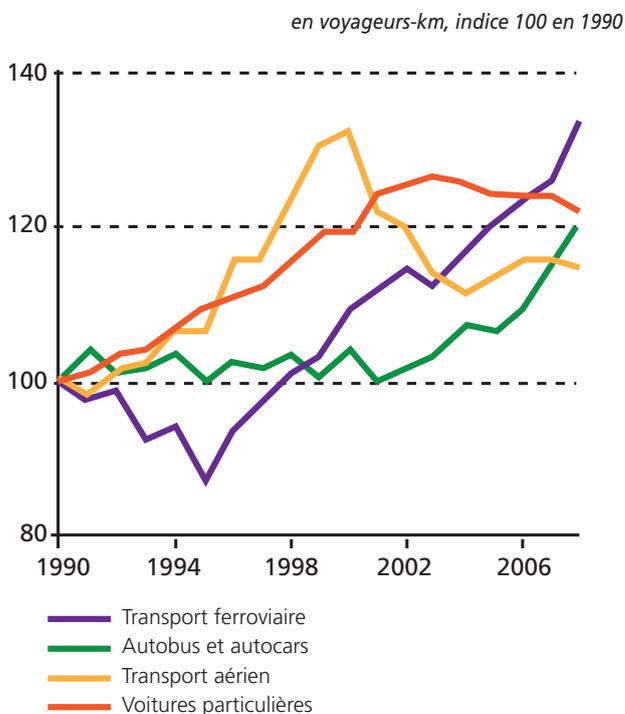
1.1.3. Une inflexion récente dans l'usage des différents modes de transport

En parallèle et en lien avec le développement des réseaux de transport, la France a connu dans les 30 à 40 dernières années une **très importante croissance de la mobilité quotidienne, dont la voiture a été le mode dominant** : de 1973 à 2004, le parc de voitures particulières a plus que doublé, alors que la population n'a augmenté que de 14 % (80 % des ménages disposent aujourd'hui d'une voiture et 30 % de deux). 60 % de l'ensemble des distances parcourues concernent désormais des déplacements de moins de 100 km : il s'agit principalement de déplacements quotidiens, liés aux relations domicile-travail et domicile-loisirs.

La voiture, majoritairement utilisée sur ces courts trajets, a profité de différents facteurs : aménagements du réseau routier et création de voies rapides (voies express, autoroutes, rocade urbaines, etc.), phénomène de périurbanisation (avec l'éloignement du lieu d'habitation par rapport aux agglomérations, où se concentrent les emplois, les équipements, les services, les commerces...), énergie abondante et à bas prix.

Cependant, on constate **une inflexion récente dans la répartition entre les modes de transport**. Cette évolution est le fruit des politiques publiques en faveur des modes alternatifs et de la prise de conscience des enjeux de l'environnement.

Les évolutions des transports intérieurs de voyageurs par mode



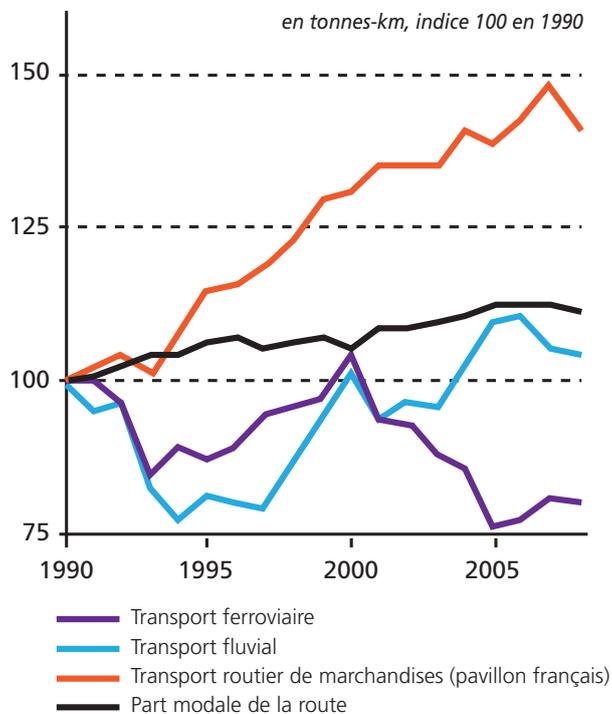
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SOeS, Certu, Bilan de la circulation

Par ailleurs, la route est désormais confrontée à des contraintes : réductions de vitesse pour des raisons de sécurité et de cadre de vie des riverains (bruit, qualité de l'air), congestion, notamment aux abords des agglomérations, qui pénalisent le confort et les temps de trajet, coût de plus en plus élevé du transport individuel (prix des véhicules, des carburants, frais liés au stationnement, aux péages, etc.).

L'analyse des poids respectifs des modes permet de repérer ce fait nouveau (cf. aussi tableau page précédente) :

- pour les voyageurs, **la part du ferroviaire croît plus vite que celle de la route depuis 2006**, en bénéficiant du renforcement des offres TER sur les courtes distances et TGV sur les moyennes et longues distances. La part des transports en commun urbains et interurbains, en autobus et en autocars, poursuit une croissance significative. **Les modes aérien et routier se sont stabilisés, voire régressent légèrement depuis 2007** ;
- pour les marchandises, les transports routiers et fluviaux connaissent une croissance continue depuis le milieu des années 90 avec une baisse à partir de 2006-2007, alors que le fret ferroviaire baisse, de manière très marquée, depuis 2000 avec une légère reprise à partir de 2007. **En moyenne, la part de la route marque le pas à partir de 2007.**

L'évolution des transports intérieurs (marchandises) et de la part modale routière



Sources : MEEDDAT/SOeS, VNF
 Champ : hors transport routier de marchandises sous pavillon étranger, transit et oléoducs

1.2. Le rôle de l'Etat et le financement des projets routiers

1.2.1. La responsabilité de l'Etat, recentrée sur le réseau routier « structurant »

L'Etat, représenté par le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, est propriétaire du réseau routier national. En 2005, 18 000 km de routes nationales, qui avaient au fil du temps perdu leur fonction d'écoulement du transit et présentaient désormais un intérêt local marqué, ont été transférées aux départements. Elles sont devenues des routes départementales.

Restent aujourd'hui **sous la responsabilité de l'Etat 20 000 km de réseau dit « structurant »**. Il s'agit des **axes routiers et autoroutiers** considérés comme essentiels pour l'économie du pays, car :

- ils accueillent des trafics à longue distance ;
- ils assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques.

Représentant 2 % de la longueur totale des routes de France (nationales, départementales et communales), ces 20 000 km supportent le quart du trafic de l'ensemble des routes de France*.

La RN154, faisant partie du réseau structurant, est restée propriété de l'Etat.

* Source : Direction Générale des Routes, 2007.



La RN154 à Ymonville (Eure-et-Loir).

Le réseau routier national en région Centre



La définition du réseau routier national

Elle résulte de deux textes :

- la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- le décret du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national.

Les autoroutes françaises, concédées et non concédées

Les autoroutes appartiennent toutes à l'Etat, mais deux situations sont possibles :

- l'autoroute est non concédée : sans péage, elle est gérée directement par l'Etat (par exemple l'A20 sur une partie de son itinéraire) ;
- l'autoroute est concédée : son financement, sa construction, son entretien et son exploitation sont confiés à une société concessionnaire en contrepartie de la perception d'un péage. Le rôle de l'Etat est alors de gérer et de contrôler le contrat de concession.

1.2.2. Un nouveau mode de financement pour les projets routiers

L'Etat et les autres collectivités publiques, notamment les régions et les départements, ont, durant de nombreuses années, investi ensemble pour **aménager et développer le réseau routier national** (hors autoroutes concédées). Ce cofinancement était organisé majoritairement dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, conclus tous les 5 à 7 ans. Cette modalité a été utilisée pour les études et les travaux de plus d'un millier de projets répartis sur l'ensemble du territoire national. Ainsi, les aménagements réalisés sur la RN154 depuis le lancement de l'opération, en 1994, ont-ils été financés par trois Contrats de Plan Etat-Région successifs : 1989-1993, 1994-1999 et 2000-2006.

Une réforme des Contrats de Plan Etat-Région a été engagée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire (CIACT) du 6 mars 2006. Les nouveaux contrats, dénommés « Contrats de Projets », intègrent trois principaux changements :

- un calendrier en cohérence avec celui des programmes européens (2007-2013) ;
- des orientations privilégiant l'innovation, la compétitivité et le développement durable ;
- un contenu portant sur un nombre limité de thématiques prioritaires et de projets structurants sur lesquels l'Etat et la Région se retrouvent.

De plus, avec le transfert aux départements d'une grande partie des routes nationales, l'Etat a **repensé la politique d'investissements sur le réseau qui lui appartient**. La contractualisation avec les collectivités territoriales dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région portait sur un réseau beaucoup plus vaste et s'est traduite par un grand nombre d'opérations souvent disséminées. Elle est aujourd'hui reconsidérée dans une perspective plus structurante.

C'est la raison pour laquelle, désormais, **les Contrats de Projets ne comprennent plus de volet routier**. Les investissements routiers **sont planifiés selon une logique d'itinéraire** – ils relèvent des Programmes De Modernisation des Itinéraires (PDMI). En conséquence, ils reposent aussi plus directement sur la capacité de financement de l'Etat, aujourd'hui très mesurée.

Cette situation nouvelle incite à **rechercher des solutions, itinéraire par itinéraire**, et à en débattre avec les acteurs locaux concernés. Elles peuvent porter sur :

- la poursuite d'un **financement sur fonds publics**, partagé ou non entre l'Etat et les collectivités territoriales (celles qui le souhaitent peuvent en effet s'associer à l'Etat dans le cadre de contrats d'itinéraires afin d'accélérer leur réalisation) ;
- le recours aux **financements privés** (très encadrés techniquement, juridiquement et économiquement), en général de type concession, mais qui peuvent aussi prendre la forme d'un partenariat public-privé (cf. partie 5).

L'évolution des Contrats de Projets : l'exemple de la Région Centre

Comme les autres Contrats de Projets Etat-Région 2007-2013, le Contrat entre l'Etat et la Région Centre ne comprend plus d'investissements routiers. En matière de transport, les budgets sont consacrés au transport ferroviaire de voyageurs, aux transports en commun urbains dans les grandes agglomérations et au développement du transport de marchandises par le rail.



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

Les budgets mobilisables pour les investissements sur le réseau routier national

Les moyens proviennent aujourd'hui principalement :

- du budget général de l'Etat pour les dépenses d'entretien et d'exploitation ;
- de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour les projets neufs.

Créée en 2004, l'AFITF a été dotée de 4 milliards d'euros provenant de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et perçoit chaque année environ 800 millions d'euros provenant de taxes et redevances. Ses ressources restent cependant insuffisantes pour répondre aux besoins d'investissement sur l'ensemble des réseaux de transport, notamment dans la perspective des projets ferroviaires, fluviaux et maritimes prévus par le Grenelle de l'environnement.

La taxe (ou redevance) kilométrique pour les poids lourds pourrait permettre d'abonder la dotation de l'AFITF. Cette taxe doit entrer en vigueur en France en 2011. Issue de l'article 10 de la loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et intégrée dans l'article 153 de la loi de finances pour 2009, la redevance s'appliquera aux camions d'au moins 3,5 tonnes circulant sur le réseau national non concédé. Son montant s'élève en moyenne à 12 centimes par kilomètre et devrait générer 1,2 milliard d'euros par an.

1.3. Les conclusions du Grenelle de l'environnement

1.3.1. Ce que dit le « Grenelle 1 » sur la politique des transports

Organisé entre juillet et décembre 2007, le Grenelle de l'environnement a fait l'objet d'un projet de loi adopté en première lecture à l'Assemblée nationale en octobre 2008 et au Sénat en janvier 2009, puis voté en juillet 2009. Cette loi de programme « relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement » (dite aussi « Grenelle 1 »), décline **les objectifs en faveur du développement durable**.

La politique des transports qui en est issue 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 à la préservation d'un environnement respectueux de la santé**.

Pour atteindre cet objectif, le Grenelle s'appuie sur une stratégie qui :

- s'efforce d'orienter la demande de mobilité vers l'adoption de comportements responsables au regard des exigences environnementales ;
- vise à organiser l'offre de transport de manière à ce que la demande de mobilité puisse se réaliser dans le meilleur respect des milieux naturels et avec le moins de consommation d'énergie possible ;
- met les préoccupations environnementales au centre des politiques d'investissements dans le domaine des infrastructures.

Cette stratégie repose sur quatre principaux piliers :

1. Accorder la priorité en matière d'infrastructure à **l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement**.
2. Limiter le développement des réseaux de transport à **des objectifs spécifiques**. Il s'agit notamment :
 - d'organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible. Cela sous-entend le développement des transports ferroviaire et fluvial ainsi que le développement des transports en commun urbains partout où ce développement est pertinent ;

- de redéfinir **le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local**. Cela signifie que le transport routier doit être limité à son strict domaine de pertinence et les investissements dans ce domaine à l'amélioration de la qualité environnementale du réseau, à l'optimisation du service rendu à l'utilisateur – sous réserve que cela ne conduise pas à concurrencer les modes alternatifs – ou encore au renforcement de l'accessibilité aux services publics, équipements collectifs ou pôles d'emplois des territoires en déprise.
3. Conforter **la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels** dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.
 4. Introduire des mesures destinées à **améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds** et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants.



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

La loi Grenelle 1

Le Grenelle de l'environnement a pour objectif de construire une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement, progrès social et croissance. Le texte de loi « Grenelle 1 » se structure autour de quatre enjeux :

1. la lutte contre le changement climatique (réduction des émissions de gaz à effet de serre) ;
2. la préservation de la biodiversité et des milieux naturels ;
3. la prévention des risques pour l'environnement et la santé ;
4. l'exemplarité de l'Etat et la gouvernance – destinée à favoriser la mobilisation de la société.

Le projet de loi « Grenelle 2 », exposant en 103 articles les différentes mesures d'application de la loi Grenelle 1, a été adopté par le Conseil des Ministres du 7 janvier 2009.

1.3.2. Vers un « Schéma National des Infrastructures de Transport »

La réalisation d'un Schéma National des Infrastructures de Transport est explicitement **prévue par les articles 15 et 15 bis du projet de loi Grenelle 1**. Ce schéma constitue une révision des dispositions du Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) de décembre 2003.

Il « fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux de sa compétence, ainsi qu'en matière d'aides apportées aux collectivités locales pour le développement de leurs propres réseaux. Il vise à favoriser les conditions de reports vers les modes les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

- a) 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 ;
- b) au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- c) au niveau local, mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines. »

Dans cette perspective, les projets de développement du réseau routier national devront être en cohérence avec les objectifs plus spécifiques suivants :

- inscrire la France dans les grands corridors européens en poursuivant **la construction d'un réseau fret efficace** : en quoi le projet routier permet-il de mieux faire fonctionner les complémentarités entre les différents modes de transport ? en quoi le projet routier permet-il un meilleur report (accessibilité des ports, des plate-formes de transport combiné, des zones logistiques, etc.) vers les modes alternatifs ?
- garantir un **équilibre du développement des pôles régionaux** : en quoi le projet contribue-t-il à polariser le développement de la région et à apporter des solutions complémentaires au fer, lorsque ce mode n'est pas adapté, notamment pour les territoires peu denses ?
- contribuer à une **meilleure organisation des déplacements dans les aires métropolitaines** : en quoi le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de ou des aires métropolitaines concernées dans l'objectif de faire décroître les émissions de CO₂ ?
- **réduire les nuisances des transports** : comment le projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ?

La formalisation de ce schéma est **prévue fin 2009, en concertation avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement**.

Les principales décisions concernant la RN154

- **le 15 mars 1994**, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme décide l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Rouen-Orléans, avec un statut de route express. Le projet sera financé sur crédits budgétaires avec un cofinancement des différentes collectivités (Conseils régionaux, Conseils généraux et agglomérations ou grandes villes) ;
- le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du **18 décembre 2003** approuve les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025) parmi lesquelles la RN154 est confirmée dans son statut de « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) » ;
- le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du **14 octobre 2005** confirme l'engagement en faveur de la RN154 ; deux éléments sont inscrits au programme des projets routiers :
 - la déviation d'Evreux ;
 - la liaison à 2 x 2 voies entre Chartres et Orléans.

La décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNBP) en date du 7 janvier 2009 précise que « la commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive. »

Pour cela, le projet doit s'analyser au regard des grands objectifs assignés à la politique des transports,

tels qu'ils sont déclinés par le projet de loi Grenelle 1. Sur la base d'un diagnostic local et de l'identification des enjeux (les déplacements et leur sécurité, l'environnement, la qualité de vie des riverains, le soutien à l'économie locale...), la suite du dossier s'attache à démontrer le rôle que peut jouer l'aménagement pour les territoires et sa cohérence avec les engagements du Grenelle.

2. LE DIAGNOSTIC LOCAL

La RN154 relie Rouen à Orléans, respectivement chefs-lieux des Régions Haute-Normandie et Centre, via Evreux, Dreux et Chartres. En suivant un arc Nord-Ouest-Sud-Ouest qui longe les contours de l'Île-de-France, elle irrigue les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir et du Loiret. Aujourd'hui, la partie Nord de l'itinéraire, c'est-à-dire la traversée de l'Eure, est aménagée. Une bonne part du parcours situé dans la partie Sud (entre Nonancourt et Allaines/A10), qui correspond à la traversée de l'Eure-et-Loir, reste à aménager. Le diagnostic local, consacré aux principales caractéristiques du territoire concerné par le projet, à l'offre et à la demande de transport, aux trafics sur la Nationale et aux dessertes permet d'apprécier le rôle de premier plan joué par la RN154 dans le département, à la fois en termes de déplacements et de dynamique locale.

La situation de la RN154



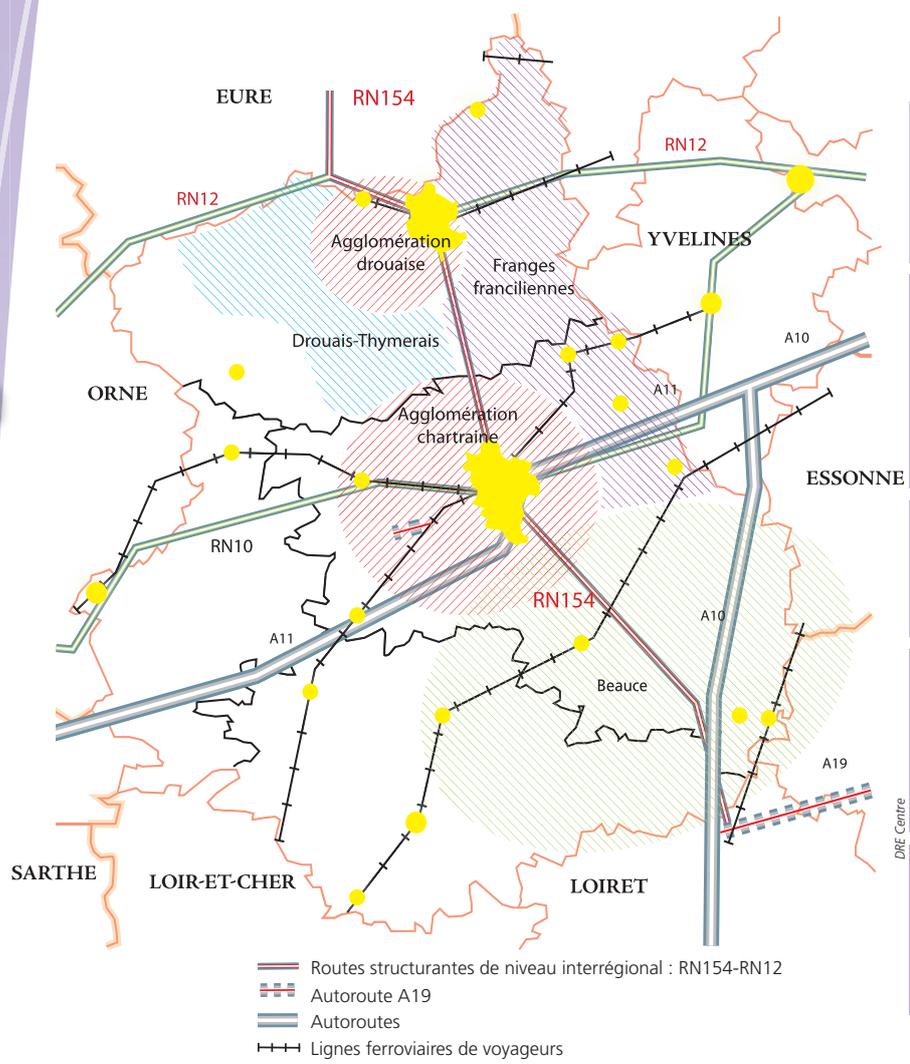
2.1. L'aire concernée par la RN154

Sur son parcours eurélien, la RN154 traverse et irrigue différentes entités géographiques :

- deux régions naturelles : le **Drouais-Thymerais** et la **Beauce**, toutes deux à forte vocation agricole ;
- les deux plus importantes agglomérations du département : **Chartres** et **Dreux**.

Dans une moindre mesure, elle a aussi des influences sur la zone d'Anet à Auneau, dénommée « franges franciliennes » en raison de la proximité et de l'attractivité qu'exerce sur elles l'Île-de-France.

Ces entités constituent l'aire concernée par le projet. Elles représentent près de **70 % de la superficie de l'Eure-et-Loir** et regroupent plus de 300 000 habitants, soit **80 % de sa population**.



La géographie du projet

L'agglomération drouaise
Située au carrefour de l'axe Est-Ouest de la RN12 et de la RN154, l'agglomération drouaise, qui rassemble 55 000 habitants, est le deuxième pôle urbain d'Eure-et-Loir.

L'agglomération chartraine
Située au carrefour de deux axes Est-Ouest (RN10 et A11) et de la RN154, l'agglomération chartraine, chef-lieu d'Eure-et-Loir, est le moteur du développement départemental. Son aire urbaine compte 130 000 habitants, soit près d'un tiers de la population départementale.

Le Drouais-Thymerais
Avec 66 % de ses surfaces consacrées à l'agriculture, le Drouais-Thymerais est le deuxième territoire agricole de l'Eure-et-Loir après la Beauce.

Les franges franciliennes
S'étendant de la commune d'Anet, au Nord de la RN12, à celle d'Auneau, à proximité de la RN10, ce territoire regarde aujourd'hui vers l'Île-de-France : il se développe autour des axes routiers et ferroviaires qui le relie à Paris.

La Beauce
La Beauce, grenier à blé de la France, s'étend sur 5 départements. En Eure-et-Loir, 84 % de ses surfaces sont consacrées à l'agriculture, principalement céréalière et oléagineuse.

2.2. Les principales caractéristiques du territoire

2.2.1. La préservation des équilibres environnementaux

Parmi les différentes sensibilités environnementales du territoire, qui sont à **prendre en compte dans le projet d'aménagement de la RN154**, on peut en distinguer trois, particulièrement fortes (*voir aussi les enjeux liés au bruit et la qualité de l'air, cf. 2.4.3*) :

- celles liées à **l'eau**, les enjeux portant sur la préservation de la ressource et de sa qualité ;
- celles concernant **les milieux naturels**, sur un territoire écologiquement riche et abritant différentes espèces rares et fragiles ;
- celles propres à la préservation **des paysages et du patrimoine**, liées en particulier aux vues majeures sur la cathédrale de Chartres et à une densité importante de site inscrits, monuments historiques, etc.

L'enjeu de la ressource en eau

La RN154 se situe dans le bassin hydrographique de la Seine. La question de la préservation de la ressource en eau y revêt une importance toute particulière. Les eaux superficielles sont, en effet, essentiellement influencées par les nappes d'eaux souterraines qui soutiennent les débits notamment en période d'étiage.

• L'eau souterraine

Les nappes d'eau souterraines appartiennent aux deux domaines géologiques majeurs de la région : la nappe de la Craie et la nappe de Beauce.

- **La nappe de la Craie** regroupe les réservoirs du Séno-Turonien. Cette nappe est utilisée pour l'alimentation en eau potable des communes de l'Eure-et-Loir et de la Ville de Paris par l'aqueduc de l'Avre. Elle fournit une eau de qualité variable selon l'épaisseur de la couverture d'argile à silex qui la protège. La vulnérabilité de la nappe est importante notamment lorsque celle-ci affleure dans les vallées. De manière générale, la qualité de la nappe de la Craie subit une dégradation constante depuis 25 ans.

- **La nappe de Beauce** constitue l'un des plus grands aquifères français. Elle est exploitée pour l'alimentation en eau potable et l'irrigation agricole. Le terme générique de « Nappe de Beauce » regroupe en fait un ensemble d'une dizaine de couches géologiques plus ou moins perméables. La nappe de Beauce est très vulnérable aux pollutions en raison de la grande perméabilité des calcaires et de l'absence fréquente de couverture imperméable.

• L'eau superficielle

L'aire concernée par le projet RN154 s'inscrit en grande partie dans le bassin de l'Eure. L'hydrologie est en étroite relation avec la géologie, la topographie et le climat.

Les cours d'eau majeurs de la zone d'étude sont **l'Eure et ses affluents, la Roguenette, la Blaise et l'Avre.**

Une partie des eaux de l'Avre, et de la nappe de la Craie qui soutient son débit, est captée pour **l'alimentation en eau potable de la ville de Paris**, et acheminée via l'aqueduc de l'Avre, concerné par la zone du projet.

Au Sud de Chartres, le réseau hydrographique est faible, composé essentiellement de petits ruisseaux. Seule **la Conie, affluent du Loir**, se trouve à l'extrémité sud de la zone concernée. Son débit est principalement lié aux apports de la nappe de Beauce.

A l'étiage, la qualité de l'eau des rivières alimentées essentiellement par les nappes souterraines de

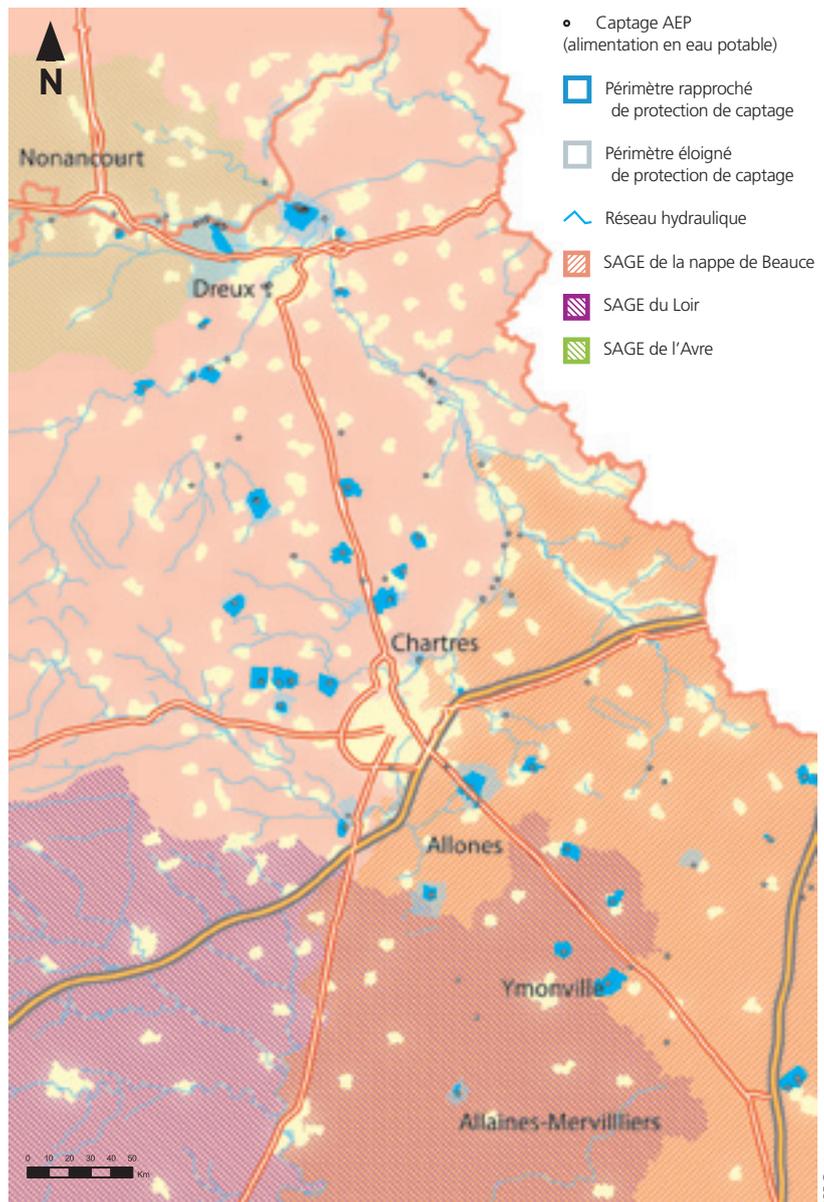
Beauce ou de la Craie est fonction des pollutions véhiculées par ces eaux souterraines. L'Eure, l'Avre et la Blaise sont globalement des rivières de bonne qualité selon le système d'évaluation de la qualité des cours d'eau (SEQ-Eau). La Roguenette a une qualité et un objectif SEQ passables ainsi que la Conie. La qualité se dégrade en proximité des agglomérations de Chartres et de Dreux. Malgré les pollutions en nitrates qui demeurent préoccupantes, on observe toutefois une amélioration générale de la qualité des eaux de rivières depuis les années 1990.

Une attention forte portée à la qualité des eaux

La Directive Cadre sur l'eau du 23 octobre 2000 vise à **l'obtention du bon état des eaux dans toute l'Union européenne d'ici 2015**. Elle s'inspire de la réglementation française et des Schémas Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux (SDAGE) mis en œuvre à partir de 1989 à l'échelle de chaque grand bassin hydrographique.

Les SDAGE sont déclinés en SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) pour chaque bassin versant. Le territoire est concerné par trois SAGE : « nappe de Beauce », « bassin du Loir » et « Avre ».

Les enjeux hydrologiques



Le respect des milieux naturels

Différents milieux naturels caractérisent l'aire concernée par le projet : plaine agricole de la Beauce, nombreuses vallées, massifs forestiers ou petits boisements.

Ces milieux sont tous riches d'habitats et d'espèces qui font souvent **l'objet d'inventaires ou de mesures réglementaires plus strictes**.

Les autres éléments de la nature dite « ordinaire » jouent également un rôle majeur pour la faune et la flore : ils accueillent des axes de déplacement, indispensables à la survie des populations concernées.

Sur la base d'une actualisation en cours, trois ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, voir encadré) de type I, sept ZNIEFF de type II et trois zones Natura 2000 sont présentes dans l'aire concernée par la RN154. Les ZNIEFF se situent principalement sur les bassins versants et les abords des vallées de l'Eure, de l'Avre, de la Blaise et de la Conie. Elles sont en majorité constituées de boisements (aulnaies, hêtraies, chênaies-charmaies, etc.), de prés-bois et de pelouses calcicoles thermophiles qui abritent des espèces rares et protégées au niveau régional.

En terme d'intérêt écologique, **le point essentiel est la présence des trois zones classées Natura 2000**. Deux de ces zones sont des Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) et relèvent de la « Directive habitats faune-flore ». Elles se situent dans l'aire concernée par le projet. La troisième est une Zone de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la « Directive oiseaux » : couvrant toute la partie sud du département, depuis le Sud de Chartres jusqu'à l'A10, elle est traversée en son milieu par la RN154.

- **La vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et ses vallons affluents (SIC)**. Les multiples zonages de ce SIC concernent essentiellement la partie nord de l'aire concernée par le projet. Deux types d'habitats prioritaires y sont représentés : les pelouses sèches sur calcaires de Beauce et la forêt alluviale à aulne glutineux et frêne commun. La rivière l'Eure renferme des espèces de poissons visées par l'annexe II de la « Directive habitats » dont la loche de rivière. Cette zone abrite également plusieurs espèces faisant l'objet d'une protection réglementaire nationale, régionale ou départementale, notamment des orchidées.

- **La vallée du Loir et ses affluents aux environs de Châteaudun (SIC – Directive habitats faune-flore)**. La partie sud de l'aire concernée par le projet comprend une partie de ce SIC. Les habitats sont constitués de pelouses sèches sur calcaires de Beauce (habitat prioritaire) et de chênaies pubescentes et sessiliflores. Ce site comporte un cortège de muscinées (mousses) remarquables et de nombreux insectes singuliers.

- **La zone Beauce et vallée de la Conie (ZPS « Directive oiseaux »)**, est une vaste zone communautaire qui se situe au sud de l'aire concernée par le projet. L'intérêt de cette ZPS repose essentiellement sur la présence, en période de reproduction, des espèces caractéristiques de l'avifaune de plaine. Parmi ses douze espèces prioritaires, citons notamment l'Oedème criard, l'Alouette calendrelle, la Caille des blés, le Busard des roseaux, le Busard cendré et le Busard saint-Martin. La RN154 traverse la ZPS.

Quelques définitions

ZNIEFF de type 1

De superficie réduite, ces Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique, qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire.

ZNIEFF de type 2

Elles sont de grands ensembles naturels riches ou peu modifiés qui offrent des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagère.

Natura 2000

Natura 2000 est un ensemble de sites naturels, à travers toute l'Europe, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Deux types de sites interviennent dans le réseau Natura 2000 : les ZPS et les ZSC. Les ZPS (Zones de Protection Spéciale) concernent les territoires les plus appropriés pour assurer un bon état de conservation des espèces d'oiseaux menacées, vulnérables ou rares (espèces de l'annexe 1 de la Directive oiseaux).

Les ZSC (Zones Spéciales de Conservation), instaurées par la Directive habitats en 1992, ont pour objectif la conservation de sites écologiques présentant soit :

- des habitats naturels ou semi-naturels d'intérêt communautaire, de part leur rareté ou leur rôle écologique primordial (habitats de l'annexe I de la Directive) ;
- des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire, de part leur rareté, leur valeur symbolique, leur rôle essentiel dans l'écosystème (espèces de l'annexe II de la Directive).

Les possibles effets du projet sur les milieux naturels sont déclinés en partie 4 pour les sections de la RN154 restant à aménager. La méthode de prise en compte des enjeux environnementaux est exposée en partie 5.



© Roberto Lerco - www.ebitalia.it

L'Alouette calendrelle, présente en Beauce.

Les axes de déplacement de la faune sont également repérables sur le territoire, en particulier grâce aux données de la Fédération des chasseurs. Cette thématique est importante dans la mise en œuvre d'un projet d'aménagement comme celui de la RN154 car c'est la fragmentation des habitats – l'existence de barrières et la disparition des corridors écologiques provoque des difficultés de dispersion – qui est la principale **cause de régression et de disparition des espèces**.

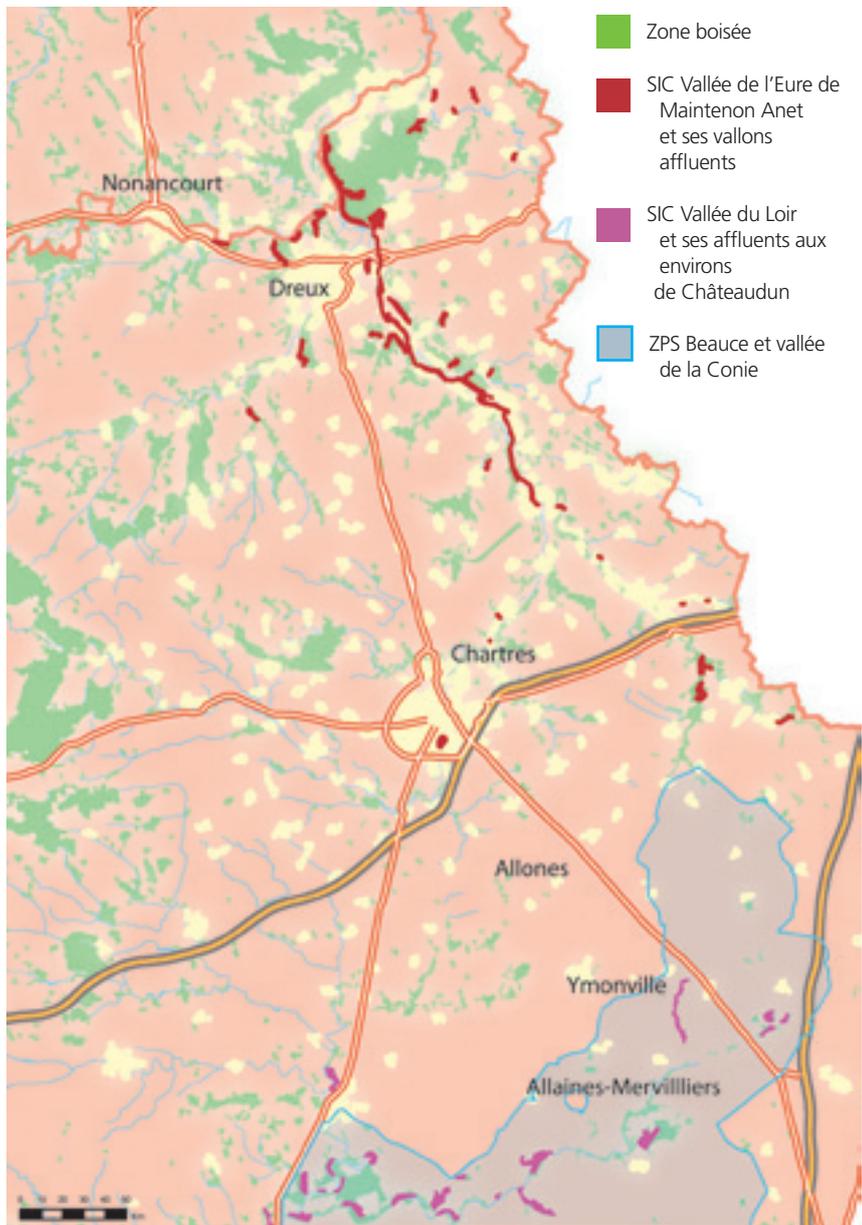
De manière générale, les grands animaux (sangliers, cerfs, chevreuils) utilisent **les vallons boisés pour leurs déplacements**, qui s'effectuent majoritairement dans la partie nord du territoire, entre Nonancourt et Chartres, et particulièrement au sud de Dreux, dans la zone des coteaux de l'Eure et de la Blaise, où la RN154 traverse une continuité de bosquets.

Les vallons boisés, les **petits bois, bosquets, talus ou haies**, constituant des îlots au milieu des cultures intensives, jouent un rôle d'abri ou de relais lors des déplacements de la grande faune ; ils sont en outre des **refuges importants pour la biodiversité** (cf. aussi l'encadré « La trame verte et bleue » au 3.5).

Les espaces naturels inventoriés ou protégés à proximité de la RN154

Natura 2000	ZNIEFF de type I	ZNIEFF de type II
Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun (SIC)	Pelouses d'Ymonville	Vallée de la Conie
Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents (SIC)		Vallée de l'Eure de Maintenon à Cherisy
Beauce et vallée de la Conie (ZPS)	Côtes de Tréon	Vallée de l'Eure de Chartres à Maintenon
		Vallée de la Blaise
Anciennes carrières de Neuvy-en-Beauce	Anciennes carrières de Neuvy-en-Beauce	Boisement de Berchères-les-Pierres
		Vallée de l'Avre et de la Meuvette en amont de Nonancourt
		Basse vallée de l'Avre

Les zones Natura 2000



Des paysages remarquables

Quatre entités paysagères principales sont présentes dans l'aire concernée par la RN154.

Chartres constitue la plus remarquable d'entre elles. Une directive paysagère visant la protection et la mise en valeur des vues majeures sur sa cathédrale est en cours d'élaboration. Elle imposera, pour tout projet, le respect d'un cadre très strict afin de ne pas porter atteinte à ces vues. Le périmètre de cette directive s'étend largement sur la zone concernée par le projet : les perspectives très ouvertes de la Beauce permettent en effet de repérer la silhouette de la cathédrale jusqu'à 15 km de distance, et ce quasiment depuis toutes les directions.

