

# RAPPORT

Service Déplacements  
Infrastructures Transports

Département  
Infrastructures  
Déplacements

Février 2017

## ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES-MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154)

### Réponse du Maître d'ouvrage au procès-verbal des observations



# RN 154 et RN 12

## Le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
CENTRE-VAL DE LOIRE

Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère  
de l'Environnement,  
de l'Énergie  
et de la Mer

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du  
Logement du Centre-Val de Loire

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	07/02/2017	Version provisoire dans l'attente de compléments relatifs au tome 2 du PV de synthèse
2	13/02/2017	Version définitive

## Affaire suivie par

<b>Florent CLEMENT / Margaux MAYNARD -</b>
<i>Tél. : 02 36 17 46 61 / 02 36 17 46 62</i>
<i>Courriels : <a href="mailto:florent.clement@developpement-durable.gouv.fr">florent.clement@developpement-durable.gouv.fr</a> / <a href="mailto:margaux.maynard@developpement-durable.gouv.fr">margaux.maynard@developpement-durable.gouv.fr</a></i>

## Rédacteurs

---

**Florent CLEMENT / Margaux MAYNARD** - Service Déplacement Infrastructures Transports – Département Infrastructures Déplacements

## Relecteur

---

**Serge GAILLARD** - Service Déplacement Infrastructures Transports – Département Infrastructures Déplacements

# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>5</b>
<b>1 - PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES ET ÉLÉMENTS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....</b>	<b>6</b>
1.1 - Définition du projet et recours à la concession.....	7
1.1.1 -Opportunité de l'aménagement de la RN154 et de la RN12 par mise en concession autoroutière.....	7
1.1.2 -Périmètre du projet porté à l'enquête publique et conclusions de la commission « Mobilité 21 ».....	8
1.1.3 -La RN154 dans le département de l'Eure.....	9
1.1.4 -Le coût du projet soumis à l'enquête publique.....	10
1.1.5 -Des surcoûts liés au choix d'une autoroute concédée ?.....	11
1.2 - Financement de la concession et subvention d'équilibre.....	12
1.2.1 -Principe d'une concession autoroutière.....	12
1.2.2 -La subvention d'équilibre.....	13
1.2.3 -Intégration de sections déjà aménagées dans le périmètre de la concession.....	15
1.2.4 -Enjeux liés à l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure concédée.....	17
1.3 - Questionnements liés au péage.....	18
1.3.1 -Principes généraux relatifs à la tarification.....	18
1.3.2 -Rappels concernant le système de tarification proposé.....	19
1.3.3 -Le cadre légal concernant les tarifs différenciés et une potentielle gratuité pour une population donnée.....	23
1.3.4 -Le cas de la section Dreux-Chartres.....	28
1.3.5 -Conclusion.....	31
1.4 - La sécurité routière.....	32
1.4.1 -Diagnostic de sécurité sur les axes existant.....	32
1.4.2 -Les effets globaux du projet sur la sécurité.....	33
1.4.3 -Les effets du projet sur les itinéraires de substitution et alternatifs.....	33
1.5 - Modélisation du trafic et socio-économie.....	37
1.5.1 -Les hypothèses de croissance du trafic.....	37
1.5.2 -Évaluation des gains de temps et accessibilité des territoires.....	38
1.5.3 -Indicateurs socio-économiques.....	42
1.5.4 -Impact sur le développement économique.....	42
1.5.5 -Reports de trafic sur les itinéraires de substitution.....	44
1.5.6 -Le maillage du réseau routier national.....	46
1.6 - Acquisitions foncières et consommation d'espaces.....	47
1.6.1 -La consommation de foncier agricole.....	47
1.6.2 -La procédure d'aménagements fonciers.....	48
1.6.3 -Les réserves foncières.....	49
1.6.4 -La consommation forestière.....	49
1.6.5 -Expropriations, indemnisation et rétablissements.....	51
1.6.6 -Les aires de service et de repos.....	52
1.7 - Impacts environnementaux.....	53
1.7.1 -Impacts sur la ressource en eau.....	54

1.7.2 -Nuisances sonores.....	56
1.7.3 -Qualité de l'air.....	60
1.7.4 -Patrimoine et paysage.....	63
1.7.5 -Milieux naturels.....	64
1.7.6 -Émissions de gaz à effet de serre et engagements environnementaux nationaux et internationaux.....	66
Mises en compatibilité des documents d'urbanisme.....	67

## **2 - IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PROPOSITIONS ET CONTRE-PROPOSITIONS.....68**

Introduction.....	68
2.1.1 -Le projet « Mob 28 ».....	70
2.1.2 -Le cas de la desserte de La Madeleine de Nonancourt.....	75
2.1.3 -Passage au droit de la commune de Sours (hameau de Brétigny).....	76
2.1.4 -Passage au droit de la commune de Saint-Prest.....	78
2.1.5 -Nœud avec l'autoroute A11.....	79
2.1.6 -Beauvilliers – Hameau de Villereau.....	80
2.1.7 -Le raccordement à l'autoroute A10.....	81
2.1.8 -Réalisation des déviations de Chartres, Dreux ou Saint-Rémy-sur-Avre seules.....	82
2.1.9 -La limitation de la vitesse maximale sur l'infrastructure à 110 km/h.....	84
2.1.10 -Modes doux de déplacement.....	85
2.1.11 -Alternatives ferroviaires.....	86

# Préambule

Le présent mémoire est établi, dans le cadre des dispositions de l'article R123-18 du Code de l'environnement, suite à l'enquête publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et La Madeleine de Nonancourt (RN154) qui s'est tenue du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017.

Il répond à un certain nombre de points relevés ou rapportés par la commission d'enquête dans le procès-verbal des observations qu'elle a remis au maître d'ouvrage en deux temps :

- procès-verbal de synthèse Partie 1\_ Registre numérique reçu le 23 janvier 2017 ;
- procès-verbal de synthèse Partie 2\_ Registres papier reçu le 30 janvier 2017.

## Données générales sur les observations reçues

Au cours des 57 jours d'enquête publique, **un total de 2 514 observations** a été recueilli. Ce nombre important, par ailleurs largement distribué au plan géographique et sociologique, comporte une pluralité d'expressions sur l'ensemble des aspects du projet.

Les nombreuses expressions en provenance des collectivités territoriales, des chambres consulaires et des organisations professionnelles peuvent être également soulignées au regard de la représentativité qu'elles assurent.

Sur les 2 514 observations recueillies :

- 718 ont été déposées sur les registres papier des 43 lieux d'enquête ;
- 127 courriers reçus en Préfecture et annexés au registre du siège de l'enquête ;
- 1 669 déposées sur le registre d'enquête numérique.

Le maître d'ouvrage constate ainsi que le large dispositif souhaité par la commission d'enquête et mis en place avec l'autorité organisatrice a été pleinement efficient. Le périmètre de l'enquête, la durée même de l'enquête très proche du maximum permis par la législation, le nombre important de lieux d'enquête et de permanences, la multiplicité des vecteurs d'expression et en particulier la mise à disposition d'un registre numérique, ont permis d'assurer le recueil d'une expression citoyenne très dense.

L'organisation générale de l'enquête, tant sur l'information que sur les moyens mis en oeuvre n'a fait l'objet que de très peu de récriminations. Quelques représentants du monde associatif auraient souhaité que l'enquête dure plus longtemps et l'organisation de réunions publiques, notamment en regard de l'importance et de la richesse du dossier d'enquête publique, mais un délai déjà très proche du délai maximal réglementaire de 60 jours avait été adopté. L'importance de la concertation préalable sur le dossier, notamment en termes de réunions publiques, ne rendait pas non plus nécessaire l'organisation de réunions publiques supplémentaires.

# 1 - Principales thématiques abordées et éléments de réponse du maître d'ouvrage

La RN 154 constitue l'itinéraire principal entre Rouen et Orléans. De part les fonctionnalités qu'elle assure aux plans national, régional et local, son aménagement global sous la forme d'une voie express à 2x2 voies a été affirmé aux différents comités interministériels d'aménagement du territoire.

Dès 1994, son aménagement est inscrit aux contrats de plan Etat-Région des régions Normandie et Centre.

En dépit des engagements financiers consentis, la traverse de l'Eure-et-Loir reste inachevée et constitue « un maillon manquant » tant pour les liaisons Nord-Sud que pour le grand contournement de la région « Île-de-France ».

Devant ce constat, se profilaient des horizons d'achèvement très lointains compte tenu des coûts de réalisation (650 à 700 M€ TTC valeur 2009) et des difficultés croissantes de mobilisation des fonds publics. Les élus locaux et le Ministère des Transports ont alors recherché les moyens d'accélérer l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies.

Seul le recours à des financements privés est apparu de nature à fournir une réponse adaptée et rapide.

Dès lors la Commission Nationale du Débat Public a été saisie le 7 novembre 2008 sur l'opportunité de ce projet. Il est à noter que l'objet du débat ne portait pas sur la création d'une infrastructure nouvelle mais sur l'aménagement d'une route nationale existante par recours à la concession autoroutière en solution alternative à une mise à 2 X 2 voies progressive.

A l'issue du débat public tenu du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010, le bilan dressé par le Président de la Commission Nationale du Débat Public préconisait la poursuite des concertations sur des thèmes bien précis tels que :

- le traitement différencié par section
- le passage au droit des agglomérations de St Rémy, Dreux, Chartres
- la concession globale sur l'ensemble de l'itinéraire ou la concession partielle
- le péage ouvert ou péage fermé
- le traitement du trafic induit à travers les villages environnants
- les modalités de financement

Le bilan précise que « *la désignation d'un tiers garant pourrait être le gage d'une concertation féconde.* »

La décision ministérielle du 25 juin 2010 retient le principe de la concession pour achever l'aménagement de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12. Elle reprend également les thèmes, identifiés par le président de la CNDP, qui devront être étudiés lors des études préalables.

Le maître d'ouvrage a ensuite construit son dispositif de concertation, sous l'égide d'un garant.

Le premier temps de concertation a été consacré à la définition, concertée avec les différents partenaires, des fonctionnalités du projet puis à leur validation en comité de suivi.

Par la suite une première phase d'études et de concertation a permis de définir et d'arrêter les « grandes options de passage » essentiellement pour contourner les zones urbaines.

La seconde phase de concertation a eu pour objet la définition et la validation des fuseaux de passage adaptés à l'option de passage précédemment retenue.