Au nord de l'aire concernée se trouve la **plaine découverte et ondulée du Drouais-Thymerais**, ainsi que les **vallées et vallons aux versants boisés de l'Eure**, de l'Avre et de la Blaise et de leurs nombreux petits affluents, qui constituent des unités paysagères attractives. En particulier la vallée de l'Eure, située à l'Est de Dreux, est un site inscrit depuis 1972.

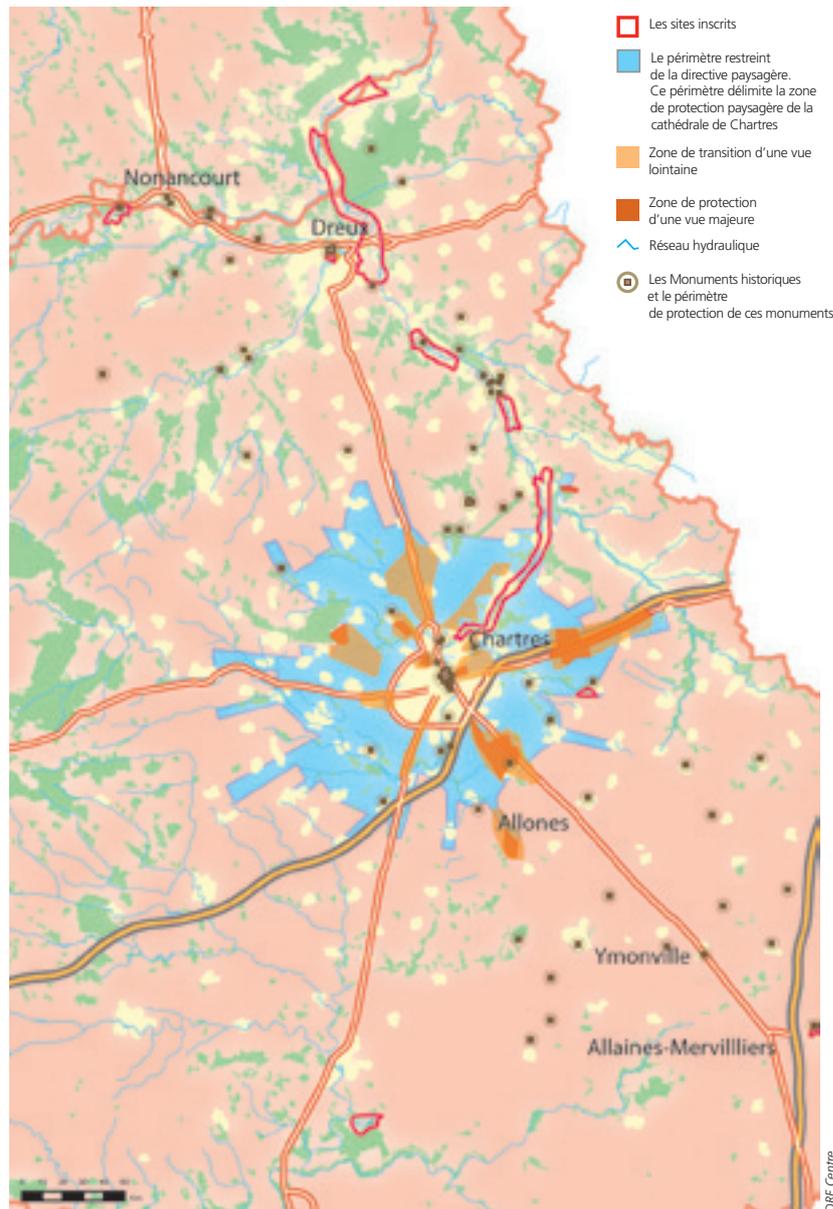
Au sud de Chartres, la RN154 traverse la **Beauce** au paysage très caractéristique de grande plaine céréalière découverte ; les espaces de culture intensive, les silhouettes des silos agricoles et des moulins à vent ou encore la proximité des carrières y alternent.



Vue lointaine sur la cathédrale de Chartres.

A. Perus - M. Bourgaud - L'œil du Diaph

Le paysage et le patrimoine



DIG Centre

Un riche patrimoine historique

Le patrimoine historique représente, tout particulièrement avec la cathédrale de Chartres, classée au patrimoine mondial de l'Unesco et accueillant 1,5 million de visiteurs par an (elle est le 34^e site le plus visité en France selon la Direction du Tourisme), un atout majeur pour l'Eure-et-Loir et pour le développement de son activité touristique.

Au-delà de ce site de première importance, l'intérêt patrimonial est présent sur l'ensemble de l'aire concernée par la RN154. On peut citer notamment :

- des sites inscrits du **centre de Chartres** : quartiers de la Tannerie et de la Foulerie sur les bords de l'Eure, abords de la porte Guillaume, pont du Bouju et terre de la Poissonnerie ;



Quartier de Chartres au bord de l'Eure.

- des sites inscrits du **centre ancien et de l'ancien Couvent des Capucins de Dreux** ;
- le site inscrit du village de **Dampierre-sur-Avre et du confluent de l'Avre et de la Meurette** ;
- de nombreux **monuments historiques**, comme l'Obélisque, à l'angle de la RN12 et de la route de Louvilliers (monument inscrit), le domaine du Château de Vauventriers à Champhol (monument inscrit), l'éolienne Auguste Bollée à Nogent-le-Phaye (monument inscrit), le moulin à vent d'Ymonville (monument classé), la Ferme de la Recette à Fresnay-l'Évêque (monument inscrit), etc. ;
- plusieurs **sites archéologiques** de nature et d'époque diverses : mobilier néolithique, enceinte gallo-romaine, manoirs du Moyen Age, moulins à eau du XVIII^e siècle...

Au plan des loisirs, le territoire compte aussi **des sentiers de randonnée** (sentiers de Grande Randonnée – GR –, circuits de découverte, itinéraires de randonnée...), dont la densité est plus forte dans les vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure, ce qui confirme l'intérêt patrimonial de ces zones. **Deux centres d'activités** sont présents dans le secteur de Nonancourt : le centre de loisirs Edouard Hoff au niveau de la vallée des Bois (au sud de Saint-Lubin-Joncherets) et le centre équestre de Nonancourt.

Quelques définitions

Sites inscrits et classés : les articles L. 341-1 à L. 341-7, L. 341-10, L. 341-12 à L. 341-14 du Code de l'environnement ainsi que le décret n° 69-607 du 13 juin 1969 portant application des articles 4 et 5-1 de la loi modifiée du 2 mai 1930 sur la protection des sites définissent la réglementation qui s'applique à ces sites. Cette législation s'intéresse aux monuments naturels et aux sites « dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». Elle contribue à la fois à la protection du patrimoine naturel et culturel. L'objectif est de conserver les caractéristiques du site, l'esprit des lieux, et de les préserver de toutes atteintes graves. L'inscription d'un site consiste à le placer sous surveillance du ministère chargé de l'Environnement. Tous les travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux sont soumis au contrôle du ministre chargé des sites ou au contrôle du préfet du département. Pour les sites inscrits, l'autorité préfectorale doit être avisée quatre mois avant la réalisation des travaux (à l'exclusion de travaux courants d'entretien ou d'exploitation). Pour les sites classés, tous les travaux nécessitent l'autorisation du ministre.

Les directives paysagères : issues du code de l'Environnement, elles ont pour but d'assurer la mise en valeur et la protection des éléments caractéristiques des paysages remarquables. L'intérêt paysager peut se définir par l'unité, la cohérence d'un territoire, la richesse particulière en matière de patrimoine (mode de vie, habitat ou activité).



Le moulin d'Ymonville (XIX^e siècle).

2.2.2. Les données démographiques des cinq territoires

La RN154 traverse, du Nord au Sud, cinq territoires de l'Eure-et-Loir et son influence touche 80 % des 419 000 habitants du département (chiffre au 1^{er} janvier 2006). L'analyse de la densité de population, des évolutions démographiques et de l'offre de logements éclaire sur **la manière dont est occupé et structuré l'espace**, et, en conséquence, sur les équipements à prévoir (services à la population, etc.), sur les perspectives de développement économique ainsi que sur la demande de transport.

Un territoire très fortement contrasté

La densité de population de l'aire concernée est relativement faible avec 83,5 habitants au km² (hab/km²) contre 107,6 hab/km² en France (chiffres 1999). On distingue différentes catégories de densité :

- de très fortes densités se rencontrent dans **l'aire urbaine de Chartres**, qui accueille les villes les plus denses de l'aire concernée par le projet (par exemple plus de 1 000 hab/km² à Chartres, Lucé et Luisant en 1999) ;
- de fortes densités, dépassant fréquemment 100 voire 300 hab/km², à **Dreux et le long des vallées de l'Avre et de l'Eure (entre Marcilly-sur-Eure et Ivry-la-Bataille)**. L'habitat s'y est concentré le long de la RN12 qui permet de rejoindre la région parisienne. A l'est de la RN154 entre Chartres et Dreux, on constate également des niveaux de densités notables autour de Maintenon (388 hab/km²), de Nogent-le-Roi (318 hab/km²) et d'Auneau (228 hab/km²), qui sont des secteurs proches de la RN12 et de l'A11 subissant l'attractivité des équipements, des services et de l'emploi de l'Île-de-France ;
- ailleurs, l'aire concernée présente un **caractère rural très marqué** : les plateaux de la Beauce et du Drouais ont des densités très faibles, inférieures à 20 hab/km².

Globalement, ce sont donc plutôt les vallées et la RN12 qui structurent l'espace. Ce dernier est aussi contraint par la préservation des terres agricoles. Le territoire concerné par le projet est donc marqué par

une forte polarisation • dans les agglomérations : **la population se concentre principalement dans les aires urbaines de Chartres et de Dreux**, les autres communes étant de petites communes rurales.

Les deux agglomérations de Dreux et de Chartres, qui concentrent les plus fortes densités de population, constituent aussi les deux pôles principaux du département en termes d'attractivité liée à l'emploi, au logement, aux équipements de tous types (scolaires, enseignement supérieur, culture, santé), aux services et aux commerces. **Leurs aires urbaines** • ont connu toutes deux le même type d'évolution, à savoir une augmentation de la population des communes périurbaines au détriment des villes centre. Ce fait a été particulièrement sensible à Dreux, qui a perdu 7,5 % de population entre 1990 et 1999, alors que les autres communes de la Communauté d'agglomération du Drouais étaient en croissance de 4,5 %. Néanmoins, selon les chiffres partiels issus du recensement 2008, il semblerait que la forte baisse démographique de Dreux s'inverse aujourd'hui.

Les franges franciliennes et la vallée de l'Eure, qui s'inscrivent désormais dans la grande couronne parisienne et bénéficient d'un cadre de vie de qualité, ont connu 10 % d'augmentation de la population entre 1990 et 1999. La situation est aujourd'hui plus contrastée. Plusieurs communes, comme Nogent-le-Roi ou Saint-Lucien, perdent des habitants mais de nombreuses autres continuent de croître à un rythme annuel légèrement supérieur à 0,2 % comme Faveoles, ou à 1 % comme Hanches, Gas, Houx ou Yermenonville.

La Beauce, contrairement aux périodes précédentes, semble l'objet d'un petit renouveau démographique puisque de nombreuses communes, comme Fains-la-Folie ou Allaines, dépassent les 2 % de taux annuel d'accroissement. Ce dynamisme rural semble également vrai pour **le Drouais** et particulièrement pour le secteur entre Dreux et Chartres le long de la RN154 puisque, par exemple, Le Boullay-Mivoye ou Tremblay-les-Villages, avec près de 200 habitants supplémentaires, affichent des taux de croissance annuels supérieurs à 2 %.

Les taux d'évolution moyens annuels de la population

	Période 1982 - 1990			Période 1990 - 1999		
	Général	Dû au mouvement naturel	Dû au mouvement migratoire	Général	Dû au mouvement naturel	Dû au mouvement migratoire
France	0,51	0,41	0,1	0,37	0,36	0,01
Aire concernée	1,61	0,65	0,96	0,43	0,51	-0,08
Aire urbaine de Chartres	1,41	0,79	0,62	0,43	0,63	-0,2
Aire urbaine élargie de Dreux	1,49	1,15	0,34	-0,44	0,8	-1,24

Sources : Recensement général de la population 1982, 1990 et 1999.

- **Le mouvement naturel** : correspond à la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès sur une période donnée
- **Le mouvement migratoire** : correspond à la différence entre le nombre de personnes qui sont installées sur le territoire et le nombre de personnes qui l'ont quitté sur une période donnée.



La variation relative annuelle de la population dans les aires urbaines d'Eure-et-Loir (% entre 1999 et 2006)

Sources : Diact-Francièmes • Tous droits réservés.

La problématique de l'étalement urbain : pourquoi doit-il être maîtrisé ?

- Parce qu'il crée une forte dépendance à l'automobile en allongeant sans cesse les trajets entre le domicile, le travail, les commerces, les services et les loisirs.
- Parce qu'il augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (les émissions de CO₂ dues aux transports croissent lorsque la densité diminue : un ménage d'une zone périphérique émet 1,7 fois plus de CO₂ qu'un ménage en zone centrale (1999) et l'écart se creuse (le rapport n'était que de 1,4 en 1990).
- Parce qu'il consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges toujours plus lourdes de voirie, d'assainissement, de réseaux de distribution, de gestion des déchets et de transport.
- Parce qu'il dégrade les paysages ruraux, réduit les surfaces agricoles et tend à remplacer l'habitat traditionnel par des constructions plus ou moins stéréotypées.
- Parce qu'il se fait sous forme d'habitat pavillonnaire peu dense, impossible ou très coûteux à desservir en transports en commun.

Comment peut-on maîtriser l'étalement urbain susceptible d'être généré par une liaison routière à haut niveau de service ?

- En faisant le choix d'un nombre très limité de points d'accès et d'échanges et en inscrivant les dispositifs d'échanges dans une logique de voirie ou d'urbanisation existante.
- En inscrivant l'arrivée de l'infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (Schéma de Cohérence Territoriale – SCOT).

La RN154, un axe fort entre les pôles structurants

L'offre de logements a évolué dans l'aire concernée de façon assez similaire à celle de l'évolution démographique depuis 1999 ; elle progresse donc plus lentement que la moyenne nationale. Elle se **centre sur les aires urbaines de Dreux et de Chartres, le long des vallées et sur les franges franciliennes**, ce qui confirme le rôle de liaison très important joué par la **RN154 entre les deux grandes aires urbaines du département**.

2.2.3. Une structure économique très spécifique

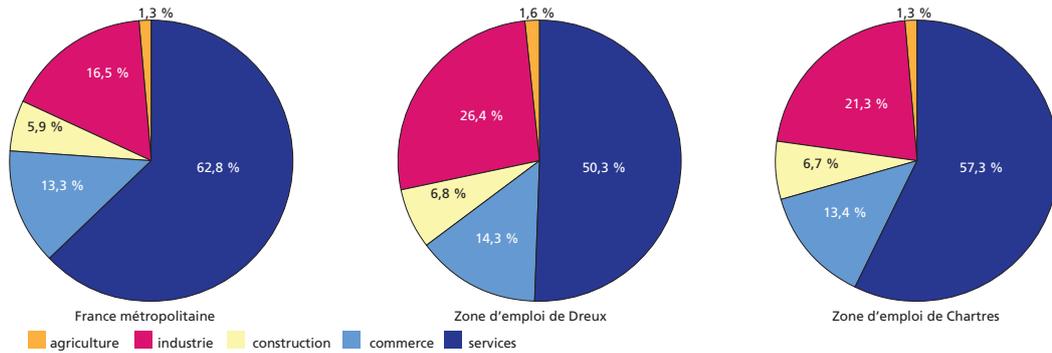
Une économie principalement fondée sur l'agriculture, l'industrie, la construction et le commerce

La structure économique de l'aire concernée par le projet s'appuie encore aujourd'hui sur quatre secteurs traditionnels* :

- **les activités agricoles et l'industrie agroalimentaire** représentent 2,4 % des emplois en 2005 (contre 1,5 % en France métropolitaine). Ce secteur compte plus de 1 900 emplois. En réalité, malgré la présence d'importantes surfaces agricoles, il génère peu d'emplois : il est marqué par des grandes cultures et des exploitations de taille importante qui nécessitent peu de main d'œuvre. En revanche l'industrie agroalimentaire est très présente sur le territoire et génère davantage d'emplois ;
- **le pourcentage des emplois relevant du secteur industriel est également largement supérieur** à la moyenne française (27,8 % des emplois dans l'aire du projet en 2005 contre 16,5 % en moyenne nationale). 22 500 emplois sont comptabilisés en 2005. Malgré la désindustrialisation générale, la part de ce secteur baisse assez lentement. Il a diminué de 2,1 % entre 2003 et 2005, soit 2 300 emplois en moins ;

* Source : INSEE.

La répartition des emplois par secteurs d'activité (2005)



Les principales implantations d'entreprises en Eure-et-Loir entre 2000 et 2007

Secteurs d'activité	2000	2007	Evolution brute 2000-2007	Evolution annuelle 2000-2007 (%)	Création d'entreprises en 2007
Industrie	1 648	1 532	- 116	- 1,0	96
Construction	2 098	2 289	191	1,3	241
Commerce	3 093	3 208	115	0,5	426
Service	5 757	6 919	1 162	2,7	714
Total	14 596	15 955	1 359	1,3	1 477

Champ : activités marchandes hors agriculture. Source : INSEE, Répertoire des entreprises et des établissements (SIRENE).

- **le secteur de la construction** représente 8,7 % des emplois en 2005, à comparer aux 5,9 % de la moyenne française. En termes de volume, le secteur est relativement stable et se situe autour de 7 000 emplois. Ce sont les évolutions des autres secteurs d'activité, plus particulièrement de l'industrie et des services, qui font varier le poids du secteur de la construction dans l'emploi total. La présence de carrières explique fortement la proportion importante du secteur de la construction ;
- **les secteurs du commerce et des services** forment ensemble le secteur tertiaire et sont, en moyenne, moins représentés que sur le territoire national. En réalité, le secteur du commerce est bien représenté : il compte près de 15 000 emplois sur l'aire concernée avec un pourcentage qui s'élève à 19,1 %, contre 13,3 % en moyenne nationale en 2005 ; il est par ailleurs relativement stable (18,9 % en 2003). En revanche, c'est la part des services, largement moins élevée dans l'aire concernée (42,1 % en 2005) que sur l'ensemble du territoire national (62,8 % en 2005), qui fait baisser la moyenne du secteur tertiaire. Les services représentent 34 100 emplois. Ils progressent malgré tout (+ 1,7 % entre 2003 et 2005), même si cette hausse ne compense pas les pertes d'emplois liées à l'industrie.

L'agriculture : un pilier de l'économie eurélienne

L'Eure-et-Loir conserve une très forte vocation agricole (céréales et oléagineux), à laquelle se consacrent majoritairement les zones de la Beauce et du Drouais-Thymerais.

- **La Beauce**, région de grandes plaines irriguées, est particulièrement adaptée à la grande céréaliculture mécanisée, pratiquée sur des exploitations de grande taille (SAU – Surface Agricole Utile – moyenne de 96,4 ha en 2000), à champs ouverts, grâce à ses li-

mons de qualité et à son relief plat. Bien que les céréales y soient les cultures dominantes, d'autres cultures, comme la betterave à sucre ou la pomme de terre et des cultures de plein champ sont aussi produites. La Beauce pourrait voir naître de nouvelles activités agro-alimentaires (comme la production Ebly près de Châteaudun) ou de production de dérivés chimiques à partir de produits agricoles, y compris des agrocarburants.

- **Le Drouais-Thymerais** est la deuxième région agricole du département après la Beauce. Ce secteur, où l'irrigation n'est pas systématisée, produit des cultures moins diversifiées qu'en Beauce (céréales, orges, colza, pois), sur des exploitations plus étendues (SAU moyenne de 105,6 ha en 2000).

L'Eure-et-Loir et la région Centre détiennent **plusieurs meilleurs scores** au niveau national et européen dans ce secteur d'activités :

- ils sont le département et la région de France qui consacrent à l'activité agricole la plus grande surface de terres (75 % en Eure-et-Loir, 63 % en région Centre) ;
- l'agriculture eurélienne est un pilier de l'économie départementale, puisqu'elle emploie 6 % des actifs (très au-dessus de la moyenne nationale qui s'établit à 1,5 % des actifs) ;
- la région Centre est également la première région céréalière d'Europe et la première région française pour la production d'oléagineux.

La production eurélienne de céréales et d'oléagineux s'élève à **2,5 millions de tonnes dont 90 % sont exportés** sous forme de vrac, en direction de la Bretagne (pour l'alimentation du bétail), du Nord (notamment pour l'activité brassicole) et, majoritairement, de **Rouen**.

L'agglomération rouennaise développe depuis quelques années une filière d'agrocarburants mais c'est essentiellement son port, **premier port céréalier d'Europe**, qui accueille la production eurélienne (entre 640 000 tonnes et 1,59 million de tonnes chaque année) pour l'acheminer vers des pays de l'Union européenne, le Maghreb et l'Afrique de l'Ouest.

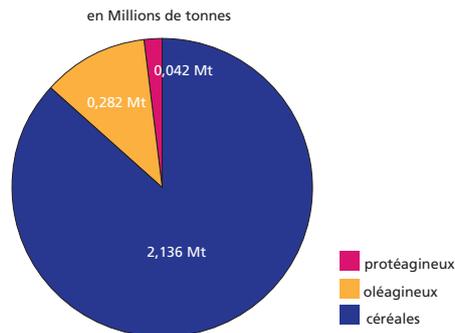


WWF - Fileas Fotos - Jean-Yves Lacoste

Transport de céréales dans le port de Rouen.

L'agriculture eurélienne est concentrée depuis de nombreuses années autour de **grandes coopératives**, qui structurent l'activité et le transport. Ces coopératives disposent toutes de silos de stockage sur le port de Rouen et d'embranchements ferrés en Eure-et-Loir, mais la baisse des fréquences et l'irrégularité des temps de parcours ferroviaires les ont majoritairement orientées vers la route : 80 % de leurs transports s'effectuent aujourd'hui par la route (la RN154 est d'ailleurs dénommée « la route du blé ») alors qu'au début des années 2000 la même proportion (80 %) utilisait le rail.

La production agricole de l'Eure-et-Loir



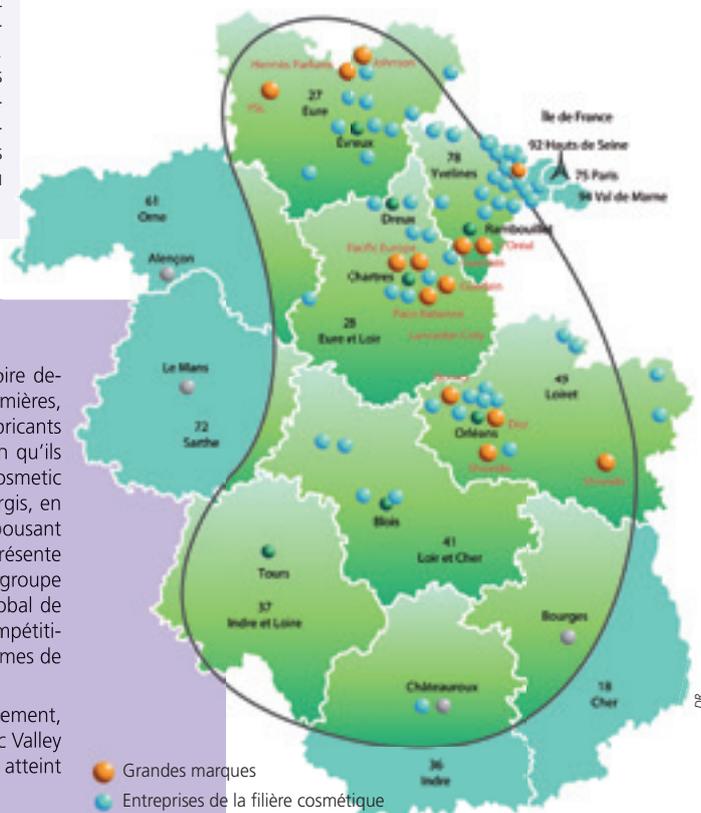
Une reconversion en cours : de nouvelles activités à forte valeur ajoutée

L'Eure-et-Loir doit aussi faire face depuis plusieurs années à **une déprise industrielle, particulièrement à Dreux** où les sites de production souffrent de la concurrence mondiale et de la crise économique et où les taux de chômage restent élevés. Le département a cependant engagé sa reconversion vers des activités innovantes, autour de la **filière de la cosmétique et de la parfumerie** (« la Cosmetic Valley »), pôle de compétitivité national, et de « Polepharma », association qui fédère plus d'une centaine **d'entreprises pharmaceutiques**, le médicament constituant ainsi la deuxième filière porteuse du département.

« Polepharma »

Association professionnelle créée en 2002, Polepharma regroupe et met en synergie les entreprises de production pharmaceutique de l'Eure-et-Loir. Dreux est considérée comme la capitale de ce groupement. Polepharma regroupe aujourd'hui environ 80 membres, dont de grands noms de l'industrie du médicament (Norgine, Ipsen-Beaufour, Novonordisk, Leopharma...). Il est animé par le Comité de Développement Economique d'Eure-et-Loir et reçoit un fort soutien des collectivités locales (Conseil Général d'Eure-et-Loir et Communauté d'Agglomération du Drouais).

Les principales implantations de la Cosmetic Valley



La « Cosmetic Valley »

Les acteurs de la filière cosmétique, implantés peu à peu sur le territoire depuis les années 1970, rassemblent des laboratoires de matières premières, des compositeurs de parfum, des plasturgistes, des logisticiens, des fabricants de cosmétique et des concepteurs de publicités. En 1998, l'association qu'ils avaient créée en 1994 s'installe à Chartres et prend le nom de « Cosmetic Valley » : elle couvre aujourd'hui un territoire qui va d'Evreux à Montargis, en passant par Dreux et Orléans, avec Chartres comme pôle majeur, en épousant les lignes de la RN154, de l'A10 et de l'A19. La Cosmetic Valley représente 70 % de la production nationale de la filière parfums et cosmétiques ; regroupe 180 entreprises, 16 000 emplois, et représente un chiffre d'affaires global de 2,5 milliards d'euros. Elle est devenue en 2005 l'un des 71 Pôles de compétitivité français – qui associent entreprises, centres de recherche et organismes de formation autour de projets innovants dans un secteur donné.

En juin 2008 est paru un rapport d'évaluation, demandé par le gouvernement, sur les 71 Pôles créés. Le rapport constatait que 39 Pôles, dont Cosmetic Valley (intitulé officiellement « Sciences de la beauté et du bien-être»), avaient atteint les objectifs fixés, gage d'une poursuite du soutien financier de l'Etat.

Les taux de chômage entre 1999 et 2008 (%)

	1999	2003	2004	2005	2007	2008
Région Centre	7,9	7,7	7,9	7,9	6,4	6,9
Département d'Eure-et-Loir	7,3	7,8	8,3	8,3	6,5	7,1
Zone d'emploi de Dreux	10,0	10,4	11,2	10,7	9,3	9,6
Zone d'emploi de Poissy	7,2	8,0	8,1	7,5	6,0	5,9
Zone d'emploi de Chartres	6,1	6,7	7,1	7,2	5,3	5,7
Zone d'emploi de Dourdan	4,9	5,4	5,6	5,5	4,2	4,3
France métropolitaine	9,5	8,8	8,9	9,0	7,5	7,8

Données au 4^e trimestre de chaque année, provisoires pour 2008.

Source : INSEE. Les zones d'emploi de Poissy et de Dourdan sont intégrées car de nombreux actifs de Dreux et de Chartres vont y travailler.

Grâce à la présence de ces nouvelles activités, la **zone d'emploi de Chartres** – qui compte aussi de la sous-traitance automobile – a connu des pertes d'emplois, mais elle est globalement moins affectée que celle de Dreux par la désindustrialisation. Cité de tradition manufacturière depuis le XVII^e siècle, **Dreux** a subi la fermeture des usines Philips en 2006, ancien principal employeur de l'agglomération et des suppressions d'emplois dans sa filiale Philips EGP en 2008. Les implantations de la Cosmetic Valley et de Polepharma ainsi que le développement des services et des commerces ouvrent des perspectives pour l'avenir, mais l'industrie automobile y est encore bien représentée et pèse sur l'activité globale. Néanmoins, le niveau de chômage de la zone d'emploi de Dreux est le plus élevé de l'Eure-et-Loir (plus de 11 % en 2004, aujourd'hui en léger recul avec 9,5 % en 2008).

D'autres activités qui génèrent des besoins de transport

L'**activité logistique** (stockage, emballage, transport) constitue un point fort de la région Centre en raison de sa position géographique stratégique en France et en Europe de l'Ouest ; elle est susceptible de connaître encore de nouveaux et importants développements. Les secteurs agro-alimentaire et industriel en ont particulièrement besoin. Cette activité est très dépendante de la qualité des réseaux de transport ainsi que de l'implantation de zones d'activités attractives pour des entreprises de production.

De nombreuses zones d'activités (ZA) sont déjà présentes tout au long de l'axe de la RN154 :

- à **Chartres**, l'ensemble des ZA s'étend sur plus de 800 ha, soit près de 30 % de la surface totale des ZA du département. Ces zones sont réparties actuellement sur trois secteurs : le Jardin d'entreprises (160 ha, avec une extension prévue) situé près de l'échangeur Nord de l'A11, la ZA de Chartres-Beaulieu (110 ha) et celle de Gellainville (150 ha, avec une extension prévue). Dans un souci de rééquilibrage Est-Ouest des activités, il est prévu la création d'une zone de 300 ha pouvant accueillir des activités du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP) et de la logistique sur un pôle Ouest à Mainvilliers (cf. également partie 3) ;
- à **Dreux**, les ZA de l'agglomération représentent plus de 300 ha, soit près de 15 % de la surface totale des ZA du département : le secteur de Liandrères, au nord de Dreux, le long de la RN12

(165 ha, avec une réserve foncière de 25 ha), la zone d'activités des Châtelets, à l'est de Dreux, la zone d'activités Porte Sud (100 ha, avec 51 ha de foncier disponibles) et, sur Vernouillet, les zones des Corvées (55 ha et 46 ha de réserve) et des Vauvettes (21 ha) ;

- dans le **Drouais-Thymerais**, on trouve deux zones d'activités : celle de la vallée du Saule (40 ha) et celle de Nonancourt (environ 10 ha) ;
- tout au sud, la **zone d'activités d'Artenay-Poupry**, d'actuellement 70 ha, pourrait profiter de l'installation d'une plate-forme sur l'autoroute ferroviaire atlantique (cf. partie 3).

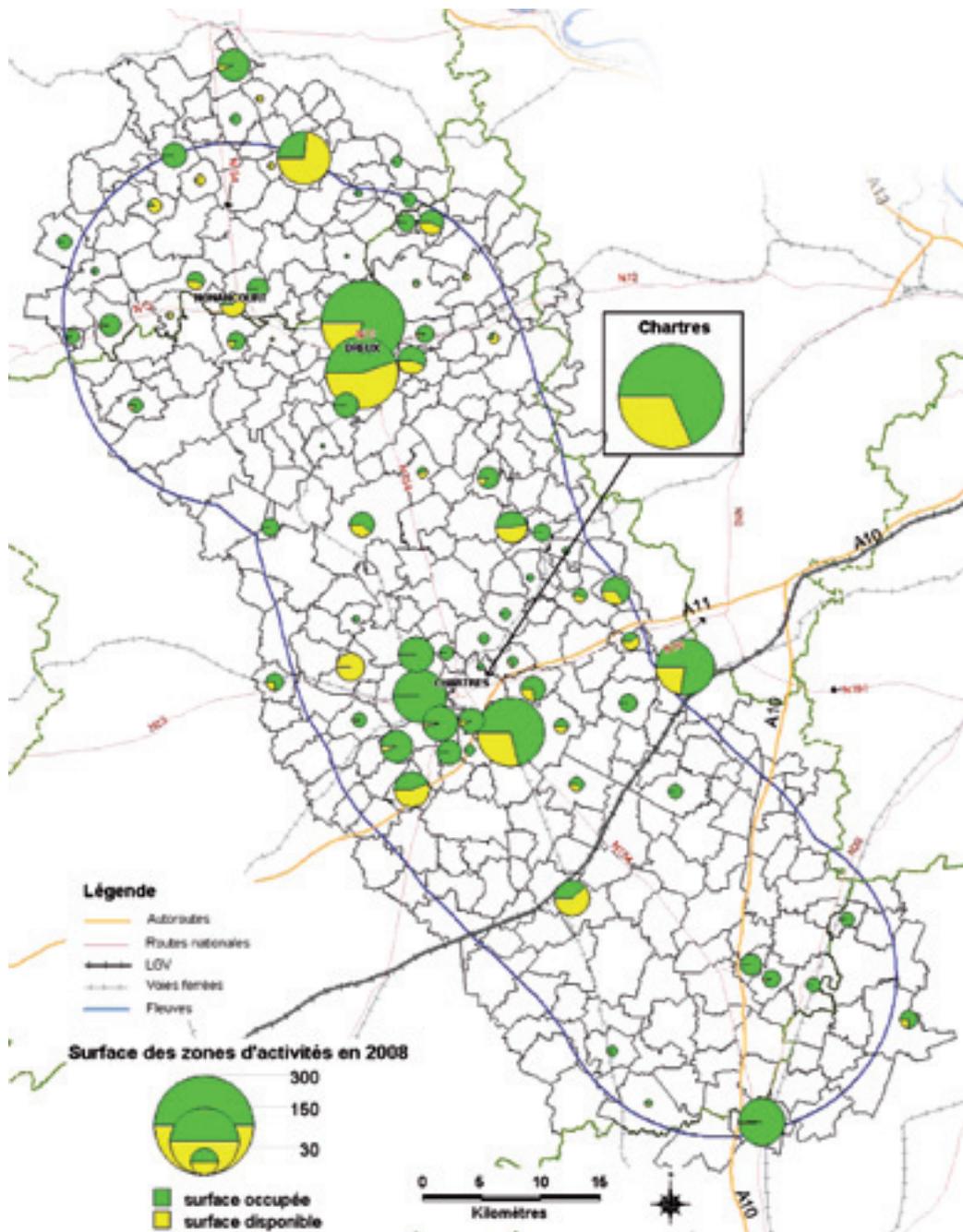
L'Eure-et-Loir est également marqué par la présence d'une **forte activité liée aux carrières**. Avec 3,5 millions de tonnes produits par an, le département est un des plus importants producteurs de granulats (matériau concassé) de la région Centre, principalement destinés au secteur de la construction. Le département exporte 1,2 million de tonnes de granulats vers l'Île-de-France (qui consomme deux fois plus que ce qu'elle produit) et vers le Loiret, les relations Eure-et-Loir-Loiret étant en constante augmentation pour cette activité (85 000 tonnes en 2005, contre 70 000 tonnes en 2003). Ce sont les carrières de calcaire de la Beauce, issues donc de secteurs ruraux desservis uniquement par la route, qui sont actuellement exploitées. Les camions utilisent la RN154 sur la première partie de leur parcours, avant de bifurquer rapidement vers les axes routiers Est-Ouest qui leur permettent de gagner leurs destinations finales.



Un camion de granulats sur la RN154 dans la traversée d'Allonnes.

A. Perus - M. Bourgaud - L'œil du Dauphin

Les zones d'activités dans l'aire concernée par le projet



La RN154 : une route à vocation d'artère économique

La RN154 supporte un certain nombre de trafics spécifiques, **en lien avec l'activité économique**. En premier lieu, en assurant la relation entre la Beauce et le port de Rouen, elle est la « route du blé » pour l'agriculture. Pour le tourisme, elle est la « route des Cathédrales » (Orléans, Chartres, Evreux, Rouen...). Elle est également un axe majeur pour la Cosmetic Valley, dont les implantations se concentrent dans les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir et du Loiret. Elle intéresse l'activité pharmaceutique présente à Chartres et à Dreux et les relations entre ces deux plus importants pôles du département. Elle représente aussi un enjeu pour le développement de la logistique, dont la région Centre s'est fait une spécialité.

Parce qu'elle est la principale voie de communication Nord-Sud de l'Eure-et-Loir (cf. 2.3. et suivants), **elle structure les échanges économiques et participe au développement de l'activité**. C'est en cela notamment que réside son intérêt local. C'est aussi pour cela que **l'enjeu de fiabilisation des déplacements sur l'axe est stratégique** : les investisseurs recherchent en priorité des secteurs bien desservis, avec des assurances de fiabilité dans les temps de trajet. Un niveau de service insuffisant peut donc pénaliser l'attractivité économique du territoire.

2.3. L'offre de transport sur le territoire

2.3.1. Un réseau routier qui peine de plus en plus à répondre aux besoins de déplacements

Aujourd'hui, le territoire connaît une situation médiocre en offre de transport Nord-Sud avec une domination du mode routier, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Les principaux secteurs économiques porteurs ont pourtant tous besoin d'un renforcement de l'offre Nord-Sud :

- **le secteur agricole** pour acheminer les céréales et les oléagineux vers le port de Rouen, et plus récemment pour la distribution des productions légumières ;
- **le secteur agro-industriel** qui se développe autour de Rouen et du Havre, mais également en Beauce, notamment pour la production de carburants verts et d'objets en « plastique végétal » : il nécessite un mode routier plus efficace en complément du fret ferroviaire qui a vocation à reprendre la place qui était la sienne il y a encore une dizaine d'années ;
- **le secteur pharmaceutique et la Cosmetic Valley**, la RN154 étant l'axe qui correspond à leurs implantations. Ces activités innovantes sont d'autant plus importantes pour Dreux que la ville cherche à réussir sa reconversion ;
- **le secteur logistique** qui réclame des axes de qualité vers les ports du Nord-Ouest ;
- **les besoins de déplacement existent également pour les habitants** qui souhaitent bénéficier de liaisons de qualité vers leurs lieux de travail et pour accéder aux équipements, aux commerces et aux services de Chartres et de Dreux ainsi qu'aux autres villes de la région ; de même **pour les étudiants** qui doivent rejoindre les pôles universitaires d'Orléans et de Tours.

En réponse, qu'offrent les modes routiers et ferroviaires ?

- **le mode routier** se structure autour de la RN154 qui n'est que partiellement aménagée aujourd'hui et qui traverse de nombreuses zones péri-urbaines dans des conditions de sécurité insatisfaisantes. Compte tenu des encombrements, la vitesse moyenne n'excède pas 60 km/h entre Nonancourt et l'A10 : le temps de parcours qui en résulte est d'environ 1 h 30 ;
- **le mode ferroviaire** ne propose que du transport de fret de proximité aux abords de Dreux et de Chartres (la liaison ferrée entre les deux villes étant discontinuée) et, entre Chartres et Orléans, sur une seule voie et à une vitesse de 30 à 40 km/h.



Trafic très dense sur la RN154 dans l'entrée Sud de Chartres.

Cette situation découle d'aménagements pour lesquels l'essentiel des efforts a porté, pendant de longues années, sur le renforcement de l'offre radiale, c'est-à-dire en rayons depuis Paris.

2.3.2. Une offre essentiellement radiale

Qu'elle soit routière ou ferroviaire, destinée aux passagers ou aux marchandises, l'offre de transport en Eure-et-Loir **est essentiellement Est-Ouest et dominée par les relations avec l'Île-de-France**.

Paris-Dreux, Paris-Chartres, Paris-Orléans-Tours sont des relations faciles à réaliser par la route comme par le rail. Il n'en va pas de même pour relier Dreux et Chartres à Orléans et aux autres métropoles régionales.

Une offre routière dominée par l'A11, l'A10, la RN10 et la RN12

Le transport routier dispose aujourd'hui de **quatre grandes radiales**, dont deux sont des autoroutes à péage : l'A10 (Paris-Orléans-Tours-Bordeaux) et l'A11 (Paris-Le Mans-Nantes). Un axe alternatif est constitué par la RN10 dont certaines sections sont à 2 x 2 voies entre Paris et Tours via Chartres. Enfin, la RN12 demeure un itinéraire Paris-Bretagne, via Alençon, très fréquenté le week-end et en période estivale. La RN12 possède de nombreuses sections à 2 x 2 voies en Île-de-France, en Eure-et-Loir, dans l'Eure et dans l'Orne.

Ces quatre axes connaissent **des trafics importants** : près de 50 000 véhicules/jour sur l'A10 au nord d'Orléans, 38 000 véhicules/jour sur l'A11 avant Chartres, 14 000 véhicules/jour sur la RN10 au sud de Chartres et 28 000 véhicules/jour sur la partie commune de la RN12 et de la RN154 entre Dreux et Nonancourt.

Face à cette offre radiale abondante, **seule la RN154 offre une liaison tangentielle avec des trafics eux aussi importants**, au-delà de la section commune avec la RN12 : 16 000 véhicules/jour entre Dreux et Chartres et 10 000 véhicules/jour entre Chartres et Orléans, avec de fortes proportions de poids lourds (respectivement de 13 à plus de 20 %).

Une offre ferroviaire tournée vers l'Île-de-France

L'ancienne ligne ferroviaire Dreux-Chartres-Orléans est traversée par cinq lignes radiales orientées vers Paris, sans interconnexion possible pour les voyageurs dans le Loiret ou l'Eure-et-Loir. L'offre ferroviaire sur ces lignes vise, comme l'offre routière, à satisfaire d'abord la demande de déplacements en relation avec l'Île-de-France.

La ligne Paris-Dreux-Granville

Cette ligne mixte, fret et voyageurs, traverse le nord de l'Eure-et-Loir sur 25 km. Elle est équipée en double voie électrifiée jusqu'à Dreux, gare terminus pour les trains de banlieue assurant la relation avec Paris-Montparnasse (22 allers-retours/jour de semaine) et gare de passage pour 6 allers-retours/jour de semaine de trains Grandes Lignes ou TER reliant l'Île-de-France à la Basse-Normandie, soit au total :

- 28 allers-retours/jour de semaine entre Dreux et Paris en 45 minutes minimum ;

- 7 allers-retours/ jour de semaine entre Dreux et la Basse-Normandie.

La relation Paris-Dreux, longue de 78 km est pénalisée par deux « murs tarifaires » : la frontière administrative de l'Île-de-France qui définit le périmètre d'éligibilité de la Carte Orange et la limitation à 75 km de l'abonnement de travail SNCF. Il en résulte une sur-fréquentation de la gare de Houdan, première gare de la ligne située dans les Yvelines dans le sens Dreux-Paris.

Le trafic de fret est faible sur cette ligne.

La ligne Paris-Chartres-Le Mans

Cette ligne mixte, fret et voyageurs, parcourt 90 km en Eure-et-Loir, où elle dessert notamment les gares d'Épernon, Chartres, Courville-sur-Eure et Nogent-le-Rotrou. Dotée d'une double voie électrifiée depuis les années 1930, elle n'est plus utilisée par les trains grandes lignes depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Atlantique en 1989. Sa desserte est aujourd'hui assurée par des TER Centre ou Pays de la Loire, à raison de :

- 34 allers-retours/jour de semaine entre Paris et Chartres en 50 minutes minimum ;
- 12 allers-retours/jour de semaine entre Chartres et Le Mans en 1h15 minimum.

Cet axe, long de 84 km, connaît les mêmes problèmes tarifaires que la ligne Paris-Dreux-Granville. Ainsi, les gares d'Eure-et-Loir situées à moins de 75 km de Paris, soit Épernon, Maintenon et Saint-Piat, rencontrent une très forte affluence, ainsi que les premières gares franciliennes de la ligne, Gazeran et Rambouillet.

La ligne est l'itinéraire habituel des trains de fret entre la Bretagne et l'Île-de-France, les trains entre les Pays de la Loire et l'Île-de-France passant prioritairement par Orléans, Tours et Angers. Des trains issus de la ligne Chartres-Orléans l'utilisent également pour acheminer des céréales vers le port de Rouen, en contournant l'Île-de-France par l'Ouest même si cette pratique reste minoritaire.

La ligne Brétigny-Châteaudun-La Membrolle

Cette ligne mixte, fret et voyageurs, traverse en région Centre les départements de l'Eure-et-Loir, du Loir-et-Cher et de l'Indre-et-Loire. Elle se raccorde à la ligne Paris-Orléans à Brétigny, coupe la ligne fret Orléans-Chartres au niveau de Voves et rejoint la ligne Tours-Le Mans à La Membrolle. La section la plus proche de Paris entre Brétigny et Dourdan, qui est également le terminus du RER C, est équipée en double voie électrifiée. Le reste de la ligne est en voie

unique non électrifiée et le mauvais état général de l'infrastructure a conduit Réseau Ferré de France à réduire les vitesses maximales autorisées, inférieures à 100 km/h sur la majeure partie de la section. L'offre voyageurs, assurée par des TER Centre, privilégie la relation entre Paris et Châteaudun avec :

- 5 allers-retours/jour de semaine entre Paris et Châteaudun en 1 h 30 minimum ;
- 2 allers-retours/jour de semaine entre Châteaudun et Tours en 1 h 45 minimum.

La ligne n'est pas utilisée pour le fret de transit. Les coopératives et silos embranchés sur les sections Auneau-Voves et Voves-Bonneval génèrent un modeste trafic de fret correspondant à deux circulations par jour en moyenne.

La ligne Paris-Orléans-Tours

Cette ligne mixte, fret et voyageurs, est constituée au nord d'Orléans d'un tronçon commun à 3 ou 4 voies avec la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, puis d'une section Orléans-Tours à deux voies. Le tracé et l'équipement de la ligne, électrifiée depuis les années 1930, permettent aux trains d'y circuler jusqu'à 200 km/h sur la majeure partie de ses sections. Au nord d'Orléans, elle est parallèle aux axes routiers A10 et RN20, et dessert notamment les gares d'Artenay, de Chevilly et de Cercottes. L'offre ferroviaire relativement riche de la ligne se compose de :

- 30 allers-retours/jour de semaine entre Orléans et Paris dont 23 par trains directs en moins d'1 h 10 et 6 par TER desservant les gares de la Beauce en 1 h 30 minimum ;
- 22 allers-retours/jour de semaine entre Orléans et Tours en 1 h minimum.

Cette ligne constitue, à l'échelle nationale, l'un des principaux corridors de fret ferroviaire.

La LGV Sud-Europe-Atlantique

La Ligne à Grande Vitesse « Sud Europe Atlantique » traverse la zone d'étude à l'écart des agglomérations, et ne comporte aucune gare en région Centre avant celle de Vendôme-Villiers-sur-Loir dans le Loir-et-Cher. L'offre TGV se concentre essentiellement sur Tours mais la liaison entre Paris et Vendôme-Villiers-sur-Loir a été étoffée en 2006 et propose aujourd'hui 6 allers-retours/jour de semaine.

La réalisation du tronçon Tours-Bordeaux va permettre de libérer des sillons sur la ligne classique qui seront affectés à la mise en place du service d'autoroute ferroviaire atlantique (cf. partie 3).

Orléans-Chartres-Dreux par le train

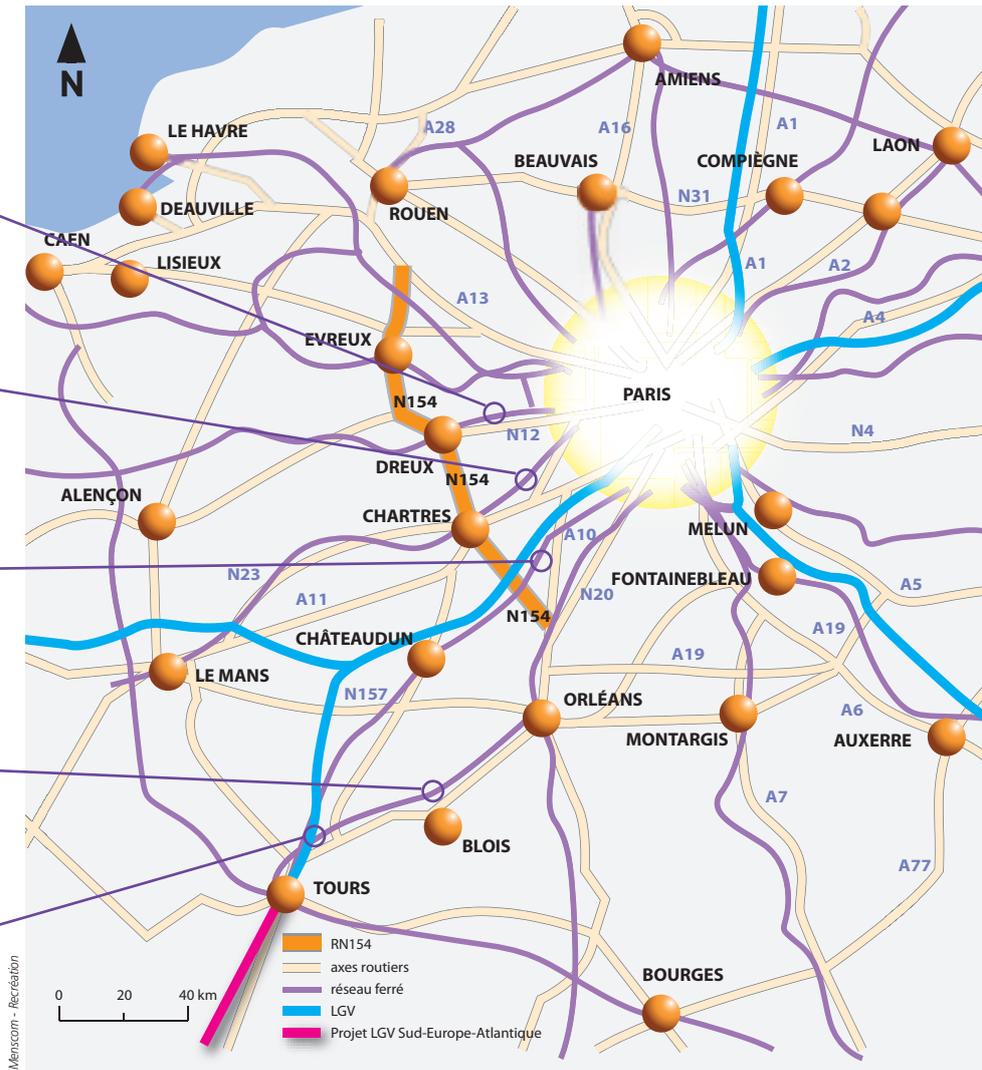
Aucune liaison voyageurs directe n'est assurée par le fer entre les trois agglomérations. La configuration du réseau voyageurs, tournée vers Paris, nécessite une ou plusieurs ruptures de charge (correspondances) qui nuisent au confort de l'usager et allongent les temps de parcours significativement :

Liaison	Parcours ferroviaire	via	Temps de parcours minimum	Parcours routier	Temps de parcours minimum
Chartres-Dreux	136 km	Versailles-Chartier	2h10	35 km	35 mn
Orléans-Chartes	206 km	Paris Montparnasse et Paris Austerlitz	2h50	72 km	1 h 05
Orléans-Dreux	200 km	Paris Montparnasse et Paris Austerlitz	2h45	107 km	1 h 30

L'offre ferroviaire en Eure-et-Loir

- La ligne Paris – Dreux – Granville**
 - 28 AR / jour de semaine entre Dreux et Paris en 45 minutes minimum ;
 - 7 AR / jour de semaine entre Dreux et la Basse-Normandie.
- La ligne Paris – Chartres – Le Mans**
 - 34 AR / jour de semaine entre Paris et Chartres en 50 minutes minimum ;
 - 12 AR / jour de semaine entre Chartres et Le Mans en 1h15 minimum.
- La ligne Brétigny – Châteaudun – La Membrolle**
 - 5 AR / jour de semaine entre Paris et Châteaudun en 1h30 minimum ;
 - 2 AR / jour de semaine entre Châteaudun et Tours en 1h45 minimum.
- La ligne Paris – Orléans – Tours**
 - 30 AR / jour de semaine entre Orléans et Paris dont 23 par trains directs en moins d'1h10 et 6 par TER desservant les gares de la Beauce en 1h30 minimum ;
 - 22 AR / jour de semaine entre Orléans et Tours en 1h minimum.
- La LGV Sud-Europe-Atlantique**
 - Paris et Vendôme-Villiers-sur-Loir 6 AR / jour de semaine.

AR = aller-retour



Une offre de cars soumise aux aléas de la congestion routière

En l'absence de relations ferroviaires, le transport collectif sur l'axe Dreux-Chartres-Orléans est assuré par les cars départementaux du **réseau Transbeauce**, géré par le Conseil Général d'Eure-et-Loir.

Les horaires et les fréquences des lignes **Chartres-Orléans** et **Chartres-Voves** sont adaptés à une clientèle principalement scolaire et étudiante : l'offre est concentrée en matinée dans le sens Chartres-Orléans ou Voves-Chartres, et en soirée dans le sens Orléans-Chartres ou Chartres-Voves. Elle est par ailleurs réduite en période de congés scolaires.

* Évaluation socio-économique du projet de réouverture de la ligne Chartres-Orléans au trafic voyageurs – Beauvais Consultants 2003.

Les fréquences sont plus importantes et mieux réparties sur la ligne Chartres-Dreux. La fréquentation de la ligne routière Chartres-Orléans a été estimée* en 2003 à 350 voyages par jour de semaine.



Un car du réseau Transbeauce sur la RN154.

Les services assurés par le réseau Transbeauce

Liaison	Nombre d'AR / jour de semaine	Arrêts intermédiaires	Temps de parcours
Chartres-Dreux	12	8	35 à 45 mn
Orléans-Voves	5	13	40 mn
Orléans-Chartres via Voves et Orgères	1	23	1 h 50
Orléans-Chartres via la RN154	4	8	1 h 20

2.4. La RN154 : état des lieux

2.4.1. Un fort trafic de poids lourds

Les données, section par section

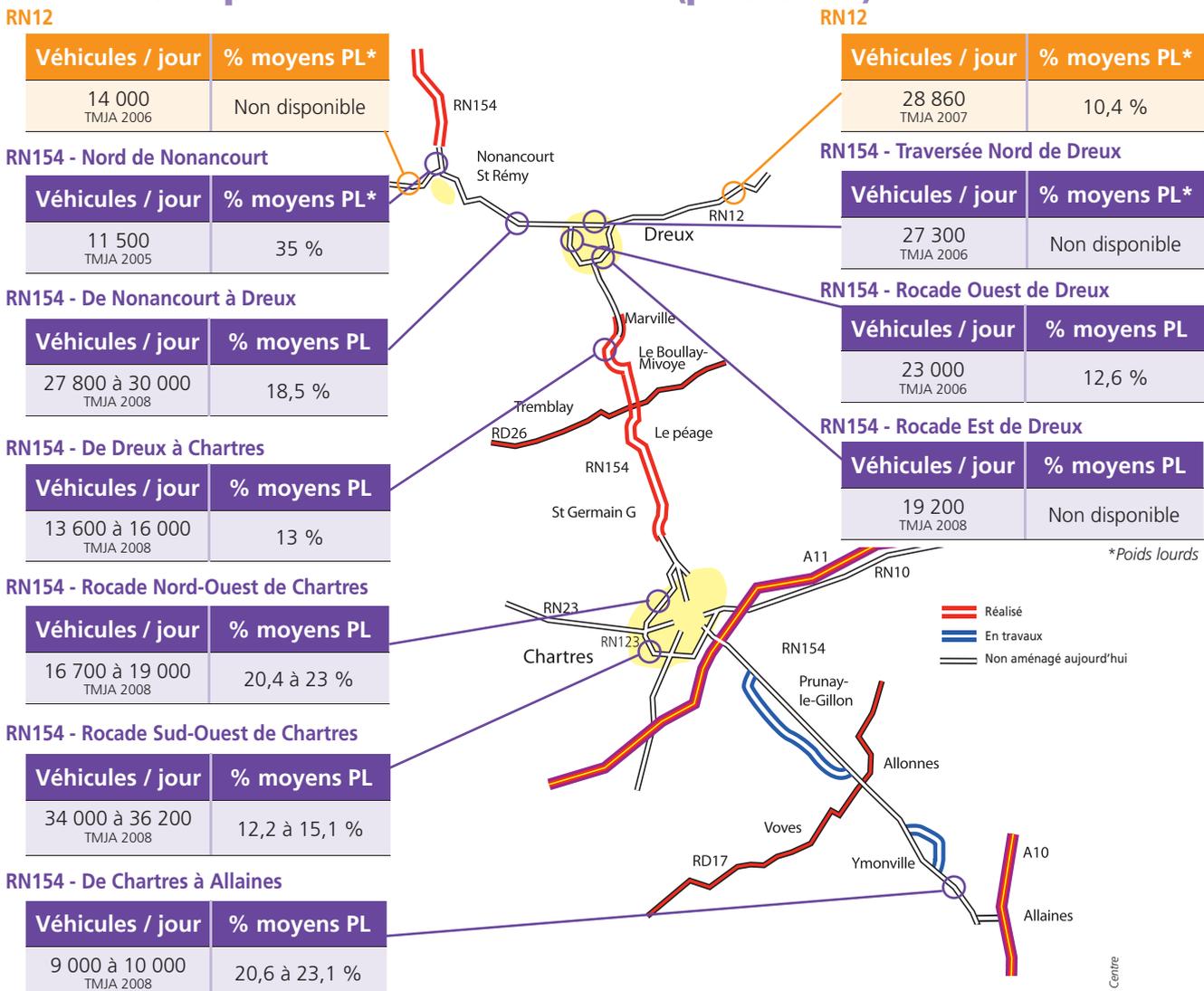
Les trafics de la RN154 (en Trafic Moyen Journalier Annuel - TMJA 2008, sauf mentions contraires) montrent des variations de trafics selon 5 grandes sections, du Nord au Sud :

- au **Nord de Nonancourt**, la RN154 reçoit 11 500 véhicules/jour avec un taux de poids lourds de l'ordre de 35 % (chiffres 2005) ;
- le **tronc commun RN12/RN154, entre Nonancourt et Dreux** : il est la seule voie non-autoroutière en région Centre à présenter un trafic aussi important : avec 27 800 véhicules/jour et des pointes à plus de 30 000 véhicules/jour en période de congés estivaux (trajets vers la façade atlantique), il est équivalent à celui de l'A71 entre Orléans et Vierzon, supérieur à celui de l'A20 et presque équivalent à celui de l'A6 au nord de Courtenay. Les trafics poids lourds des deux Nationales s'y cumulent également pour atteindre 18,5 % du trafic total ;
- sur **les rocades de Dreux**, les trafics se répartissent ainsi : 27 300 véhicules/jour sur la traverse Nord RN154/RN12 (chiffres 2006), 19 200 véhicules/jour sur la RN154-rocade Est et 23 000 véhicules/jour sur la RD928-rocade Ouest (chiffres 2006) ;

la proportion de poids lourds n'est disponible que pour la rocade Ouest : elle y représente 12,2 % du trafic ;

- la section **entre Chartres et Dreux** est la deuxième section la plus chargée du département avec entre 13 600 et 16 000 véhicules/jour et une proportion de poids lourds d'environ 13 % ;
- la section située **au droit de Chartres** (Nationale par l'agglomération et contournement Ouest) connaît des disparités :
 - la rocade Nord-Ouest entre RN154 et RN123 reçoit entre 16 700 et 19 000 véhicules/jour avec une proportion de poids lourds de 20,4 à 23 % ;
 - le Sud-Ouest (au niveau de Lucé) et le Sud dépassent les 34 800 et 36 200 véhicules/jour, avec une proportion de poids lourds de 12,2 à 15,1 % ;
- la section **entre Chartres et Allaines (A10)** est la partie la moins fréquentée de l'itinéraire. Son tracé est rendu dangereux par de nombreux faux-plats (difficultés de visibilité) et par le taux élevé de poids lourds (entre 20,6 et 23,1 %) qui rend les trajets pénibles et longs et génère des comportements à risques chez les automobilistes (dépassements hasardeux) : cette section reçoit un trafic de l'ordre de 9 000 à 10 000 véhicules/jour.

La décomposition du trafic sur la RN154 (par sections) et sur la RN12



Les temps de parcours

Le temps moyen nécessaire pour parcourir les 90 km de l'itinéraire RN154 situés entre Nonancourt au Nord et l'A10 au Sud est de 1 h 20 à 1 h 35. Les moyennes de circulation sont de l'ordre de 60 km/h, ce qui est révélateur de la densité du trafic. Deux points sont particulièrement difficiles : la traversée de l'agglomération chartreuse aux heures de pointe et la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, commune située sur le tronçon commun RN12-RN154 ; le carrefour à feux en entrée de commune génère régulièrement des bouchons de plusieurs centaines de mètres, notamment dans le sens Nord-Sud, qui est à une seule voie.



Trafic sur la RN154 sur la rocade Ouest de Chartres.

L'ouverture de l'A19 Courtenay-Orléans : des trafics supplémentaires attendus sur la RN154

L'ouverture de l'autoroute A19, entre Courtenay et l'A10 au nord d'Orléans, via Montargis et Pithiviers, est effective **depuis le 16 juin 2009**. Elle va contribuer à augmenter les trafics sur la RN154.

Les études préalables réalisées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Nantes (CETE) ont estimé que, dès son ouverture, l'A19 apporterait entre 300 et 600 véhicules légers et entre 200 et 300 poids lourds chaque jour sur la RN154. Ce trafic supplémentaire représente une progression 5 % du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur la partie de l'itinéraire entre Allaines et l'A11 (Chartres). La proportion de poids lourds atteindrait alors 25 % sur cette section déjà difficile aujourd'hui.

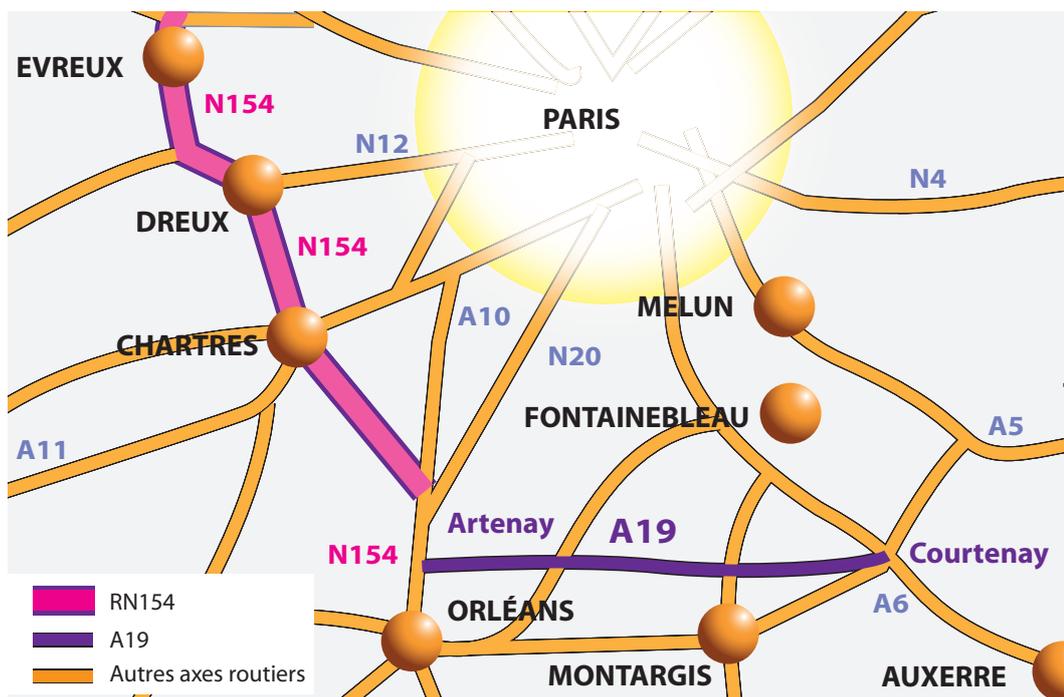
Arrivé à Chartres, ce nouveau trafic devrait perdre en influence sur la RN154, car pour moitié il devrait emprunter l'A11 en direction du Mans.

Dès l'ouverture de l'A19, il a été procédé à des **comptages routiers** : ils permettent de disposer, pour le débat public, de **chiffres précis sur les reports de trafic sur la RN154**.



Les travaux de l'A19.

L'A19, d'Artenay à Courtenay



Menscam - Récréation

Les principales relations assurées par la RN154, dans l'ordre décroissant (en TMJA* 2005)

Relations	Type de relations	Véhicules légers 2005	Poids Lourds 2005	Tous Véhicules 2005
Chartres-Dreux	locale	4 928	370	5 298
Dreux-Nonancourt	locale	3 525	231	3 756
Dreux-Brezolles	locale	2 972	134	3 105
Paris-Basse-Normandie	transit	2 009	168	2 177
Orléans-Chartres	échange	1 108	126	1 234
Dreux-Evreux	locale	1 068	132	1 200
Brezolles-Nonancourt	locale	1 195	0	1 195
Dreux-Verneuil	échange	999	50	1 049
Verneuil-Paris	transit	731	94	825
Evreux-Nonancourt	locale	705	66	771
Mantes-la-Jolie Basse-Normandie	transit	449	59	508
Dreux - Basse-Normandie	échange	384	91	475
Dreux-Dieppe	échange	357	89	446
Janville-Chartres	locale	375	0	375
Dreux-Maintenon	locale	344	23	367
Voves-Chartres	locale	328	38	366
Chartres-Dieppe	échange	251	107	358

* Trafic Moyen Journalier Annuel.

Source : CETE

2.4.2. Une importante proportion de déplacements domicile-travail

Qu'il s'agisse de déplacements de voyageurs ou de marchandises, la majorité des flux recensés sur l'aire concernée par le projet **sont de courte distance**, le plus souvent internes au département de l'Eure-et-Loir ou entre les départements limitrophes.

De la sorte, les flux de voyageurs entre l'Eure-et-Loir et l'Eure représentent un volume de plus de 9 100 véhicules légers par jour, ceux entre l'Eure-et-Loir et le Loiret près de 6 400 véhicules. Ce sont des flux qui empruntent majoritairement la RN154. Sur toute la longueur du projet, on trouve des déplacements de longue distance de type Nord-Sud, souvent pour affaires professionnelles.

Mais la plus grosse part des déplacements consiste en des **flux d'échange entre les agglomérations du secteur, à savoir Rouen, Evreux, Nonancourt, Dreux, Chartres, et Orléans, et est majoritairement liée au travail** (trajet domicile-travail ou affaires professionnelles).

Le tron-commun RN12/RN154 est tout à fait à part, puisque à tous ces déplacements de type Nord-Sud viennent s'ajouter des déplacements de type Est-Ouest, principalement générés par l'Île-de-France.

Pour les marchandises, les échanges routiers entre le Centre et la Haute-Normandie représentent un peu plus de 5 millions de tonnes par an. Les marchandises transportées sont principalement composées de céréales et de produits manufacturés dans le sens sortant, de pétrole et de produits manufacturés dans le sens entrant. Parmi les produits agricoles, **80 % environ (soit en moyenne 600 000 tonnes par an) sont composés de céréales, transportées quasi exclusivement entre l'Eure-et-Loir et la Seine-Maritime (port de Rouen).**

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

La qualité de vie des riverains est aujourd'hui sensiblement 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 de proximité et les coupures urbaines sont les principales gênes occasionnées aux habitants de ces zones.

Les mesures de la qualité de l'air

Les campagnes de mesures réalisées à ce jour pour le dioxyde d'azote (NO₂) concernent essentiellement les secteurs de Saint-Rémy-sur-Avre, les traversées d'Ymonville et la section Prunay-le-Gillon-Allonnes. Les problématiques de ces dernières zones vont être résolues avec les aménagements en cours de la RN154 (cf. partie 4). **Les concentrations en NO₂ mesurées sont globalement faibles à moyennes à proximité de la RN154 ; mais elles restent en revanche trop élevées dans le secteur de Saint-Rémy-sur-Avre.**

Par ailleurs, à Chartres, l'indice ATMO (indicateur journalier de la qualité de l'air pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants) est bon à très bon sur 301 jours de l'année. Les objectifs de qualité des différents polluants atmosphériques (ozone, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre et poussières en suspension) ont toujours été respectés. Seul le seuil d'information de l'ozone a parfois été dépassé (quatre fois en 2001). Notons toutefois que la concentration d'ozone n'est pas directement liée aux émanations locales.

Les mesures de bruit

Différentes campagnes de mesures acoustiques ont été conduites dans la zone concernée par le projet : à Saint-Rémy-sur-Avre, à l'Est de Chartres, au droit d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon-Allonnes. Si, globalement, les niveaux sonores sont modérés, ils franchissent nettement les seuils pour les habitations les plus proches de la route.

Quarante-six mesures ont ainsi été réalisées en juin 2007 sur l'ensemble de l'aire concernée par le projet. Elles confirment les observations établies précédemment, à savoir que les niveaux sonores sont globalement modérés et que les habitations en **zone sonore non modérée** (mesures supérieures à 60 ou 65 dB(A) de jour) **sont proches des principaux axes routiers tels que la RN154, la RN12 ou la RN10, les zones les plus bruyantes étant situées à l'ouest de Dreux près de la RN12.**

Nonancourt-Dreux : les plus fortes gênes

Le secteur le plus sensible aujourd'hui (les déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon-Allonnes étant en travaux) reste celui du **« tronc commun » entre Nonancourt et Dreux**, où la RN154 se confond avec la RN12. Ces deux axes cumulent en effet des trafics Nord-Sud et des trafics Est-Ouest. Ils supportent des trafics élevés aux heures de pointe du soir et du matin mais également les jours de grands départs, en raison du rôle de liaison Paris-Bretagne joué par la RN12.



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

La problématique y est importante car ce tronc commun est situé en zone agglomérée : il traverse notamment le secteur Nord de Dreux, les communes de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt. La circulation y est confrontée à la présence de feux tricolores, de ronds-points, etc., qui provoquent des engorgements fréquents. **Les nuisances sont quotidiennes** (bruit et pollution) pour les riverains. Certaines traversées piétonnes sont également mal sécurisées.

Enfin, l'axe routier passe en proximité des Zones Urbaines Sensibles du nord de Dreux où il constitue **une barrière renforçant l'isolement de ces quartiers déjà fragilisés** par des taux de chômage élevés et une large proportion de personnes non diplômées – ces zones étant aujourd'hui des cibles prioritaires de la politique de la ville mise en œuvre par l'Etat.

2.4.4. La co-existence de trois types de trafics

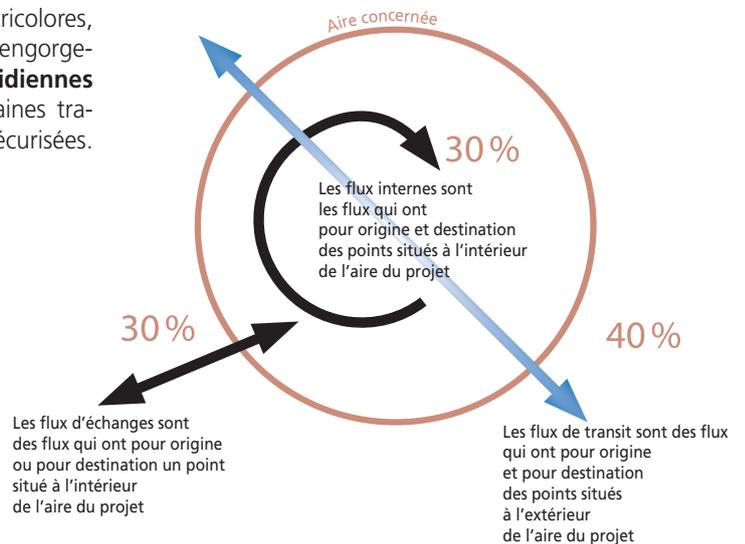
La RN154 accueille trois types de trafics quasiment à part égale :

- **30 % de flux internes**, c'est-à-dire les flux qui ont pour origine et destination des points situés à l'intérieur de l'aire concernée par le projet : il s'agit, par exemple, des déplacements domicile-travail vers les aires urbaines de Chartres et Dreux, ou des livraisons de marchandises en proximité ;
- **30 % de flux d'échanges**, soit les flux qui ont pour origine ou pour destination un point situé à l'intérieur de la zone d'étude : il s'agit, par exemple, du transport de denrées agricoles partant de la Beauce pour le port de Rouen ou des déplacements professionnels vers Orléans ;
- **40 % de flux de transit**, c'est-à-dire les flux traversant l'aire concernée par le projet : il s'agit de tous les trajets effectués par les voyageurs ou les marchandises, dont l'origine et la destination se situent ailleurs que dans l'aire concernée.

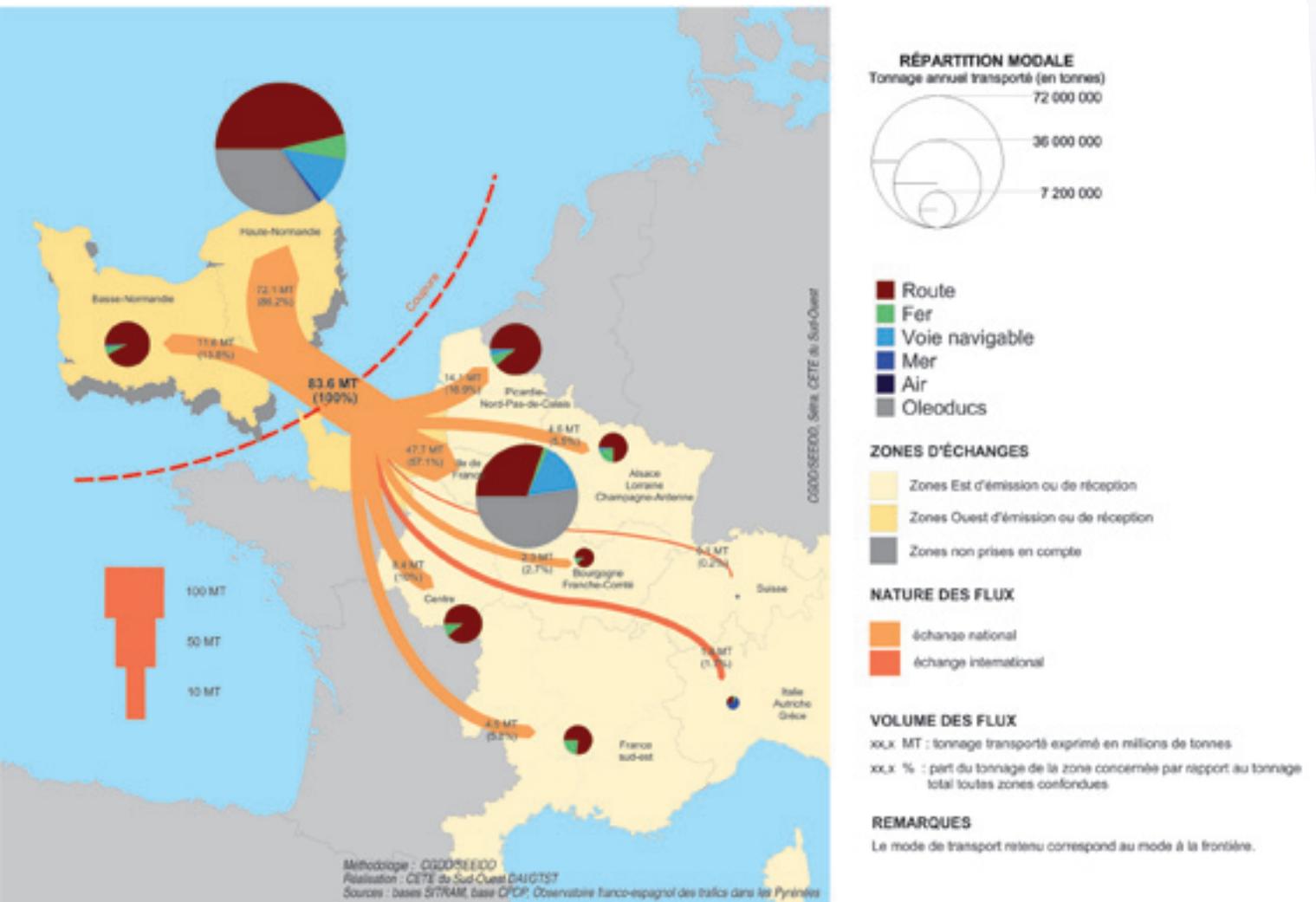
Cette répartition démontre la **double fonction de la RN154** en Eure-et-Loir :

- **une fonction pour les échanges locaux** (poids des flux internes), où sont notamment représentés les déplacements domicile-travail ;
- **une fonction pour les échanges interrégionaux, nationaux voire internationaux** (poids des flux d'échanges et de transit), où sont notamment représentés les besoins du transport de marchandises vers les ports de Rouen et du Havre (voir carte ci-contre).

Les trois types de trafic sur la RN154



Le flux de fret sur la liaison Normandie-Ile-de-France Est (par origine/destination et répartition modale en 2006)



2.4.5. Des taux d'accidents très élevés

Malgré de nouvelles mesures prises à partir de février 2003 en faveur de la sécurité routière, avec le déploiement à grande échelle des dispositifs automatisés de contrôle (radars), la situation s'est dégradée dans les dernières années sur la RN154.

Un pic très inquiétant a été constaté en 2007 (13 accidents mortels ont eu lieu sur toute l'année et sur l'ensemble de l'itinéraire eurélien de la Nationale) : le nombre de morts a quasiment doublé cette année-là par rapport à 2004, 2005 et 2006 et a été multiplié par quatre par rapport à 2003 – alors que dans le même temps, au plan national, 2007 marquait la sixième année de baisse consécutive d'accidents mortels (de l'ordre de -10 % entre 2003 et 2007 et de -1,9 % pour l'année 2007).

Entre 1998 et 2007, le nombre d'accidents corporels et de blessés a baissé de près de trois quarts (-72 %) sur la RN154, mais **la gravité ne fléchit pas**. La gravité des accidents est nettement supérieure en rase campagne avec des valeurs (taux de 40 tués sur 100 accidents) 1,4 fois plus fortes que sur l'ensemble des routes nationales de la région Centre.

Entre 1998 et 2007, la moitié des accidents s'est produite en agglomération : la RN154 y emprunte des parcours urbains ou périurbains, avec des changements de caractéristiques qui ne sont pas toujours perçus correctement par les conducteurs. Pour cette raison, l'accidentologie de la RN154 concerne également des piétons. La gravité y est cependant beaucoup plus faible qu'en rase campagne (taux de 2,1 tués sur 100 accidents pendant la période 1998-2007).

Devant ce constat, **la sécurité représente l'un des principaux sujets d'inquiétudes** et fait partie **des principaux enjeux** concernant la poursuite de l'aménagement de la RN154.

L'évolution de l'accidentologie entre 1998 et 2007 sur la RN154

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	Nombre de victimes		Gravité (Nbre tués/ 100 accidents)	Gravité moyenne nationale sur routes nationales*
				Tués	Blessés		
RN154 (rase campagne et agglomération)							France
1998	61	4	13	6	92	10,5	11,2
1999	50	9	21	11	61	21,4	11,24
2000	43	5	14	8	61	17,4	11
2001	59	8	21	9	84	14,4	11,06
2002	41	9	19	14	59	33,9	11,93
2003	28	3	11	3	49	11,4	10,76
2004	31	3	6	8	43	24,2	10,8
2005	35	5	21	6	51	17,1	10,8
2006	28	6	15	7	43	25,0	10,2
2007	17	7	13	13	26	76,5	8,44

* Hors agglomérations.

Entre 2005 et 2006, la référence a changé suite au transfert des routes nationales aux Départements.

2.4.6. Les dessertes locales : le rôle du réseau secondaire

Soixante-cinq communes sont traversées par la RN154, la plupart d'entre elles étant desservies directement soit par un carrefour à niveau • soit par un diffuseur • de voie rapide.

Par ailleurs, la RN154 échange, du Nord au Sud et dans l'aire concernée par le projet, avec les autoroutes A11 et A10, les RN12 (entre Dreux et Nonancourt) et RN10 à Chartres, ainsi qu'avec **plus de 30 routes départementales**, qui donnent accès à l'axe et en démultiplient les bénéfices en irriguant finement les territoires.