Enfin, la dernière phase de concertation a porté sur le choix du fuseau soumis à DUP.

A chaque phase de concertation, le maître d'ouvrage a procédé à des études complémentaires afin de lever des incertitudes apparues au stade de la concertation pour certains secteurs.

## 1.1 - Définition du projet et recours à la concession

### 1.1.1 - Opportunité de l'aménagement de la RN154 et de la RN12 par mise en concession autoroutière

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler ici l'opportunité d'une mise en concession du projet d'aménagement de la RN154 et de son tronc commun avec la RN12, tout comme il l'a fait avec constance depuis le débat public de 2009 – 2010 relatif à l'opportunité d'un recours à la concession pour cet aménagement.

Le coût de construction total du projet s'établit à 922,8 M€ TTC (valeur 2015). Dans le scénario retenu d'une mise en œuvre par recours à une concession, une subvention publique d'équilibre de l'ordre de 6 % de ce montant serait nécessaire pour garantir la soutenabilité financière du montage, soit un investissement public d'environ 55,7 M€ valeur 2015.

Ces éléments rappelés, le choix de recourir au montage concédé se justifie en premier lieu par la très grande difficulté de mobiliser un tel montant d'investissement sur un unique projet compte tenu des fortes contraintes budgétaires qui pèsent sur l'investissement routier.

Depuis 2009 et le débat public sur l'opportunité du projet, le maître d'ouvrage présente avec constance le constat qu'un aménagement de la RN154 sur crédits budgétaires ne pourra être réalisé dans un délai raisonnable, alors que cet aménagement correspond à une attente forte de la population et des acteurs locaux. Selon l'hypothèse favorable d'un maintien dans le temps des crédits d'investissement sur le réseau routier national affectés à la région Centre-Val de Loire, un délai de 65 à 70 ans apparaissait déjà nécessaire en 2009.

Par opposition, un recours à la concession tel que proposé dans le projet porté à l'enquête préalable à la DUP permet d'envisager la mise en service d'un aménagement complet de la RN154 et de son tronc commun avec la RN12 à l'horizon 2022, soit dans un délai d'environ 12 ans suite aux conclusions du débat public.

Ce principe a été rappelé clairement à chaque étape du processus d'étude et de concertation conduit depuis le débat public de 2009 – 2010 et dans la décision ministérielle du 25 juin 2010 de poursuivre les études relatives à l'aménagement de la RN154 et de son tronc commun avec la RN12 par mise en concession suite au débat public.

Par suite, l'opportunité d'un recours à la concession a également été confirmé par le Ministre délégué aux Transports, dans un courrier daté du 26 février 2014 adressé au Préfet de la région Centre suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 », dans la mesure où cette solution apparaît comme la plus cohérente économiquement.

A l'image de nombreux avis recueillis durant l'enquête préalable à la DUP, le sujet du recours à la concession est resté très présent dans les échanges avec le public sur le projet depuis 2009 – 2010. Si l'opportunité et la nécessité d'un aménagement de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12 apparaissent très peu remises en cause, c'est principalement la question du péage qui fait débat.

A cet égard, le maître d'ouvrage souhaite rappeler qu'il a présenté en toute transparence dans le cadre de son bilan des concertations tous les éléments d'appréciation issus des expressions du public, alors même que l'objet des concertations n'était plus l'opportunité d'un recours à la concession, mais le choix d'une option ou d'un tracé et d'un système de point d'échanges pour le projet.

Ces éléments, présentés dans la pièce I du dossier d'enquête<sup>1</sup>, sont repris à tort dans différents avis émanant notamment d'acteurs associatifs, pour présenter une opposition de la population au projet présenté lors de l'enquête. Si la question du péage reste effectivement l'objet d'inquiétudes, voire de contestations, la question de l'opportunité d'un aménagement de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12 à 2x2 voies a fait l'objet quant à elle d'expressions en majeure partie favorables.

C'est en ce sens que le maître d'ouvrage souhaite réaffirmer que le projet d'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12 se fera sous le mode concessif, donc avec un péage, ou ne pourra se faire ni selon les mêmes caractéristiques techniques, ni selon les mêmes modalités de portages technique et financier. En particulier, l'horizon de réalisation de l'aménagement ne saurait intervenir dans un délai proche en l'absence de contribution financière privée à l'opération.

### **1.1.2 - Périmètre du projet porté à l'enquête publique et conclusions de la commission « Mobilité 21 »**

Dans la mesure où certains avis recueillis durant l'enquête suggèrent une éventuelle incompatibilité entre le projet et les conclusions de la commission « Mobilité 21 », le maître d'ouvrage souhaite revenir ici sur le processus qui a conduit à la reprise des études du projet au début de l'année 2014 suite aux travaux de cette commission.

Un courrier du ministre délégué aux transports à l'attention du préfet de la région Centre-Val de Loire fixe les conditions de la poursuite du projet RN154-12 suites aux travaux de la commission « Mobilité 21 ».

La commission « Mobilité 21 » avait pour objectif de prioriser les projets d'infrastructures de transport à l'échelle nationale. Mise en place en octobre 2012, elle a produit différentes recommandations dans un rapport du 27 juin 2013.

Dans son analyse, la commission « Mobilité 21 » a identifié deux parties dans le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN154 entre Nonancourt (RN 154) et Allaines (A10) :

---

1 Voir par exemple les éléments du bilan « Deuxième phase de concertation du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 » partie 3. Les thématiques d'expression.



- le tronc-commun RN154 – RN12 entre Dreux et Nonancourt ;
- la RN154 entre Dreux et Allaines.

Considérant les problèmes de sécurité, de nuisances et de congestion du tronc commun RN154 – RN12, les travaux de la commission « Mobilité 21 » ont classé en première priorité l'aménagement de cette section (réalisation avant 2030) ; tandis que la section entre Dreux et Allaines était classée en seconde priorité (réalisation entre 2030 2050), sur une échelle de trois priorités.

Le rapport de la commission ne se prononçait cependant pas sur les modalités de l'aménagement et son financement.

A l'issue de ces travaux, une concertation a été menée au niveau ministériel pour déterminer les suites à donner aux travaux de la commission « Mobilité 21 » dans le cadre du projet RN154-12. Dans ce cadre, le projet a été interrompu au cours de l'année 2013 et une série d'études ont été menées visant à préciser les conditions de concédabilité de l'axe et à apprécier dans quelle mesure un aménagement complet pouvait s'avérer plus judicieux qu'un aménagement phasé.

Ces études ont montré que d'un strict point de vue économique et financier il était plus avantageux de réaliser l'ensemble du projet entre Nonancourt et Allaines dans le cadre d'une concession unique, permettant ainsi la mise en service simultanée des deux projets étudiés par la commission Mobilité 21 dans un horizon rapproché et avec une contribution publique optimisée. Elles ont permis de confirmer le périmètre du projet retenu à l'issue du débat public en 2010.

Ces éléments sont rappelés dans le courrier du Ministre des transports du 26 février 2014, inséré en annexe de la pièce M du dossier d'enquête.

### **1.1.3 - La RN154 dans le département de l'Eure**

Sur la période de 1994 à 2008, 120,661 M€ ont été investis sur crédits budgétaires pour l'aménagement de la RN154 à 2 fois 2 voies dans le département de l'Eure, ce qui représente un investissement semblable à ce qui a été mis en œuvre dans le département de l'Eure-et-Loir (voir partie 1.2.3).

Au contraire de la situation en Eure-et-Loir, cet investissement sur le département de l'Eure a permis l'achèvement de l'aménagement de la RN154 à 2x2 voies dans la mesure où les besoins inhérents aux deux départements étaient foncièrement différents : 3 franchissements de vallée majeurs sont à réaliser en Eure-et-Loir (Avre ; Blaise ; Eure), ce qui représente une part important de l'investissement, contre aucun dans le département de l'Eure.

Concernant le statut de la RN154 dans le département de l'Eure, il convient de rappeler qu'aucun travaux n'est prévu sur la RN154 au nord de son tronc-commun avec la RN12. A ce titre, cette section déjà aménagée n'entrera pas dans le périmètre de la concession et ne sera donc pas soumise à péage.

#### 1.1.4 - Le coût du projet soumis à l'enquête publique

Différentes contributions reviennent sur le coût du projet, souvent en affirmant des chiffres erronés ou alors en s'inquiétant à tort d'une dérive du coût du projet depuis le débat public de 2009-2010.

Le coût d'investissement du projet présenté dans le cadre du dossier d'enquête s'élève à 769 M€ HT (valeur 2015), soit 922,8 M€ TTC (valeur 2015). Ce montant a été établi sur la base de l'analyse détaillée du tracé dit « de référence » étudié dans le dossier.

Pour répondre à certaines interrogations, ce montant inclut :

- le financement de l'ensemble des travaux. A cet égard, le coût des échangeurs est bien inclus dans le coût du projet, contrairement à l'idée développée par certains contributeurs ;
- le financement de l'ensemble des mesures de protection liés aux impacts du projet : murs anti-bruit, aménagements paysagers, ouvrages écologiques permettant le rétablissement des continuités écologiques, notamment pour la grande faune, etc.
- les coûts relatifs aux procédures réglementaires devant être mises en œuvre dans le cadre de la définition du projet par le concessionnaire (loi sur l'eau, procédures archéologiques, etc.) ;
- le financement des acquisitions foncières et des aménagements fonciers potentiels ;
- le financement des rétablissements de réseau ;
- le financement des itinéraires de substitution quand ces derniers n'existent pas.

L'achèvement de l'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN 154 a été estimé en 2009 à un montant compris entre 650 et 700 millions d'euros TTC (valeur 2009) selon les variantes étudiées. Les solutions alors étudiées ne prévoyaient alors qu'un aménagement de l'axe RN154, soit pour assurer la continuité des déplacements nord-sud.

Puis, en application de la décision ministérielle du 25 juin 2010 sur les suites à donner au débat public, l'aménagement du tronç commun entre la RN154 et la RN12 a été inclus dans le projet, avec pour objectif de permettre le traitement des déplacements est-ouest. L'investissement supplémentaire lié à l'ajout de cette section peut être estimé à un montant compris entre 100 et 150 M€ TTC.