3. LES ENJEUX

A la suite du diagnostic local et pour analyser la pertinence du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN154 vis-à-vis des enjeux du territoire, en conformité avec les orientations du Grenelle de l'environnement, il est nécessaire d'envisager les évolutions prévisibles. Ces prévisions concernent la demande et l'offre de transport et les projets de développement et d'aménagement euréliens. Cette partie s'attache donc à décrire les enjeux de la RN154 aux échelles nationale et locale. Sur les sujets concernant l'avenir du territoire, les réflexions et les actions mises en œuvre ne mobilisent pas uniquement l'Etat. Les collectivités et les organismes socio-économiques locaux sont également moteurs : les perspectives identifiées ici s'appuient donc aussi sur les études, les documents de planification et les engagements portés par les différents acteurs.

3.1. Les nouveaux enjeux des déplacements

Les enjeux d'un transport durable[•] supposent de concilier les besoins de mobilité de la société (3.1.1) 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 à la préservation d'un environnement respectueux de la santé (3.1.2).

3.1.1. Les déplacements : les grandes tendances au niveau national

La croissance de la mobilité, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises, est **un phénomène qui s'est amplifié depuis les années 1960-1970**. Elle a été la conséquence de l'augmentation de la richesse, de l'ouverture des économies, de la transformation des modes de vie (accès à l'automobile, maison individuelle, temps libre...), de la disponibilité d'une énergie abondante et à bas prix et de l'amélioration globale de l'offre de transport. Elle n'a pas affecté uniformément les différents modes de transport : cette évolution s'est réalisée principalement en faveur du mode routier. Aujourd'hui, les recherches prospectives s'accordent sur **une modération de la croissance des mobilités dans le futur**. Par ailleurs, au plan local, pour ce qui concerne l'aire du projet, **de nouvelles offres de transport sont prévues à court ou moyen terme**. Ces différentes données sont prises en compte car elles influent sur le devenir et les rôles de la RN154.

La **prospective des transports** a été alimentée dans les dernières années par une dizaine de recherches, motivées par le même objectif : concilier les besoins futurs de mobilité et la réduction des gaz à effet de serre.

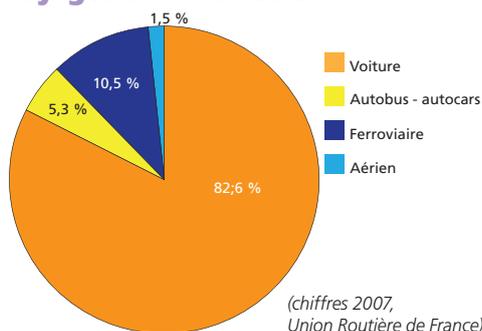
Ces différents travaux aboutissent à une conclusion similaire* : celle **d'un fort ralentissement de la croissance de la mobilité des biens et des personnes dans les décennies qui viennent** par rapport à la période 1970-2000. Ainsi, d'ici quarante ans, la mobilité devrait, en moyenne, être multipliée par 1,5 ou 1,6 pour les voyageurs et 1,8 pour les transports routiers de marchandises, au lieu de respectivement 2,5 et 3 au cours des trente dernières années.

Les raisons en sont principalement les suivantes :

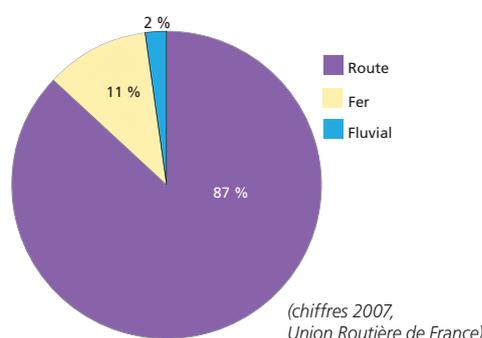
le seuil de motorisation des ménages semble atteint (80 % des ménages français sont motorisés, même si le nombre de ménages possédant deux véhicules pourrait croître encore) ; pour des raisons environnementales et de sécurité, les vitesses devraient stagner, voire baisser sur certaines parties du réseau routier ; le prix des transports devrait encore augmenter (prix du carburant, règles plus sévères en matière d'environnement, etc.).**

Ponctuellement, des reculs ont déjà été constatés sur la circulation automobile, par exemple en 2005 et 2006 (baisse du trafic routier de voyageurs de 1,4 % en 2005, première baisse constatée en France depuis 1974) et au deuxième trimestre 2008 (diminution de 4,4 % de la circulation sur les autoroutes concédées, en lien direct avec l'augmentation des prix des carburants).***

La répartition actuelle du transport voyageurs en France, en voyageurs x kilomètres



La répartition actuelle de tonnages kilométriques des transports intérieurs de marchandises



*Source : Jacques Theys, Centre de prospective et de veille scientifique de la Direction de la Recherche et de l'Animation Scientifique et Technique (DRAST-MEDAD) - Carrefour du PREDIT - mai 2008.

** Source : Prospective Transports 2050 (2006).

***Source : Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

Transport et mobilité durables : les principaux objectifs opérationnels et chiffrés

Issus du projet de loi « Grenelle 1 », ces objectifs sont les suivants :

- réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 ;
- ramener les émissions moyennes des véhicules neufs à 95g/km de CO₂ en 2020 ;
- atteindre l'objectif de 7 % d'agrocultures d'ici 2010 et 10 % d'énergie renouvelable dans les transports d'ici 2020 ;
- augmenter la part de marché du fret non routier de 25 % d'ici 2012 ;
- doubler la part du fret non routier à destination ou en provenance des ports.

En revanche, à long terme, tout en prenant en compte l'indispensable développement des modes alternatifs, **la répartition modale** (entre la route, le ferroviaire, l'aérien et le fluvial) ne devrait **pas être véritablement bouleversée** ; cela signifie notamment que malgré une part plus importante du mode ferroviaire grâce au TGV, le mode routier continuera à représenter la part majoritaire des transports, avec plus de 70 % des déplacements.

3.1.2. La préservation des ressources naturelles, de la santé et les émissions de gaz à effet de serre

La préservation des ressources naturelles

Des objectifs essentiels ont été fixés dans la loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (loi dite « Grenelle 1 »). Ils portent en particulier sur la préservation des ressources naturelles.

Cette notion de ressources naturelles englobe non seulement **la biodiversité** mais aussi **les ressources naturelles fossiles et minérales, les matériaux issus du milieu naturel et les terres arables**. La biodiversité est **un enjeu vital** pour les sociétés humaines. Essentielle à la vie, elle est porteuse du potentiel évolutif qui conditionne les facultés d'adaptation des espèces et des écosystèmes, face aux grands bouleversements et aux changements climatiques qui affectent la planète. De ce fait, la survie de pans entiers du monde du vivant en dépend.

Or, le constat est aujourd'hui sans appel : le déclin trop rapide de la biodiversité mondiale compromet gravement la possibilité d'un développement durable de l'humanité. L'homme, par ses activités, fait évoluer et appauvrir la biosphère à un rythme sans précédent.

La France porte une responsabilité particulière en matière de biodiversité, au plan national et international. Elle possède un patrimoine exceptionnel notamment en outre-mer. Cinq des vingt-cinq « points chauds » terrestres de biodiversité (zones comportant un nombre très élevé d'espèces et de milieux, avec un fort degré de menace) se trouvent sur le territoire français, ainsi que deux des dix points chauds marins. La France métropolitaine, située au carrefour de l'Europe, possède une grande variété d'espèces et de milieux, plus de la moitié des habitats dits « d'intérêt communautaire » et plus de 35 200 espèces animales et végétales. Mais la France abrite également plus de 900 espèces menacées au niveau mondial, alors que 60 000 hectares de milieux naturels disparaissent chaque année, notamment en zone périurbaine, du fait de l'étalement urbain, du développement des infrastructures de transport, et en milieu rural, du retournement de prairies pour les labours et que son territoire hexagonal très fragmenté (plus

de la moitié ne possède plus de surfaces naturelles continues de plus de 50 km²) diminue la possibilité pour les espèces de migrer, se nourrir, se reproduire.

L'objectif cadre fixé par la Stratégie Nationale de Biodiversité (SNB) est de **stopper la perte de la biodiversité d'ici à 2010**, et il s'agit pour cela de :

- mettre 2 % au moins du territoire terrestre en protection forte dans les 10 ans ;
- lancer des plans nationaux d'actions pour les espèces en danger critique d'extinction présentes en France d'après la liste rouge mondiale de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) ;
- atteindre 66 % de bon état écologique des masses d'eaux en 2015 ;
- achever la mise en place des périmètres de protection de tous les points d'alimentation en eau potable et définir des plans d'action d'ici 2012 visant à assurer la protection des 500 captages les plus menacés ;
- acquérir 20 000 hectares de zones humides pour les protéger.

La préservation de la santé publique

La question de **l'exposition aux polluants des transport revêt aujourd'hui une importance majeure pour la santé publique**. Les transports génèrent en effet* :

- **des oxydes d'azote**, irritants pour les bronches et augmentant la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et pouvant favoriser certaines infections pulmonaires ;
- **des composés organiques volatils** (COV) qui regroupent un grand nombre de composés aux effets multiples (nuisances olfactives, altération de la fonction respiratoire, troubles nerveux...);
- associés aux émissions industrielles et résidentielles, ils sont impliqués dans la pollution à **l'ozone** qui est notamment incriminé dans la diminution des performances ventilatoires et dans l'inflammation des voies respiratoires ;
- du **dioxyde de soufre** (SO₂) associé à de nombreuses pathologies respiratoires ;
- des **particules émises** par les véhicules diesel qui sont les polluants les plus alarmants sur le plan sanitaire car ils provoquent des réactions inflammatoires, des allergies des voies aériennes et certains de leurs constituants sont probablement toxiques pour le génome et cancérigènes. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, la pollution atmosphérique par les particules en suspension coûte à chaque personne vivant dans l'Union européenne environ 8,6 mois de sa vie (données 2000). En 2020, l'Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail (AFSSET) prévoit que 379 décès de citoyens de plus de trente ans, suite à une maladie cardio-pulmonaire, leur seront encore attribuables.

*Source : « Mobilité, transport et environnement » - rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement.

Aucune étude n'a pour l'heure réussi à déterminer un seuil de concentration en deçà duquel les particules ambiantes sont sans effet sur la santé, mais les politiques actuelles de l'Union européenne visant à **réduire les émissions de polluants atmosphériques d'ici 2010** (la valeur limite de la pollution par les PM10 passera à 20 µg/m³), notamment grâce aux évolutions technologiques installées sur les véhicules neufs (nouvelles motorisations, filtres à particules...), devraient permettre à la population de gagner 2,3 mois de vie.

Les émissions de gaz à effet de serre

En 2005, les transports ont produit en France 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) soit 146,9 millions de tonnes de CO2. Ces émissions ont crû fortement entre 1990 et 2002 et se sont stabilisées depuis cette date, en raison notamment de la faible croissance économique. Au sein du secteur transport, le transport routier est prédominant. Les véhicules particuliers sont à l'origine de plus de la moitié des émissions, et trois quarts de ces émissions correspondent à des trajets de moins de 100 km.

L'aménagement de la RN154 est de nature à **améliorer la qualité de l'air localement en écartant le passage des véhicules des zones habitées. Ce gain pour la santé publique des riverains s'accompagnera d'une augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre (GES) en raison de l'augmentation du trafic.** Il convient toutefois de prendre en compte le fait que la décongestion provoquée par la mise à 2 x 2 voies aurait, en fluidifiant le trafic, un effet correcteur. A l'inverse, l'apport de trafic généré par la mise en service de l'A19 aura un effet aggravant. Une mesure précise des effets de ces phénomènes contradictoires devra être approchée dans les études ultérieures.

3.1.3. De nouvelles offres de transport au niveau régional

Le report modal de marchandises : l'autoroute ferroviaire atlantique



Une plate-forme de chargement de remorques sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg.

En raison du fort trafic de transit de marchandises Nord-Sud à l'échelle européenne, et de la situation géographique de la France aux débouchés des péninsules ibérique et italienne, des alternatives au transport routier doivent être recherchées.

Les conclusions du Grenelle de l'environnement (cf. partie 1) ont prévu le lancement d'un **programme ambitieux** « d'autoroutes ferroviaires », avec **trois lignes principales** : l'une en traversée des Alpes (autoroute ferroviaire « alpine »), l'une orientée Nord/Sud-Ouest (autoroute ferroviaire « atlantique ») et l'une orientée Nord/Sud-Est. Cette dernière, reliant le Luxembourg à Perpignan, est ouverte au transport de fret depuis 2007.

L'autoroute ferroviaire est un service qui assure le transport de poids lourds par train sur des wagons plats spécialement conçus ou sur des trains plus classiques, ce qui nécessite alors la mise au gabarit des tunnels. Le transport peut concerner les camions complets (tracteur et remorque) ou la remorque seule. L'autoroute ferroviaire atlantique ne prévoit que du transport non accompagné (sans les chauffeurs), en raison des durées de trajet pouvant excéder les 10 heures.

La mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique (liaison Lille-Centre-Pays Basque) **est envisagée pour 2011.** Elle proposera :

- jusqu'à 2016, 4 allers-retours par jour entre le sud de l'Île-de-France et l'Aquitaine ;
- ensuite (après la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux qui libérera de la capacité pour les trains de marchandises sur les voies ferrées classiques), une trentaine d'allers-retours entre le sud de l'Île-de-France et l'Aquitaine, dont 10 pourront poursuivre jusqu'au Nord-Pas-de-Calais.

Le marché potentiel est estimé entre **1 500 et 2 000 poids lourds par jour.**

Le service s'adresse en priorité aux trafics routiers de transit longue distance. En conséquence, le nombre de plates-formes de chargement-déchargement du système sera limité. En plus des deux plates-formes terminales (une en Espagne, une en Nord-Pas-de-Calais), **une plate-forme intermédiaire est envisagée en Île-de-France ou au nord de la région Centre.**

Le Conseil Régional du Centre, les Conseils Généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et les CCI de Chartres et d'Orléans sont mobilisés pour l'implantation de cette plate-forme aux environs d'Artenay-Poupry, dans le Loiret.

Dans l'hypothèse d'une telle implantation, la plate-forme se situerait à **proximité immédiate du débouché de la RN154**, ce qui permettrait d'élargir son aire de marché vers la Haute-Normandie. Par ailleurs, elle conforterait l'activité logistique déjà présente en région Centre.

Le site d'Artenay-Poupry



Patrick Wolf Consultants PWZC

Les autoroutes de la mer

Les « autoroutes de la mer » permettent d'acheminer des remorques de camion (avec ou sans leur tracteur) sur des navires spécialisés dans le transport de marchandises ou accueillant à la fois des marchandises et des voyageurs. La mer représente ainsi une alternative « douce » au transport routier et ce mode de transport est le seul à soutenir la comparaison avec le développement du mode routier.



Un navire chargeant des camions avec leur tracteur.

A la suite de Grenelle de l'environnement, la France prévoit la mise en œuvre d'autoroutes de la mer entre la France et le Portugal, entre la France et l'Espagne, en Méditerranée et en mer du Nord, c'est-à-dire sur les liaisons qui permettront de soulager les deux grands corridors Nord-Sud de transit français (Espagne-Ile-de-France-Belgique et Espagne/Italie-Vallée du Rhône-Luxembourg). L'axe de la façade atlantique entre l'Espagne et la France permet d'envisager par exemple le transport de 100 000 à 150 000 poids lourds par an.

Deux premières autoroutes de la mer, reliant Nantes-Saint-Nazaire à Gijon en Espagne et Nantes-Le Havre-Vigo-Algéciras en Espagne, devraient être mises en service d'ici fin 2009. Ces liaisons pourront intéresser, grâce aux points d'entrée de Nantes et du Havre, les entreprises et les filières exportatrices de l'Ile-de-France, de l'Ouest et du Nord-Ouest de la France.

La réouverture de la ligne Chartres-Orléans : offre voyageurs

Le Contrat de Projets Etat-Région Centre 2007-2013 manifeste une forte volonté d'aménager les infrastructures ferroviaires pour accompagner le rééquilibrage modal. La ligne Chartres-Orléans y est présente à double titre : **le transport de voyageurs et le développement du fret de proximité.**

Entre Chartres et Orléans, la ligne est constituée d'une voie unique non-électrifiée. En partie détruite lors de la Deuxième Guerre mondiale, elle n'a pas été remise à niveau : son état vieillissant ne permet pas des vitesses plus élevées que 30 à 40 km/h. Le service voyageurs y est **interrompu depuis plus de 60 ans. Toutefois**, la ligne reste **ouverte au seul trafic de fret de proximité** qui circule aussi sur une section au sud de Dreux et sur une section au nord de Chartres (cf. carte ci-contre).

Le projet de réouverture au trafic voyageurs permettra une liaison Chartres-Orléans en moins d'une heure, sachant que Chartres est la seule préfecture de la région Centre à ne pas être reliée par le rail à Orléans. Le potentiel de trafic voyageurs sur cette liaison a été estimé à 2 000 voyages/jour.

Le projet fait l'objet d'une réalisation par phases :

- **une première phase entre Chartres et Voves.** Pour ces travaux, 38 millions d'euros sont inscrits au

Contrat de Projets Etat-Région (28 millions d'euros financés par la Région pour le transport de voyageurs et 10 millions financés à parité par l'Etat et la Région pour le fret) ;

- **une deuxième phase, entre Voves et Orléans**, dont les études, préalables aux travaux, se poursuivent dans le cadre du Contrat de Projets.

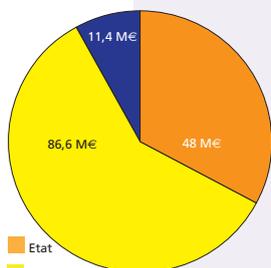
La première phase implique la remise à niveau de la voie et de la signalisation pour augmenter les vitesses de circulation des TER et proposer un temps de parcours d'environ 55 minutes entre Chartres et Orléans. Les passages à niveau devront être automatisés et des voies d'évitement (sections de voies nouvelles construites en parallèle de la voie existante) de 750 mètres de long devront être installées. L'objectif est de proposer :

- **10 allers-retours par jour entre Chartres et Orléans**, avec 5 arrêts intermédiaires et un temps de parcours de l'ordre d'1 h ;
- **3 allers-retours par jour entre Chartres et Tours** via Voves et Châteaudun.

La réouverture de la ligne Chartres-Orléans : offre marchandises

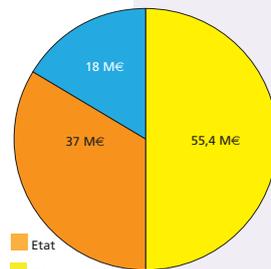
Le projet de la ligne Chartres-Orléans concerne également le transport de marchandises. En 2005, il transitait encore environ 300 000 tonnes entre Voves et Chartres par la voie ferrée. Ce trafic existe toujours,

Financement « Grand Projet de déplacements voyageurs »



Etat
Région
Réseau Ferré de France

Financement « Grand Projet de développement du fret ferroviaire »



Etat
Région
FEDER (Fonds Européen)

Le Contrat de Projets Etat-Région Centre 2007-2013 : 216 millions d'euros pour les transports ferroviaires

« Grand Projet de déplacements voyageurs » : 146 millions d'euros (M€)

- Modernisation de la ligne Dourdan-La Membrolle : 47 M€
- Développement des réseaux de transports en commun en site propre dans les grandes agglomérations : 40 M€
- Modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) : 11 M€
- Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Chartres-Orléans : 28 M€
- Commande centralisée Tours-Chinon : 16 M€
- Etudes Tours-Loches, Orléans-Châteauneuf : 4 M€

« Grand Projets de développement du fret ferroviaire » : 110,4 M€

- Poursuite de la modernisation de la transversale Nantes-Lyon : 73,4 M€
- Remise à niveau des lignes permettant le développement du fret de proximité : 30 M€
- Création d'un service d'autoroute ferroviaire : 7 M€

mais il n'est pas orienté vers Rouen : les convois prennent, à Chartres, la direction de la Bretagne ou de l'Île-de-France.

La modernisation de la section Chartres-Voves ne changera pas cette situation, en l'absence d'une continuité ferroviaire vers Dreux et la Haute-Normandie.

La mise en place à titre expérimental d'un « **Opérateur Ferroviaire de Proximité** » en Région Centre (Proxirail, créé avec l'appui de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir par une association de chargeurs regroupant principalement des céréaliers) permet cependant d'envisager une **redynamisation du transport de marchandises sur la ligne**.

La démarche « Opérateur Ferroviaire de Proximité »

Beaucoup d'entreprises souhaiteraient utiliser le mode ferroviaire, sans que leur activité leur permette d'expédier ou de recevoir de grandes quantités de marchandises à la fois. La démarche « Opérateur Ferroviaire de Proximité » (OFP) est engagée depuis 2006-2007 et soutenue depuis 2008 par une cellule d'appui du ministère chargé des Transports. Elle a pour but de favoriser la création d'opérateurs de transports ferroviaires dont la mission est de grouper ou de distribuer les expéditions de wagons pour plusieurs chargeurs d'une même zone géographique. De la sorte, un OFP pourra par exemple regrouper les wagons de plusieurs entreprises ayant tous la même destination, et créer un train complet qu'il remettra à un opérateur longue distance, quant à lui chargé de l'acheminement. Réciproquement, il pourra prendre en charge la fin du transport d'un convoi ferroviaire comportant des wagons à destination de plusieurs entreprises, et acheminer à chacune les wagons qui la concernent. La Région Centre, réputée pour sa forte production céréalière, assurant dès le départ une activité ferroviaire, se prête à l'expérimentation d'un tel concept.

Le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans



La ligne Dreux-Chartres-Orléans



Direction des Infrastructures et des Transports - Conseil Régional du Centre

Réseau Ferré de France

3.2. La pertinence du projet au regard de l'amélioration des chaînes intermodales de transport

Une illustration de la chaîne de transport intermodale



Variables d'efficacité : capacité / vitesse / fiabilité des temps de trajet

Dans trois de ses composantes, le projet de RN154 présente des enjeux qui correspondent **aux nouvelles politiques publiques de complémentarité entre les modes, issues du Grenelle de l'environnement**. La RN154 est en effet une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritimes offerts à partir de Rouen et du Havre. Son aménagement, qui garantit l'amélioration des capacités et des temps de parcours pour les marchandises, contribue à :

- consolider le port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe ;
- offrir de nouveaux débouchés au port du Havre ;
- conforter la pertinence d'une future plate-forme multimodale à Ardenay (route et fer).

3.2.1. Consolider le port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe

Une grande part des débouchés des vastes espaces agricoles de la Beauce et du Drouais-Thymerais et la consolidation du port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe et premier port français pour l'exportation des agro-industries sont aujourd'hui fortement interdépendants. Toutes les grandes coopératives de l'Eure et de l'Eure-et-Loir possèdent leur silos de stockage sur le port de Rouen. La production d'agrocultures dans la zone de Grand-Couronne, près de Rouen, et à Lillebonne, entre Rouen et Le Havre, offre également d'intéressantes opportunités de diversification aux producteurs euréliens et génère des besoins de capacité supplémentaire sur les axes d'acheminement Nord-Sud.

Dans l'attente de la relance du fret ferroviaire et de l'arrivée de nouveaux opérateurs, les producteurs dépendent de la seule liaison directe assurée par la RN154. En effet, une mise à niveau des infrastructures ferroviaires est engagée entre Chartres et Voves. Toutefois, il n'existe **pas de relation ferroviaire directe entre Chartres et Dreux**.

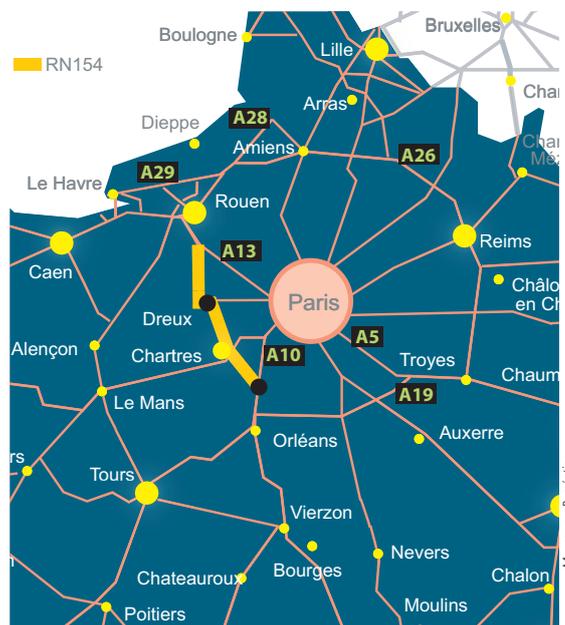
L'aménagement de la RN154 permettrait de sécuriser la relation avec la Haute-Normandie et de consolider la place de premier plan du port de Rouen, qu'il doit en grande partie à son « hinterland beauceron ». En cohérence avec ces enjeux, des investissements sont inscrits au Contrat de Pro-

jets Etat-Région Haute-Normandie pour environ 250 millions d'euros : ils permettent d'importants travaux nécessaires au passage de bateaux de 60 000 tonnes (contre 40 000 tonnes aujourd'hui).

3.2.2. Offrir de nouveaux débouchés au port du Havre

Aujourd'hui acheminée à 100 % en vrac, la production agricole de l'Eure-et-Loir pourrait arriver demain sous forme diversifiée notamment grâce à une évolution vers les activités de transformation agro-alimentaires. Dans ce cas, le port du Havre, consacré principalement au trafic de conteneurs, pourrait offrir les services de ces super-navires porte-conteneurs. A la suite de la mise en œuvre de Port 2000, Le Havre en tirerait bénéfice : il est aujourd'hui un challenger de Rotterdam et d'Anvers qui a besoin de conforter son hinterland, afin de contribuer au rééquilibrage de la balance commerciale.

Les axes de contournement de l'Île-de-France



La RN154 donne accès aux zones portuaires de Rouen, dont la situation permet l'acheminement des marchandises par voie fluviale puis maritime, ainsi qu'au Havre. La RN154 ouvre également la possibilité d'une liaison directe entre les régions normande et bretonne, d'une part, et celles de Bourgogne et de l'Est de la France, d'autre part, sans passer par les axes routiers très denses de l'Île-de-France après l'ouverture de l'A19.

Les marchandises acheminées vers ou transportées depuis le port du Havre ou le port de Rouen, utilisent le réseau routier pour leurs trajets initiaux et terminaux. Lorsque leur origine ou leur destination se situe dans le grand quart Nord-Est de la France, elles utilisent les axes A26, A28 et A29, qui permettent de contourner largement l'Île-de-France par le Nord. Une RN154 aménagée à haut niveau de service offrirait à ces flux un itinéraire par le Sud (RN154, A19), plus court et moins encombré, donc moins consommateur de carburants et moins générateur d'émissions de gaz à effet de serre.

3.3. La contribution du projet aux enjeux régionaux

La pertinence du projet RN154 s'apprécie au regard de sa **cohérence avec les projets et les perspectives de développement du territoire concerné**, qui portent principalement sur :

- le soutien aux mutations de l'économie et au développement de l'emploi en Eure-et-Loir ;
- le renforcement de la cohésion de la Région Centre, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du val de Loire ;
- la préservation des terres agricoles.

3.3.1. Soutenir les mutations de l'économie et le développement de l'emploi

Le rayonnement économique du territoire eurélien se nourrit (cf. partie 2) d'une **économie rurale** fondée sur une forte production agricole, largement exportée hors de la région. Il en est de même des matériaux de construction. Dans le passé, un grand

3.2.3. Conforter la pertinence d'une future plate-forme multimodale à Artenay

Située sur l'axe de la nouvelle autoroute ferroviaire atlantique, la RN154 pourrait également jouer un **rôle de desserte majeur** pour une **plate-forme de chargement-déchargement de marchandises à Artenay-Poupry**. Si cette plate-forme se confirmait, elle ouvrirait le vaste marché de l'Île-de-France au territoire.

Une telle option permettrait une **meilleure répartition des trafics entre le mode routier et le mode ferroviaire**. Le domaine de pertinence de chacun d'entre eux serait renforcé : les courtes distances au mode routier, les longues distances au mode alternatif, plus économe en énergie et dont l'empreinte environnementale est plus faible.

pan de l'économie de l'Eure-et-Loir s'articulait autour d'activités industrielles traditionnelles. Aujourd'hui, le territoire s'oriente vers des **activités tertiaires** ou des **productions à forte valeur ajoutée**, comme l'industrie pharmaceutique et la parfumerie-cosmétique. Ceci nécessite l'intégration de nouvelles technologies et de nouvelles compétences.

Cette mutation, d'ores et déjà engagée, demandera encore des efforts pendant plusieurs années. L'objectif est d'accroître la compétitivité du territoire dans la concurrence mondiale et de continuer à développer les emplois locaux.

L'Etat se mobilise au niveau national et en partenariat avec la Région Centre, dans le Contrat de Projets 2007-2013, pour **soutenir ces nouveaux marchés et faire évoluer les marchés plus traditionnels**. Deux secteurs sont particulièrement concernés : l'innovation (avec le Pôle de compétitivité « Sciences de la beauté et du bien-être ») et la filière agricole, pour le développement desquels (cf. partie 2) **la RN154 joue un rôle majeur**.

Les 4 grands objectifs du Contrat de Projets Etat-Région Centre 2007-2013

Objectif n°1 : Renforcer le développement économique et social par l'innovation et l'accès à la société de l'information

Il s'agira de renforcer la capacité de recherche, d'innovation et de développement des entreprises, de développer le potentiel universitaire et scientifique, d'améliorer, pour tous, le niveau des qualifications, de faciliter l'accès aux savoirs par les technologies de l'information et de la communication.

Objectif n°2 : Améliorer l'accessibilité en développant des modes de transports alternatifs

Il est nécessaire d'assurer l'accessibilité régionale et de faciliter les déplacements en favorisant les transports collectifs et en développant les circulations douces.

Objectif n°3 : Préserver et valoriser le patrimoine naturel et culturel

La culture doit être le ferment de la cohésion régionale et de son rayonnement. La protection, la valorisation de la biodiversité et des ressources ainsi que la prévention des risques sont indispensables à un développement durable de notre territoire.

Objectif n°4 : Assurer la cohésion sociale et territoriale

À travers un ensemble de démarches, prenant en compte la réalité, les difficultés et les atouts des territoires, il faut renforcer leur attractivité et garantir une qualité de vie et de services à tous les habitants de la région Centre.

L'agriculture

Traditionnel grenier à blé de la France, l'Eure-et-Loir réalise ces dernières années des gains de productivité grâce à l'extension des exploitations, à la modernisation des outils de production ainsi qu'au développement des formes sociétaires (GAEC ou EARL).

Jusqu'à maintenant, le territoire s'est spécialisé dans la **production de grandes cultures** en investissant dans la transformation hors du département, à proximité des lieux d'exportation. Même si des entreprises agro-alimentaires sont implantées en Eure-et-Loir, **90 % des récoltes sont transportés vers les grands pôles de transformation français**, en particulier vers les filières de la bio-énergie (carburants verts) et des bio-matériaux qui se développent fortement en Haute-Normandie. A l'inverse, certaines industries de transformation agricole reçoivent des matières premières non produites sur place.

L'agriculture occupe plus de la moitié du territoire de la région Centre, mais elle ne représente encore qu'une faible part de la valeur ajoutée régionale. Le Contrat de Projets vise à **positionner la région dans le marché des agrocarburants** en structurant la filière autour de la production de plantes à finalité énergétique et à soutenir l'ingénierie de projet qui lui est nécessaire (études de nouveaux procédés de production et de valorisation). Il apporte également son soutien à la compétitivité de la filière agricole. Plus de 80 millions d'euros, financés par l'Etat et la Région Centre, sont consacrés à ces objectifs.



© PeckShot - Fotolia.com
Champ de colza (oléagineux).

Les Pôles de compétitivité et l'innovation

Les Pôles de compétitivité s'inscrivent dans une politique nationale. Ils ont un objectif clair : **renforcer la performance des entreprises françaises** dans la concurrence internationale, améliorer l'attractivité économique du pays et lutter contre les délocalisations.

Concrètement, ils ont vocation à consolider les coopérations entre les entreprises, la recherche et les centres de formation, sur des thématiques porteuses pour l'avenir. Labellisés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005, les 71 Pôles de compétitivité de l'Hexagone ont bénéficié d'une aide de 1,5 milliard d'euros de l'Etat sur trois ans.

L'un des 4 Pôles de compétitivité de la région Centre est le pôle « Sciences de la beauté et du bien-être ». Piloté par l'association Cosmetic Valley, il regroupe plus de **180 entreprises dont le tiers est situé en Eure-et-Loir**. Quatre universités (Orléans, Rouen, Tours, Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines) et une quinzaine d'établissements de formation (dont

l'Institut Supérieur International du Parfum, de la Cosmétique et de l'Aromatique Alimentaire de Versailles, l'Ecole Supérieure de Commerce et de Management de Tours, l'Ecole d'ingénieurs de Blois...) l'ont rejoint. La RN154 est un axe structurant pour les relations entre les entreprises du pôle, dont le cœur se localise à Chartres avec leurs partenaires et sous-traitants. Le Pôle poursuit son extension : en avril 2009, il s'est associé au département du Val d'Oise et à l'Université du Havre – qui dispose de 10 laboratoires dont une Unité de Recherche en Chimie Organique et Macromoléculaire spécialisée en cosmétique.

L'Etat et la Région Centre conjuguent leurs moyens pour soutenir le Pôle, mais aussi d'autres filières dans lesquelles le transfert de technologie et l'innovation jouent un rôle clé comme **la pharmacie, l'automobile, l'imagerie médicale et l'aéronautique**. Le Contrat de Projets 2007-2013 prévoit pour ces filières un financement partagé Etat-Région d'un montant de 39 millions d'euros.

3.3.2. Préserver les terres agricoles

Conformément à la circulaire du ministre de l'agriculture du 14 février 2008, un **Groupe de travail Agriculture, Urbanisme et Territoires a été mis en place en Eure-et-Loir**. Il consiste en une réflexion partenariale entre l'Etat, les collectivités territoriales, la profession agricole, les chambres consulaires et les associations environnementales **sur la limitation de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers**.

Cette démarche, lancée dans le département depuis juin 2008, sur décision du préfet, doit aboutir à l'élaboration **d'une charte d'engagement départementale**. Ce document synthétisera les mesures proposées par les acteurs dans le but de favoriser une consommation plus économe et mieux gérée de l'espace suite, notamment, à l'étalement urbain et au développement des activités économiques.

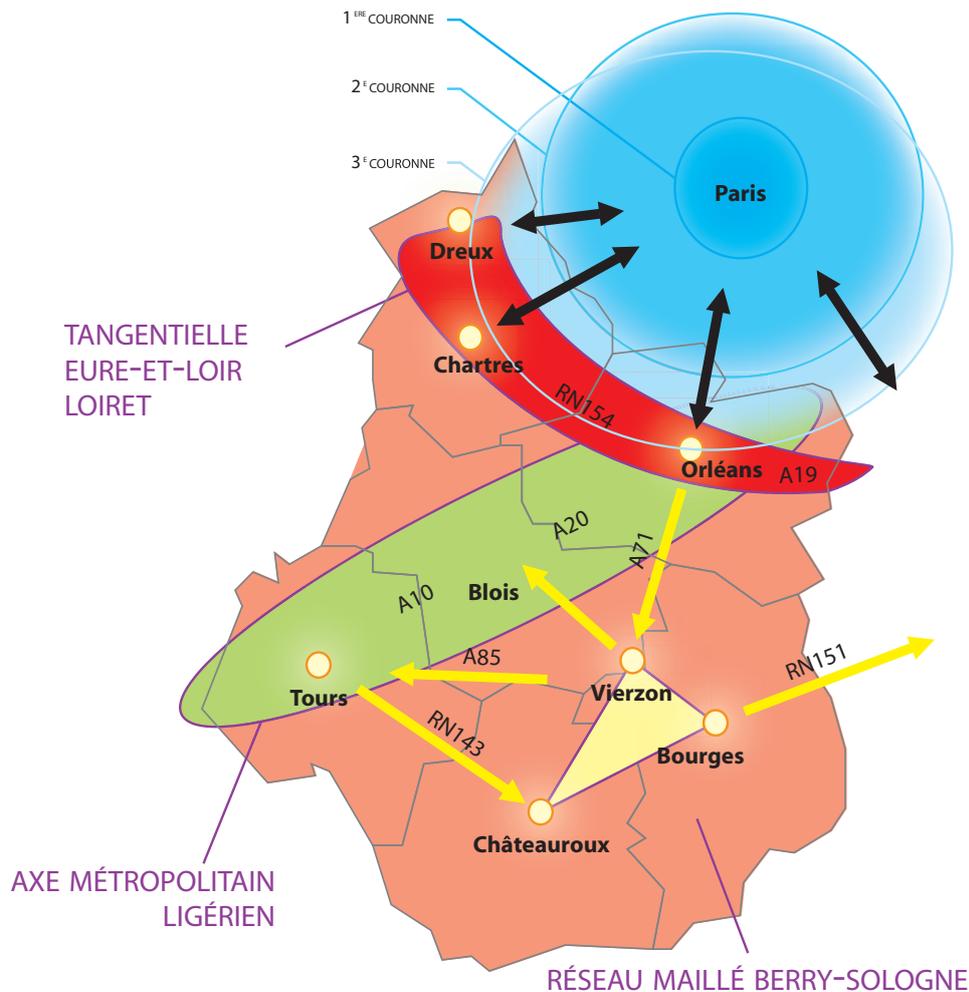
Elle repose sur trois groupes de travail techniques dont les missions sont, respectivement, l'état des lieux du territoire départemental et des attentes des acteurs, l'établissement de propositions visant à limiter l'étalement urbain et, enfin, la définition des territoires à enjeux et des mesures de préservation appropriées.

L'existence d'un tel dispositif de concertation est un atout majeur pour les acteurs publics puisqu'il permet d'ouvrir le dialogue entre des acteurs qui n'avaient pas pour habitude de travailler ensemble. **Dans l'optique de l'aménagement de la RN154**, et afin de garantir une infrastructure au service de tous, ce groupe de travail pourrait constituer **un contact local privilégié**, en particulier concernant les questions agricoles et celles liées à l'accès au territoire.



© Fotoland - Fotolia.com
Paysage d'Eure-et-Loir.

La RN154 et l'A19 ou la tangentielle Eure-et-Loir-Loiret



DfE Centre



Vues sur les grandes métropoles de l'axe ligérien : Tours, Blois et Orléans.

3.3.3. Renforcer la cohésion de la région Centre

Depuis de nombreuses années, les réflexions d'aménagement du territoire insistent sur la nécessité de renforcer la cohésion territoriale régionale. La Région Centre est aujourd'hui largement **dominée par l'axe de la Loire** – dit « axe métropolitain ligérien » –, souligné par l'autoroute A10 et reliant les pôles d'Orléans, Blois et Tours. Cet axe apparaît comme **un dénominateur commun** de la région (situation centrale, valeur patrimoniale – cet espace naturel et culturel exceptionnel est classé au patrimoine de l'humanité par l'Unesco –, effet d'image) et constitue un **puissant attracteur d'activités**.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie de la Région Centre ont publié, en juin 2006, une étude intitulée *Enjeux d'aménagement du territoire et d'infrastructure en Région Centre*, qui synthétise les attentes et les pré-

conisations des acteurs économiques. L'enjeu réside dans la capacité de la région à **reproduire, sur l'ensemble de son territoire, et particulièrement sur un axe Nord-Sud, le dynamisme de l'axe métropolitain ligérien**.

Cela implique notamment d'assurer la fluidité des relations sur la tangentielle • du Loiret et de l'Eure-et-Loir, constituée par l'axe Orléans-Chartres-Dreux. Mobilisées en faveur de la RN154, les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir et du Loiret rappellent dans cette étude « l'urgence de l'aménagement à 2 x 2 voies ».

Axe essentiel pour tous les acteurs de l'économie euréliens, notamment dans la phase actuelle de reconversion consécutive à la déprise industrielle, qui permettrait, s'il offrait dans l'avenir un niveau de service satisfaisant, de profiter des bénéfices de l'axe ligérien, la RN154 **doit s'affirmer comme l'artère économique de l'Eure-et-Loir**.

3.4. La RN154 : les enjeux à l'échelle locale

Le projet de RN154 **contribuerait au développement, à la structuration de l'espace et des activités ainsi qu'à l'amélioration du cadre de vie dans les Zones Urbaines Sensibles.** Il rendrait un meilleur service aux territoires et aux habitants de Chartres et de Dreux.

3.4.1. Le développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux

Les agglomérations de Chartres et de Dreux disposent d'un **Schéma de Cohérence Territorial (SCOT).** Ce document d'urbanisme instauré par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 a pour but de préserver l'équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Il fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines. Il représente en ce sens **la formalisation des objectifs, des actions et des attentes des acteurs locaux vis-à-vis des infrastructures de transport et, tout particulièrement, de la RN154.**

Le SCOT de Chartres

Intégrant la Communauté d'Agglomération de Chartres (7 communes), la Communauté de Communes de l'Orée de Chartres (16 communes) et la Communauté de Communes du Val de l'Eure (9 communes), ainsi que 7 communes indépendantes, le SCOT de Chartres compte 39 communes et a été approuvé le 9 mai 2009.

De manière générale, il « **répond à la volonté de préserver l'identité de son territoire, caractérisée par une richesse paysagère, agricole, et patrimoniale et menacée par la tendance actuelle à la périurbanisation** ».

Le SCOT prévoit **quatre pôles économiques préférentiels** dont le développement doit se situer **autour de la zone urbaine.** Ces pôles devront s'appuyer sur des espaces d'activités existants, et/ou des infrastructures existantes, notamment à proximité de la rocade.

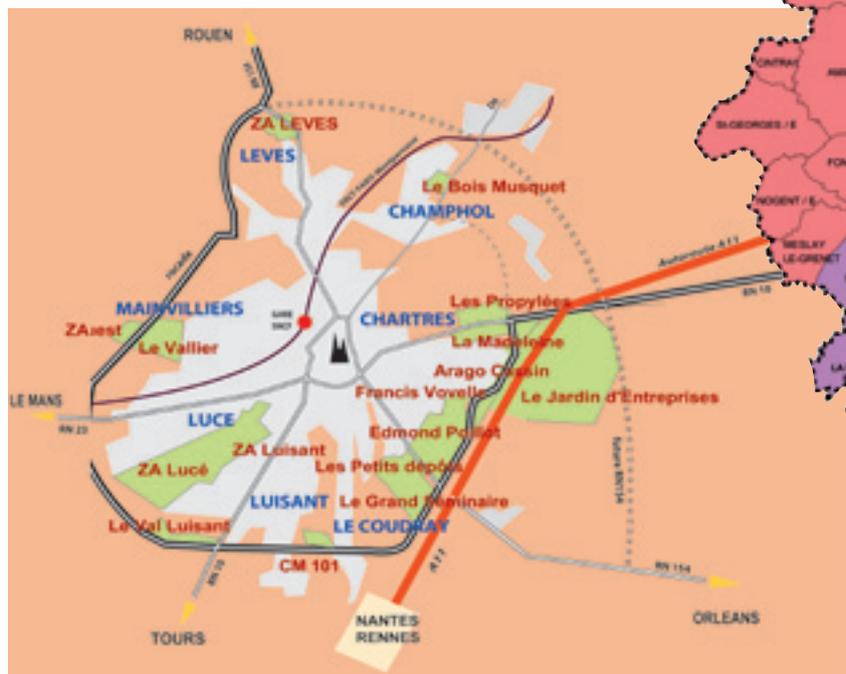
Actuellement, les zones d'activités sont concentrées au Sud-Est le long de l'A11 et à proximité de la RN154 (Chartres Poillot et le Jardin d'entreprises, Gellainville, Le Coudray) ainsi qu'au sud à proximité de l'A11 (Fontenay-sur-Eure, Luisant, Barjouville). Des extensions sont d'ores et déjà prévues : de 70 hectares pour le Jardin d'entreprises (actuellement 160 hectares), et de 40 hectares pour Gellainville (actuellement de 150 hectares).

Dans un souci de rééquilibrage Est-Ouest des activités, il est prévu la création d'une zone de 300 hectares pouvant accueillir des activités du Bâtiment et Travaux Publics (BTP) et de la logistique sur un pôle Ouest (Mainvilliers). **Un quatrième pôle économique est prévu au Nord le long de la RN154.**

Le SCOT affirme également **la nécessité d'aménager un contournement Est de l'agglomération en 2 x 2 voies,** les flux en provenance de la RN154 au sud participant à la forte congestion observée en centre ville et aux principaux carrefours de la rocade Sud.

Il exprime enfin la volonté de ne pas devenir un territoire-dortoir sous l'influence de l'Ile-de-France : d'autres liens que ceux existant avec l'Ile-de-France doivent donc être tissés, **notamment avec l'axe Rouen-Orléans.**

Les zones d'activités de l'agglomération chartreuse



Le périmètre du SCOT de Chartres



Le SCOT de Dreux

Le SCOT de Dreux n'a pas encore été approuvé. Il est présenté ci-après dans sa version provisoire. Le SCOT intègre les 19 communes que compte l'agglomération. Il s'attache particulièrement à la **redynamisation de l'économie au profit de la population locale**. La création d'emplois en constitue le principal objectif.

Le SCOT souhaite valoriser le **positionnement de Dreux au carrefour des axes de circulation Est-Ouest (Paris-Basse-Normandie) et Nord-Sud**, le long de la RN154, en profitant du renforcement des infrastructures : requalification de la RN12, mise à 2x2 voies de la RN154, contournement Est de Dreux.

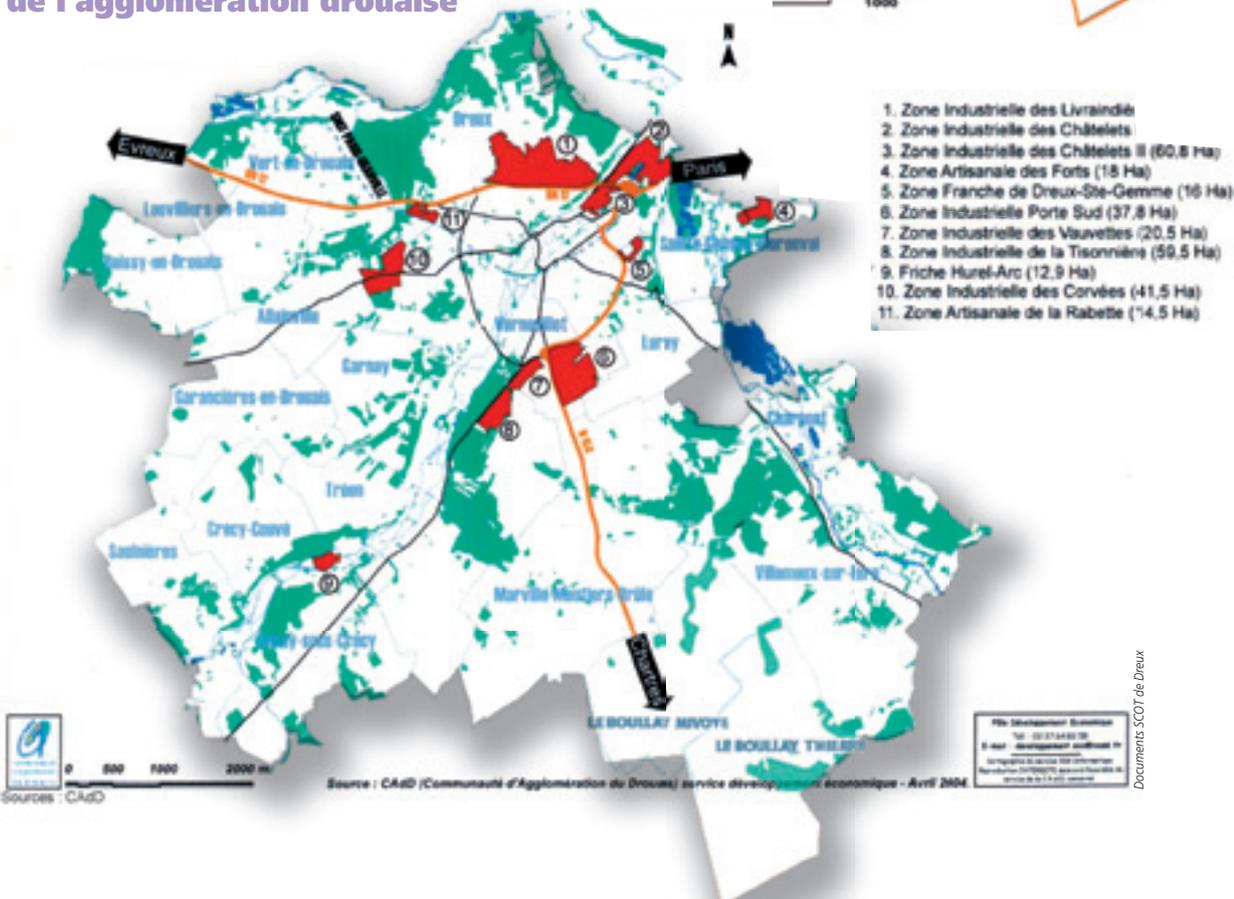
Les espaces d'activités seront implantés préférentiellement à proximité de ces voies d'échange. Le SCOT voit la **future RN154** comme « un axe privilégié avec un fort effet vitrine porteur pour des implantations d'entreprises ».

En termes de relations entre les grandes agglomérations, il précise que « la fin de la mise à 2x2 voies de l'axe routier RN154 sur la totalité du parcours entre Chartres et Dreux devrait rapprocher Dreux non seulement de Chartres mais aussi d'Orléans » et que « le prolongement de cet aménagement sur le trajet Dreux-Evreux confortera le **fonctionnement en réseau** de ces 4 villes (Orléans, Chartres, Dreux, Evreux) ainsi qu'une ouverture vers Rouen, la vallée de la Seine et le Nord-Ouest. » Il prévoit enfin une amélioration de la qualité de la desserte routière à l'échelle de l'agglomération avec la mise à 2x2 voies express de la RN154 entre Vernouillet et Marville-Moutiers-Brûlé.

Le périmètre du SCOT de Dreux



Les zones d'activités de l'agglomération drouaise



3.4.2. Le réaménagement urbain : les opportunités offertes par la RN154

Les agglomérations de Dreux et Chartres pilotent, dans le cadre de leurs documents de planification et des SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale) de leurs territoires, des projets de réaménagements urbains. Elles y ont inscrit des scénarios de contournement par la RN154, dont dépendent désormais la desserte de zones d'activités, l'implantation de nouvelles zones ou, plus globalement, le développement de quartiers ou de communes au sein de leurs périmètres.

Les Zones Urbaines Sensibles à Dreux...



... et à Chartres



La poursuite de l'aménagement de la RN154, prendra en compte de manière fine les perspectives fixées par ces collectivités locales, **pour éviter de bloquer des stratégies engagées ou des projets déjà avancés** mais aussi pour que l'axe routier apporte sa contribution **à une meilleure organisation de l'urbanisme et des déplacements à l'échelle locale.**

Les choix d'aménagement devront en particulier s'intéresser aux Zones Urbaines Sensibles en évitant de provoquer de nouvelles coupures urbaines, facteurs d'isolement et de marginalisation de quartiers déjà socialement fragiles et, de manière plus générale, en évitant de rapprocher l'infrastructure des zones urbanisées.

3.4.3. Les contributions du projet à l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie

La RN154 connaît une accidentologie importante, avec des zones particulièrement dangereuses aux abords des villes. **Sur plusieurs sections, la moyenne des accidents est sensiblement supérieure aux**



Vue aérienne sur la RN12 en entrée de l'agglomération de Dreux.

chiffres nationaux (sur la période 2003-2005, 22,59 % d'accidents mortels et 66,7 % d'accidents graves, contre respectivement 18,2 % et 55,9 % au niveau national). Par ailleurs, les conditions de trafic, en raison de la forte proportion de poids lourds sur certaines sections et des encombrements en traversée d'agglomération, rendent souvent les trajets pénibles et la conduite inconfortable.

L'accroissement du trafic lié au développement économique, aux besoins pour les déplacements domicile-travail puis à l'ouverture de l'autoroute A19 vont contribuer à maintenir une situation tendue dans les prochaines années. La réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Chartres-Voves n'est pas de nature à soulager significativement la partie Sud de l'axe, alors que l'augmentation globale de la mobilité laissera, quoi qu'il en soit, des flux importants sur la RN154.

L'accélération de l'aménagement de l'axe, si elle est décidée, permettra d'améliorer les conditions de déplacement. Elle contribuera à la grande cause nationale qu'est la sécurité routière.

Elle profitera également aux **riverains actuels de la RN154** (Chartres, Dreux, Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre...), **en éloignant les nuisances liées au bruit et à la pollution**, d'autant plus élevées que la route est fréquemment soumise à un trafic dense et à des encombrements. Elle aurait également pour effet de dévier le trafic, cause d'accidents impliquant des piétons. Elle permettrait une requalification urbaine d'espaces aujourd'hui séparés par la voie.

La mise en œuvre de la taxation des poids lourds, prévue pour 2011, réduira le risque de voir se reporter une partie du trafic poids lourds sur les axes secondaires.

Par ailleurs, l'aménagement de la RN154 est de nature à améliorer la qualité de l'air localement en écartant le passage des véhicules des zones habitées. Ce gain pour la santé publique des riverains s'accompagnera d'une augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre (GES) en raison de l'augmentation du trafic. Il convient toutefois de prendre en compte le fait que la décongestion provoquée par la mise à 2 x 2 voies aura, en fluidifiant le trafic, un effet correcteur.

A l'inverse, l'apport de trafic généré par la mise en service de l'A19 aura un effet aggravant. Une mesure précise des effets de ces phénomènes contradictoires pourra être approchée dans les études ultérieures.

3.5. L'attention portée aux questions d'environnement

La RN154 traverse un territoire au caractère essentiellement rural, avec des richesses majeures en termes d'environnement, de ressources en eau, de paysage et de qualité de vie des habitants.

Les enjeux du développement durable font désormais partie intégrante de la conception et de la mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport. L'aménagement de la RN154, en apportant davantage de fluidité, permettra la réduction d'émissions polluantes ; il pourra apporter des réponses pour la protection de la nappe de Beauce, pour la préservation de la biodiversité et pour la constitution de la trame verte et bleue. Le projet n'a pas pour effet de créer une liaison nouvelle, mais bien d'aménager une infrastructure existante : il réduit en ce sens la consommation d'espace.

Par ailleurs, les orientations fixées pour la préservation de l'environnement seront à prendre en compte dans le projet d'aménagement de la RN154. Elles portent prioritairement sur deux aspects : la ressource en eau et les zones Natura 2000.

3.5.1. Les enjeux liés à l'eau : les SDAGE et les SAGE



Rampe d'irrigation dans la Beauce.

L'Eure-et-Loir est aujourd'hui doté de plusieurs outils de connaissance et de gestion de l'eau. **Ils concernent la ressource en eau, la qualité des eaux, la préservation des milieux aquatiques et la gestion des inondations** : le département dépend des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie et Loire-Bretagne ; trois Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), déclinant localement les SDAGE, sont en cours d'élaboration pour les bassins versants du Loir et de l'Avre et pour la ressource de la nappe de Beauce (cf. partie 2). Comme pour tout projet d'infrastructure, **leurs prescriptions ont force de réglementation pour l'aménagement de la RN154.**

Certains enjeux sont spécifiques : pour la Beauce, il s'agit notamment de gérer quantitativement la ressource pour parvenir à la préservation des milieux

naturels et à un partage équitable de l'eau entre les usagers (alimentation en eau potable/eau d'irrigation agricole). Le SDAGE de l'Avre s'attache à la protection et à l'exploitation de la ressource en eau souterraine, la nappe de la Craie alimentant en eau potable la région et la Ville de Paris. Le Loir est particulièrement concerné par ces enjeux.

3.5.2. Les enjeux liés aux milieux naturels : les documents d'objectifs des zones Natura 2000

Acte administratif approuvé par le préfet, le document d'objectifs d'une zone Natura 2000 est issu d'un processus de concertation. Il est à la fois un document de diagnostic et un document d'orientations pour la gestion des sites Natura 2000. Il fixe des objectifs de préservation de la nature conformément à des textes dont la protection et la gestion des milieux naturels sont la fonction principale. Il peut également proposer des objectifs destinés à assurer la « *sauvegarde des activités économiques, sociales et culturelles qui s'exercent sur le site* » conformément à l'esprit de la directive « Habitats faune flore » – et seulement en ce sens – qui précise que certaines activités humaines sont nécessaires à la conservation de la biodiversité.

Pour l'Eure-et-Loir, sur les 3 sites communautaires, 2 disposent déjà de documents d'objectifs : les Sites d'Intérêt Communautaire « **Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et ses vallons affluents** » et « **Vallée du Loir et ses affluents aux environs de Châteaudun** ».

Pour la vallée de l'Eure, les objectifs s'articulent en deux volets :

- pour les coteaux : notamment maintien des pelouses et des landes, limitation du moto-cross sauvage, élimination des décharges, exploitation raisonnée du milieu boisé et conservation des lieux d'hivernage et de leur qualité pour la faune rare recensée ;
- pour les fonds de vallées humides : maintien des prairies, préservation des lisières des traitements agricoles, entretien et restauration des milieux aquatiques.

Pour la vallée du Loir, qui concerne la partie Sud de l'aire du projet, les principaux objectifs sont les suivants :

- l'organisation d'une gestion concertée des milieux naturels aquatiques et des zones humides ;
- la reconquête des milieux semi-secs naturels, notamment les pelouses sèches sur calcaire de la Beauce ;
- la conservation durable des espèces rares à l'échelle locale (forêts de ravins, chauve-souris, triton crêté...).

La trame verte et bleue

La trame verte et bleue est l'un des chantiers opérationnels du Grenelle de l'environnement et est considérée comme une priorité absolue. Elle est destinée à la création de « continuités écologiques » indispensables à la préservation de la biodiversité. « *La trame verte est un outil d'aménagement du territoire. Elle est constituée de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampons et repose sur une cartographie à l'échelle 1:5000.*

Elle est complétée par une trame bleue formée des cours d'eau et masses d'eau et des bandes végétalisées généralisées le long de ces cours et masses d'eau.

La trame verte et bleue est pilotée localement en association avec les collectivités locales et en concertation avec les acteurs de terrain. »

La RN154 joue aujourd'hui un rôle clé pour l'Eure-et-Loir :

- sur un territoire où l'offre de transport est essentiellement radiale (liaisons de et vers l'Ile-de-France) et à défaut d'une alternative ferroviaire pouvant être reliée à la future autoroute ferroviaire « atlantique », la RN154 représente **la seule réponse possible aux enjeux et aux besoins socio-économiques du territoire irrigué** ;
- elle **assure la complémentarité entre les modes**, tout particulièrement pour ce qui concerne le transport des marchandises partant de l'Eure-et-Loir en direction des ports de Rouen et du Havre – où vont également s'ouvrir de nouveaux services (les futures autoroutes de la mer vers l'Espagne) ;
- elle relie Chartres à Dreux, les deux principaux pôles d'activité et d'emploi du département et joue le rôle **d'artère économique pour un département qui a engagé sa reconversion vers des filières d'avenir**.

Or, parce qu'elle n'est que partiellement aménagée, la RN154 est aujourd'hui confrontée à des problématiques de congestion et de sécurité routière. Elle n'offre pas sur l'ensemble de son itinéraire le confort

nécessaire ni les conditions indispensables à la sécurité des déplacements ; elle n'apporte pas non plus toutes les garanties en termes d'attractivité économique pour les investisseurs et les futurs créateurs d'emplois locaux.

Le département, qui subit la forte influence de l'Ile-de-France, se trouve également à l'écart de la dynamique régionale polarisée par l'axe du Val de Loire. Les liaisons existantes continuent de privilégier l'axe Orléans-Blois-Tours ; de fait, en l'absence d'une infrastructure de transport Nord-Sud de niveau satisfaisant, **l'Eure-et-Loir participe peu à la cohérence de la région Centre et ne tire pas tous les bénéfices possibles de cette dynamique ligérienne**.

Pour que la RN154 joue pleinement son rôle **au bénéfice des usagers, des habitants et des acteurs de l'économie locale**, il paraît donc important **de poursuivre son aménagement** et d'atteindre **un haut niveau de service sur l'ensemble de l'itinéraire eurélien**, dans la continuité, au Nord, des aménagements déjà réalisés dans l'Eure sur cette même route et, au Sud, de l'A10 vers Orléans.

COMMENT AMÉNAGER LA RN154 ?

La poursuite de l'aménagement de la RN154 doit permettre d'atteindre un haut niveau de service sur l'ensemble de l'itinéraire Nonancourt-Allaines/A10 tout en répondant aux nouveaux enjeux des transports issus du Grenelle de l'environnement. Dans ce deuxième volet, le maître d'ouvrage présente concrètement l'ensemble des hypothèses qu'il a étudiées et signale celles qui ont sa préférence.

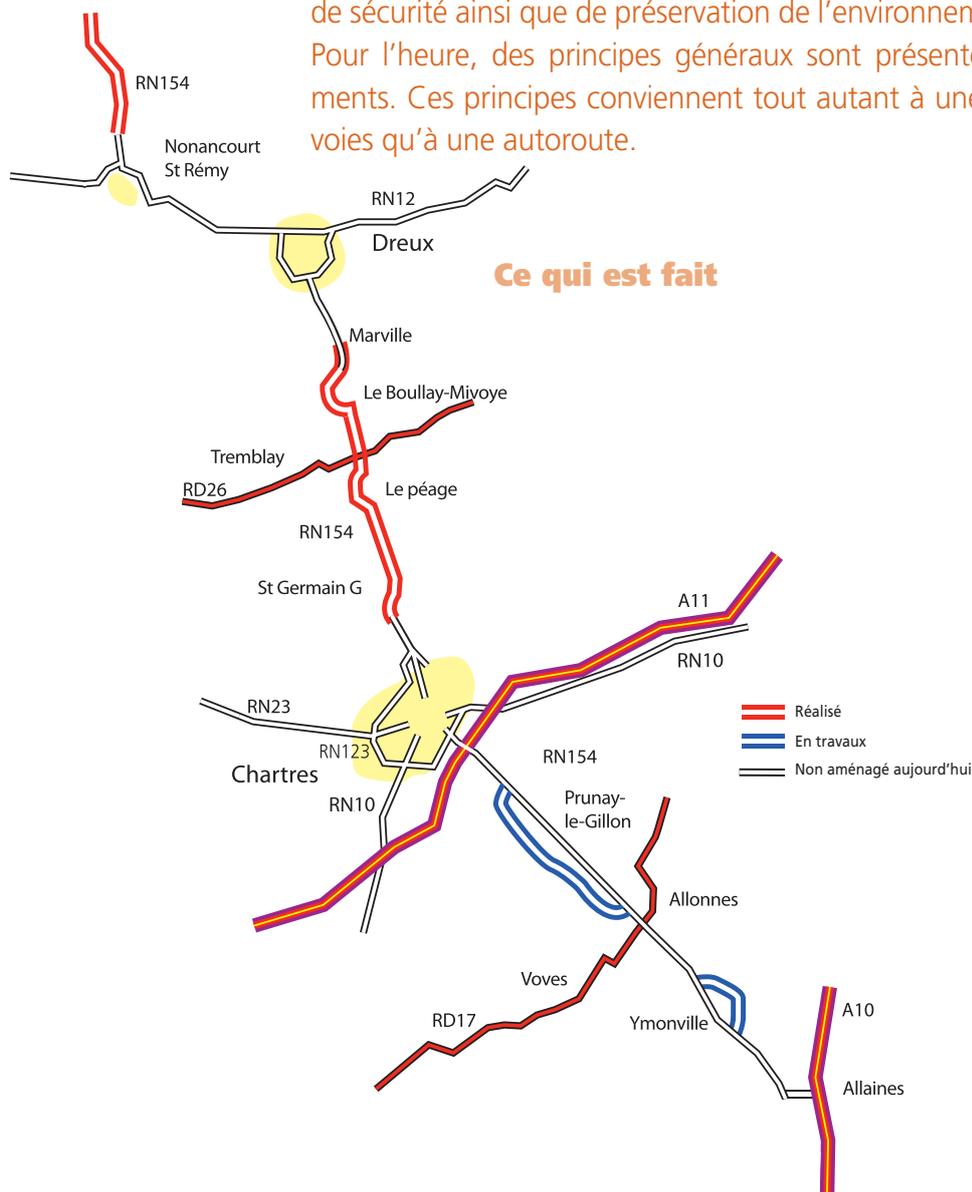
Les différentes variantes géographiques de passage, portant sur les sections de la RN154 non encore aménagées, sont d'abord développées en partie 4 (*Les caractéristiques de l'aménagement*) : les investigations constituant à ce stade du débat public une première étape d'étude, les hypothèses d'aménagement présentées ici sont des principes généraux. Leurs contenus éclairent cependant sur les avantages et les difficultés en termes d'insertion dans les territoires concernés.

Les modalités de poursuite du projet sont ensuite approfondies (partie 5) : elles portent sur les modes de financement (crédits budgétaires publics ou recours à des fonds privés par mise en concession autoroutière) et sur leurs conséquences respectives sur le calendrier d'achèvement du projet. Elles concernent les aménagements communs à une route express et à une autoroute (caractéristiques techniques, échangeurs, itinéraires de substitution...) et ceux qui les différencient (équipements tels que les péages). Les différents effets sur les trafics sont ensuite présentés. Un bilan comparatif permet enfin de mesurer les réponses apportées par chacune des solutions possibles d'aménagement aux grands enjeux identifiés pour la RN154 (il complète à ce titre l'analyse de la partie 3) : complémentarités entre les modes de transport, fonctionnement régional et local, développement économique, activité agricole, sécurité, environnement...



4. QUEL AMÉNAGEMENT ?

Les sections de la RN154 déjà aménagées à ce jour ont permis d'apporter des améliorations sensibles sur l'itinéraire de Nonancourt à Allaines. Mais la situation n'est pas pour autant entièrement satisfaisante : la qualité de vie n'est pas celle attendue par certaines communes, les chiffres de sécurité routière n'atteignent pas le niveau escompté, les liaisons entre pôles économiques ne fonctionnent pas dans des conditions optimales. L'aménagement des sections restantes est donc indispensable pour répondre aux enjeux de développement et d'aménagement du territoire, de sécurité ainsi que de préservation de l'environnement et du cadre de vie. Pour l'heure, des principes généraux sont présentés pour ces aménagements. Ces principes conviennent tout autant à une route express à 2 x 2 voies qu'à une autoroute.



L'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI)

Un Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) est un document fondateur pour l'étude d'une infrastructure routière : il analyse les fonctions du projet (à quoi il sert) et détermine des fuseaux (bandes de plusieurs centaines de mètres ou de plusieurs kilomètres de large) qui sont autant de possibilités de passage du projet dans le territoire. L'APSI de la RN154 date de 1994, c'est-à-dire du lancement du projet.

4.1. Un axe déjà partiellement aménagé

4.1.1 Les objectifs de l'aménagement

Le parti d'aménagement de la RN154 en 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express résulte de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) et de la **décision du ministre chargé des Transports** en date du 15 mars 1994. Elle a pour objectif d'aménager l'itinéraire entre Rouen et Orléans au regard des enjeux économiques d'aménagement du territoire et de sécurité.

Cette route assurant la liaison Louviers-Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines-Mervilliers est longue de 150 km, dont près de 90 km situés en Eure-et-Loir. A l'origine, le projet consiste en la réalisation d'un axe à 2 x 2 voies contournant le centre des villes et des bourgs.

La mise à 2x2 voies se traduit concrètement par la création :

- de sections d'aménagement sur place de la route existante ;
- de déviations d'agglomérations.

4.1.2 Les aménagements réalisés

La mise en œuvre du parti d'aménagement en route express à 2 x 2 voies **s'est réalisée progressivement par sections indépendantes**. L'état d'aménagement de la RN154 est aujourd'hui le suivant :

Section Louviers – Evreux-Nord (Eure) :

- la bretelle autoroutière entre l'A13 et Acquigny, entrant dans le champ de la concession « Société des

Autoroutes Paris-Normandie », a été mise en service en 1997. Le péage est localisé à Val-de-Reuil ;

- la section Acquigny-Evreux est en service à 2 x 2 voies depuis 1992 ;
- la déviation Sud-Est d'Evreux a été mise en service en 1996.

Section Evreux – Nonancourt (Eure) :

- le tronçon entre Evreux et Chavigny a été mis en service en 2000 ;
- le tronçon entre Chavigny et Nonancourt a été mis en service en janvier 2005.

Section Dreux – Chartres (Eure-et-Loir) :

L'aménagement à 2 x 2 voies de cette section est aujourd'hui effectif entre le nord de Marville et le nord de Chartres. La déviation du Boullay-Mivoye, mise en service fin 2008, en constitue le tronçon le plus récent.

Section Chartres – Allaines/A10 (Eure-et-Loir) :

Sur cette section, une déviation Nord d'Allaines a été mise en service à 2 voies en 1999.

Certes, ces aménagements ont permis des améliorations locales ; mais par défaut de continuité et d'homogénéité, ils **restent insuffisants pour répondre à l'ensemble des problématiques de l'itinéraire** en Eure-et-Loir (report de trafic, sécurité routière, temps de parcours et qualité de vie des riverains).

Le coût et le financement pour les aménagements dans l'Eure

Sections	Date mise en service	km	Coût*	Financement	CPER	Part Etat
Déviations Sud-Est d'Evreux	1996	2	3,65 M€	Etat : 27,5 % Région : 27,5 % Département : 30 % Agglo Evreux : 15 %	1994-1999	1,004 M€
Evreux-Chavigny et échangeur du Coudray phase 1	2000	16,1	61,35 M€	Etat : 26 % Région : 61,5 % Département : 12,5 %	1994-1999	15,95 M€
Echangeur du Coudray phase 2	2007	2	4,65 M€	Etat : 43,75 % Région : 43,75 % Département : 12,5 %	-	2,05 M€
Chavigny-Nonancourt	2005	11,4	51,011 M€	Etat : 43,75 % Région : 43,75 % Département : 12,5 %	2000-2006	22,32 M€
TOTAUX	-	31,5	120,661 M€ soit 3,83 M€/km	-	-	41,324 M€ soit 34,25 % et environ 1,31 M€/km

* En millions d'euros courants.

Le coût et le financement pour les aménagements en Eure-et-Loir

Sections	Date mise en service	km	Coût*	Financement	CPER	Part Etat
Déviations Marville	1994	3	5,2 M€	Etat : 39,7 % Région : 40,2 % Département : 20,1 %	1989-1993	2,06 M€
Déviations Le Boullay-Mivoye	2008	6,4	20,65 M€	Etat : 50 % Région : 33,3 % Département : 16,7 %	2000-2006	10,325 M€
Le Boullay-Mivoye Nord de Chartres	par tronçon de 1999 à 2002	13	34,64 M€	Etat : 31 % Région : 29 % Département : 19 % Autre : 21 %	1989-2006	10,738 M€
Déviations Nord d'Allaines	1999	1,4	1,89 M€	Etat : 50 % Région : 33 % Département : 17 %	1993-2000	0,945 M€
TOTAUX	-	23,8	62,38 M€ soit 2,62 M€/km	-	-	24,068 M€ soit 38,18 % et environ 1,01 M€/km

* En millions d'euros courants.

4.1.3 Les sections disposant d'une échéance de mise en service

Il s'agit de sections dont les réalisations ont été confirmées par des Déclarations d'Utilité Publique.

Le créneau sud de Dreux

Cette section de 3 km s'étend entre le carrefour giratoire sud de Dreux et la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé. La Déclaration d'Utilité Publique de ce projet de mise à 2 x 2 voies a été publiée en 1997 et les travaux sont inscrits au volet routier du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 pour un montant de 7,5 millions d'euros.

Le projet initial prévoyait l'aménagement sur place de cette section sans toutefois traiter le raccordement du carrefour sud de Dreux. Or, les dysfonctionnements constatés (saturation du giratoire, remontée de file aux heures de pointe, accidentologie) sont imputables au carrefour lui-même. Dans l'hypothèse d'un contournement Ouest de Dreux par la RN154, le trafic de transit serait allégé sur cette portion. Le budget prévu pour cette opération pourrait alors être consacré à des travaux d'amélioration de la fluidité du carrefour de Dreux. Des études complémentaires sont en cours pour examiner cette possibilité.

Après concertation locale, une échéance de réalisation à l'horizon 2011-2012 est envisageable.

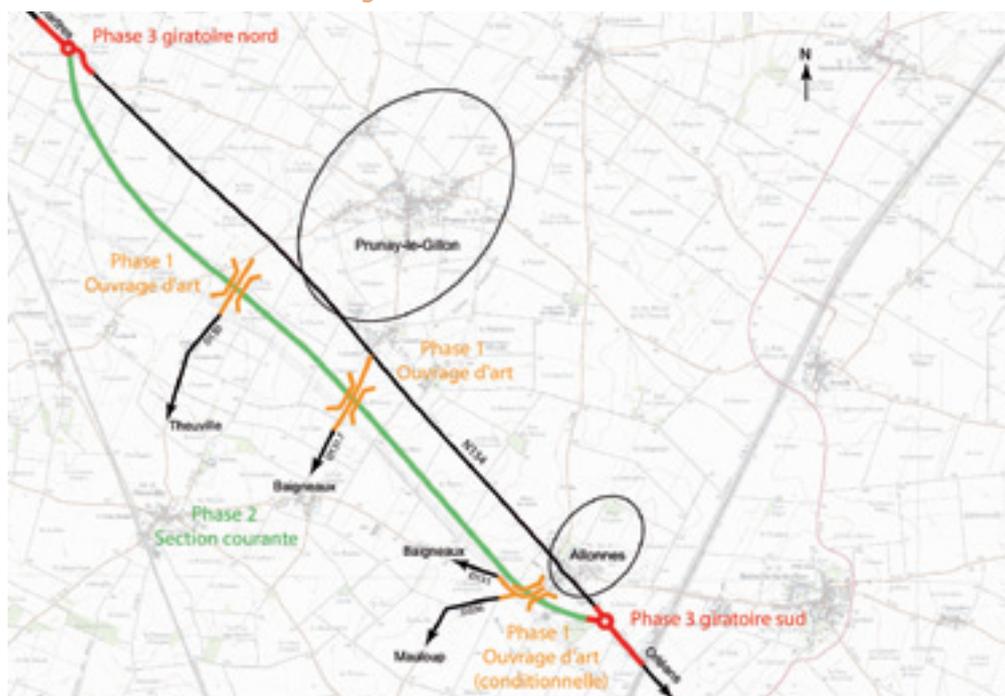
La déviation de Prunay-le-Gillon/Allonnes

Il s'agit, avec cet aménagement, de dévier les communes de Prunay-le-Gillon et Allonnes grâce à une section de route d'environ 8,5 km, passant à l'Ouest de la RN154 actuelle. La circulation dans le village d'Allonnes, de 10 400 véhicules/jour (chiffres 2006), sera alors limitée aux seules circulations locales. La Déclaration d'Utilité Publique a été publiée le 22 février 2006. Depuis cette date, les études se sont poursuivies et les travaux ont débuté en 2009. La mise en service de cette section est prévue pour 2012.

Le financement de ce projet, d'un montant de 51 millions d'euros, est partiellement assuré dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, à hauteur de 7,5 millions d'euros.

Cette opération fait partie des projets prioritaires que l'Etat s'est engagé à poursuivre au-delà de leur échéance initiale, d'une part au travers du plan de relance gouvernemental 2009-2010 pour un montant de 6 millions d'euros, d'autre part par une inscription au PDMI (Programme de Modernisation des Itinéraires) 2009-2014 de la région Centre.

La déviation de Prunay-le-Gillon/Allonnes



Service du Développement du Réseau routier national - octobre 2007 - Réalisation : SIG PAC.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

La DUP est une décision prise par les autorités, par laquelle elles accordent à un projet (aménagement, route, etc.) un caractère d'utilité publique. Cette DUP est un élément indispensable à la réalisation du projet en question et à l'acquisition des terrains nécessaires.

Les DUP sont prises à la suite d'enquêtes d'utilité publique. Il s'agit de procédures, engagées par le préfet sur demande du maître d'ouvrage, qui permettent au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Les observations sont alors consignées dans un registre d'enquête, le plus souvent présent dans les mairies des communes concernées. Un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête) est chargé de veiller au bon déroulement de l'enquête d'utilité publique à l'issue de laquelle il rend un rapport. Il y présente ses conclusions sur le projet et émet un avis qui peut être favorable (avec ou sans réserve, avec ou sans recommandation) ou défavorable.

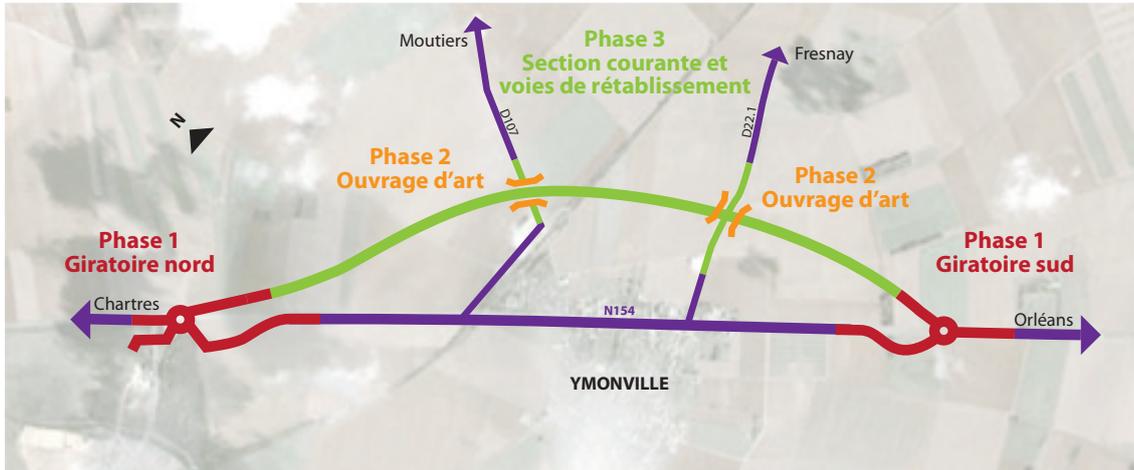
C'est sur les bases de ce rapport que peut être prononcée la DUP. Il peut aussi être décidé, à l'issue de l'enquête d'utilité publique, de ne pas déclarer le projet d'utilité publique : celui-ci est alors suspendu ou ajourné.

La déviation d'Ymonville

Ymonville est situé entre Allaines et Allonnes et sera doté d'un contournement par l'Est de près de **3 km**. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 20 juin 2005 et les travaux sont actuellement en cours. Cet aménagement améliorera nettement la situation des habitants du village sur le plan du cadre de vie et de la sécurité. Aujourd'hui, Ymonville est en effet traversé par un trafic d'environ 10 500 véhicules/jour, comprenant 23 % de poids lourds.

La déviation d'Ymonville, **d'un montant de 20,8 millions d'euros**, est financée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 à hauteur de 17,3 millions d'euros et du PDMI (Programme de Modernisation des Itinéraires) 2009-2014 pour un montant de 3,5 millions d'euros. L'ouverture est prévue pour l'été 2010.

La déviation d'Ymonville



4.2. Les principes pour les aménagements restant à réaliser

Ces sections **ont donné lieu à des études** mais, contrairement aux précédentes n'ont pas fait l'objet de concertation formalisée et **ne disposent pas à ce jour de Déclaration d'Utilité Publique**. Les principes d'aménagement sont présentés ici du Nord au Sud de l'itinéraire entre Nonancourt et Allaines/A10 et section par section.

Pour plusieurs de ces sections, des variantes sont envisagées ; les avantages et inconvénients de chacune d'elles sont développés.

4.2.1. De Nonancourt à Saint-Rémy-sur-Avre

Entre Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre, l'itinéraire actuel utilise le tronçon commun à la RN154 et à la RN12 qui traverse l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre.

La problématique essentielle de cette section est **la traverse de la partie agglomérée**, soumise à de fréquents encombrements routiers, à des trafics de l'ordre de 28 000 véhicules/jour et à une proportion de poids lourds atteignant les 18 %, cette situation engendrant des nuisances importantes pour les habitants.