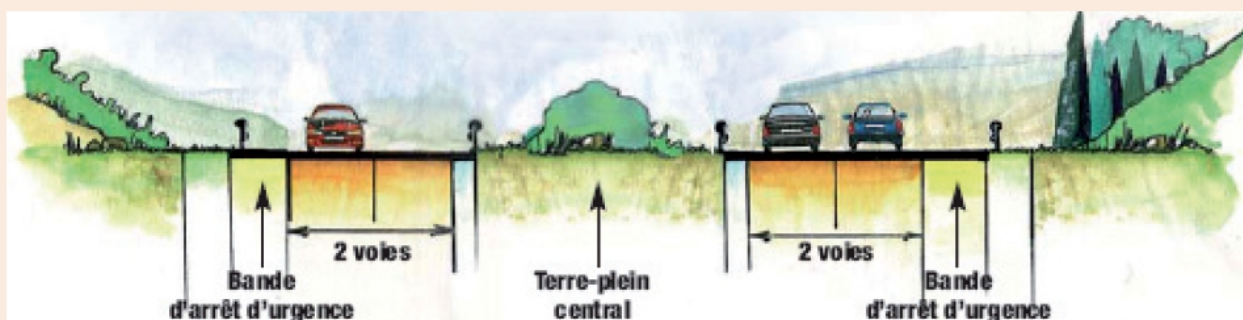
L'évolution des indices de prix depuis 2009 ainsi que la définition plus précise du projet à l'issue des différentes phases de concertation permettent d'expliquer le reste de l'évolution du coût en investissement du projet depuis le débat public.

### 1.1.5 - Des surcoûts liés au choix d'une autoroute concédée ?

Il est souvent évoqué dans des contributions un surcoût lié à la mise en place d'une solution autoroutière pour l'aménagement de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12 ainsi que des impacts supplémentaires.

Or, il est tout d'abord à rappeler que sur le plan technique, une route express à 2x2 voies et une autoroute ont des caractéristiques physiques proches pour le type de liaison interurbaine répondant aux objectifs de sécurité et d'accessibilité du projet.

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



Par ailleurs, ces infrastructures sont soumises aux mêmes procédures réglementaires (loi sur l'eau notamment).

Les surcoûts directement imputables au statut autoroutier sur la conception de l'infrastructure, compte-tenu des objectifs fixés au projet, ne sont donc pas significatifs.

La réalisation d'une infrastructure concédée induit par contre des surcoûts pour la création de barrières de péage. Dans le cadre du projet RN154-12, il est estimé à 54,2 millions d'euros TTC (valeur 2015) pour l'ensemble du projet, soit 5,9 % du coût global.

A titre de comparaison, un délai de réalisation étalé sur une période de 65 à 70 ans, comme le suggère l'hypothèse d'un financement sans recours à la concession évoquée en introduction de la partie 1.1, ferait perdre une partie importante de l'intérêt socio-économique du projet. L'évaluation réalisée en pièce G du dossier d'enquête montre ainsi p.107 que les avantages monétarisés liés au projet pour la collectivité sont de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros par an dans les premières années de fonctionnement dans l'hypothèse d'une mise en service dès 2022. Le surcoût lié à la concession est donc très largement compensé en termes de rentabilité du point de vue de la collectivité.

## 1.2 - Financement de la concession et subvention d'équilibre

### 1.2.1 - Principe d'une concession autoroutière

Les contrats de concession sont, en matière autoroutière, des contrats de délégation de service public par lesquels le concessionnaire s'engage, à ses frais, risques et périls, à concevoir, financer, construire, entretenir, et exploiter l'ouvrage concédé pendant une durée déterminée.

En contre-partie, le concessionnaire bénéficie d'une rémunération provenant de la perception d'une redevance « pour service rendu auprès des usagers » : le péage. Le coût de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure est donc intégralement supporté par l'utilisateur (celui qui bénéficie du service rendu) en lieu et place du contribuable, sauf dans le cas où l'équilibre financier ne peut être atteint que grâce à une subvention d'équilibre (voir partie 1.2.2 ci-dessous).

Ainsi, le concessionnaire met en place le financement nécessaire à l'ensemble des prestations qu'il offre sur toute la durée du contrat. Il assume donc la totalité des risques liés à la conception, à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure mais aussi du risque lié à la perception de ses recettes (le risque de fréquentation, désigné « risque de trafic »).

Lorsque les prévisions de recettes ne couvrent pas l'ensemble des dépenses prévues, une subvention d'équilibre peut être demandée par le concessionnaire candidat. Cette subvention doit permettre la réalisation de l'infrastructure par injection de fonds publics pour atteindre l'équilibre financier.

Parmi les différents sujets de questionnement liés à la mise en concession, de nombreux avis portent notamment sur la question du financement par le contribuable, le montant de la subvention d'équilibre et le coût du péage.

Des éléments de réponse à l'ensemble de ces sujets sont détaillés ci-après.

En préalable, le maître d'ouvrage souhaite néanmoins insister ici sur le fait que l'ensemble des chiffres présentés dans le dossier d'enquête préalable à la DUP relèvent d'une hypothèse de tarification. Si les éléments contenus dans le dossier permettent d'apprécier les impacts du projet et présentent une cohérence par rapport à des projets comparables, il convient de rappeler ici que les éléments relatifs à la tarification et à la participation publique ne seront connus définitivement qu'à l'issue de l'appel d'offres à concession.

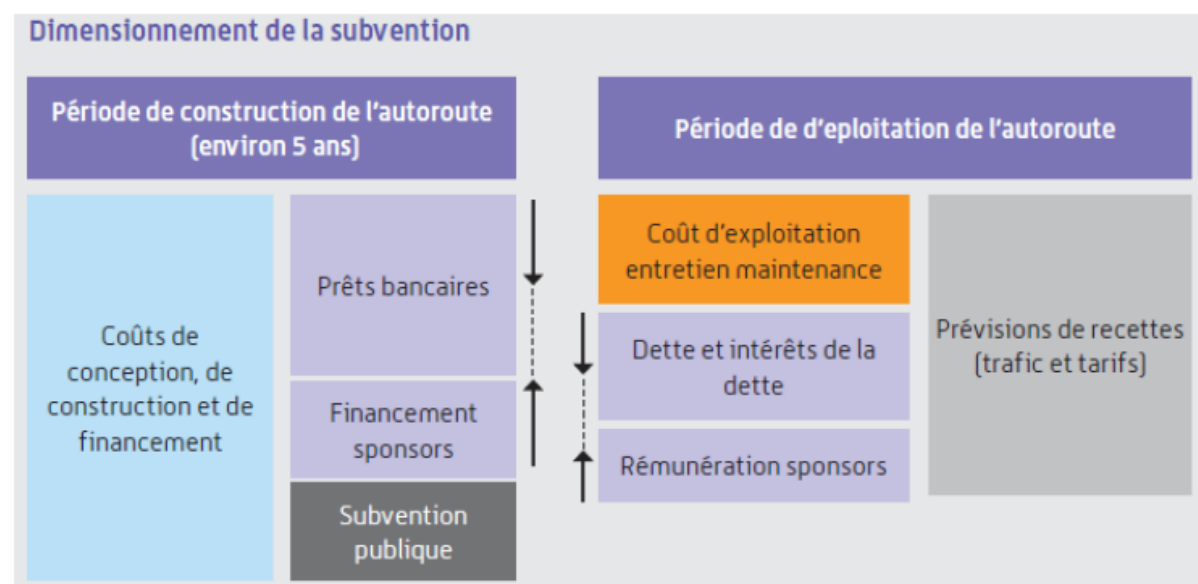
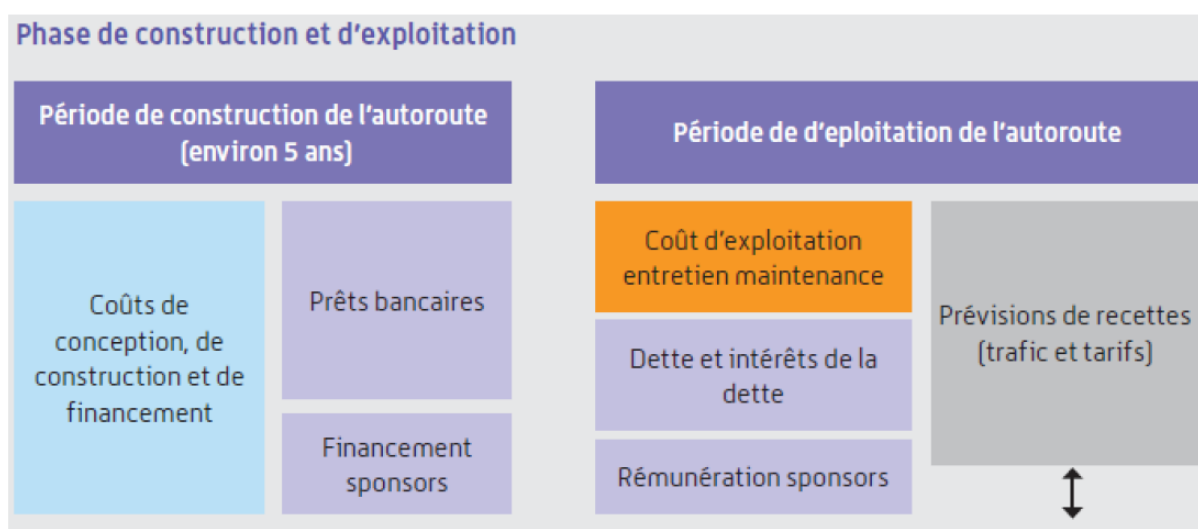
Dans ce cadre, le maître d'ouvrage ajoute que le concessionnaire sera choisi par le Ministère en charge des transports, après un appel d'offres qui sera lancé sur la base d'un cahier des charges ; le choix du concessionnaire se basant notamment sur le respect de ce cahier des charges, qui fera apparaître des points de vigilance issus des étapes de concertation, dont l'enquête publique, et sur un plan de financement le plus adapté.

## 1.2.2 - La subvention d'équilibre

Lorsqu'il établit son offre, le candidat à la concession peut en arriver à la conclusion que les prévisions de recettes qu'il calcule ne suffisent pas à couvrir l'ensemble des coûts générés par la construction et l'exploitation de l'infrastructure.

Il doit alors trouver un moyen de réduire les seuls coûts compressibles à projet technique constant : le coût de la dette et la rémunération des actionnaires. Réduire ces coûts suppose de réduire le volume d'emprunt bancaire ou de réduire l'apport en fonds propres de l'actionariat.

Le candidat à la concession demande alors dans son offre que la puissance publique procède à un apport financier initial, permettant de construire l'infrastructure tout en limitant les coûts induits par les autres sources de financement. Ainsi, le bilan financier du projet s'équilibre et devient viable pour l'acteur économique qui candidate.



La subvention d'équilibre est une composante de l'offre que remet le candidat à la concession. Elle dépend du projet technique du candidat, du niveau de trafic empruntant le projet au niveau de péage proposé par le candidat mais aussi des modalités de financement privé qu'il négocie.

La subvention d'équilibre est donc inscrite au contrat de concession et n'est pas évolutive, quand bien même les prévisions de recettes du concessionnaire ne seraient pas atteintes.

Cette subvention est versée pendant la construction de l'infrastructure.

Il n'existe ainsi pas de subvention dite « de fonctionnement » qui couvrirait un éventuel déficit du concessionnaire lié à la non atteinte des prévisions de trafic, comme le redoutent certains avis recueillis lors de l'enquête.

En revanche, sur la durée de la concession, des versements du concessionnaire à l'État peuvent intervenir en cas de sur-performance : il s'agit de la conséquence des clauses dites « de retour sur bonne fortune ».

Afin de s'assurer qu'il n'y a pas de sur-rémunération, des clauses prévoient un partage des gains en cas de recettes supérieures aux prévisions, au-delà de certains seuils. Ces clauses stipulent :

- un partage d'une partie des bénéfices (ou fruits) de la concession qui impose au concessionnaire de verser une redevance au profit du concédant dès lors que le chiffre d'affaires réel dépasse un pourcentage du chiffre d'affaires prévisionnel ;
- un partage des gains de refinancement ;
- un dispositif de modération des péages, qui s'active dès que les éventuelles subventions ont été remboursées via le partage des fruits de la concession et des gains de refinancement, ou immédiatement en l'absence de partage de subventions ;
- le cas échéant, une réduction de la durée de la concession.

Sur la base de l'hypothèse de tarification retenue dans le cadre du dossier d'enquête, les calculs de rentabilité financière, présentés notamment dans la pièce G, permettent d'estimer la subvention d'équilibre du projet à 55,7 millions d'euros (valeur janvier 2015). Cette subvention sera à la charge de l'Etat et des cofinanceurs publics du projet.

Rappelons cependant que ces hypothèses ne sont pas définitives dans la mesure où c'est le concessionnaire qui définit la politique tarifaire au moment du processus d'appel d'offre.

Pour répondre à différentes inquiétudes sur le sujet, si d'aventure le montant final de la subvention d'équilibre demandée par le concessionnaire s'avère trop élevé par rapport aux estimations et aux capacités de financement de l'État et des collectivités, il est alors toujours possible qu'aucune suite ne soit donnée à l'appel d'offres.

### 1.2.3 - Intégration de sections déjà aménagées dans le périmètre de la concession

De nombreuses contributions opposent des arguments relatifs au financement des infrastructures existantes au projet RN154-12, en développant l'idée que la majeure partie de l'itinéraire RN154 a déjà été financée. Il convient à cet égard de préciser que ce constat se fonde sur une idée erronée, dans la mesure où en termes de volume financier seulement 14 à 15 % de l'ensemble de l'aménagement a été financé à ce jour sur crédit public.

Le maître d'ouvrage du projet RN 154 – 12 a posé un constat au moment du débat public de 2009 – 2010 concernant les investissements réalisés et programmés sur la RN 154 en Eure-et-Loir. Il a ainsi été investi par l'État et les collectivités locales depuis 1994 environ 128 millions d'euros (en euros courant).

Le tableau suivant détaille la manière dont cet investissement s'est réparti.

Sections	Date de mise en service	Longueur	Coût TTC (en millions d'euros courant)	Clé de répartition du financement
Déviations de Marville-Moutiers-Brûlé	1994	3 km	5,2 M€	Etat : 39,7 % Région : 40,2 % Département : 20,1 %
Déviations de Le Boullay-Mivoye	2008	6,4 km	20,65 M€	Etat : 50 % Région : 33,3 % Département : 16,7 %
Le Boullay-Mivoye – Nord de Chartres	Par tronçon entre 1999 et 2002	13 km	34,64 M€	Etat : 31 % Région : 29 % Département : 19 % Autre : 21 % (contrat de plan bassin parisien, abondement Etat)
<b>Sous-total section Dreux-Chartres</b>	<b>1994 - 2008</b>	<b>22,4 km</b>	<b>60,49 M€</b>	
Déviations Nord d'Allaines-Mervilliers	1999	1,4 km	1,89 M€	Etat : 50 % Région : 33 % Département : 17 %
Déviations d'Ymonville	2011	3,2 km	20,8 M€	Etat : 50,1 % Région : 33,3 % Département : 16,6 %
Déviations de Prunay-le-Gillon - Allonnes	2013	8,4 km	45,24 M€	Etat : 83,3 % Région : 6,7 % Département : 10 %
<b>Sous-total Sud Chartres - A10</b>		<b>13 km</b>	<b>67,93 M€</b>	
<b>Total</b>	<b>1994 - 2013</b>	<b>35,4 km</b>	<b>128,42 M€</b>	

Tableau 1: Investissements réalisés sur la RN154 depuis 1994

Il a ainsi fallu 20 ans pour réaliser ces investissements au rythme des programmations annuelles du budget de l'Etat et des collectivités. Le rythme d'investissement sur crédits publics constaté est d'environ 6,5 M€ par an.

À la lumière du projet présenté lors de cette enquête publique, dont le coût d'investissement est estimé à 922,8 M€ (valeur 2015) TTC, le montant total des investissements déjà réalisés sur crédits budgétaires pour l'aménagement de la RN154 représente 14 % du coût total du projet – 15 % si l'on retire au coût d'investissement du projet le coût du dispositif de péage spécifique à la mise en œuvre d'un projet concédé.

Différentes contributions émises dans le cadre de l'enquête reviennent sur la réutilisation des sections de la RN154 déjà aménagées dans le cadre du projet de concession. Il est notamment pointé le cas 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.

En premier lieu, il convient de rappeler que l'objet même du projet n'est pas la réalisation d'une infrastructure nouvelle, mais bien d'achever l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN154 et de son tronc-commun avec la RN12. Cette question de l'achèvement est très exactement les termes du débat public qui a été organisé et qui a porté sur l'opportunité du « projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive ».

A cet égard, il doit être précisé que 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 » proches de celles d'un projet autoroutier. Ainsi, il n'est nul besoin de reconstruire ces sections ni de les compléter par des infrastructures nouvelles afin notamment de constituer des itinéraires de substitution.

Si dans l'idée de certains, la création d'une troisième infrastructure (A154 + RN154 actuelle + itinéraires de substitution) a existé, il a bien été décidé d'intégrer au projet les sections aménagées à 2 x 2 voies et les itinéraires de substitution correspondant sans autre construction de déviation (comme dans le cas de la déviation d'Allonnes par exemple).

L'intégration des sections déjà aménagées aurait pu faire l'objet d'un « droit d'entrée » à la charge du futur concessionnaire pour tenir compte de la valeur non amortie des ouvrages remis. Ce droit d'entrée viendrait alors augmenter le coût d'investissement initial à la charge de la concession, se traduisant par un besoin complémentaire de financement privé. Ce besoin de financement entraînerait de facto des coûts financiers supplémentaires qu'il faudrait compenser, soit par une augmentation des recettes de péages, donc du péage lui-même, soit par une augmentation de la subvention publique. En l'espèce, une augmentation du péage n'est pas souhaitable pour le projet de RN154 eu égard au risque, dans cette hypothèse, d'une diminution des trafics utilisant l'infrastructure concédée et bien évidemment l'intérêt d'un tel droit d'entrée est nul s'il doit se traduire par une augmentation de la subvention d'équilibre.

Dans tous les cas, le péage ne vient que compenser les investissements complémentaires réalisés par le concessionnaire.



Le maître d'ouvrage tient donc à souligner que l'intégration de sections déjà aménagées dans le périmètre de la concession soumis à péage s'accompagne d'une économie substantielle sur le coût total des aménagements projetés et génère des recettes complémentaires qui viennent directement se déduire du montant de subvention publique d'équilibre qui serait à acquitter si ces sections n'étaient pas soumises à péage. Leur inclusion dans le périmètre de la concession n'est donc aucunement un « cadeau » fait aux sociétés concessionnaires d'autoroute et il est tout-à-fait inexact d'affirmer que les usagers et contribuables ont à financer deux fois l'infrastructure. Elle traduit uniquement le choix d'un recours préférentiel à la contribution de l'usager en lieu et place de celle du contribuable pour le financement de l'infrastructure.

#### **1.2.4 - Enjeux liés à l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure concédée**

Concernant l'entretien et l'exploitation de l'axe, il convient également de souligner que dans le cas d'une concession, les coûts d'entretien (renouvellement des couches de chaussées, entretien des équipements, espaces verts et aires, ...), d'exploitation (patrouille, intervention sur accident, interventions hivernales, ...) et de gestion (programmation budgétaire, actes relatif au domaine public, gestion du personnel, ...) sont à la charge du concessionnaire sur toute la durée de la concession, ce qui constitue des économies budgétaires conséquentes pour l'État qui a la charge de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales et des autoroutes non concédées.

A contrario, le recours à la concession représente un enjeu social pour les agents de l'État exerçant à la Direction interdépartementale des routes Nord-Ouest (DIR NO) sur la RN154 et la RN12 actuelles qui se verront proposer une réaffectation dans les services de l'État correspondant à leur grade et leur qualification conformément aux règles statutaires ou une affectation dans les services du futur concessionnaire.

D'ici la réalisation du projet, l'ensemble des travaux visant à l'entretien de la RN154 sur crédits budgétaires permettront de maintenir les niveaux de sécurité suffisant pour les usagers. Pour ce qui concerne les sections déjà aménagées, ils permettront également de limiter la dégradation de l'actif qui sera réutilisé par le concessionnaire, et ainsi, participeront favorablement à l'équilibre de la concession ; pour ce qui concerne les sections non aménagées, ils participeront à fournir un itinéraire de substitution de qualité lors de la mise en place de la concession.