Le principe initial

La première définition du projet, étudiée en 1994, faisait état d'un contournement des bourgs de Nonancourt et de Saint-Rémy-sur-Avre, compte tenu de l'impossibilité d'aménager sur place la plate-forme de l'actuelle RN154, insérée dans le tissu bâti, au tracé sinueux et accidenté : en effet, **une telle solution conduirait à maintenir un niveau de trafic très élevé en zone urbaine** et rendrait difficile les accès riverains compte tenu du statut de voie express (les communes concernées ont d'ailleurs pris plusieurs délibérations contre l'aménagement sur place).

A la suite des analyses conduites par l'Etat, il apparaît que **deux grandes options de passage sont envisageables pour réaliser ce contournement** : l'une passant au Nord, l'autre au Sud.

La concertation avec les acteurs

L'aménagement de la RN154 a donné lieu à plusieurs moments d'échanges avec les acteurs locaux. Ainsi, une concertation locale a-t-elle été menée en mai 2001 sur la déviation de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, mais elle n'a pas permis d'identifier une solution à prendre en compte pour la suite des études.

L'option Nord

L'option Nord est confrontée à une concentration de contraintes environnementales autour du passage de la vallée de l'Avre. Elle implique un **passage en fond de vallée extrêmement impactant pour le milieu humain**. En effet, ce fond de vallée est déjà largement occupé par les urbanisations de Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre et abrite leurs zones de développement.

Les nuisances seraient alors importantes sur l'habitat (pollution sonore, pollution acoustique, pollution visuelle) et le développement urbain des communes serait remis en question. Le franchissement de la vallée de l'Avre ne peut être envisagé qu'en surplomb de la vallée selon une inclinaison biaisée, aboutissant à la réalisation d'un **viaduc long de 2 km** environ (contre 700 m pour une option Sud). Toute solution consistant à réduire la longueur de viaduc en descendant dans le fond de vallée générerait un **impact inadmissible sur le milieu humain** (impossibilité de respecter les seuils réglementaires de bruit) et ne peut donc être retenue.

En outre, l'option Nord concerne **d'importants enjeux naturels, recensés de part et d'autre du fond de vallée** :

- le coteau sud de la vallée, au niveau du bois de Chaumont, fait l'objet d'un classement en zone Natura 2000, en raison d'enjeux floristiques forts. Toute atteinte, directe ou indirecte, à l'intégrité de ce zonage est proscrite par la directive européenne « habitats » ;
- le Bois de la Bascule, situé lui aussi au sud de la vallée, constitue également une zone floristique sensible, avec la présence de plusieurs espèces de mousses remarquables ;
- le coteau Nord de la vallée présente un intérêt floristique exceptionnel au niveau de Pondichéry. Il doit impérativement être préservé à cet endroit ;
- plus au Nord, sur le plateau, le bois de la Buchaille est inventorié en ZNIEFF de type I.

Cette concentration d'enjeux conduira inévitablement à un **impact significatif du projet sur le milieu naturel**, même après un calage soigné de son tracé.

Par contre, sur le plan fonctionnel, **une option Nord est plus directe** avec un tracé de 9 à 10 km environ, contre 14 km pour une option Sud.

Le coût de cette variante est **estimé entre 170 et 180 millions d'euros**.

L'option Sud

L'option Sud est confrontée à une problématique très différente : elle se développe dans **des espaces peu urbanisés, où les enjeux sont plus disséminés**. Cette configuration offre une bonne latitude pour insérer le tracé de la route en préservant les enjeux.

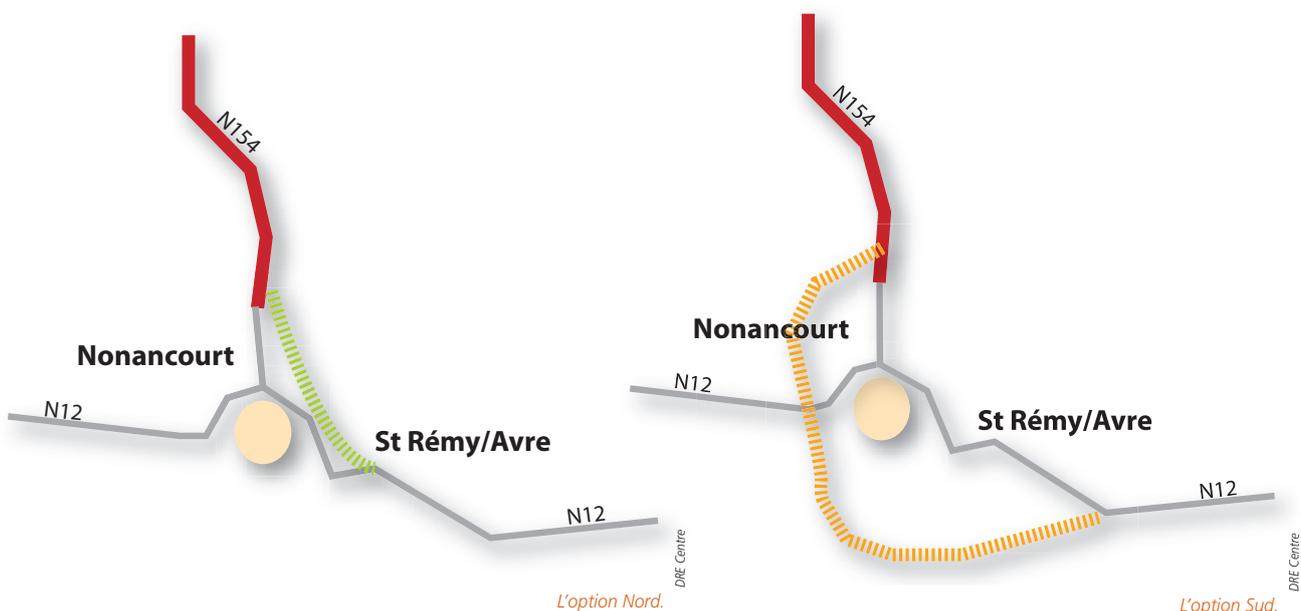
Ainsi, les espaces urbanisés concernés sont d'une **moindre densité** : hameaux de la Gâtine et de la Ferrette, pointe Sud (la Poterie) et bord ouest (le Gros-Jacques) de Saint-Lubin-des-Joncherets. Le passage d'un projet routier peut donc être réalisé à une distance des habitations évitant les nuisances.

De la même manière, les principaux sites d'intérêt floristique et/ou faunistique peuvent être évités par un passage Sud. Ils se situent principalement au sud-est de l'aire d'étude, sur le versant Est de la vallée sèche de Crampeau : Bois de la Mare du Sud, Bois de Didot, Bois de Crampeau.

Au niveau du franchissement de la vallée de l'Avre, à l'Ouest de Nonancourt, les **enjeux sont essentiellement paysagers**, avec la présence d'une zone de loisirs (Etangs de Bellegarde) qui serait donc à préserver. Quelques stations floristiques importantes sont aussi identifiées sur le coteau Sud de la vallée de l'Avre (côte de Villancé) : elles peuvent être évitées.

L'option Sud est **estimée à environ 185 millions d'euros**.

Le maître d'ouvrage privilégie plutôt cette option.



4.2.2. Au droit de Dreux

La RN154 contourne l'agglomération par l'Est (« contournement Est ») pour rejoindre la RN12 qui traverse le nord de l'agglomération. Entre l'Est de Dreux et Nonancourt, les RN12 et RN154 forment un tronçon commun. Une autre rocade emprunte la RD828 à l'Ouest. En réalité, cette rocade assure la continuité de la liaison entre Evreux et Chartres.

Les trafics se distribuent de la manière suivante :

- la traverse Nord supporte le plus fort trafic, avec plus de 27 000 véhicules/jour ;
- la rocade Ouest supporte 23 000 véhicules/jour ;
- la rocade Est (RN154) supporte quant à elle un trafic un peu moins élevé, de l'ordre de 19 000 véhicules/jour.

L'aménagement futur de la section au droit de l'agglomération drouaise devra prendre en considération trois enjeux majeurs : **les problématiques de déplacements, le développement économique et urbain et la compatibilité du projet avec les opérations de rénovation des quartiers d'habitat social (ZUS)**. Cela signifie qu'il devra intégrer les besoins pour les différents types de trafics (transit, échange, trafics locaux) ; il aura aussi un impact sur l'attractivité des zones d'activités.

L'aménagement initial datant de 1994 est un contournement de l'agglomération par l'Est, empruntant successivement la traverse Nord (RN12) puis la rocade Est (RN154). Les emprises nord de ce contournement bénéficient d'une inscription aux documents d'urbanisme des communes concernées au moyen d'un PIG (Projet d'Intérêt Général). Dans la partie sud, les emprises nécessaires à une 2 x 2 voies ont été acquises par l'Etat.

Au stade actuel des études, **deux grandes options d'aménagement sont analysées** :

- une variante de contournement Est ;
- une variante de contournement Ouest.

Une variante de contournement Est

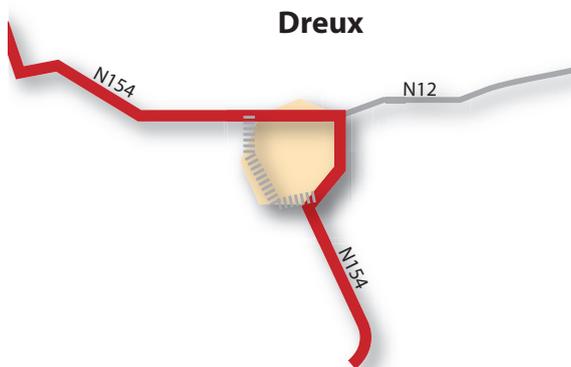
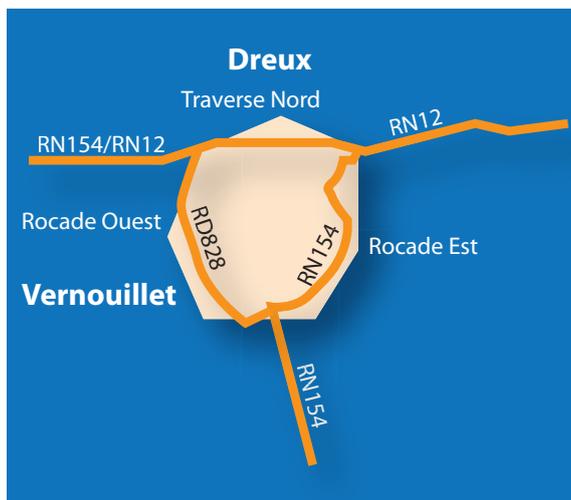
Cette variante, conforme à l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) de 1994, emprunte la traverse Nord de Dreux dont les études de définition sont en cours.

A proximité ouest de la déviation de Cherisy, **un nouveau barreau devra être construit pour relier la RN12 et la RN154**. Ce dernier s'inscrirait dans les emprises du PIG de 1994 en longeant les coteaux ouest de la vallée de l'Eure, dans un secteur mettant en jeu une ZNIEFF de type II, un site inscrit et un zonage Natura 2000. Il rejoindrait ensuite la section existante au sud de la RD929, en s'écartant des secteurs urbanisés du Nord-Est de Dreux.

Cette solution présente **quelques avantages en matière d'emprises existantes ou réservées**. Elle permet aussi **des liaisons directes** entre les zones d'activités situées au Sud-Est de l'agglomération et l'Île-de-France.

Cependant elle présente des difficultés et notamment un passage à proximité du **milieu naturel sensible de la vallée de l'Eure** qui nécessitera une étude spécifique et des précautions. Par ailleurs, elle a les inconvénients suivants :

- un système de raccordement sur la RN12 qui assure, certes, une continuité directe à 2 x 2 voies en direction de Paris mais qui impose une discontinuité en direction de l'Ouest et de Rouen, interdisant de fait un projet de type autoroutier ;



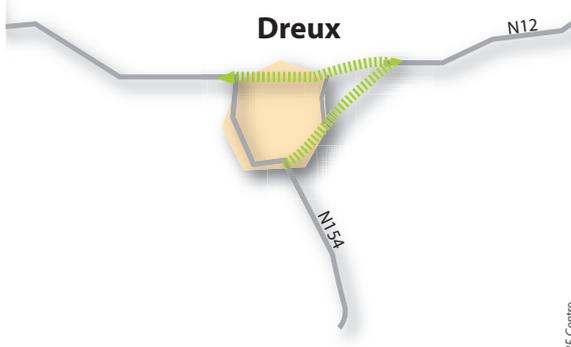
L'aménagement prévu en 1994.

Qu'est-ce qu'un PIG (Projet d'Intérêt Général) ?

Réglementée par les articles R121 et suivants du Code de l'Urbanisme, la procédure de classement en PIG représente un des moyens dont dispose l'Etat pour faire prévaloir, dans les Plans Locaux d'Urbanismes (PLU), les intérêts qui dépassent le strict cadre communal ou intercommunal.

L'arrêté de PIG conduit à réviser les documents d'urbanisme des communes concernées, de manière à y reporter les emprises du projet concerné.

Les emplacements figurant en conséquence dans les PLU ont pour effet de limiter la réalisation de constructions nouvelles ou de travaux d'aménagements, ainsi que la délivrance d'autorisations préfectorales particulières de longue durée.



La variante de contournement Est.

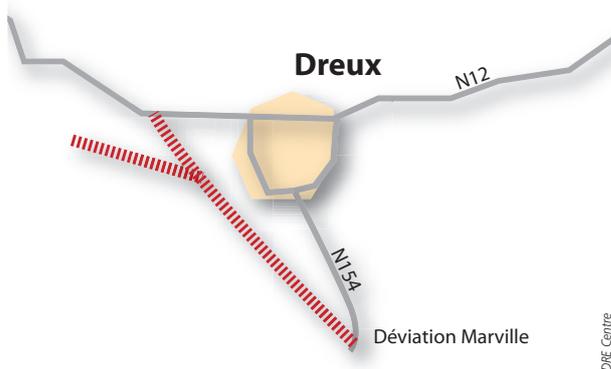
- l'allongement du trajet pour les liaisons Chartres-Rouen, qui représentent une part prépondérante des déplacements ;
- le maintien d'un trafic très important dans la traversée Nord de Dreux, occasionnant un effet de coupure urbaine très pénalisante pour le développement futur de l'agglomération.

Le SCOT de Dreux intègre toutefois la solution d'un contournement Est de l'agglomération.

Le coût de ce seul aménagement est estimé à environ 80 millions d'euros.

Une variante de contournement Ouest

Elle propose un large contournement de l'agglomération drouaise en quittant soit le tronçon commun RN12-RN154 à l'Ouest de Dreux, soit la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre-Nonancourt, et en se raccordant, au Sud, au débouché de la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé.



La variante de contournement Ouest.

Elle se développe dans un milieu naturel riche et composé de nombreux sites d'intérêt biologique : 11 ZNIEFF de type I et 5 de type II (l'élément le plus remarquable est le coteau de Pondichéry, pelouse calcicole • renfermant un cortège floristique et constituant un habitat d'intérêt communautaire) ; une zone Natura 2000 « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents » est également présente. Les diverses études précédemment réalisées permettent de distinguer 15 secteurs botaniques habités d'espèces rares ou protégées. Toutefois, des solutions de passage restent possibles afin d'éviter ces zones.

Par ailleurs, son impact sur les terres agricoles est important parce qu'il s'agit d'une section neuve, donc consommatrice d'espace. En revanche, les contraintes de bâti sont faibles et ses impacts sont positifs sur le milieu urbain en éloignant la circulation des parties agglomérées. Cette variante offre des possibilités de requalification des rocades existantes, notamment à l'Ouest, en boulevard urbain, minimisant ainsi les effets de coupure urbaine et améliorant le cadre de vie des riverains en particulier ceux des quartiers d'habitat social. Elle permet également de raccourcir le trajet sur l'itinéraire Chartres-Rouen et est compatible avec l'une ou l'autre des variantes d'aménagement à Nonancourt.

Le maître d'ouvrage privilégie plutôt cette variante, estimée à environ 130 millions d'euros.

Toutefois, elle présente le handicap de ne pas résoudre, à elle seule, la problématique du trafic sur la RN12. Ce dernier restera en effet soutenu au niveau de la traversée Nord de Dreux, maintenant ainsi des effets de coupure urbaine et de dégradation du cadre de vie.

La recherche d'une solution globale à la problématique drouaise (RN154, RN12 et développement de l'agglomération) a conduit le maître d'ouvrage à examiner la faisabilité d'une déviation sud de Dreux par combinaison des contournements Est et Ouest.

Une telle solution soulagerait les rocades drouaises des flux Nord-Sud comme des flux Est-Ouest. Si elle allonge les parcours Est-Ouest (Paris-Alençon) de 3 km environ cela est compensé par un temps de trajet équivalent à celui du passage actuel par la rocade nord.

L'évaluation d'un tel aménagement serait de l'ordre de 230 millions d'euros.

4.2.3. Au droit de Chartres

La RN154 traverse l'agglomération chartreuse ; elle passe au cœur des zones agglomérées. L'agglomération dispose d'une rocade Ouest qui reçoit de forts trafics (de 16 000 à 36 000 véhicules/jour selon les sections). La hausse des déplacements y est importante : le trafic de la rocade s'est accru d'environ 50 % depuis 2003.

Comme à Dreux, les principes d'aménagement doivent concilier les enjeux de déplacement et de développement économique. Un troisième élément est à prendre en considération : celui de la directive paysagère. En cours d'élaboration, elle est destinée à préserver les vues proches et lointaines sur la cathédrale.

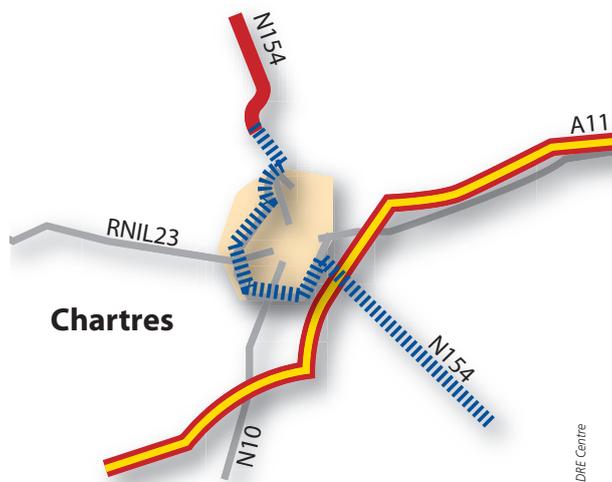
Deux possibilités d'aménagement de la RN154 sont envisageables :

- un aménagement de la rocade Ouest existante ;
- un contournement par l'Est.

Un aménagement de la rocade Ouest existante

Il s'agirait d'aménager la RN154 et la rocade Ouest (RD905 et RN123) actuelles.

La RN123, hétérogène, possède globalement les caractéristiques d'un boulevard péri-urbain constitué d'une chaussée à 2 x 2 voies séparées, dont les échanges avec les radiales • sont assurés par des carrefours giratoires. Ce contournement connaît des niveaux de congestion important, notamment aux heures de pointe.



L'aménagement de la rocade Ouest existante.

Cette solution a pour avantage d'utiliser et de compléter ponctuellement l'existant, sans création ex nihilo d'une nouvelle infrastructure.

Pour l'essentiel, les travaux porteraient sur la création d'échangeurs dénivelés et la mise à 2 x 2 voies de la RD905. En revanche, la fonction de desserte locale assurée aujourd'hui sera nécessairement réduite. En effet, un tel aménagement remettrait en cause certains accès actuels aux zones économiques et commerciales, compte tenu de l'environnement contraint existant.

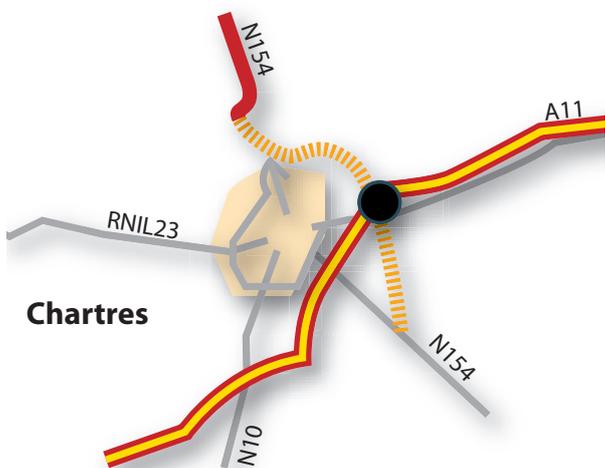
Le raccordement sur la RN154 au Sud n'a pas fait l'objet d'études mais semble très complexe dans la mesure où la rocade (RN123) longe l'autoroute en dessous de laquelle il faudrait passer. Par ailleurs, cet aménagement ne participerait pas au développement économique de l'agglomération prévu à l'Est par le SCOT (notamment extensions de la zone d'activités du Jardin d'entreprises).

Cette solution, traversant **des milieux sensibles et passant à proximité de zones économiques et commerciales**, nécessiterait des ouvrages soignés et la mise en œuvre de mesures réductrices, en particulier pour le bruit (protections phoniques, etc.). Une telle configuration interdit toutefois son intégration dans un projet autoroutier en raison d'une géométrie et de la présence de nombreux échangeurs qui ne sont pas compatibles avec les normes autoroutières ; par ailleurs, la fonction « rocade urbaine » ne pourrait plus être assurée puisque cette route devrait supporter tous les types de trafics : urbains, d'échange, de transit...

Le coût de cette variante **peut être évalué à environ 130 millions d'euros**.

Un contournement par l'Est

Il s'agit de réaliser un tronçon neuf à 2 x 2 voies, long d'environ 18 km, qui relie la fin de l'aménagement de la RN154 au nord de Chartres (Poisvilliers) à la déviation de Prunay-le-Gillon au sud.



Le contournement par l'Est.

Cette solution est conforme à l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé le 15 mars 1994. Le schéma directeur de l'agglomération de Chartres de janvier 1995, confirmé en 2001, présente la totalité du fuseau de passage du contournement Est. **Ces éléments sont aujourd'hui repris par le SCOT de l'agglomération chartraine et par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) approuvés.**

Depuis 1996, les différentes études relatives au projet montrent que si la partie nord (RD906) ne présente pas de contraintes particulières, le franchissement des vallées de l'Eure et de Saint-Prest est plus délicat.

Une attention particulière doit également être portée :

- à la proximité de zones résidentielles et d'équipements publics et aux milieux hydrologiques (vulnérabilité de la nappe de Beauce, ressource en eau) ;
- à la préservation des paysages (vues sur la cathédrale, vallée de l'Eure).

De ce fait, les possibilités de passage sont extrêmement réduites. Ce contournement Est est le seul à assurer une réelle continuité de l'itinéraire et déchargerait la rocade Ouest du trafic de transit. Celle-ci gagnerait ainsi en fluidité et verrait sa fonction de desserte des zones économiques et commerciales renforcée.

Le maître d'ouvrage privilégie plutôt cette solution dont le coût est estimé entre 200 et 215 millions d'euros.

4.2.4 De Chartres à Allaines/A10

Sur cette section, l'aménagement de la RN154, qui reste à faire, vient compléter les contournements d'Ymonville et Prunay-le-Gillon-Allonnes, en cours de réalisation. Il s'agirait, pour autant, de réaliser une voie nouvelle à 2 x 2 voies, implantée en parallèle de la route existante. On peut identifier deux tronçons : Allonnes Sud-Ymonville Nord et Ymonville Sud-A10, respectivement d'une longueur de 7,5 et de 8 km.

L'aménagement se développe dans une Zone de Protection Spéciale (ZPS) oiseaux et à proximité des zones de carrière. Sa conception nécessiterait de porter une attention très particulière aux emprises foncières comprises entre l'ancienne chaussée et la nouvelle, avec l'objectif de ne pas neutraliser de terres agricoles.

L'ensemble de ces travaux **est estimé à environ 104 millions d'euros** dont 43 millions d'euros pour la section Allonnes-Ymonville et 61 millions d'euros pour le tronçon Sud.

4.2.5. La mise aux normes de la section Dreux-Chartres

La RN154, aménagée à 2 x 2 voies entre le Nord de Marville et le Nord de Chartres, devra faire l'objet, partiellement, d'une mise aux normes techniques et environnementales, en raison :

- de l'application de normes techniques (dites ICTAAL : Instruction sur les Conditions d'Aménagements des Autoroutes de Liaison) applicables depuis l'année 2000, c'est-à-dire après l'aménagement initial de la section entre Chartres et Dreux ;
- d'une mise aux normes environnementales : les travaux engagés seront également l'occasion d'une mise aux normes, notamment en matière de préservation de la ressource en eau et en application de la réglementation en vigueur (Code de l'Environnement sur les études d'impact, article L 122-1).

L'ensemble de ces travaux **est estimé à environ 25 millions d'euros**.

Au total, les sections restant à aménager pour terminer la mise à 2 x 2 voies de la RN154 représentent un besoin de financement estimé autour de 650 à 700 millions d'euros entre Nonancourt et Allaines.

5. LES MODALITÉS DE POURSUITE DU PROJET

Deux possibilités se présentent aujourd'hui

aux services de l'Etat pour poursuivre l'aménagement de la RN154 : conserver les mêmes principes que ceux adoptés jusqu'à ce jour, c'est-à-dire en ayant recours aux financements publics mobilisés sur le long terme, ou bien faire appel à des acteurs privés afin d'accélérer l'aménagement. La poursuite du projet devra s'inscrire dans le territoire en recherchant le meilleur équilibre possible entre le service rendu aux habitants, le respect de l'environnement et la dimension technique.

5.1. Poursuivre l'aménagement au rythme des financements publics

5.1.1 Les Programmes De Modernisation des Itinéraires (PDMI)

Pour un projet d'aménagement comme celui de la RN154, les financements publics sont aujourd'hui déterminés dans le cadre des PDMI (Programmes De Modernisation des Itinéraires du réseau routier national). Les PDMI, dont le principe a été décidé par le CIACT (Comité Interministériel Aménagement et de Compétitivité du Territoire) du 6 mars 2006, proposent **un financement spécifique de l'Etat pour moderniser les itinéraires routiers nationaux**, qui ne sont plus intégrés aux Contrats de Projets Etat-Régions depuis 2006, compte tenu du recentrage de l'Etat sur le réseau routier structurant (cf. partie 1).

Sur la base des moyens financiers réservés par l'Etat sur chacun de ces itinéraires, les collectivités (Régions, Départements, agglomérations) peuvent choisir de participer au financement de ces projets routiers afin d'en accélérer les aménagements.

5.1.2 Les modalités de l'aménagement en cas de financement public

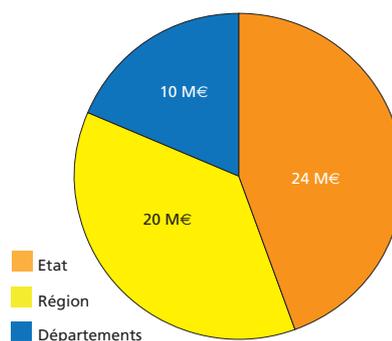
Le coût de la RN154 est estimé entre 650 et 700 millions d'euros.

Dans l'hypothèse où les sections restant à aménager sur la RN154 devraient être financées sur fonds publics, la **maîtrise d'ouvrage du projet serait assurée**, comme aujourd'hui, par la **Direction Régionale de l'Équipement du Centre**, basée à Orléans – qui deviendra **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)** à compter du 1^{er} janvier 2010. C'est elle qui aurait à conduire l'ensemble des études relatives aux aménagements. Une fois ceux-ci réalisés, l'Etat, par l'intermédiaire de la DIR

(Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), dont le siège est à Rouen, serait également responsable de l'exploitation et de l'entretien de la RN154.

La **durée nécessaire** à la réalisation de l'aménagement serait alors **fonction des crédits publics alloués par l'Etat et, éventuellement, les collectivités territoriales et locales**. Pour information, le montant du volet routier du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 s'est élevé, pour la Région Centre, à 329 millions d'euros dont 142 financés par l'Etat, 103 millions d'euros par la Région Centre et 84 millions d'euros par les Départements. Sur ces 329 millions d'euros, 54 millions d'euros, soit 16,5 %, ont été consacrés à l'aménagement de la RN154 entre Dreux et Orléans : c'est sur ces sommes que sont partiellement financées les sections prochainement mises en service, comme la déviation d'Ymonville (20,8 millions d'euros) ou le créneau Prunay-le-Gillon/Allonnes (51 millions d'euros).

54 millions d'euros consacrés à la RN154 entre 2000 et 2006 (Contrat de Plan Etat-Région)



Les rôles opérationnels de l'Etat sur le réseau routier structurant

Dans le cadre du recentrage de ses missions sur le réseau routier structurant, l'Etat intervient désormais sur le réseau routier au travers de deux directions principales :

- **les DREAL** (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) assurent une mission traditionnelle d'analyse et de prospective sur l'aménagement du territoire et les transports ainsi que le pilotage de tous les projets routiers neufs de l'Etat dans leur région ;
- **les DIR** (Directions Interdépartementales des Routes) assurent la gestion, l'entretien et l'exploitation du réseau national existant non concédé (autoroutes et routes nationales) ainsi que l'ingénierie et le contrôle des travaux des projets routiers neufs de l'Etat.

Au regard de ces chiffres, il est possible d'estimer la **durée nécessaire à un aménagement total de la RN154** : dans la mesure où, dans le cadre des PDMI, l'Etat et les collectivités concernées continueraient à s'engager dans les mêmes proportions que celles du dernier Contrat de Plan Etat-Région Centre, **50 à 55 millions d'euros** seraient mis à disposition **par période de 5 ans** (2009-2013, 2014-2018, etc.) pour aménager la RN154. Pour un aménagement de l'ordre de 700 millions d'euros, il faudrait donc entre 13 et 14 périodes de 5 ans pour financer l'aménagement de la RN154, soit entre 65 et 70 ans. L'aménagement serait donc terminé aux environs de l'année 2075.

Même en cas de doublement des moyens affectés à cette liaison (soit entre 100 et 110 millions d'euros par période de 5 ans, ce qui constituerait un **effort considérable** de la part des financeurs), le délai de

réalisation serait alors d'une quarantaine d'années, soit une échéance aux alentours de 2045-2050. A titre d'illustration, le PDMI défini pour la Région Centre prévoit, sur la période 2009-2013, 104 millions d'euros dont 47,45 millions financés par l'Etat.

Un financement sur fonds publics conduirait donc à un aménagement très progressif de la RN154, qui continuerait à présenter des caractéristiques hétérogènes en fonction des sections. La RN154 ne pourrait donc donner lieu à un traitement global sur une durée raisonnable, ce qui est pourtant aujourd'hui une attente forte des populations et des acteurs locaux. Dès lors, les enjeux de fluidification du trafic, de sécurité et de qualité de vie, tout comme l'amélioration des liaisons nécessaires au développement économique de l'Eure-et-Loir ne trouveraient pas de réponses complètes à moyen terme.

Quelle programmation en fonction des moyens financiers disponibles ?

Sections	Coût	Phase fonctionnelle
Déviations Nonancourt/Saint-Rémy	180 M€	Non
Contournement ouest de Dreux	130 M€	Non
Mise aux normes Dreux-Chartres	25 M€	
Déviations de Chartres	215 M€	Poisvilliers-RN10 (140) RN10-Prunay (65)
Allonnes-Ymonville Nord	43 M€	Non
Ymonville Sud-A10	61 M€	Non

Les sections portant les principaux enjeux de développement économique, de déplacements urbains et de cadre de vie ne sont pas finançables selon les modalités budgétaires actuelles. Si l'on considère une disponibilité de l'ordre de 50 millions d'euros pour une période de 5 ans (2014-2018), les réalisations de la déviation Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, le contournement de Dreux et la déviation de Chartres ne sont pas finançables (cf. tableau ci-dessus) ; par ailleurs, ces sections ne peuvent pas être découpées par phases puisqu'elles ne sont efficaces que si elles sont réalisées entièrement.

En conséquence, la programmation des aménagements pourrait intégrer soit :

- **2014-2018 : section RN10-Poisvilliers** qui répond à des enjeux locaux de développement (Jardin d'entreprises), de déplacements urbains et de sécurité routière ;
- **2018-2023 : section Allonnes-Ymonville** qui pourrait répondre à des enjeux de multimodalité par une massification du fret ferroviaire à Chartres ;
- **2023-2028 : section Ymonville-A10** complétant ainsi l'aménagement sud de Chartres.

Quelle pertinence pour une solution ferroviaire ?

La voie ferrée entre Dreux et Orléans est aujourd'hui utilisée, mais de manière partielle. Des circulations de trains de marchandises s'effectuent entre Chartres et Orléans ainsi que sur deux antennes situées au sud de Dreux et au nord de Chartres. Entre les deux, un tronçon central d'environ 10 km est maintenu en état mais demeure inutilisé. La mise à niveau de la section entre Dreux et Chartres ne fait pas, pour le moment, l'objet d'études.

Alors que le Conseil Régional du Centre plébiscite un réaménagement de la ligne ferroviaire Chartres-Orléans, aucune échéance d'ouverture n'est avancée pour ce qui concerne la section entre Voves et Orléans et aucune étude ne permet d'évaluer les possibles reports de trafics de la route vers le rail. Jusqu'à présent seule la réouverture de la ligne aux voyageurs entre Chartres et Voves est inscrite au Contrat de Projets 2007-2013.

5.2. Recourir aux financements privés pour accélérer l'aménagement

Une autre possibilité pour financer la RN154 serait de **faire appel à des financements privés afin d'accélérer l'aménagement grâce à une mise à disposition de fonds plus rapide.** Celle-ci permettrait alors d'envisager un aménagement global de l'axe entre Chartres et Dreux à moyen terme.

5.2.1 Les différentes possibilités de partenariats public-privé

Le recours aux acteurs privés pour des projets routiers n'est pas une modalité nouvelle en France : sur les 10 950 km d'autoroutes du réseau national, environ 8 500 sont aujourd'hui gérés sous forme de concession.

De nombreux services publics font l'objet, en France comme à l'étranger, de partenariats public-privé (PPP).

La forme juridique des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Jusqu'à la privatisation des sociétés d'autoroutes (2005-2007), les sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient, pour leur grande majorité, des Sociétés d'Economie Mixte (SEM), c'est-à-dire des sociétés anonymes dont le capital est majoritairement détenu par une ou plusieurs personnes publiques. Dans le cas des SEMCA (Sociétés d'Economie Mixte Concessionnaires d'Autoroutes), la part publique du capital était détenue par l'Etat. Il convient de souligner que l'Etat privatise les sociétés concessionnaires d'autoroutes et pas les autoroutes elles-mêmes.

Choisir un concessionnaire

Le choix d'un concessionnaire par l'Etat, par exemple pour un projet d'autoroute, s'organise au cours d'une procédure en trois étapes :

- les candidatures : la procédure commence par un avis d'appel public à la concurrence, publié en France et au niveau communautaire. Les candidatures sont analysées au regard des capacités économiques et financières et des capacités techniques ;
- les offres : les candidats disposent d'un délai de 4 mois pour préparer leurs offres. Ces dernières sont analysées en fonction de différents critères (qualité du projet technique, niveau de service, robustesse financière, niveau de subvention requis, etc.). Au vu de cette analyse, le ministre chargé des transports désigne le candidat pressenti pour une mise au point du contrat ;
- la mise au point du contrat avec le concessionnaire pressenti et l'entrée en vigueur : un projet de décret approuve la convention de concession puis le contrat de concession est soumis pour avis au Conseil d'Etat. Le contrat est ensuite signé par l'Etat puis le décret l'approuvant est publié au Journal Officiel de la République française.

Si les collectivités territoriales cofinancent l'opération, elles sont informées des candidatures remises et admises ; elles sont ensuite consultées sur les documents de la consultation des candidats ; une synthèse anonymisée des offres leur est présentée et leurs remarques sur celle-ci sont prises en compte.

Le rôle de l'Etat à l'égard du concessionnaire

Le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat assure le contrôle technique et juridique du suivi des contrats de concession autoroutière passés entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. Il est notamment en charge :

- du contrôle du respect, par les concessionnaires, de leurs engagements en matière d'investissement, d'entretien et d'exploitation ;
- du contrôle des péages autoroutiers, du service rendu aux usagers, des politiques commerciales notamment en matière d'abonnements et de télépéage.

Le Ministère participe aussi aux réflexions sur la tarification dans une perspective multimodale.

Ces partenariats peuvent concerner l'exploitation de réseaux routiers, des services aux collectivités (gestion de l'eau, des déchets, etc.) ou encore de grandes infrastructures ou équipements (aéroports, ou plus récemment grands équipements sportifs, centres pénitentiaires, etc.).

La notion de partenariat public-privé englobe plusieurs types de contrats, dont les principaux sont :

- **les contrats de régie intéressée ou de gérance** : dans ce cas, l'exploitant privé est chargé d'exploiter un service mais ne finance pas l'investissement, qui est pris en charge par la puissance publique. C'est également cette dernière qui prend en charge le risque lié aux recettes perçues des usagers. Ce mode de contractualisation est par exemple utilisé régulièrement pour la gestion de réseaux de transports urbains ;
- **la concession** : dans ce cas, l'acteur privé, c'est-à-dire le concessionnaire, est chargé, par la puissance publique, de construire, de financer, d'exploiter et d'entretenir un équipement ou une infrastructure, pour une durée légale minimum de 20 ans, mais en pratique souvent de l'ordre de 50 à 60 ans. Le concessionnaire se rémunère grâce au prix payé par

les usagers et peut par ailleurs bénéficier de subventions versées par les acteurs publics (Etat, collectivités). Un des exemples les plus connus est celui des sociétés d'autoroutes, qui fonctionnent dans ce cadre contractuel (réglementé par deux textes principaux : la directive européenne « Travaux » 89-440 CEE du 18 juillet 1989 et la loi 93-122 du 29 janvier 1993, dite « loi Sapin »). Le mode ferroviaire a également recours à la concession.

- **le contrat de partenariat** : instaurés par une ordonnance de 2004, les contrats de partenariats sont la forme la plus récente du partenariat public-privé. Ils ont 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 »*. A la différence de la concession, les contrats de partenariats concernent donc des projets qui ne peuvent être financés par l'utilisateur.

*Source : Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi.

La puissance publique confie alors, comme pour la concession, le financement, la construction et l'exploitation/entretien d'un équipement à un acteur privé, mais celui-ci est rémunéré par une **redevance annuelle**, versée par les pouvoirs publics, et non par les péages versés par les usagers. Le risque trafic est donc assuré par la puissance publique et non par le partenaire privé, comme c'est le cas dans la concession.

Une des principales différences entre les contrats de régie ou de gérance d'une part, les concessions ou les contrats de partenariats d'autre part, réside dans **leur durée** : l'investisseur privé prenant en charge l'investissement, les concessions et les contrats de partenariats sont généralement conclus pour des durées plus longues (de 20 à 75 ans) que les contrats de gérance ou de régie, de manière à ce que le titulaire du contrat dispose d'une durée suffisante pour financer son investissement.

La restitution à la collectivité au terme du partenariat

Dans tous les cas de contrats de partenariat public-privé, il est prévu que les pouvoirs publics se voient restituer, à l'échéance du contrat et gratuitement, l'équipement ou l'infrastructure qui a fait l'objet du partenariat.

5.2.2 L'hypothèse d'une mise en concession de la RN154

Compte tenu des délais nécessaires à l'aménagement de la RN154 sur fonds publics, **l'Etat a étudié la possibilité d'une mise en concession entre Nonancourt et Allaines**. Il a donc procédé à une étude de concédabilité dont les principaux résultats sont les suivants.

Le coût d'investissement

Le coût global de l'investissement serait compris entre **710 et 765 millions d'euros** (valeurs 2009) : il est supérieur à celui d'un financement sur fonds publics (**entre 650 et 700 millions d'euros**) du fait de la mise aux normes complémentaire de certaines sections (possibilité de circuler à 130 km/h au lieu de 110 km/h) et des équipements spécifiques qui seraient

rendus nécessaires par le choix de la concession : barrières de péage, centre d'entretien, mise aux normes des échangeurs, etc. et pour un trafic estimé à 13 127 véhicules/jour en 2018 dont 4 069 poids-lourds.