## 1.3 - Questionnements liés au péage

Le maître d'ouvrage constate, en préambule, que si la mise en concession et le péage ont fait l'objet d'une large expression en leur défaveur, cette expression n'est pas unanime : une part non négligeable des contributeurs ayant exprimé une position sur cette thématique l'ont fait favorablement. C'est notamment le cas de collectivités d'importance, comme les conseils départementaux de l'Eure-et-Loir, de l'Eure et de l'Orne ; de la région Normandie ; de l'Agglo du Pays de Dreux et de Chartres Métropole.

A ce titre, la concession apparaît dans ces contributions comme la seule alternative pour parvenir à un aménagement de la RN154 dans un délai raisonnable.

### 1.3.1 - Principes généraux relatifs à la tarification

Le maître d'ouvrage a déjà présenté le principe de la concession autoroutière en partie 1.2.1. La notion de subvention d'équilibre est expliquée en partie 1.2.2.

Si subvention publique il y a, cette dernière n'est déterminée qu'à l'issue du processus d'appel d'offres et avant le début des travaux, au même moment que la tarification retenue pour l'infrastructure.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage souhaite insister sur le fait que les niveaux de péage ou de subvention présentés dans le dossier d'enquête préalable à la DUP relèvent d'une hypothèse de tarification. Si les éléments contenus dans le dossier permettent d'apprécier les impacts du projet et présentent une cohérence par rapport à des projets comparables, il convient de rappeler ici que les éléments relatifs à la tarification et à la participation publique ne seront connus définitivement qu'à l'issue de l'appel d'offres à concession.

A cet égard, le maître d'ouvrage précise que le processus d'appel d'offres permet de minimiser les coûts et risques pour la collectivité. D'un point de vue financier, le processus d'appel d'offres sera basé sur des critères visant à minimiser la subvention et les péages, ainsi qu'à s'assurer de la robustesse du montage<sup>2</sup>.

Lors de la procédure de mise en concession, le concédant définit les critères d'appréciation des offres qui seront remises par les candidats. De manière constante, l'État a systématiquement retenu un critère portant sur le niveau des tarifs proposés par les concurrents, sur toute la durée de vie de concession, en privilégiant les tarifs les moins élevés possibles.

L'analyse tient compte du niveau de tarif proposé à la mise en service, de la dynamique d'évolution et des éventuelles modulations tarifaires. Les autres critères traditionnels portent sur les engagements demandés aux personnes publiques, intégrant notamment la subvention d'équilibre, la robustesse économique et financière, la qualité technique et environnementale et la qualité de service.

---

<sup>2</sup> La robustesse du montage est le fait pour la concession de surmonter des aléas financiers ou économique prévisibles, d'être capable de faire face à des réductions de trafic par rapport aux projections initiales.

### 1.3.2 - Rappels concernant le système de tarification proposé

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler ici clairement les éléments relatifs au système de tarification proposé dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, afin de nuancer certaines craintes exprimées sur la thématique du péage durant l'enquête publique et d'objectiver les coûts associés.

Il précise que les éléments présentés reposent sur la base d'une hypothèse de tarification intégrée à l'option de projet qui a été étudiée ; et que ce scénario ne tient compte à ce stade d'aucune politique commerciale de la part du concessionnaire, notamment vis-à-vis des usagers réguliers.

Le système de tarification retenue dans le cadre du projet est détaillé respectivement dans les pages 134 de la pièce E ; et 48 de la pièce G.

Sur l'ensemble du projet, une hypothèse tarifaire a été retenue : un prix kilométrique de 11ct pour les VL et 37 ct pour les PL (en € HT 2012).

Le dispositif de péage de référence qui a été retenu sur l'ensemble de l'itinéraire est celui du péage fermé, à l'exception :

- de la section réaménagée de RN12 entre Vert-en-Drouais et la rocade est de Dreux ;
- et de la section entre le raccordement à la RN154 aménagée à 2x2 voies dans le département de l'Eure au nord du projet et le diffuseur de Saint-Lubin des Joncherets.

Sur ces deux sections précitées, un dispositif de péage ouvert et proposé.

Il est rappelé ci-après la différence entre ces deux dispositifs à partir de la présentation faite dans la pièce G du dossier d'enquête.

## 2.2 DEUX PRINCIPES DE PÉAGE ET DE TARIFICATION

### 2.2.1 Le péage fermé

Le péage fermé est le principe de droit commun. Dans ce cas, l'usager rencontre une gare de péage en entrant sur le réseau (prise de ticket ou équivalent) et paie lorsqu'il franchit une autre gare en sortant du réseau. Le péage perçu en sortie est fonction du trajet parcouru et du service rendu.

En termes d'aménagement, chaque point d'échanges et d'accès au réseau local sur l'autoroute doit être équipé de gares de péage gérant l'entrée et la sortie des usagers.

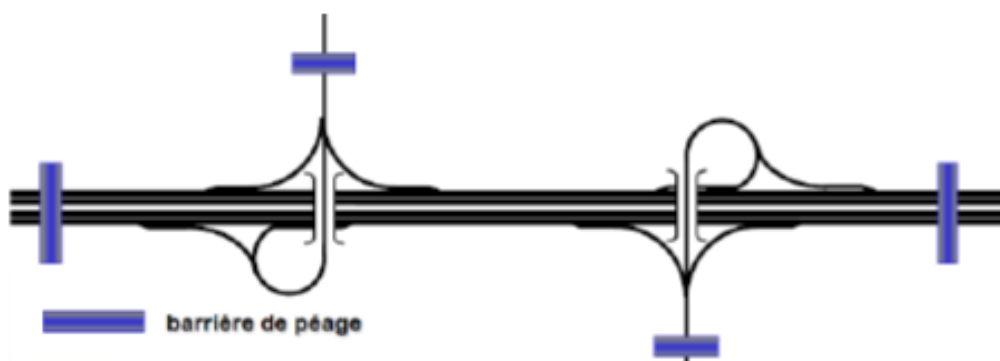


Figure 66 : Le péage fermé : le principe de droit commun

Des sections hors tarification peuvent être intégrées à une autoroute à péage. Dans ce cas, les recettes globales liées au péage restent identiques et sont pour cela compensées par des sections payantes surpayées.

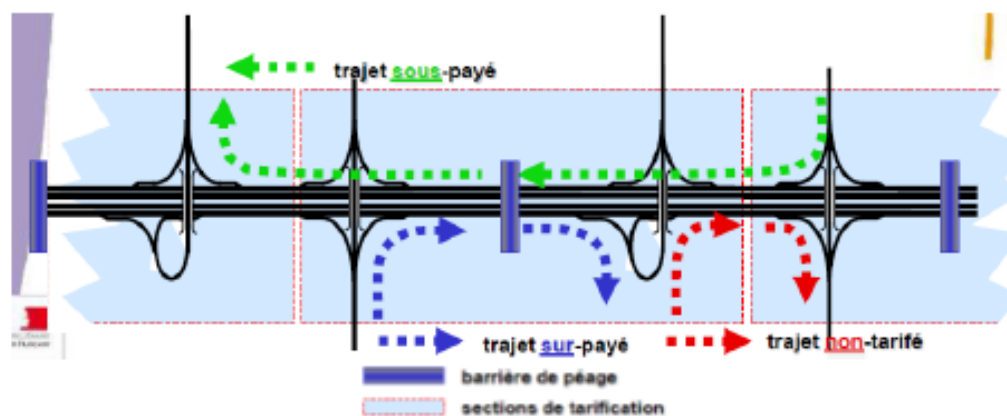


Figure 67 : Le péage fermé avec section gratuite : un principe dérogatoire

Illustration 1: Extrait de la pièce G du dossier d'enquête - annexe 2 - p.164

### 2.2.2 Le péage ouvert

Le péage ouvert fonctionne selon le principe de la facturation forfaitaire par tronçon. Dans un tel système, l'utilisateur ne rencontre pas systématiquement d'installation de péage lorsqu'il pénètre sur le réseau concédé, il est intercepté au cours de son itinéraire par une ou plusieurs barrières de péage. Le coût du trajet n'est donc pas strictement proportionnel à la distance parcourue. Ce type de péage est classiquement mis en place lorsque la multiplicité des points d'échange rendrait l'équipement de chaque diffuseur trop onéreux. Avec ce principe, certains trajets peuvent être effectués hors tarification.

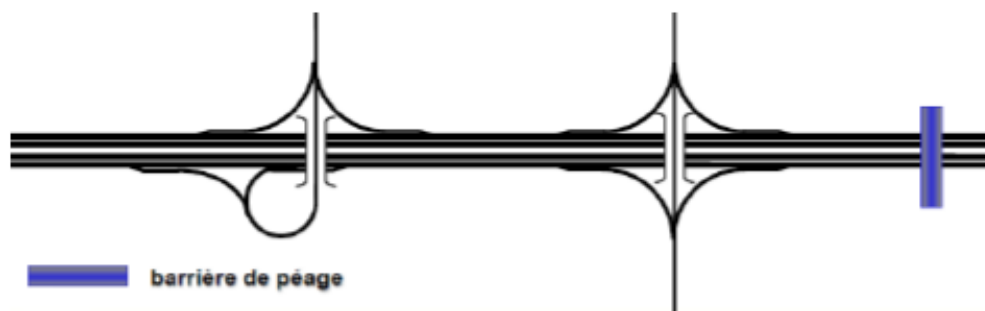


Figure 68 : Le péage ouvert : un système dérogatoire

*Illustration 2: Extrait de la pièce G du dossier d'enquête - annexe 2 - p.165*

Dans le cas de la section réaménagée de la RN12 entre Vert-en-Drouais et la rocade Est de Dreux comme dans celui de la section entre le raccordement à la RN154 aménagée à 2x2 voies dans le département de l'Eure au nord du projet et le diffuseur de Saint-Lubin des Joncherets, la configuration des lieux et les contraintes environnementales – traversée urbanisée du nord de Dreux dans le premier cas ; proximité de la vallée de l'Avre dans le second – ne permettait pas l'implantation d'un dispositif de péage fermé, sauf à un coût très important d'un point de vue environnemental, en investissement et en exploitation.

Ces deux sections représentent un linéaire total de 5,5 km – respectivement 3 et 2,5 km - sur les 101 km de l'ensemble de l'aménagement.

Le dispositif de péage de référence du projet est donc le péage fermé.

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que le principe du péage fermé est de payer son trajet au prorata de la distance réellement parcourue par l'utilisateur.

Ainsi, sur la base des données kilométriques et de péages rappelées par le maître d'ouvrage à la page 48 de la pièce G – ou 134 de la pièce E – du dossier d'enquête publique, il est possible de reconstituer les coûts du péage pour les usagers au regard de leur origine et destination.

Distance (km)								
<b>RN154</b>								
2,5	<b>RN12</b>							
5	2,5	<b>RD117N</b>						
26	23,5	21	<b>RN154 (Sud Dreux)</b>					
41,5	39	36,5	15,5	<b>RD26</b>				
53	50,5	48	27	11,5	<b>RN1154</b>			
59	56,5	54	33	17,5	6	<b>A11</b>		
79	76,5	74	53	37,5	26	20	<b>RD17</b>	
94,5	92	89,5	68,5	53	41,5	35,5	15,5	<b>A10</b>

Tableau 2: Distance des sections selon chaque Origine / Destination (O/D)  
Axe RN154 (Nord - Sud)

Coût selon les sections pour les véhicules légers (en euros TTC)								
<b>RN154</b>								
0	<b>RN12</b>							
0,7	0,7	<b>RD117N</b>						
3,4	3,1	2,8	<b>RN154 (Sud Dreux)</b>					
5,5	5,1	4,8	2,0	<b>RD26</b>				
7,0	6,7	6,3	3,6	1,5	<b>RN1154</b>			
7,8	7,5	7,1	4,4	2,3	0,8	<b>A11</b>		
10,4	10,1	9,8	7,0	5,0	3,4	2,6	<b>RD17</b>	
12,5	12,1	11,8	9,0	7,0	5,5	4,7	2,0	<b>A10</b>

Tableau 3: Estimation du coût du péage par O/D selon l'hypothèse tarifaire retenue -  
Axe RN154 (Nord - Sud)

Distance (km)						
<b>RN154</b>						
2,5	<b>RN12</b>					
5	2,5	<b>RD117N</b>				
19	16,5	14	<b>RD828</b>			
20,5	18	15,5	1,5	<b>Avenue Wilson</b>		
22	19,5	17	3	1,5	<b>RN154 (Rocade Est de Dreux)</b>	

Tableau 4: Distance des sections selon chaque Origine / Destination (O/D) -  
Axe RN12 (Est - Ouest)

Coût selon les sections pour les véhicules légers (en euros TTC)						
<b>RN154</b>						
0	<b>RN12</b>					
0,7	0,7	<b>RD117N</b>				
2,5	2,5	1,8	<b>RD828</b>			
2,5	2,5	1,8	0	<b>Avenue Wilson</b>		
2,5	2,5	1,8	0	0	<b>RN154 (Rocade Est de Dreux)</b>	

Tableau 5: Estimation du coût du péage par O/D selon l'hypothèse tarifaire retenue -  
Axe RN12 (Est - Ouest)

Le maître d'ouvrage rappelle cependant que la définition du niveau de péage fait partie des prérogatives du concessionnaire et des critères d'évaluation des candidats lors de l'appel d'offres à concession. A cet égard, le coût kilométrique pour le péage retenu dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP repose sur une hypothèse, certes cohérente au regard des résultats des récents appels d'offre à concession, mais qui ne présente aucun caractère définitif.

Au-delà de la question du coût kilométrique qui sera retenu pour l'infrastructure, le maître d'ouvrage précise que des dispositifs complémentaires peuvent être mis en place dans le cadre de la politique commerciale du concessionnaire. Il pourra être proposé des systèmes d'abonnement, à destination des usagers réguliers par exemple, le dispositif pouvant être également complété par une aide apportée par les collectivités aux usagers.

Ce type de dispositif est détaillé dans la partie ci-après.

Les études présentées par le maître d'ouvrage dans la pièce G du dossier, et notamment les reports de trafic attendus, reposent sur une hypothèse de péage et ne prennent en compte aucune hypothèse d'abonnement ou de subvention.

Le cas de la section Dreux-Chartres, du fait de la proportion importante de navetteurs empruntant actuellement l'axe, relève néanmoins d'une problématique qui a fait l'objet d'un développement plus particulier dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP. Ce sujet est développé ci-après dans la partie 1.3.4.

### **1.3.3 - Le cadre légal concernant les tarifs différenciés et une potentielle gratuité pour une population donnée**

De nombreuses contributions en lien avec la question du péage et du coût pour les usagers demandent la gratuité de l'infrastructure pour les habitants de l'Eure-et-Loir.

L'idée sous-jacente, exprimée dans certains avis, consiste à faire supporter le coût de l'infrastructure uniquement au trafic de transit, comme par exemple les camions étrangers empruntant l'axe RN154-12.

Le maître d'ouvrage rappelle que la définition du niveau de péage fait partie des prérogatives du concessionnaire et des critères d'évaluation des candidats lors de l'appel d'offres à concession.

Dans ce cadre, il précise, qu'au regard du droit, une population ne peut être favorisée devant le péage par le concessionnaire du fait de son origine géographique. Une telle mesure constituerait ainsi une rupture d'équité des usagers devant le péage.

La gratuité d'un tronçon pour une population ne constitue ainsi pas une possibilité légale.

Pour autant, il est précisé que le concessionnaire peut mettre en place des systèmes d'abonnement, à destination des usagers réguliers par exemple dans le cadre de sa politique commerciale, ce type d'offre s'adressant à tous les usagers.

Sont présentées ci-après 3 exemples d'offres commerciales facilement consultables sur internet afin d'objectiver cette notion d'abonnement.



The screenshot shows the website header for 'A63, L'AUTOROUTE DES LANDES'. The navigation bar includes a home icon, 'ATLANDES & L'A63', 'SERVICES', 'PÉAGES', 'ESPACE POIDS-LOURDS', and 'ACTUS & PRESSE'. There are social media icons for Twitter and LinkedIn, a search bar with the text 'Recherche...', and flags for France, the UK, and Spain.

## ABONNEMENT DOMICILE TRAVAIL

**Liber-t « Fréquence landes » - nouvelle formule unique à compter du 1er février 2016**

Vous empruntez régulièrement l'autoroute A63-landes (section de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne) pour vous rendre sur votre lieu de travail. Conformément aux engagements pris, Atlandes vous propose la formule d'abonnement « Fréquence landes » afin de faire des économies sur vos trajets domicile-travail et profiter des voies télépéage.

**Réservée aux particuliers circulant en véhicules légers de classe 1, 2 ou 5.**

**Votre trajet :**

Vous passez par les gares de Castets et / ou de Saugnac-et-Muret pour vous rendre sur votre lieu de travail.

**Les avantages :**

Dès le 11<sup>ème</sup> passage (indifféremment à la gare de Castets ou à la gare de Saugnac-et-Muret) dans le même mois, vous bénéficiez de la réduction de 50% sur tous vos trajets du mois (y compris les 10 premiers passages), dans la limite de 75 passages (passage à l'une quelconque des gares de Castets ou de Saugnac-et-Muret).

**Support :**

**Liber-t** Badge **Liber-t** de notre partenaire **Bip&Go**  
Votre badge liber-t vous permet, en outre, de circuler sur toutes les autoroutes de France.

*Illustration 3: Exemple de l'offre d'abonnement domicile - travail de l'autoroute A63*



## Mobilitis

**A'LIÉNOR**, le concessionnaire de l'autoroute A65 Langon-Pau, propose, depuis le 4 juillet 2012, un abonnement pour les trajets domicile-travail, nommé **MOBILI-TIS**.

Cet abonnement permet **de bénéficier d'une réduction sur un trajet choisi** (parmi 12 possibles), effectué sur l'autoroute A65, dans le mois calendaire et avec un véhicule de classe 1 ou de classe 5.

**A'LIÉNOR** a confié à **AREA** (société des Autoroutes Rhône-Alpes) la commercialisation et la gestion des contrats.

**AREA** assurera pour **A'LIÉNOR** la gestion des comptes télépéage. C'est pourquoi toute correspondance relative à l'abonnement sera adressée par **AREA** (courrier de bienvenue, badge et étui, contrat, autorisation de prélèvement).

Pour vos déplacements domiciles-travail, Pensez **MOBILI-TIS!**



### Avantages de l'offre

#### Bénéficiez de tous les avantages du télépéage :

- Une attente réduite au péage
- Plus besoin de prendre un ticket
- Un moyen de paiement valable sur l'ensemble du réseau autoroutier français
- Pas de frais si vous n'utilisez pas votre badge durant un mois (droit d'usage mensuel)



**25%**  
D'ÉCONOMIE

**Chaque mois, vous économisez 25% entre le 11<sup>ème</sup> et le 40<sup>ème</sup> trajet de votre parcours défini**

Nb: 1 aller-retour = 2 trajets Chaque début de mois, votre compteur de trajets est remis à zéro. Les offres Mobili-tis sont réservées aux véhicules de Classe 1 ou 5

Illustration 4: Exemple de l'offre d'abonnement de l'autoroute A65

## ABONNEMENTS

### ► LES ABONNEMENTS VÉHICULES LÉGERS DE L'A150 : JUSQU'À 40 % DE RÉDUCTION SUR ROUEN-LE HAVRE PAR L'A150

Albea, concessionnaire de l'A150 et SAPN, concessionnaire de l'autoroute A29 proposent une formule d'abonnement domicile-travail permettant une réduction très significative du coût du péage – jusqu'à 40 % de réduction – pour ceux qui utilisent quotidiennement l'autoroute pour leurs trajets domicile-travail passant par l'A150 et par l'A29 entre Yvetot et Le Havre.

Les trajets concernés : tous les trajets entre Barentin et les échangeurs d'Yvetot Est, de Fécamp, de Bolbec, de St Romain et la sortie Epretot en direction du Havre.

Le mécanisme de réduction associé à l'abonnement est le suivant :

Pour 27 trajets mensuels (ou moins), le tarif appliqué sera le tarif normal ;

Entre 28 et 46 trajets (inclus), les déplacements seront gratuits ;

à partir du 47 ème trajet et au-delà, les trajets seront à nouveau facturés au tarif normal.

Ce régime permettra bien à un usager qui effectuera 23 allers-retours dans le mois (nombre de jours ouvrés d'un mois donné) de bénéficier d'un taux de réduction de plus de 40 %.