La mise en place d'un péage

Dans l'hypothèse d'une concession, l'achèvement de l'aménagement des sections serait pris en charge par un concessionnaire. Celui-ci aurait alors la responsabilité du financement, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la RN154. L'utilisation de l'axe serait dans ce cas soumis à un péage : contrairement au financement sur fonds publics, dans lequel l'investissement est intégralement financé par le **contribuable**, la concession fait supporter la majeure partie du coût de l'infrastructure à **l'usager**. Dans le cas d'une mise en concession de la RN154, cette concession ne s'appliquerait pas à la RN12.

Quel tarif pour les péages ?

Les études réalisées par le maître d'ouvrage s'appuient sur des hypothèses de prix de péages toutes taxes comprises de 0,084 €/km pour les voitures et 0,235 €/km pour les poids lourds (aux conditions économiques de 2009). A ce tarif, un trajet Dreux-Chartres (27 km de section à péage) reviendrait à environ 2,27 € pour un particulier et 6,35 € toutes taxes comprises pour un poids lourd.

Ces chiffres correspondent à des **ratios actuels** de tarification au kilomètre ; ils sont donc donnés à titre d'illustration et ne peuvent présager de montants définitifs.

L'apport en nature et la subvention d'équilibre

Les sections déjà réalisées sont entièrement intégrables à un projet autoroutier dans la mesure où elles ont été conçues en application de normes « voies express » similaires à celles d'un projet autoroutier. Ainsi, il n'est **nul besoin de reconstruire ces sections** ni de les compléter par des infrastructures nouvelles. Elles feraient, dès lors, l'objet d'un apport en nature dans le cadre du contrat de concession.

Dans le cas de la RN154, cet apport serait constitué de la section Dreux-Chartres déjà réalisée à 2 x 2 voies, de la déviation de Prunay-le-Gillon-Allonnes et de celle d'Ymonville. Il représente **une économie substantielle d'investissement** par rapport à la réalisation d'une infrastructure entièrement neuve entre Nonancourt et Allaines ainsi qu'un moindre « coût environnemental ».

En revanche, le concessionnaire se verra confier la charge de l'entretien (maintien en l'état des chaussées, de la signalisation, des équipements...), de l'exploitation (gestion de la circulation, patrouilles, interventions sur incidents, viabilité hivernale...) et de gestion de l'en-

semble de la section concédée pendant toute la durée de concession. Dans le cadre d'une voie express, ces mêmes missions seraient assurées par l'Etat – Direction Interdépartementales des Routes Nord-Ouest.

Ainsi les coûts d'investissement, y compris frais financiers, d'entretien, d'exploitation et de gestion, constituent les dépenses de la concession. Elles doivent être équilibrées par les recettes de péage éventuellement complétées par une subvention d'équilibre.

L'importance des apports en nature trouve ici sa justification, car à réseau et recettes de péages constants, un moindre coût d'investissement atténue le montant de cette subvention. De même, l'instauration d'une section libre de péage tendrait à diminuer les recettes donc à accroître le déficit à compenser.

Dans le cas de la RN154, compte tenu des estimations de recettes attendues, au regard des prévisions de trafic et en première approche, le financement nécessiterait, de la part de l'Etat et des collectivités locales, **le versement d'une subvention d'équilibre**.

Son montant sera fixé à titre global et forfaitaire, par les candidats concessionnaires au moment de l'appel d'offres européen. Cette subvention sert uniquement à couvrir une partie de l'investissement.

Dans le cadre de l'étude de concédabilité qu'il a conduite, l'Etat évalue cette contribution entre 50 et 100 M€ en fonction des scénarios d'aménagement retenus, notamment au regard du schéma d'échange.

L'Etat tend aujourd'hui à privilégier un projet d'accélération de l'aménagement de la RN154 par mise en concession sur l'ensemble de l'itinéraire entre Allaines et Nonancourt. Cette solution permettrait une mise en service de l'infrastructure à un horizon acceptable tout en proposant un aménagement homogène, global et continu de l'itinéraire, en cohérence avec le haut niveau de service proposé sur la RN154 au Nord de Nonancourt – vers Evreux et Rouen – comme sur l'A10 au Sud en direction d'Orléans.

En fonction des différentes étapes de la conduite du projet (cf. *Conclusion*), une mise en concession de la RN154 sur l'ensemble de l'itinéraire pourrait intervenir aux alentours de 2018.

Un **périmètre de concession réduit, portant sur la section entre le Nord de Chartres et Allaines**, pourrait constituer une alternative à la solution de base. Elle permettrait de mettre en concession une section déjà en partie aménagée (les déviations d'Ymonville et Prunay-le-Gillon-Allonnes étant actuellement en travaux). Aucune subvention d'équilibre ne serait alors nécessaire. La mise en service de la concession partielle pourrait s'envisager aux environs de 2016-2017. Cependant, cette solution n'apporte qu'une réponse partielle à la problématique de la RN154 en Eure-et-Loir. De plus, il resterait à l'Etat la charge de l'aménagement des contournements de Dreux et Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre.

La subvention d'équilibre

En 2001, le système d'adossement (qui consistait à financer des autoroutes non rentables grâce aux recettes des liaisons rentables) a été supprimé. Désormais, les apports publics éventuellement nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes se font sous forme de subventions. Les nouvelles sections, attribuées conformément aux dispositions de la « directive Travaux » et aux dispositions de la « loi Sapin », font l'objet d'un contrat spécifique et ne seront plus passées par avenant à un contrat existant.

Trois paramètres entrent en compte dans l'équilibre des concessions :

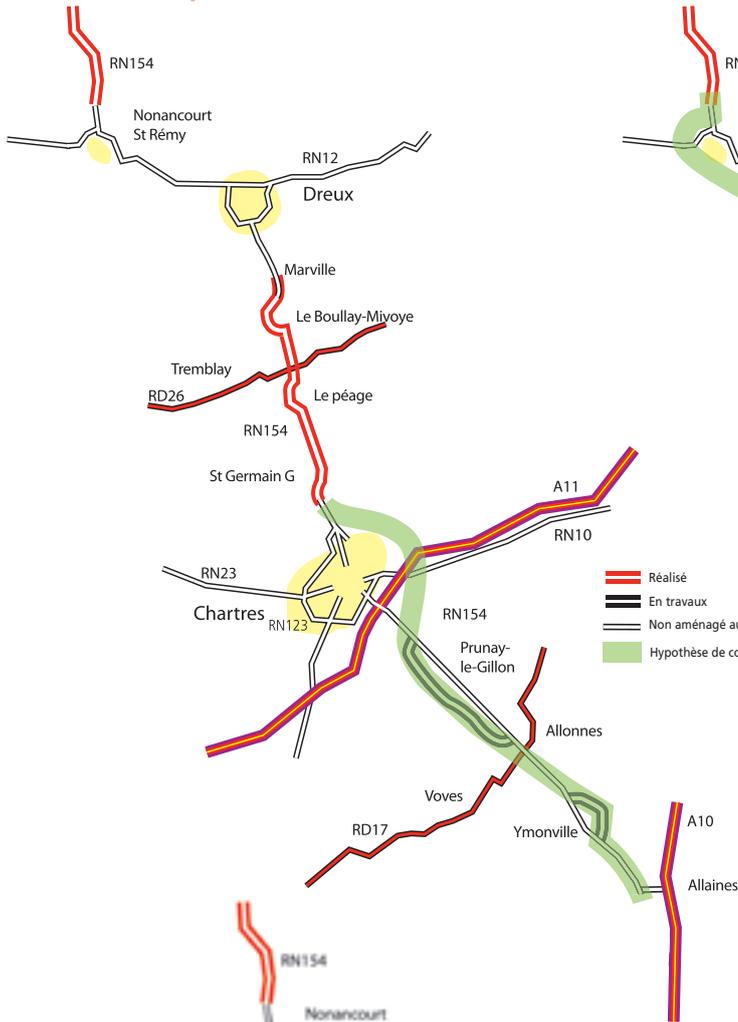
- la durée de la concession (environ 55 à 65 ans). Une concession plus longue permet de diminuer la subvention d'équilibre ;
- le tarif du péage ;
- la contribution d'équilibre se présente sous la forme d'une subvention d'investissement destinée à contribuer à la phase de construction pour laquelle le concessionnaire a dû emprunter d'importantes sommes. En général, elle est versée par phases pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service. Elle est financée à part égale par l'Etat et les collectivités territoriales. L'exploitation d'une section autoroutière est, au minimum, équilibrée par le péage. On parle, dans ce cas, de « petit équilibre ».

La synthèse des différentes hypothèses de financement

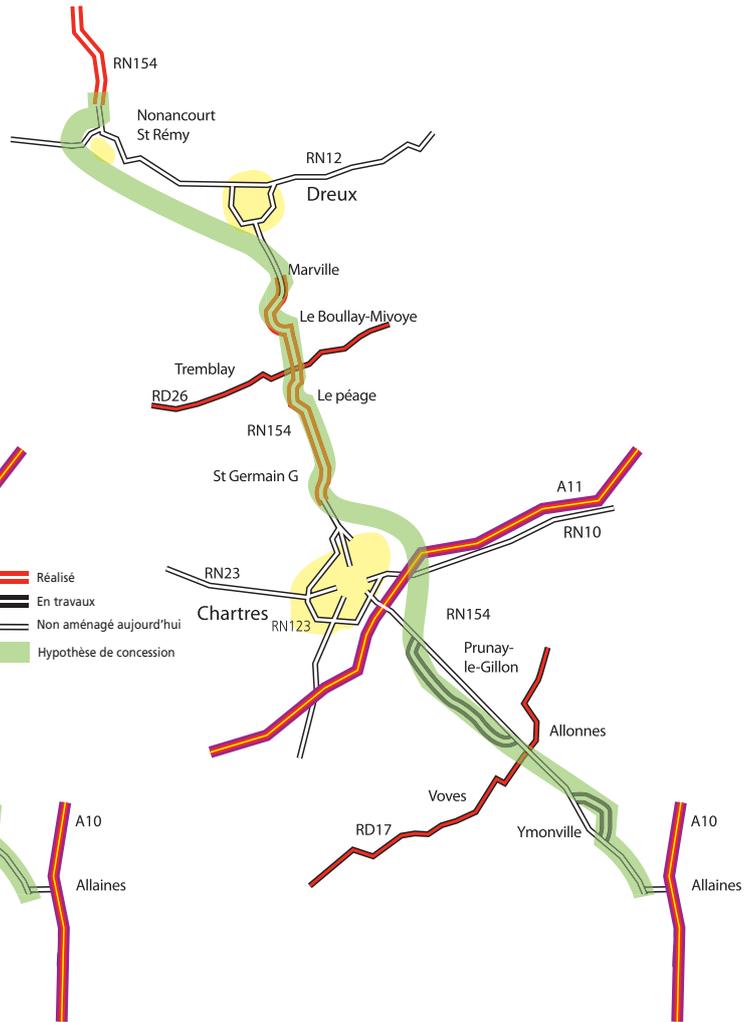
	Financement crédits budgétaires	Concession Nonancourt-Allaines
Coût d'investissement (M€*)	645-700	710-765
Apport en nature	0	Déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon-Allonnes + section Dreux-Chartres déjà aménagée
Reste à financer sur fonds budgétaires	645-700	0
Subvention d'équilibre (M€*)	0	50 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.

Une concession entre le Nord de Chartres et Allaines (réalisable pour 2016-2017)



Une concession entre Nonancourt et Allaines (horizon 2018)



Possibilités d'aménagement sur crédits budgétaires (réalisables à l'horizon 2018)



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 :

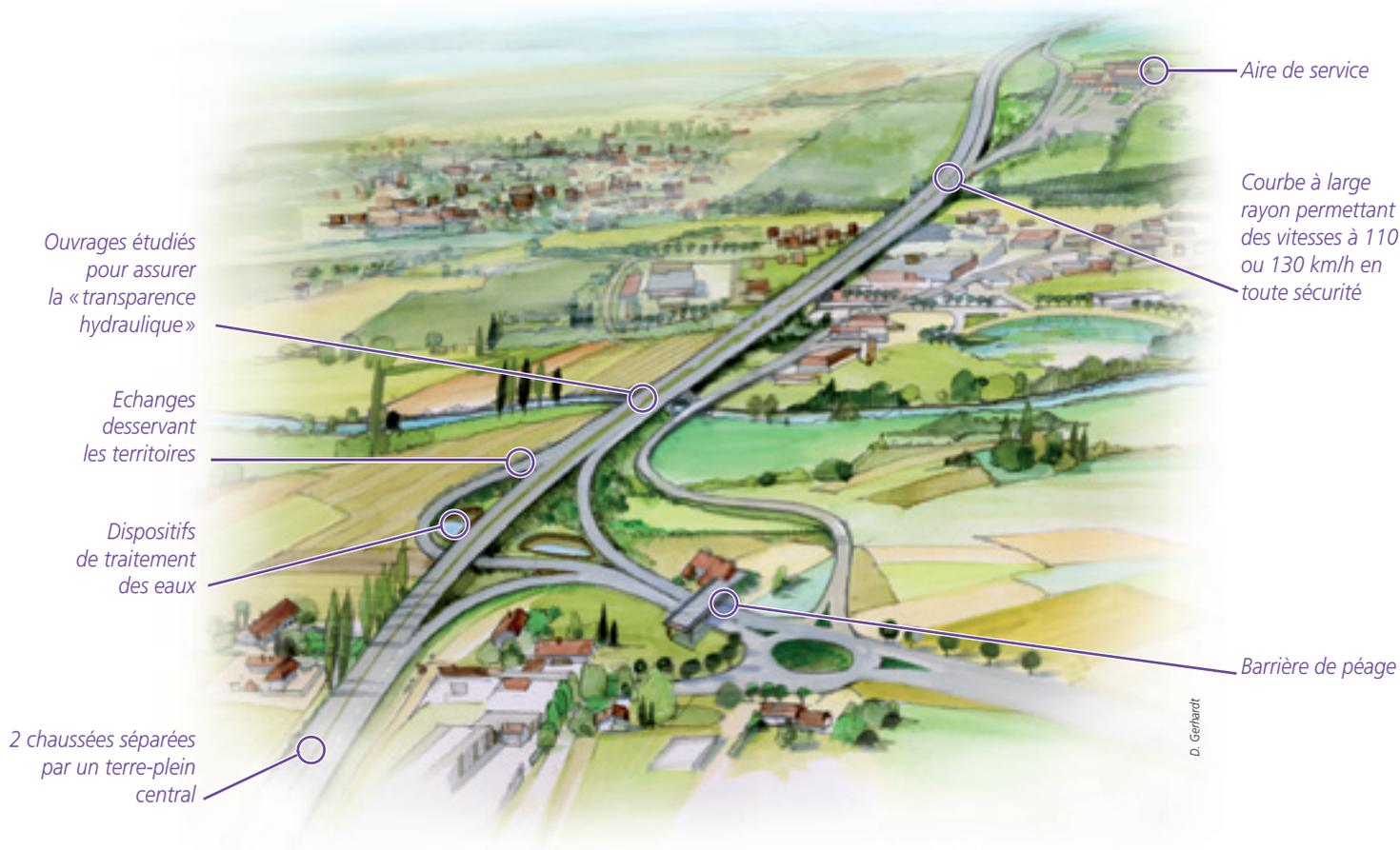
- les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des endroits aménagés à cet effet ;
- les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct aux autoroutes ;
- les piétons, les cycles et d'une façon générale les véhicules non motorisés ou particulièrement lents ne sont pas autorisés 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.

Les caractéristiques d'une voie à haut niveau de service (autoroute ou route express)





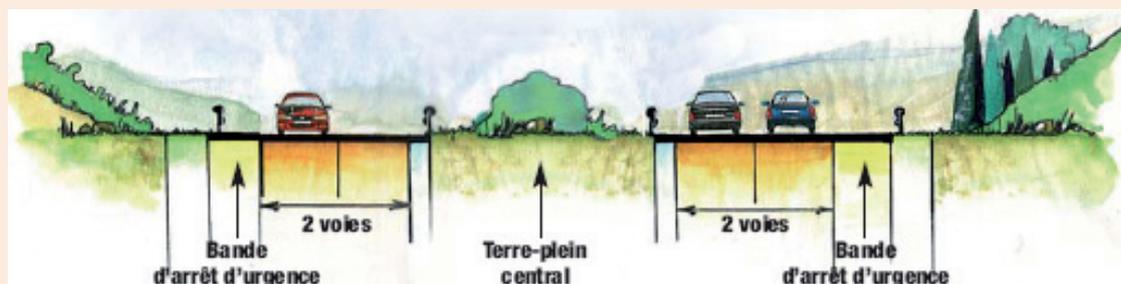
DRE Centre

Des dispositifs de traitement des eaux (bassin et fossés aménagés).



DRE Centre

Un « profil en travers » (ou vue en coupe) identique pour les deux types de voies



D. Gerhardt

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.



DRE Centre - Benoit Vosin

Demi échangeur du Boullay-Mivoye

5.3.1. Les équipements et les aménagements communs (route express/autoroute)

Les développements présentés ci-dessous s'appuient sur l'hypothèse privilégiée aujourd'hui par l'Etat, à savoir une concession portant sur l'ensemble de l'itinéraire Nonancourt-Allaines.

Les itinéraires de substitution

La **circulation sur autoroute et sur route express est interdite à certaines catégories d'usagers** : piétons, véhicules sans moteur, cyclo-moteurs, tracteurs et matériels agricoles, etc. Pour ce type d'usagers, et pour les usagers ne souhaitant pas payer leur déplacement (péage), un itinéraire de substitution doit **obligatoirement être proposé**. Des itinéraires « alternatifs » peuvent compléter les possibilités. Ces itinéraires sont décrits selon trois sections :

- Nonancourt-Dreux ;
- Dreux-Chartres ;
- Chartres-Allaines/A10.

L'itinéraire de substitution entre Nonancourt et Allaines



Patrick Wolf Consultants PVZC

Nonancourt-Dreux

L'**itinéraire de substitution** emprunte d'abord le tronçon commun RN12-RN154. Entre la RN12 au Nord-Ouest de Dreux et la RN154 au Nord de Marville, plusieurs combinaisons existent en utilisant la rocade Ouest ou la rocade Nord puis la rocade Est, qui correspondent aux itinéraires actuels.

Dreux-Chartres

L'**itinéraire de substitution** est celui de la RN154 actuelle, déjà aménagée en route express à 2 x 2 voies. Il s'agit d'une route bidirectionnelle déjà parallèle à la 2 x 2 voies. Cet itinéraire réutilise également les sections de la RN154 déviées en traverse des bourgs. Des compléments devront être apportés aux extrémités en sortie Sud de Dreux et en entrée Nord de Chartres.

Deux itinéraires alternatifs utilisant le réseau local sont possibles :

- par l'est : RD929 entre Dreux et Nogent-le-Roi puis RD983 jusqu'à Maintenon puis RD906 jusqu'à Chartres ;
- par l'ouest : RD929 entre Dreux et Châteauneuf-en-Thymerais puis RD939 jusqu'à Chartres.

Chartres-Allaines

L'**itinéraire de substitution** est celui de la RN154 actuelle, traversant donc les centres bourgs d'Allonnes et d'Ymonville ainsi que les hameaux de Bonville et de Frainville. Dans l'agglomération chartreuse, il sera possible d'emprunter soit la RN154 historique par le centre ville, soit l'actuelle rocade Ouest.

D'autres itinéraires utilisant le réseau local pourraient être utilisés de manière alternative :

- en partant de la rocade Ouest de Chartres pour gagner Voves par la RD29, puis en utilisant la RD927 jusqu'à Allaines ;
- en partant de la rocade Ouest de Chartres pour Danmarie par la RD953, puis en utilisant la RD927 jusqu'à Allaines.

Eviter les reports de trafic sur les axes de desserte locale

La mise en œuvre d'une autoroute peut créer un risque de report de trafic important sur les autres itinéraires. Ce peut être le cas notamment pour les poids lourds dont les chauffeurs seraient incités, pour des raisons de rentabilité de l'activité, à éviter les axes payants. De manière à réduire ce risque, il est possible, d'une part d'interdire la circulation des poids lourds sur les voies de substitution et, d'autre part, de limiter « l'attractivité » des axes secondaires, en particulier en réduisant les vitesses de circulation en agglomération grâce à des aménagements (ronds points, réductions des largeurs de chaussée, etc.), qui permettent dans le même temps de sécuriser les abords et de mieux partager l'espace entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) La mise en œuvre de la taxe poids lourds au niveau national (2011) permettra également de limiter l'intérêt de se reporter sur des axes secondaires (cf. partie 1).

Les mesures de protection de l'environnement et du cadre de vie

Les sensibilités liées à l'environnement et au cadre de vie sont prises en compte **très en amont des projets routiers** et à chaque phase d'étude de plus en plus précisément, sur la base de relevés de l'état initial et d'évaluations des impacts de plus en plus fines. Pour ce qui est de la RN154, le maître d'ouvrage Etat peut s'appuyer sur les nombreuses études déjà conduites sur les sections aménagées ou actuellement en travaux.

Le processus est identique, qu'il s'agisse d'une route express ou d'une autoroute. La prise en compte de l'environnement est **strictement encadrée par la législation** et par des **consultations réglementaires** avec les services de l'Etat, les élus locaux, les représentants socio-professionnels et les représentants d'associations. Elle s'accompagne d'une **concertation avec les acteurs concernés** et tout particulièrement avec les communes riveraines du projet.

Les choix des principes de passage d'une infrastructure aux normes autoroutières (route express à 2 x 2 voies ou autoroute), qui sont arrêtés en concertation avec les acteurs concernés, doivent permettre dès le départ de réduire les impacts : **en éloignant le projet des zones bâties et en évitant autant que possible les zones de fortes contraintes.**

Des **mesures réductrices et compensatoires** s'appliquent ensuite pour différentes thématiques comme le bâti, l'eau, le bruit, l'environnement naturel, les paysages : protections acoustiques, ouvrages d'art étudiés pour éviter les impacts sur les régimes hydrauliques, passages pour la faune, préservation des biotopes remarquables, aménagements paysagers, etc.



Exemple de protection phonique (écran anti-bruit).

Le maître d'ouvrage conduit le projet jusqu'à l'enquête d'utilité publique et au-delà dans le cas d'une route express à 2 x 2 voies – dans le cas d'une concession autoroutière, il revient au concessionnaire de poursuivre les études à la suite de l'enquête d'utilité publique. L'enquête d'utilité publique permet l'expression de tout citoyen qui le souhaite et se conclut, après examen par le Conseil d'Etat, par une Déclaration d'Utilité Publique. Le dossier d'enquête

publique, mis à la disposition de tous au moment de l'enquête, doit notamment contenir **une étude d'impact** exhaustive portant **sur l'environnement humain et naturel** et définissant très précisément les mesures réductrices et compensatoires à mettre en œuvre.

A la suite de l'enquête publique se tiennent des enquêtes publiques spécifiques loi sur l'eau et des enquêtes parcellaires sur les questions foncières (cf. Conclusion – Les étapes d'un projet routier).

5.3.2 Les aménagements spécifiques à la concession

Les échangeurs

La définition du système d'échanges conditionne la manière dont l'infrastructure participe au développement du territoire **en desservant d'une part les zones à enjeux économiques et d'autre part les zones de concentration de population.** Ce système devra être particulièrement développé au niveau des agglomérations de Dreux et de Chartres, en cohérence avec les enjeux d'urbanisation et les implantations de zones d'activités.

Des échangeurs sont également indispensables avec les autoroutes A11 à Chartres et A10 au sud d'Allaines.

Le système présenté ci-contre constitue l'hypothèse de référence pour une concession sur l'ensemble de l'itinéraire Nonancourt-Allaines.

Il est possible d'envisager un système d'échanges prévoyant six échangeurs, soit **un échangeur en moyenne tous les 15 kilomètres.** La définition de ce système devra bien évidemment faire l'objet de concertations avec les acteurs locaux. Il serait constitué par :

- **un diffuseur à l'Ouest de Nonancourt** : il permet de maintenir les relations entre Evreux et Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre et devra être étudié pour assurer la desserte des zones d'activités existantes et en projet ;
- **un diffuseur entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux** : il permet la desserte locale, par la RN154, du secteur de Saint-Rémy-sur-Avre et du secteur de Dreux-Nord où se situent des zones importantes de développement de l'économie (zone des Livrandières) et d'habitat. Ces deux premiers points d'échange sont nécessaires pour assurer la continuité Est-Ouest de la RN12 ;
- **un diffuseur au sud de Dreux** : il est indispensable pour la desserte du secteur Sud de Dreux et en particulier des zones de développement économique Porte Sud, Vauvettes, Tisonnière et des zones d'habitats ;

- **un diffuseur** au nord de Chartres : il permet la desserte du secteur Nord, où l'urbanisation est appelée à se développer, et celle du pôle économique à l'Ouest (Amilly-Mainvilliers) via la rocade Ouest ;
- **un nœud autoroutier RN154/A11** à l'Est de Chartres complété par un diffuseur local utile à la desserte locale des pôles économiques de l'Est (Jardin des entreprises, Gellainville) ; il constitue aussi l'entrée de Chartres par le Sud ou par l'Est ;

- **un nœud autoroutier RN154/A10** complété par un diffuseur local desservant Allaines et la zone d'activités du Puiset.

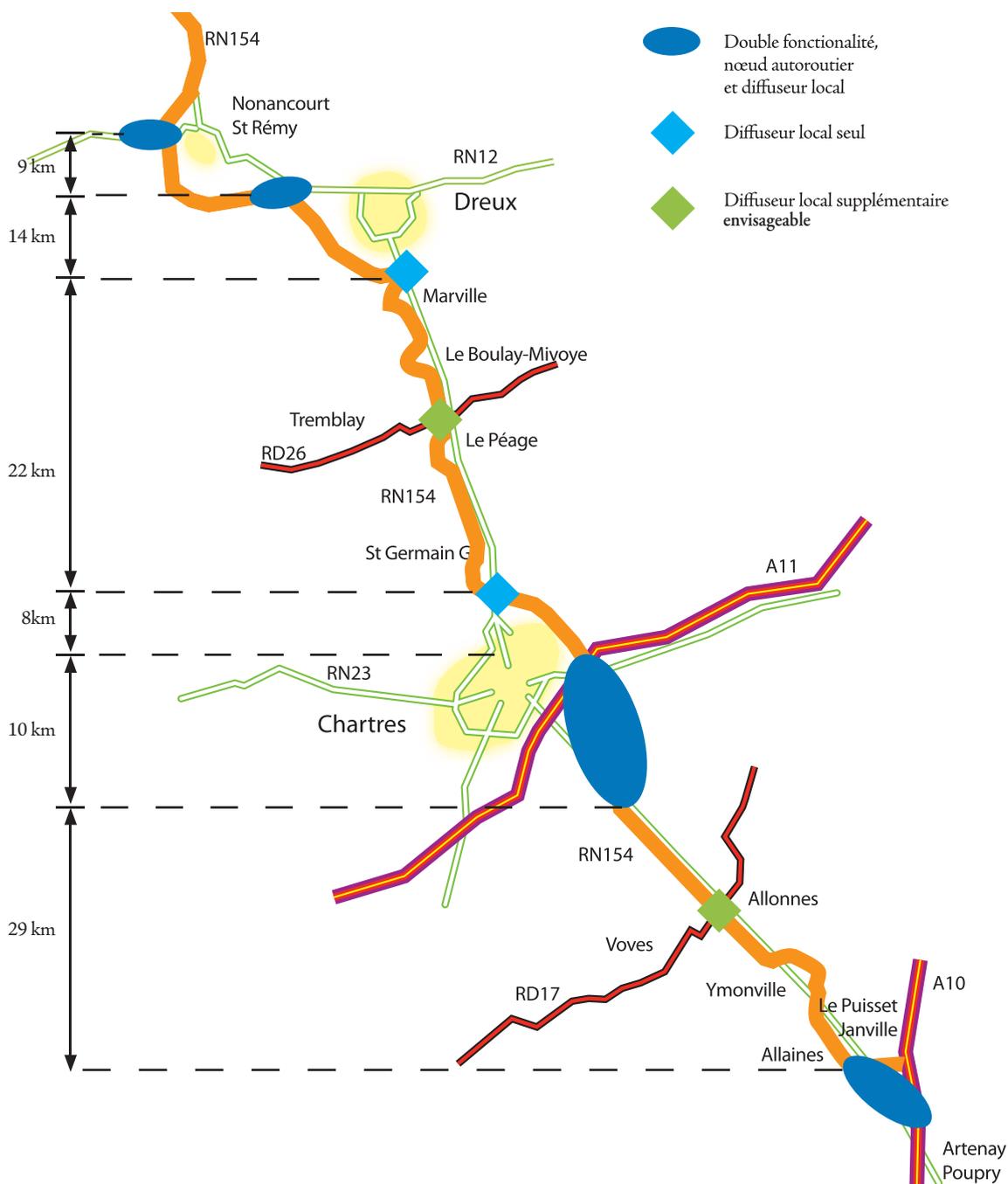
Le système d'échanges pourrait être complété par deux diffuseurs, à vocation de desserte locale, aux intersections avec les RD26 (vers Tremblay et Le Boulay-Mivoye) et RD17 (vers Voves et Allonnes). Ils permettraient de desservir les zones d'activités de Tremblay et de Voves.

Deux types d'échangeurs

Echangeur est le terme générique désignant un échange de trafic dès lors qu'il s'effectue avec des chaussées dénivelées. On distingue généralement deux types d'échangeurs :

- les nœuds, qui sont des intersections entre différentes autoroutes ou routes express de type autoroutier ;
- les diffuseurs, qui comportent au moins une sortie ou une entrée vers le réseau routier.

Une hypothèse de système d'échange



Péages et aires de repos et de service

Deux systèmes de perception du péage pourraient être proposés par les candidats à la concession dans le cadre de l'appel d'offres obligatoire qui serait lancé : un système avec péage fermé ou un système avec péage ouvert.



Exemple de barrière de péage en pleine voie.

Le **péage fermé** implique que, en entrant sur le réseau, l'utilisateur passe par **une gare de péage** (prise de ticket ou équivalent) et qu'il en franchit une autre en partant en y réglant un **tarif lié au nombre de kilomètres parcourus**. Dans ce système, chaque échangeur de l'autoroute est doté d'une gare de péage gérant l'entrée et la sortie des usagers.

Dans le **péage ouvert**, l'utilisateur ne rencontre pas d'installation de gare de péage en entrant sur le réseau. Il est intercepté au cours de son trajet par **une barrière en pleine voie où il règle une somme forfaitaire** : suivant le positionnement des échangeurs et de la (ou des) barrière(s) de pleine voie, le montant du péage peut parfois être identique alors que les kilomètres parcourus ont été différents.

Dans la mesure du possible, le péage fermé est privilégié pour garantir l'équité des usagers ; le péage ouvert est une alternative dérogatoire pour gérer des cas particuliers.

En matière **d'équipements de service aux usagers**, on distingue des **aires de repos** – constituées généralement d'un stationnement, de toilettes et d'une aire de pique-nique – et des **aires de services** dotées d'une station-service et d'une offre variable, allant de la restauration à l'hôtellerie et aux informations touristiques plus ou moins complètes.

Dans le cas des autoroutes, dès la mise en service, il faut prévoir des aires de repos au moins tous les 30 kilomètres et des aires de service tous les 60 kilomètres.

Dans le cas des voies express, l'espacement peut être plus important si les services situés à l'extérieur de l'autoroute sont aisément accessibles et bien signalés. Les choix d'implantation sont proposés par les entreprises candidates à l'appel d'offres de la concession.

La synthèse des différents effets pour les territoires

	Perspectives de mise en service	Effets sur le foncier	Effets sur l'environnement	Effets socio-économiques
Route express 2 x 2 voies	Pour la totalité de l'itinéraire Nonancourt -Allaines : entre 2025 et 2085	Emprises nécessaires aux sections en tracé neuf	Etats des lieux de l'environnement et mesures réductrices et compensatoires pour les différentes thématiques : bâti, eau, activité agricole, faune et flore, bruit, etc. (en application de la législation)	Aménagement à haut niveau de service (vitesse, fiabilité des temps de parcours, sécurité routière) Nombre plus important d'échangeurs Gratuité de l'accès
Autoroute	Pour la totalité de l'itinéraire Nonancourt -Allaines : 2018	Emprises nécessaires aux sections en tracé neuf Emprises supplémentaires nécessaires pour les péages, les aires de service et de stationnement	Etats des lieux de l'environnement et mesures réductrices et compensatoires pour les différentes thématiques : bâti, eau, activité agricole, faune et flore, bruit, etc. (en application de la législation)	Aménagement à haut niveau de service (vitesse, fiabilité des temps de parcours, sécurité routière) Nombre moins important d'échangeurs Péage (éventuellement gratuité sur certaines sections si péage ouvert et/ou rachat de péage par les collectivités locales)

5.3.3 La rentabilité socio-économique du projet

Il est possible de distinguer quatre scénarios d'aménagement de la RN154 :

- **Scénario 0** : la RN154 n'est plus aménagée au terme du 12^e Contrat de Plan soit après mise en service des déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon – Allones.
- **Scénario 1** : mise en concession de la RN154 entre Nonancourt et Allaines.
- **Scénario 2** : mise en concession de la RN154 entre Nonancourt et Allaines à laquelle s'ajoutent deux échangeurs supplémentaires (donc scénario 1 comprenant 6 échangeurs + 2 échangeurs).
- **Scénario 3** : aménagement de la RN154 en route express à 2 x 2 voies sur fonds budgétaires.

L'évaluation de la rentabilité socio-économique d'un projet permet d'estimer son intérêt pour l'ensemble de la collectivité. Un aménagement peut être considéré comme **rentable à partir du moment où son bénéfice actualisé est positif**. L'évaluation socio-économique prend en compte :

- des éléments non marchands tels que le temps, le confort, la sécurité, les nuisances ;
- des éléments marchands tels que les coûts de construction et d'exploitation.

Elle intègre l'ensemble des acteurs concernés par le projet (les usagers, le concessionnaire, la puissance publique) et l'ensemble des réseaux de transport impactés par le projet. Elle s'intéresse aux 50 premières années de vie du projet après mise en service.

Dans le cas de la RN154, les scénarios 1, 2 et 3 ont, chacun, été comparés au scénario 0 dans les 3 séquences présentées dans le tableau suivant.

Pour chaque séquence, les valeurs sont examinées en fonction d'une hypothèse haute et d'une hypothèse basse qui correspondent à la mise en œuvre de dispositions d'aménagement plus ou moins modestes pour le raccordement de la RN12 dans la zone de Saint-Rémy-sur-Avre (les normes techniques de sécurité étant préservées dans les deux hypothèses).

Afin de disposer d'une base commune de comparaison, toutes les valeurs sont actualisées à 2004 et exprimées en euros 2000.

Le principe d'actualisation permet de déterminer les gains/coûts d'un projet en fonction de la date à laquelle ils interviennent et selon un taux d'actualisation fixé par le Commissariat Général au plan (aujourd'hui Centre d'Analyse stratégique).

Ces résultats indiquent que :

- la mise en concession de l'ensemble de l'axe engendre de meilleurs bénéfices que l'aménagement sur fonds budgétaires ;
- le scénario 2, une concession présentant deux échangeurs supplémentaires par rapport au scénario 1, dégage plus de bénéfices que l'aménagement sur fonds budgétaires ou que la concession avec 6 échangeurs.

Du fait de l'existence d'un péage, l'autoroute connaîtrait un trafic moins important que dans le cas d'un aménagement de la RN154 en route express. Toutefois, l'horizon de l'achèvement de la construction de la route express étant plus éloigné que celui de l'autoroute, le bénéfice actualisé des séquences A et B est plus favorable que celui de la séquence C.

		Hypothèse haute	Hypothèse basse
Séquence A (Scénario 1 par rapport au scénario 0)	Bénéfice actualisé	800 M€	825 M€
	Bénéfice actualisé par euro investi	1,8	1,9
Séquence B (Scénario 2 par rapport au scénario 0)	Bénéfice actualisé	2 056 M€	2 103 M€
	Bénéfice actualisé par euro investi	4,3	4,8
Séquence C (Scénario 3 par rapport au scénario 0)	Bénéfice actualisé	707 M€	722 M€
	Bénéfice actualisé par euro investi	3,2	3,6

Les modulations tarifaires possibles

- Une modulation des tarifs dans le temps peut être mise en place afin de réguler les flux de trafics par le péage (comme c'est le cas par exemple sur l'A1).
- Les abonnements pour covoiturage permettent de réduire l'encombrement de la voie (comme par exemple l'A14).
- Les abonnements domicile-travail, ou pour les poids lourds en fonction de la fréquence d'emploi de l'infrastructure, permettent d'adapter le cadre tarifaire aux besoins de certains usagers. Concernant les abonnements domicile-travail, ils sont majoritairement financés par la(les) collectivité(s) territoriale(s) concernée(s) par l'itinéraire, le concessionnaire prenant également en charge une partie de la réduction au titre de sa politique commerciale.

Le principe d'un abonnement pour les véhicules légers circulant entre Dreux et Chartres a été testé selon l'hypothèse suivante : 45 % des véhicules légers effectuent la liaison Dreux-Chartres en domicile-travail et bénéficient de 60 % de réduction sur le tarif du péage. Selon ces hypothèses, on estime en 2018 le trafic domicile-travail intéressé par cette mesure à environ 2 700 véhicules.

Dans ces conditions, on estime à environ 25 millions d'euros, en valeur 2009, le coût de la mesure sur la durée de la concession qui devra être pris en charge par les collectivités territoriales.

5.3.4 Les reports de trafics

L'accès à une route express ou une autoroute est interdite à certaines catégories de véhicules qui resteront sur les itinéraires de substitution tels que présentés plus avant. La proportion de ce type de véhicules est relativement faible.

Par contre, la création de péages sera peut-être dissuasive pour certains usagers. Les différentes hypothèses de découpage des zones tarifaires engendrent des trafics sur itinéraires de substitution présentés ci-dessous.

		RN154	Itinéraire de substitution
Nonancourt - Dreux	Fil de l'eau	30 000	-
	Concession	25 000	9 800
Dreux - Chartres	Fil de l'eau	16 000 à 18 000	300*
	Concession	15 000 à 18 000	1 200 à 3 000
Chartres - A 10	Fil de l'eau	12 000 à 13 000	300 à 600*
	Concession	10 000 à 12 000	3 400 à 4 200

* Itinéraire de substitution des déviations d'agglomération classées en voies express.