*Illustration 5: Exemple de l'offre d'abonnement de l'autoroute A150*

A l'instar de la tarification qui peut être pratiquée par le concessionnaire, il est également à préciser que des aides financières sont possibles de la part des collectivités à destination de leur population. Par exemple, ces mesures peuvent prendre la forme de subventions sur certains trajets particuliers.

La légalité du versement d'une telle subvention par une collectivité territoriale, est subordonnée à la démonstration que cette intervention relève d'un intérêt local, apprécié en fonction des compétences dévolues à ladite collectivité.

La prise en charge par les collectivités d'une subvention peut donc être admise si cette subvention, en favorisant par exemple les déplacements des travailleurs, poursuit un objectif d'aménagement du territoire et de développement économique local. Elle peut également se justifier par la volonté d'éviter un report de trafic sur le réseau secondaire géré et entretenu par la collectivité.

Le maître d'ouvrage livre ici quelques exemples d'abondement des collectivités locales :

- les habitants de la communauté d'agglomération d'Amiens ne payent pas le contournement sur l'A29, car le prix, entre deux péages, est supporté pour 65% par l'agglomération d'Amiens et pour 35% par le concessionnaire (Sanef)<sup>3</sup> ;
- les déplacements autour de l'agglomération d'Orléans sur l'A10 (trajets entre Olivet, Orléans nord et Orléans centre), ont également par exemple profité d'une réduction de 80% du tarif de péages financée à 20% par le concessionnaire (Cofiroute) et à hauteur de 60% par l'agglomération d'Orléans ;
- citons enfin le cas du département de l'Eure voisin du projet RN154-12 où le conseil général de l'Eure a signé avec la Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN) une convention visant à diminuer, dans le cadre des trajets domicile-travail, le prix des péages pour les utilisateurs de l'autoroute A13. Réservé aux habitants de l'Eure empruntant régulièrement avec une voiture de tourisme cet autoroute pour se rendre sur leur lieu de travail, cet accord prévoit que le manque à gagner de la SAPN, évalué à 40% par rapport au tarif traditionnel, est financé à parts égales par les deux partenaires. Concrètement, moyennant la souscription à un abonnement annuel d'un montant de 20 euros, les usagers bénéficient chaque mois d'une réduction de 40% à partir de leur onzième passage aux péages, de 50% du vingt-et-unième au trentième franchissement, et de 70% du trente-et-unième au quarantième. Au-delà, le tarif normal est de nouveau appliqué, jusqu'au début du mois suivant. Les deux partenaires estimaient que ce dispositif permettrait aux 1200 utilisateurs réguliers des cinq péages concernés sur le territoire départemental de réaliser en moyenne 40% d'économie par mois<sup>4</sup>.

Dans ce type de dispositif, l'État n'intervient pas dans la mise en place des financements. Ils sont négociés à l'issue de l'appel d'offre à concession, entre le concessionnaire et les collectivités considérées, dans la mesure où la politique tarifaire du concessionnaire n'est connue qu'à ce moment là.

3 <http://www.courrier-picard.fr/region/rappel-la-rocade-est-gratuite-pour-les-amienois-ia167b0n419917>

4 <http://www.lagazettedescommunes.com/20747/eure-le-peage-dautoroute-moins-cher-sur-les-trajets-domicile-travail/>

### 1.3.4 - Le cas de la section Dreux-Chartres

En lien avec les demandes de gratuité qui ont été formulées, de nombreux avis reviennent sur la question du péage sur la section de la RN154 entre le sud de Dreux et le nord de Chartres, en arguant notamment de problématiques de coût pour les populations locales et de report de trafic sur les itinéraires alternatifs.

Le maître d'ouvrage souhaite revenir ici sur les dispositifs possibles pour accompagner les réflexions sur cette problématique, étant entendu que la définition de la politique tarifaire relève d'une phase ultérieure.

Identifié comme un enjeu important pour le projet, ce sujet fait l'objet d'un développement particulier dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, notamment dans la pièce G.

Cette pièce présente un diagnostic détaillé des usages réguliers de la RN154 dans la partie 2.3.2 (p.14 à 18). Il met en lumière qu'un nombre important de navetteurs empruntent la RN154 quotidiennement entre Dreux et Chartres : fondé sur le recueil de données INSEE, le diagnostic fait état d'environ 1350 navetteurs en provenance de l'Agglomération du Pays de Dreux vers Chartres Métropole empruntant la RN154 dans le cadre de déplacements domicile – travail ; et sensiblement le même nombre dans le sens inverse (environ 1320).

Ce volume représente théoriquement autour de 5000 véhicules / jour sur l'axe.

De part le caractère régulier des déplacements, ces usagers représentent une classe de population très sensible au coût du péage. Cela se retrouve dans de nombreuses contributions recueillies durant l'enquête préalable à la DUP.

Afin d'approfondir le sujet du coût des déplacements pour les usagers de la section Dreux-Chartres, le maître d'ouvrage rappelle qu'une partie de la pièce G du dossier présenté à l'enquête apporte des éléments de réflexion dans la perspective de la définition de la politique tarifaire sur l'axe.

Comme rappelé dans la partie 1.3.1 du présent rapport, l'analyse des impacts du projet RN154-12 et de ses effets socio-économiques repose sur une option de projet dans le cadre de laquelle une hypothèse de tarification a été retenue.

Cette option de projet ne prévoit aucune hypothèse quant à une possible politique commerciale du concessionnaire sur cette section ; ni à de possibles subventions apportées par les collectivités locales à destination de leur population. Il s'agissait ainsi de ne pas minimiser les impacts du projet par la simulation de mesure ne pouvant être définies à ce stade du projet, la politique tarifaire relevant des prérogatives du concessionnaire.

Pour autant, différents tests de sensibilité ont été menés sur le sujet et sont présentés dans la partie IV - 5.7.4 de la pièce G. De la même manière, des tests de sensibilité sur le coût kilométrique moyen du péage sont également présents dans le cadre de la partie 5.7.3.

Comme l'analyse qualitative le suggère, ces simulations indiquent une forte sensibilité de la fréquentation de la section Dreux-Chartres au coût du péage. C'est ainsi qu'il est mis en lumière p. 117 de la pièce G qu'une bascule de plus de 3000 véhicules / jour pourrait s'effectuer de l'itinéraire de substitution du projet vers l'autoroute sur la section Dreux-Chartres en cas de baisse de 50 % du coût du péage sur cette section ; voir plus, en cas d'une baisse plus importante.

Néanmoins, il convient de préciser qu'au delà de ces effets, ces tests montrent qu'une baisse du tarif kilométrique sur la section Dreux-Chartres par rapport à l'hypothèse de tarification de référence retenue dans le cadre du dossier d'enquête aurait pour conséquence d'augmenter le montant de la subvention publique. Cette évolution est présentée dans la partie IV – 5.7.4.3 de la pièce G, page 118. Le tableau correspondant est rappelé ci-après.

Scénario : Tarif kilométrique moyen (tkm) : VL / PL - niveau de baisse du tarif kilométrique de la section Dreux – Chartres par rapport au tkm	Montant de la subvention publique estimé (en millions d'euros valeur 2015)
11 / 37 - Sans baisse sur la section Dreux-Chartres (Option de projet étudiée dans le dossier)	55,7 M€ (valeur 2015)
11 / 37 - -10 % sur la section Dreux-Chartres	66 M€ (valeur 2015)
11 / 37 - -30 % sur la section Dreux-Chartres	87,7 M€ (valeur 2015)
11 / 37 - -50 % sur la section Dreux-Chartres	108,2 M€ (valeur 2015)
11 / 37 - -70 % sur la section Dreux-Chartres	138,1 M€ (valeur 2015)

*Tableau 6: Synthèse extraite du tableau présenté p. 118 de la pièce G du dossier d'enquête relatif aux tests sur le niveau de péage entre Dreux et Chartres*

Sans nécessairement considérer cette hypothèse d'une baisse du tarif kilométrique de la section, des effets similaires sur la fréquentation pourraient être obtenus par la mise en place d'une politique commerciale ou d'aides de la part des collectivités.

Le maître d'ouvrage tient cependant à insister sur le fait que ces éléments, à l'image de l'analyse du scénario de référence contenu dans le dossier d'enquête, reposent sur des hypothèses qui, dans le cas développé ici, servent à illustrer des possibilités en matière de modulation tarifaire.

L'hypothèse d'une différenciation des tarifs kilométriques pour chaque section est inhabituelle mais possible. Toutefois, elle doit s'inscrire dans le respect du droit du péage et dans tous les cas, une baisse des tarifs pour une section donnée imposée au concessionnaire par rapport aux hypothèses retenues dans le scénario de référence entraînera, pour garantir l'équilibre financier de la concession, soit une augmentation de la subvention d'équilibre, au risque de compromettre les délais voire la réalisation du projet, soit une augmentation des tarifs kilométriques des sections adjacentes.

Une telle différenciation peut être laissée à l'initiative des candidats dont les offres doivent, dans tous les cas, respecter les principes généraux du droit, permet d'optimiser les recettes de la concession afin de limiter le volume de subvention : les candidats pourraient dans ce cas envisager une baisse des tarifs kilométriques pour une section sur laquelle cette baisse pourrait entraîner une augmentation significative des trafics se traduisant *in fine* par une augmentation de leurs recettes.

### 1.3.5 - Conclusion

Après avoir rappelé l'opportunité du recours à la concession, le maître d'ouvrage souhaite réaffirmer que le projet d'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12 se fera sous le mode concessif, donc avec un péage, ou ne pourra se faire ni selon les mêmes caractéristiques techniques, ni selon les mêmes modalités de portages technique et financier et dans un horizon beaucoup plus lointain.

Toutefois, conscient des enjeux sociaux associés à la question du péage, notamment sur la section entre Dreux et Chartres, et fort des exemples de modulation de péage déclinés ci-avant, le maître d'ouvrage s'engage à inscrire au règlement de l'appel d'offre de concession une clause similaire à celle inscrite pour l'autoroute A150 demandant au candidat concessionnaire de proposer une politique d'abonnement pour les usagers réguliers, tels que ceux effectuant une mobilité pendulaire.

Cette politique sera prise en compte dans l'analyse du critère d'appel d'offre relatif aux tarifs de péage.

## 1.4 - La sécurité routière

Le thème de la sécurité routière a fait l'objet de développements très hétérogènes au cours de l'enquête, allant d'argumentaires mettant en lumière les effets positifs du projet sur la sécurité, jusqu'à des contributions pointant des effets négatifs sur ce thème, en passant par la mise en exergue de potentiels effets contre-productifs.