Les trafics à l'horizon 2018 sur la RN154 aménagée sur crédits budgétaires + Prunay-le-Gillon-Allonnes et déviation d'Ymonville

Nonancourt-St-Rémy

TMJA	% PL
29 800	21 %

St-Rémy-Dreux (dont traverse Nord)

TMJA	% PL
32 100	20 %

Dreux-RD26

TMJA	% PL
16 200	22 %

RD26-Chartres

TMJA	% PL
18 700	19 %

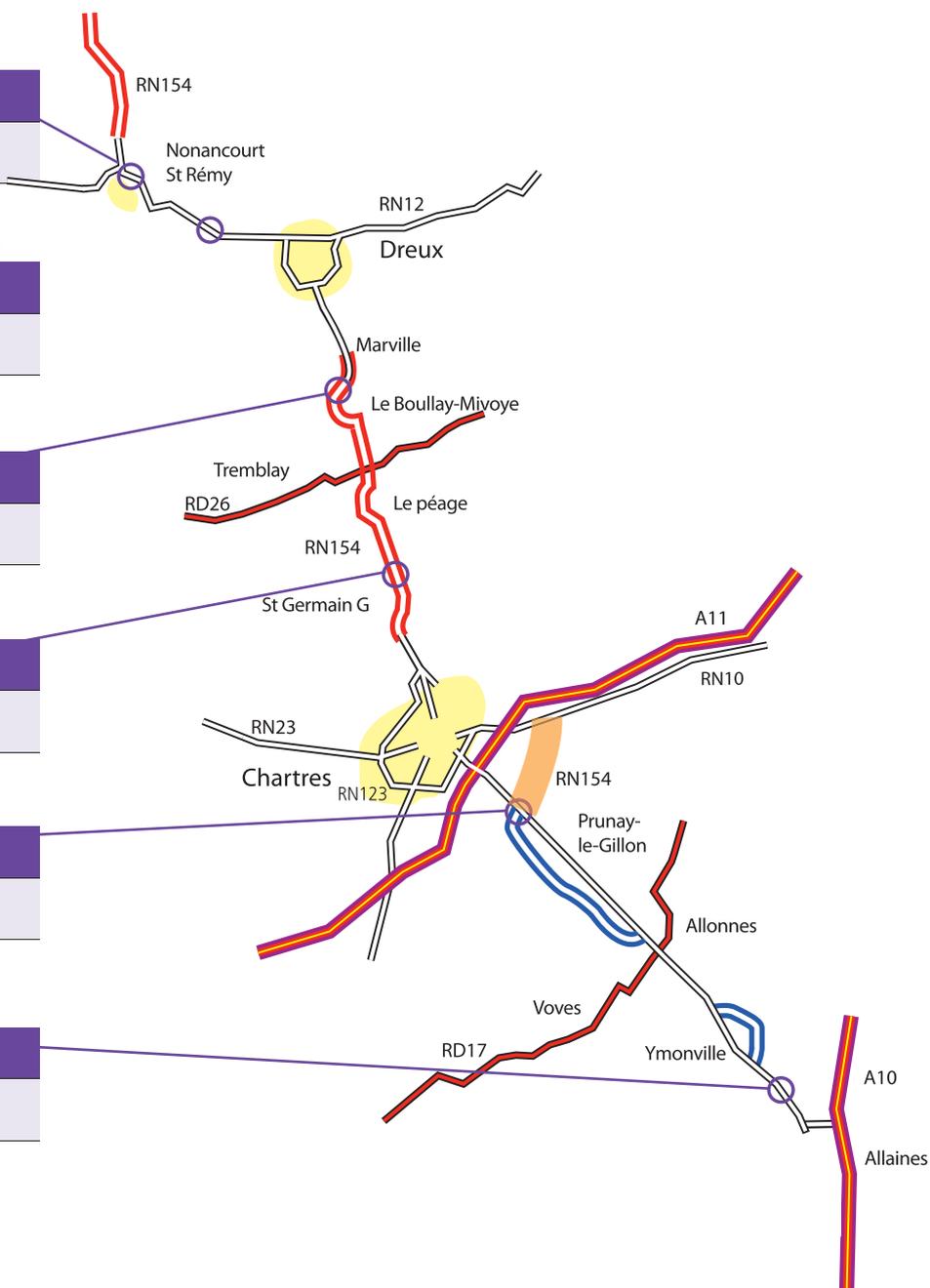
Chartres-RD17

TMJA	% PL
11 800	25 %

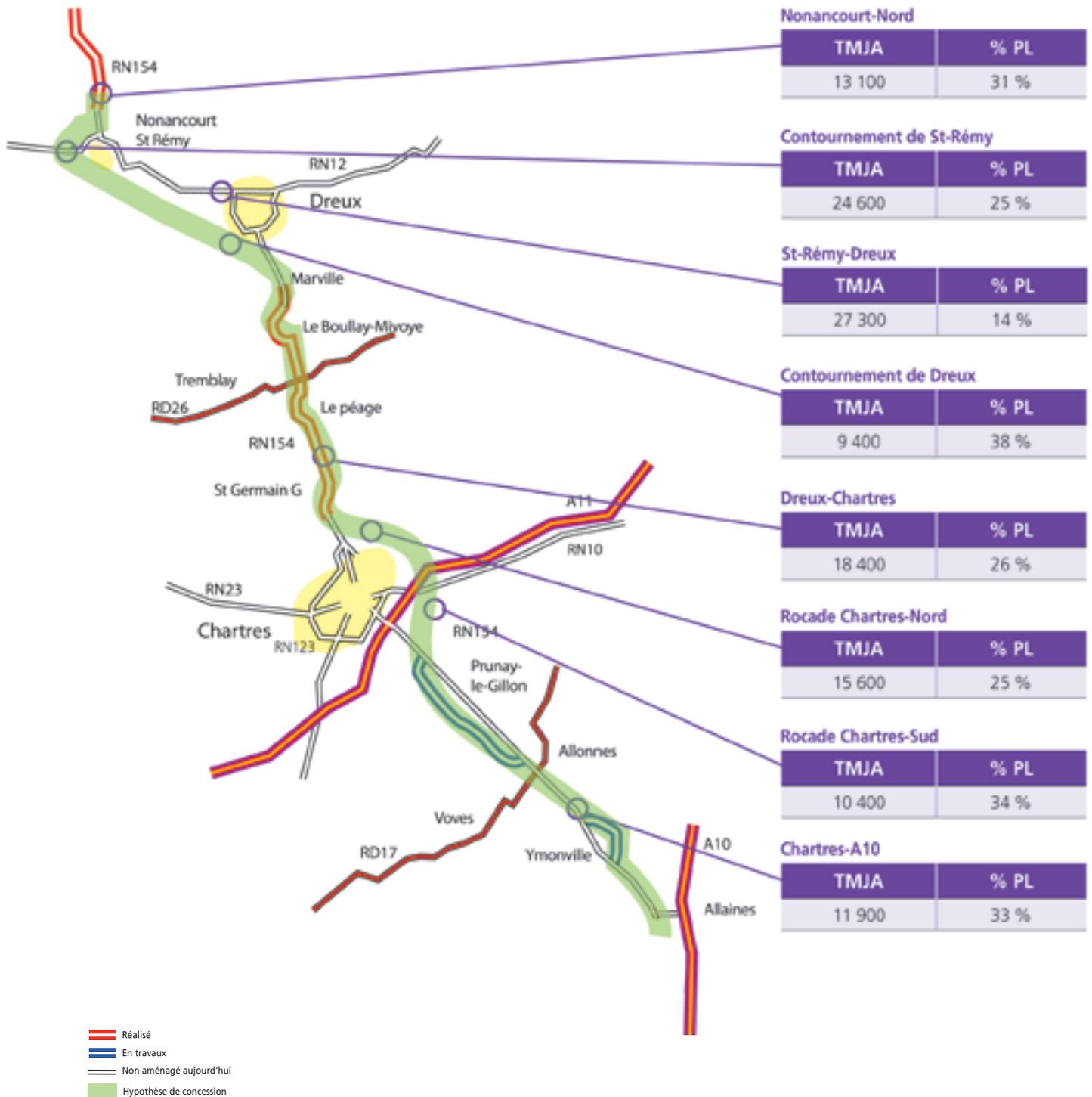
RD17-A10

TMJA	% PL
12 800	23 %

 Réalisé
 En travaux
 Non aménagé aujourd'hui



Les trafics à l'horizon 2018 sur la RN154 concédée de Nonancourt à Allaines, avec 6 échangeurs



Bilan comparatif des effets de l'aménagement

La connaissance des impacts potentiels d'une infrastructure de transport sur un territoire est essentielle, dès le stade du débat public, afin de les intégrer et les faire participer à l'appréciation du projet proposé. Les possibilités d'aménagement de la RN154, dont les caractéristiques techniques viennent d'être présentées, méritent d'être comparées au regard des besoins et enjeux nationaux, régionaux et locaux qui ont été identifiées plus avant (cf partie 3).

Assurer une liaison nationale qui favorise l'intermodalité

L'axe Rouen-Orléans que compléterait l'aménagement de la RN154 en Eure-et-Loir n'a **d'intérêt que s'il présente des caractéristiques homogènes et continues sur l'ensemble de son tracé**. Ce n'est qu'à cette condition que l'itinéraire national pourra, en assurant la liaison entre les zones de production et de transferts (ports et plates-formes de ferroutage), **s'intégrer dans une chaîne intermodale de transport**, répondant ainsi aux nouvelles politiques publiques de complémentarité entre les modes de transport issues du Grenelle de l'environnement.

Partant de ce constat, et des contraintes budgétaires actuelles, **seul le recours au financement privé permet d'atteindre l'objectif** de continuité à un horizon d'une dizaine d'années soit 2018-2020 (échéance probable d'une mise en service d'un aménagement concédé).

Dans la même période, si la RN154 n'est pas concédée, **l'État ne pourra mobiliser qu'un budget de l'ordre de 40 à 60 millions d'euros**. Ce budget permet uniquement de réaliser des sections de liaison entre les parties déjà aménagées, ou en cours d'aménagement, au Sud de Chartres (A10 – Ymonville Sud ou Ymonville Nord – Allonnes Sud ou Prunay-le-Gillon – Chartres). Ces aménagements localisés ne permettent pas, à eux seuls, un traitement global, continu et homogène de l'axe. Dès lors, non fiabilisée, la liaison entre Rouen et Orléans ne peut pas constituer un axe d'ouverture vers les ports ou encore le Sud-Est du pays. Elle ne constituerait pas non plus un atout de taille permettant de conforter la possible implantation d'une plate-forme ferroviaire à Artenay.

Soutenir les mutations économiques en région Centre

Fort de dynamisme de l'axe ligérien, la région Centre, afin de renforcer sa cohérence territoriale, a intérêt à **développer son attractivité le long d'un axe Nord-Sud**. Pour cela, la région peut, certes, s'appuyer sur la vitalité économique du territoire eurélien (pôles d'innovation, agriculture en voie de modernisation, etc.) mais doit aussi s'attacher à en favoriser le rayonnement. La fluidification de la RN154 pourrait participer au renforcement de la performance des pôles économiques de la région favorisant, par la même occasion, **les dynamiques de l'emploi sur le territoire**. Les aménagements permettant la mise en place d'une infrastructure performante et continue doivent toutefois être réalisés dans des délais raisonnables sous peine de voir l'économie régionale

accumuler du retard et perdre en compétitivité. Dans l'état actuel des choses, seule la mise en concession peut apporter une réponse satisfaisante à ces enjeux et maintenir une continuité de connexion entre les pôles économiques du territoire.

L'aménagement de la RN154 en voie express sur crédits budgétaires ne permettra pas d'atteindre ces objectifs à l'horizon 2018. Cette alternative présente cependant un atout indéniable puisqu'elle pourrait permettre d'assurer **une meilleure desserte locale** en offrant une multiplication des points d'échange par rapport à un aménagement autoroutier, mais cela dans un horizon assez lointain.

Participer à la structuration de l'espace local

La RN154 est un facteur qui **entre en jeu dans la structuration de l'espace et des activités urbaines**. Quelles que soient les modalités retenues pour son aménagement, la RN154 permettra une liaison performante (notamment en matière de sécurisation et de fiabilisation des temps de parcours) entre les principales zones économiques du territoire. Éloigner la RN154 des agglomérations revient notamment à tenir à distance nombre de contraintes. Si, parfois, cette configuration a pour conséquence une légère baisse des activités au cœur des villes, elle ouvre la voie à la requalification urbaine qui peut être orientée en faveur d'une amélioration du cadre de vie. A nouveau, seul le recours aux financements privés rend possible un tel scénario à l'horizon 2018.

Porter attention aux enjeux environnementaux et de cadre de vie

Les projets routiers d'aménagement sur place d'une voie existante, de création d'une voie express ou d'une autoroute n'ont pas les mêmes impacts sur l'environnement puisque les travaux prévus sur l'existant ne sont pas de même ampleur ni de même nature.

Toutefois, les projets techniques d'aménagement sont quasiment identiques selon le choix retenu entre aménagement progressif et concession. En conséquence, **leurs impacts, au regard des enjeux environnementaux, sont similaires mais décalés dans le temps**.

Dans le cas de la RN154, l'aménagement de la voie actuelle sans modification de tracé n'est pas envisageable puisqu'il ne permettrait pas d'éliminer le trafic à l'intérieur des bourgs et zones agglomérées. La pollution et l'insécurité persisteraient sans amélioration du cadre de vie des riverains. Pour cette raison, l'aménagement de la RN154 prévoit la réalisation des déviations tant dans le cas d'une route express que dans celui d'une autoroute.

Les modèles de trafics permettent d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre (GES) en fonction du type d'infrastructure. Ainsi, il apparaît que, si la mise en place d'une concession autoroutière permet d'assurer une fluidité du trafic, le coût des émissions des GES pour une vitesse limitée à 130 km/h, pour une durée de concession de 50 ans, est de 58,2 M€ (valeur 2000). L'aménagement en voie autoroutière

a une valeur d'émission de GES défavorable par rapport à la création de voies express (dont la vitesse est limitée à 110 km/h) : plus la vitesse est élevée, plus les émissions sont importantes. Toutefois **l'éloignement de l'infrastructure autoroutière des zones habitées permet de limiter fortement voire d'éliminer l'impact de ces gaz sur la santé des populations.** Les pollutions dues aux Composés Organiques Volatils (COV) et au dioxyde d'azote (NO2) résultent d'émissions polluantes des industries et des transports, et n'ont pas directement d'action sur le lieu de production. Ils participent à la pollution à l'ozone. En fait, la région Centre subit majoritairement les pollutions en ozone provenant de la région parisienne. L'aménagement routier en voie express ou en autoroute aura un impact limité sur ces pollutions.

Enfin, les particules émises par les véhicules à moteur diesel sont les éléments les plus pénalisants sur le plan sanitaire. La mise en place d'une infrastructure autoroutière qui éloignerait les véhicules à moteur diesel des zones habitées permettrait de limiter fortement voire d'éliminer l'impact de ces particules sur la santé des populations.

La création d'un nouvel ouvrage ajoute, en plus des infrastructures existantes et à proximité de celles-ci, des impacts supplémentaires sur l'environnement. Les impacts locaux, liés à la construction des voies et des ouvrages d'art, sont notamment ceux découlant des effets de coupure et de fragmentation de la biodiversité. Ceux-ci sont d'autant plus dommageables que la proximité est importante entre nouvelle et ancienne voies, ce qui ne permet pas le développement d'un écosystème dans la zone de transition. L'infrastructure actuelle passe auprès ou au travers de quelques sites d'intérêt faunistique ou floristique. **La limitation des aménagements nouveaux permettra de ne pas porter atteinte au patrimoine biologique.** Toutefois, s'il n'y a pas de

projet routier, aucune étude ne sera effectuée sur le fonctionnement de ces sites d'intérêt, il ne sera donc pas possible de mettre en place une éventuelle gestion biologique de ces zones.

L'artificialisation des sols s'étend sur une plus grande surface ce qui entraîne des contraintes sur les ressources naturelles (nappes souterraines, cours d'eau, paysage) et une diminution de la surface de terres agricoles. Actuellement, la RN154 dans sa partie la plus ancienne, ne permet pas une épuration des eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière. La création d'une infrastructure nouvelle permettra la mise aux normes de ses sections avec la création d'ouvrages hydrauliques.

Enfin, le passage en tracé neuf permet un **report d'une partie des nuisances** liées à la circulation automobile (qualité de l'air, nuisances sonores...), **vers des zones généralement moins peuplées.** Ainsi, les populations des agglomérations traversées par l'actuelle voie sont soumises à des niveaux sonores importants (près de 80 dB de jour et 70 dB de nuit en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre). De même le trafic dense de l'ordre de 16 000 véhicules/jour en moyenne (voire 27 000 véhicules/jour sur la section Dreux – Nonancourt) impacte fortement les populations des communes. Si, au droit de l'aménagement en route express ou en autoroute, la nuisance globale reste identique aux valeurs actuellement mesurées voire croît en raison de l'augmentation de la circulation, la qualité de vie des riverains de l'ancien réseau sera améliorée et les impacts sur la santé humaine moindres.

Qui finance quoi ?

Hypothèse de réalisation			Financement par :			
			Contribuable		Usager	
			Coûts	Forme	Coûts	Forme
Crédits budgétaires	Investissement	Échéance 2018 (Hypothèse d'un aménagement entre RN10 et le nord de Prunay-le-Gillon)	Environ 60 M€	PDMI* avec ou sans cofinancement	0	
		Echéance réalisation	Environ 650 à 700 M€	PDMI* avec ou sans cofinancement	0	
	Entretien Exploitation		Environ 6,5 M€ par an	Budget de l'Etat Moyens en personnels, matériel et financiers de la DIR Nord-Ouest		
Concession globale entre Nonancourt et Allaines (A10)	Investissement Entretien-exploitation		Entre 50 et 100 M€	Contribution d'équilibre	Environ 7 à 10€/trajet	Péage Nonancourt-Allaines

*Programme de Modernisation des Itinéraires.

LES SUITES DU DEBAT PUBLIC

Le débat public qui s'ouvre est une étape majeure pour le projet de RN154. Le maître d'ouvrage Etat souhaite qu'il soit l'occasion de recueillir le maximum d'expressions, d'avis et d'attentes. Ce sont en effet les échanges du débat public qui permettront d'éclairer sa décision sur l'avenir du projet et tout particulièrement, si son achèvement est considéré comme un enjeu pour l'Eure-et-Loir, sur les modalités de son financement.

Pour autant, le débat public ne représente qu'une première étape de l'élaboration collective du projet. S'il est décidé de poursuivre l'aménagement de la RN154, les études devront être approfondies sur de nombreuses thématiques (principes d'aménagement, modalités d'insertion dans les territoires traversés, mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement humain et naturel, etc.). Elles devront également donner lieu, et l'Etat s'y engage, conformément à la législation portant sur la participation du public aux projets qui les concernent, à une concertation ouverte et continue avec les acteurs locaux.

Le contenu de la décision du maître d'ouvrage

Du débat public à la décision du maître d'ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi relative à la « Démocratie de Proximité » du 27 février 2002 et au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 fixant les conditions d'organisation des débats publics, deux documents sont publiés **dans les deux mois suivant la clôture du débat** :

- un **compte rendu** du débat dressé par le Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ;
- un **bilan** du débat dressé, à la lumière du compte rendu de la CPDP, par le Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

En vertu des dispositions de la loi « Démocratie de Proximité », le maître d'ouvrage est appelé à rendre

publique, **dans les trois mois suivant la parution du bilan de la CNDP sur le débat public**, sa décision sur le projet.

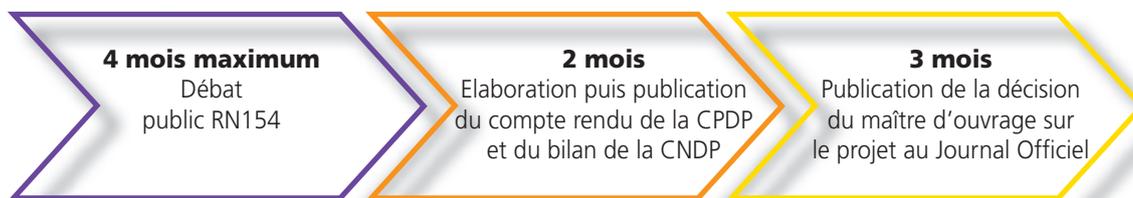
Cette décision est prise en fonction de **la teneur des avis exprimés par tous les participants** au débat public et **des enseignements du débat**. Elle expose **le principe de poursuite du projet**, ainsi que **ses conditions et ses modalités**.

Cette décision fait l'objet d'une publication au Journal Officiel de la République française.

En fonction du calendrier du débat public sur la RN154, la décision du maître d'ouvrage Etat devrait intervenir **dans les cinq mois de la fin du débat**.

Jusqu'à la parution de sa décision sur le projet, l'Etat poursuivra tous les contacts nécessaires sur le projet avec les acteurs locaux.

Le débat public et ses suites immédiates



Les textes de référence sur la participation du public

- **La loi n° 2002-276 du 27 février 2002** sur la démocratie de proximité prévoit la participation du public à l'élaboration des grands projets ainsi que la participation des habitants à la vie locale.
- **Le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002** transcrit en droit français la Convention signée le 25 juin 1998 à Aarhus (Danemark) par 39 Etats. Cette convention porte sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.
- **La loi Grenelle 1** réitère ces dispositions dans l'article 39 du Titre IV « Etat exemplaire » : « Dans un souci de transparence et de participation, les grands projets publics feront l'objet de l'association la plus large possible de l'ensemble des acteurs concernés ».

Sur quoi portera la décision du maître d'ouvrage ?

Le contenu de la décision du maître d'ouvrage dépendra des expressions recueillies durant le débat public. De manière à pouvoir **donner des perspectives concrètes** aux acteurs euréliens et aux habitants concernés par l'aménagement, cette décision précisera les aspects suivants :

- **l'opportunité ou non d'achever la mise à 2 x 2 voies** de la RN154 entre Nonancourt et Allaines/A10 par mise en concession ;

La poursuite du projet après la décision

Le calendrier des étapes suivantes

Un projet routier avance en respectant un certain nombre d'étapes réglementaires, qui organisent systématiquement **les interactions** entre les demandes issues de **la concertation** avec les acteurs concernés, **les études** d'environnement et les études techniques (cf. *tableau page suivante*).

La décision du maître d'ouvrage sur les suites du projet pourrait en particulier porter sur le lancement des études et de la concertation nécessaires à la définition, pour les sections non encore aménagées (Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, passage au droit de Dreux et passage au droit de Chartres), d'une zone d'étude, puis d'un fuseau géographique de 1 000 m de large, au sein duquel seraient ensuite recherchés différents tracés.

Ces études devront tenir compte des données nouvelles du débat public sur le mode de financement, sur les principes d'aménagement proposés, sur les fonctionnalités de l'objet routier (liaisons permises, dessertes locales, opportunités pour les réaménagements urbains, etc.), ainsi que sur les différentes demandes qui auront pu être formulées par rapport à la réalisation du projet.

Dans le cas où un recours aux financements privés serait décidé pour accélérer l'aménagement, le maître d'ouvrage Etat resterait seul responsable de l'avancement et du contenu du projet jusqu'au choix d'un concessionnaire (choix qui suit l'enquête d'utilité publique et la Déclaration d'Utilité Publique). La société concessionnaire choisie prendrait ensuite le relais, dans le strict respect du projet déclaré d'utilité publique – c'est-à-dire qu'elle ne pourrait en aucun cas modifier ou abandonner les décisions prises antérieurement sur le projet. Il lui incomberait de conduire les études détaillées, la consultation des entreprises de travaux, les travaux, la mise en service puis l'exploitation de l'infrastructure.

- **les conditions de poursuite du projet** qui en découlent, portant notamment sur les principes d'aménagement, les opportunités à conforter pour les opérations de réaménagement urbain, les conditions d'insertion de l'infrastructure dans son environnement...

Bien évidemment, le champ du dialogue ne se restreint pas aux intitulés ci-dessus : le débat public est l'occasion d'approfondir tous les sujets liés à la RN154 et à son aménagement.

Une concertation continue avec les acteurs et le public

Les différentes étapes d'études jusqu'à l'enquête d'utilité publique, qui restent donc sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, seront l'occasion de mettre en œuvre **différents dispositifs de concertation** avec les acteurs concernés et avec le grand public.

Dans le présent dossier du débat public, l'Etat a présenté des principes d'aménagement pour la RN154. Ils doivent permettre d'alimenter les échanges au cours du débat public pour éclairer la décision. L'analyse conduite dans la perspective du débat a permis de s'assurer que ces principes sont réalisables ; mais volontairement, puisque aucune décision n'est encore prise, cette analyse porte sur de premières investigations et non sur des caractéristiques très détaillées.

Ce sont **les étapes d'études suivantes qui organiseront l'approfondissement de toutes les dimensions du projet**. Au fur et à mesure que les données seront précisées, les études traiteront de manière complète les différentes thématiques, liées notamment au bâti, au foncier, aux activités, à l'agriculture, à l'environnement naturel, aux paysages, aux dessertes, aux trafics, au bruit, etc.

Grâce à la concertation, ces études pourront intégrer les demandes et les suggestions des acteurs concernés, qui apporteront leur « expertise d'usage », c'est-à-dire leur connaissance du territoire, de son fonctionnement et de ses sensibilités. **Cette élaboration collective aura pour objectif d'améliorer peu à peu le projet, à la fois en terme de service rendu aux habitants et d'insertion dans l'environnement humain et naturel.**



Daniel Gerhardt

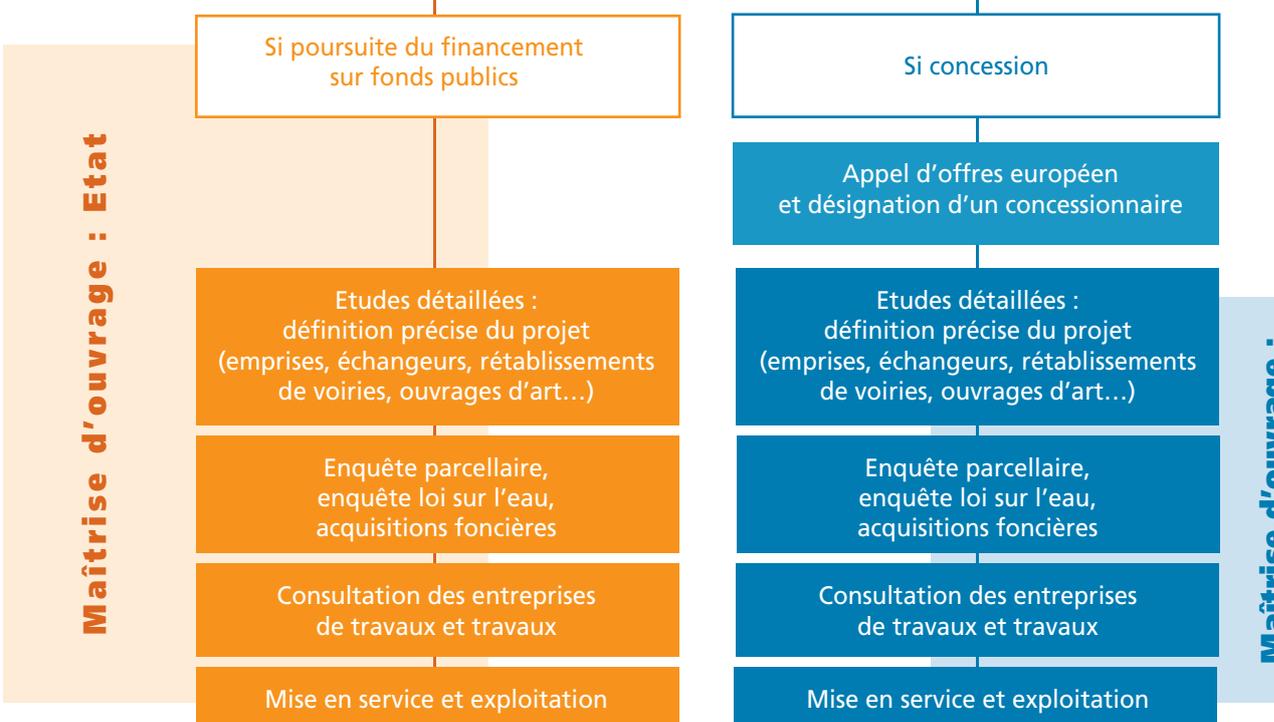
Le rôle de « l'autorité environnementale »

La création de l'autorité environnementale répond aux nécessités des législations européennes et nationales. Ces dernières prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Le ministre du Développement durable ou les préfets font office d'autorité compétente. En revanche, lorsque l'opération est réalisée par le ministère du Développement durable ou un organisme placé sous sa tutelle, la fonction d'autorité environnementale ne peut être directement dépendante de lui : il serait en effet en situation d'être juge et partie. C'est ce qui a conduit à instituer une structure spécifique au sein du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) composée de 15 personnes dont 10 sont issues du CGEDD et 5 sont des personnalités qualifiées externes, choisies pour leurs compétences en environnement. Cela permet ainsi de garantir l'impartialité et la transparence des avis qui seront rendus publics.

Les différentes étapes d'un projet routier

Maîtrise d'ouvrage : Etat	Débat public	Organisé par une instance indépendante (CNDP et CPDP)
	Etudes préliminaires <ul style="list-style-type: none"> • Zone d'étude large de 5 à 10 km • Définition et comparaison de fuseaux de passage de 1 km de large environ • Décision sur un fuseau par le ministre chargé des Transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertations • Information du public • Consultation réglementaire des élus, administrations et acteurs socio-économiques
	Etudes d'avant-projet sommaire (dans le fuseau retenu) <ul style="list-style-type: none"> • Définition et comparaison de bandes de 300 m de large environ dans lesquelles peuvent s'inscrire un tracé • Définition du système d'échanges • Décision sur la bande retenue par le ministre chargé des Transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertations • Information du public • Consultation réglementaire des élus, administrations et acteurs socio-économiques
	Enquête d'utilité publique <ul style="list-style-type: none"> • Sur la base d'un dossier portant sur la bande de 300 m retenue et intégrant : <ul style="list-style-type: none"> - une étude d'impact sur l'environnement - une évaluation économique et sociale du projet 	Organisée par une instance indépendante (commission d'enquête)

Déclaration d'Utilité Publique
 Décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat



ANNEXES



Glossaire

Agro-alimentaire : secteur économique regroupant les activités d'élaboration, de transformation et de conditionnement de produits d'origine agricole destinés à la consommation alimentaire.

Agrocarburant : carburant produit à partir de matériaux organiques issus de l'agriculture.

Aire urbaine : ensemble urbain continu formé par une ville centre et des communes périphériques.

Aquifère : réservoir d'eau souterraine.

Aulne glutineux : espèce européenne d'aulne, reconnaissable à la viscosité de ses bourgeons et de ses jeunes feuilles.

Avifaune : ensemble des oiseaux.

Bassin hydrographique : territoire drainé par des eaux souterraines ou superficielles qui se déversent dans un collecteur principal (cours d'eau, lac) et délimité par une ligne de partage des eaux.

Bénéfice actualisé : différence entre la somme des avantages nets du projet et les dépenses d'investissement actualisées (construction, entretien, exploitation).

Bénéfice actualisé par euro investi : rapport entre le bénéfice actualisé et le coût d'investissement global.

Biodiversité : concept évoquant la diversité du vivant et l'ensemble des processus, des modes de vie et des fonctions contribuant à maintenir les organismes en vie.

Bio-matériaux : matériaux biodégradables conçus à partir de matières premières d'origine naturelle et/ou agricole (par exemple amidon de maïs, chanvre, betterave, etc.).

Carburant vert : voir agrocarburant.

Carrefour à niveau : croisement entre deux voies situées au même niveau (sans dénivellée), dont la circulation est généralement réglementée par des feux tricolores.

Composés Organiques Volatils (COV) : famille très large de composés, dont les émissions sont naturelles ou provoquées par l'activité humaine, et dont certains ont des effets nocifs pour la santé humaine.

Corridor : dans son acception liée au transport, ce terme désigne les axes sur lesquels se concentrent les flux de voyageurs ou de marchandises.

Diffuseur : carrefour dénivellé (passage supérieur ou inférieur) entre une route express ou autoroute et une autre voie du réseau routier.

Ecosystème : groupe de communautés biologiques qui se partagent un milieu physique.

Empreinte environnementale : mesure de la pression qu'exerce une activité, un équipement, une infrastructure, etc. sur la nature.

Etiage : niveau annuel le plus bas atteint par un cours d'eau, en un point donné.

Etude d'impact : pièce maîtresse du dossier d'enquête publique d'un projet, cette étude identifie les conséquences du projet sur l'environnement et prévoit les mesures de réduction ou de compensation à mettre en œuvre.

Gaz à effet de serre : gaz participant à l'effet de serre (vapeur d'eau, dioxyde de carbone, méthane, protoxyde d'azote, ozone...) et dont l'augmentation de la concentration contribue au réchauffement climatique.

Hinterland : arrière-pays commercial d'un port.

Interconnexion : point de rencontre et d'échange entre deux réseaux de transport.

Limon : sol léger et fertile constitué de particules de terre mêlées de débris organiques.

Oléagineux : ensemble de plantes riches en corps gras et dont on tire de l'huile destinée à l'alimentation ou à l'industrie (colza, soja, etc.).

Pelouse calcicole thermophile (ou pelouse sèche sur calcaire) : pelouse prospérant sur les terres calcaires, nécessitant des températures élevées pour vivre et développant une flore caractéristique de graminées.

Périurbanisation (ou étalement urbain) : processus d'extension spatiale des zones agglomérées.

Plate-forme : dans une chaîne de transport de marchandises, lieu d'échange entre deux modes (rail-route, rail-voie d'eau...).

PM10 : particules ou poussières polluantes, inférieures à 10 microns.

Polarisation : influence exercée par un lieu central sur ses périphéries.

Radial (axe) : se dit d'un axe de transport reliant un point du territoire français depuis Paris.

Séno-Turonien : formation géologique du Crétacé (-137 à -65 millions d'années).

SEQ-Eau (Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau) : système évaluant la qualité physico-chimique de l'eau pour chaque altération et l'incidence de cette qualité sur la biologie et les usages de l'eau.

Sillon : créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.

Tangentiel (axe) : se dit d'un axe de transport reliant deux points du territoire français sans passer par Paris (au contraire de radial).

Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) : moyenne de trafic égale au trafic total de l'année divisé par 365.

Transport durable : le transport durable est un transport qui, dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle, respecte la santé publique et les éco-systèmes. Il est aussi économe en ressource tout en étant compatible avec les besoins de mobilité.

Abréviations

A : Autoroute

AEP : Alimentation en Eau Potable

AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

AFSSET : Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail

APSI : Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire

CIACT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

CPER : Contrat de Projets Etat-Région (anciennement Contrat de Plan Etat-Région)

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

COV : Composés Organiques Volatils

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

dB : décibel

DIR : Direction Interdépartementale des Routes

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DRAST : Direction de la Recherche et de l'Animation Scientifique et Technique

DRE : Direction Régionale de l'Équipement

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

GES : Gaz à Effet de Serre

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

MEEDDAT : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire

MEEDDM : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

OFP : Opérateur Ferroviaire de Proximité

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PDMI : Programmes De Modernisation des Itinéraires

PIG : Projet d'Intérêt Général

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPP : Partenariat Public-Privé

PREDIT : Programme national de Recherche, d'Expérimentation et d'Innovation dans les Transports terrestres

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RD : Route Départementale

RFF : Réseau Ferré de France

RN : Route Nationale

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SEM : Société d'Economie Mixte

SEMCA : Société d'Economie Mixte Concessionnaire d'Autoroute

Setra : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes

SIC : Site d'Intérêt Communautaire

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport

SOes : Service de l'Observatoire et des Statistiques

TER : Train Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Unesco : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VNF : Voies Navigables de France

ZA : Zone d'Activités

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZPS : Zone de Protection Spéciale

ZSC : Zone Spéciale de Conservation

ZUS : Zone Urbaine Sensible

μ : symbole du micron, unité de mesure de longueur qui correspond à 1 millionième de mètre

Les études sur l'itinéraire de la RN154 entre Nonancourt et Allaines

I/ Section Nonancourt – Dreux

• Contournement de Nonancourt – St-Rémy

- Études de géométrie ; CETE Normandie-Centre
- Études des milieux naturels ; septembre 2000
- Études paysagères ; Atelier du paysage, avril 2000
- Études de franchissement hydraulique de la vallée de l'Avre ; 1995 puis mise à jour en 2000 par LRPC Blois
- Études de parcellaire agricole ; Chambres d'agriculture, 1996
- Études acoustiques ; CETE NC, septembre 1995
- Études urbaines ; Gérard Conseil, 1994 (analyse et diagnostic des espaces) et 1995 (effets des tracés de la déviation)
- Dossier d'études préliminaires ; CETE NC, février 2006
 - > Diagnostic socio-économique ; ASTYM
 - > Diagnostic des enjeux environnementaux ; IEA (avec diagnostics bruit et air mis à jour par le CETE NC)
 - > Mise à jour des études de tracé
 - > Mise à jour des études de franchissement hydraulique
 - > Études de trafic
 - > Études comparatives environnement (comprenant études air et bruit) et socio-économie
 - > Visualisations du franchissement de la vallée de l'Avre
 - > Mise à jour des estimations

• Aménagement sur place entre St-Rémy Est et Dreux Ouest et traversée Nord de Dreux

- Études acoustiques de l'aménagement sur place entre la Pyramide et Dreux Est ; CETE NC, septembre 2000
- Projet géométrique de la traversée de Dreux entre le diffuseur de Dreux Ouest et le viaduc de la Blaise ; CETE NC
- Étude de l'itinéraire de substitution ; CETE NC
- Diagnostic des ouvrages existants en traversée de Dreux ; CETE NC
- Diagnostic de sécurité de la RN12 / RN154 entre 1997 et 2001 ; CETE NC, 2003
- Diagnostic des espaces et déplacements urbains à Dreux ; CETE NC, novembre 2002
- Diagnostic agricole ; AAE, 2003
- Esquisses d'aménagement paysagers en traversée de Dreux ; CETE NC, avril 2003
- Diagnostic des milieux naturels ; IEA, novembre 2003
- Diagnostic de la qualité des eaux de la Blaise ; CETE NC, décembre 2002
- Diagnostic air ; CETE NC, janvier 2003
- Étude du franchissement hydraulique de la Blaise par la traversée de Dreux ; CETE NC, décembre 2002
- Diagnostic bruit en traversée de Dreux ; CETE NC, août 2003
- Étude acoustique en traversée de Dreux ; CETE NC, avril 2003
- Recensement des indices de cavités souterraines ; CETE NC, août 2003
- Étude d'avant-projet des fondations d'ouvrages ; CETE NC, juillet 2003
- Diagnostic hydrogéologique ; ANTEA, décembre 2004
- Synthèse des aspects environnementaux ; IEA, novembre 2004

- Diagnostic socio-économique ; CETE NC, décembre 2005
- Étude de trafic ; CETE NC, décembre 2005
- Étude de définition de l'aménagement et requalification de la RN12 dans sa traversée drouaise ; Première phase diagnostic en juillet 2007

• Contournement Ouest de Dreux

- Dossier d'étude préalable du contournement Ouest de Dreux ; CETE NC, mars 2006
 - > Diagnostic des enjeux environnementaux
 - > Études de tracés
 - > Études de franchissement hydraulique de la Blaise
 - > Études de trafic
 - > Études comparatives environnement
 - > Estimations

II/ Section Dreux – Chartres

• Rocade Est de Dreux

- Dossier d'études préliminaires de la déviation Est de Dreux ; mai 1995
- Études géométriques de la conception de l'échangeur avec la RN12 ; DDE 28, 2002
- Dossier d'étude de faisabilité de l'échangeur en entrée Sud de Dreux ; Béture, mars 2002

III/ Contournement de Chartres

- Dossier d'avant-projet sommaire (APS) ; DDE 28, 1996 révisé en 2003 :
 - > Recherche et comparaison de variantes de tracé
 - > Étude de trafic et sécurité
 - > Études environnementales succinctes (hydrographique, géologique, hydrogéologique, milieu naturel, milieu agricole, habitat, patrimoine, tourisme et loisir, paysage)
 - > Étude socio-économique
 - > Étude ouvrages d'art
 - > Étude géotechnique
 - > Études hydrologiques et hydrogéologiques
- Étude de conception de l'échangeur RN154 – RN10 – A11 ; CETE NC, octobre 2006

IV/ Section Chartres – Allaines

• Section Allonnes Sud – Ymonville Nord et Ymonville Sud – A10

- Dossier de recherche de tracé pour la jonction avec l'A10 ; DDE 28, juillet 2004
- Dossier de concertation pour l'aménagement de la RN154 entre Prunay-le-Gillon et A10 ; Béture
- Étude d'évaluation des incidences sur la ZPS « Beauce et vallée de la Conie » ; Biotope, en cours, 2008-2009

V/ Section Nonancourt – A10

- Avant-Projet sommaire de mise en autoroute concédée – diagnostic RN154 ; CETE NC, 2008
- Diagnostic socio-économique territorial – aménagement de la RN154 ; IRIS Conseil, 2006
- Études relatives à la faune, la flore et les milieux naturels ; Biotope, en cours, 2008-2009

Conception-réalisation : Menscom - ReCréation
Impression : 2 000 exemplaires sur papier recyclé
Imprimeur : Imprimerie Nouvelle
Septembre 2009

Crédits photos de la couverture : © VNF - PHILEAS FOTOS - JEAN-YVES LACOTE, A. Perus - M. Bourigault - L'Oeil du Diaph,
© Georges Lievre, SERGIO COTOS, Kirill Zdorov, GERARD DUSSOUBS - Fotolia.com



**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

Septembre 2009

De Rouen à Orléans...