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler dans cette partie les conclusions résolument positives de l'étude d'impact sur le thème de la sécurité pour répondre à ces différentes observations. Sachant que cette analyse de portée générale peut être à nuancer selon les secteurs considérés, il sera également présenté, dans un souci d'exhaustivité, un détail de la situation secteur par secteur.

### 1.4.1 - Diagnostic de sécurité sur les axes existant

L'analyse des impacts du projet RN154-12 sur la sécurité routière repose sur un diagnostic détaillé dans la partie V- 1.3.2.3.2 Contexte et objectifs liés à l'accidentologie de la pièce E, pages 559 à 562.

Le constat qui est dressé dans cette partie entre en contradiction avec différentes observations formulées à l'encontre du projet dans le cadre de l'enquête, arguant notamment des aménagements déjà réalisés sur l'axe pour minimiser l'enjeu sécuritaire lié au projet RN154-12.

A cet égard, le maître d'ouvrage souhaite rappeler ici que l'achèvement de la mise à 2X2 voies de l'ensemble de l'axe représente un enjeu important du point de vue de la sécurité.

S'il est vrai que le diagnostic présenté dans l'étude d'impact du projet met en lumière les effets positifs sur la sécurité routière des aménagements déjà réalisés entre Dreux et Chartres et au sud de Chartres, il est également développé dans le dossier d'enquête que la dangerosité de l'axe est aujourd'hui particulièrement marquée sur les contournements des agglomérations de Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres qui ne sont pas aménagés.

A cet égard, il est également rappelé ici que le volet relatif à la sécurité routière du dossier a été complété dans le sens de la recommandation de l'Autorité Environnementale :

- dans la partie VII – 3.4.1.2 Effets du projet sur la sécurité et mesures envisagées de la pièce E ;
- dans la partie IV-4.2 de la pièce G ;
- dans la partie II - 3.2.3.7 Sécurité routière de la pièce M.



## 1.4.2 - Les effets globaux du projet sur la sécurité

L'analyse des effets du projet sur la sécurité routière montre un bilan très positif sur la sécurité, avec une estimation de 10 accidents corporels et 2 décès évités par an, dès la mise en service du projet. Cette analyse est présentée en détail dans les pages : 903 à 907 de la pièce E ; et 63 à 67 de la pièce G.

Comme précisé dans le dossier, le maître d'ouvrage souhaite rappeler ici que ces résultats sont issus d'une analyse menée à une échelle globale sur l'ensemble du réseau routier connexe au projet : départemental, national et autoroutier.

Ce bilan positif du projet sur la sécurité dressé dans le dossier tient donc tout à fait compte des reports de trafic sur itinéraires de substitution, qui sont par ailleurs estimés et présentés dans le dossier d'enquête.

## 1.4.3 - Les effets du projet sur les itinéraires de substitution et alternatifs

Au-delà de ce raisonnement global sur les effets du projet sur la sécurité routière, la situation peut être nuancée d'une section à l'autre de l'aire d'études et ne peut être résumée à une augmentation de l'accidentologie sur les itinéraires de substitution comme certaines contributions recueillies lors de l'enquête le suggèrent.

La situation sur les itinéraires de substitution au projet est détaillée ici pour chaque secteur, du nord au sud du projet.

- **La RN 12 actuelle en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre** verra son trafic diminué d'environ 2/3 de son trafic total (58%) et le trafic poids lourds sera quasiment supprimé ; rappelons à cet égard que la mise en place d'une interdiction de circulation des poids lourds en transit sur la RN12 actuelle en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre est considérée. Il ne resterait sur l'axe que le trafic poids lourd local estimé à environ 100 poids lourds / jour.

Les conditions de circulation et de sécurité seront donc améliorées de manière substantielle ;

- **Un itinéraire de substitution sera créé entre la sortie de Saint-Rémy-Avre – sur la RN 12 au niveau des stations « Total » – jusqu'à à la jonction entre la RN 12 et la rocade ouest de Dreux (RD 828).** Cette route nouvelle sera aménagée, dans le cadre du projet RN154-12, pour recevoir le trafic projeté ; elle sera interdite à la circulation poids-lourds, avec des aménagements contraignants en conséquence ;
- **Pour la section de la RN 154 au sud de Dreux**, entre le giratoire RN154 / RD828 (dit giratoire « Léo ») et la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé où débute le contournement de Dreux du projet autoroutier : il est projeté une baisse de 35 % du trafic total à la mise en service du projet (voir page 59 de la pièce G et page 895 de la

pièce E). Cette baisse est encore plus notable en ce qui concerne les poids lourds, pour lesquels la baisse est estimée à quasiment 75 %.

Cette baisse du trafic améliorera très sensiblement le fonctionnement du giratoire sud de Dreux et limitera les phénomènes de congestion notamment aux heures de pointe.

La situation en termes de sécurité sur cette section considérée aujourd'hui comme accidentogène se trouvera très largement améliorée ;

- **Pour la section entre Dreux et Chartres**, il est projeté un trafic à la mise en service compris entre 6500 et 7000 véhicules par jour, contre un chiffre très marginal actuellement. Ce trafic comportera une part minimale de poids lourds, correspondant à la desserte locale.

A cet égard, le projet devra être accompagné de mesures d'interdiction de la circulation des poids lourds en traversée des bourgs. La mise en place d'une telle mesure dans chacun des bourgs traversés (Marville-Moutier-Brûlé ; Le Boullay-Mivoye ; le Péage ; Saint-Germain-la-Gâtine) permet globalement d'interdire la circulation des poids-lourds sur l'ensemble de l'itinéraire de substitution entre Dreux et Chartres, et maximise par la même occasion le respect de ces interdictions.

De plus, comme le contestent certains avis recueillis dans le cadre de l'enquête, il est à rappeler que les infrastructures de cet itinéraire de substitution permettent bien d'accueillir en terme de capacité le trafic projeté. Pour ce qui concerne les traversées de bourgs, qui sont le plus susceptibles d'engendrer des situations d'insécurité, des limitations de vitesse devront être mises en place pour accompagner le projet.

Pour accompagner les collectivités concernées sur cette problématique, des projets d'aménagement des bourgs traversés par l'itinéraire de substitution ont également été étudiés et sont présentés dans le dossier d'enquête. Ils ne sont pas inclus dans le projet mais donnent des pistes de réflexion concrètes pour les collectivités.

Au-delà de l'ensemble de ces éléments sur la situation projetée, il convient de rappeler que les simulations de trafic tiennent compte d'une hypothèse de péage.

Si le tarif qui sera mis en place ne peut être connu à ce stade, car il s'agit de l'une des prérogatives du concessionnaire, il est à rappeler qu'il s'agit par ailleurs de l'un des critères de choix pour l'État entre les différents candidats concessionnaires au moment de l'appel d'offres. Il n'a été considéré à ce stade du dossier aucune optimisation de la tarification sur la section entre Dreux et Chartres de manière à ne pas minimiser les impacts dits « négatifs » du projet, que ce soit en termes de politique commerciale du concessionnaire ou d'aides de la part des collectivités.

- Pour éclairer ce sujet, une série de tests de sensibilité sur la tarification de la section entre Dreux et Chartres a néanmoins été intégrée dans la pièce G du dossier d'enquête. Ces tests simulent :
  - une baisse de 10 % du coût du péage sur cette section ;
  - une baisse de 30 % ;
  - une baisse de 50 % ;
  - et une baisse de 70 %.

Ces tests montrent que la fréquentation du projet sur cette section est très sensible au coût du péage. Ainsi, on constate selon une hypothèse de baisse du coût de la section de 30 % - ce qui correspond à une offre commerciale classiquement mise en œuvre par les sociétés d'autoroutes pour les usagers réguliers – une baisse d'environ 1000 véhicules sur itinéraires de substitution.

Au-delà, au regard du fait que la section entre Dreux et Chartres offre déjà un certain niveau d'aménagement avant la mise en œuvre du projet, il est également envisageable qu'un tarif différentiel soit proposé par le concessionnaire sur ce tronçon comme évoqué en partie 1.3.4 du présent document.

Rappelons enfin que des aides des collectivités à destination des usagers peuvent être mise en place comme décrites dans la partie 1.3.3. Ce type de dispositif ne peut néanmoins être défini entre les collectivités et la société d'autoroute qu'à l'issue seulement de l'appel d'offres.

- **Pour la rocade ouest de Chartres (RN123 et RN1154)**, il est projeté à l'horizon de la mise en service du projet une baisse de 20 à 35% selon la section considérée, avec une baisse estimée de 8000 véhicules / jour environ, dont 2500 poids-lourds.

La rocade est aujourd'hui accidentogène : entre 19 et 9 accidents corporels par an y sont répertoriés, comme cela est détaillé dans le dossier d'enquête, respectivement pages 905-906 de la pièce E ou page 65 de la pièce G.

- **Pour la section entre le sud de Chartres et l'A10**, hormis pour le cas des traversées d'Allonnes et d'Ymonville, l'itinéraire de substitution sera constitué de la RN154 actuelle. Cet itinéraire offre donc une qualité et une capacité très suffisante par rapport aux projections de trafic sur les itinéraires de substitution à l'horizon de la mise en service du projet.

Les pages 894 de la pièce E ; et 57 de la pièce G indiquent des prévisions de 2600 à 3500 véhicules selon les sections, contre environ 10000 véhicules / jour actuellement et plus de 20 % de poids lourds.

**Pour le cas particulier de la déviation d'Allonnes**, il est prévu un trafic résiduel sur la RN154 en traversée d'Allonnes de 2600 véhicules / jour environ, dont 260 poids lourds correspondant à une estimation du trafic local. Le projet devra à cet égard être accompagné d'une interdiction de circulation des poids lourds en traversée du bourg. Ces niveaux sont de l'ordre de 5 fois inférieurs au trafic supporté par cette même voie avant la mise en service de la déviation en 2013, ce qui garanti des conditions de circulations satisfaisantes au regard du trafic projeté.

Pour le cas particulier de la déviation d'Ymonville, le projet proposé prévoit une réutilisation partielle de la déviation d'Ymonville actuelle dans le cadre de l'infrastructure autoroutière. La section de la déviation non utilisée par le projet (la moitié sud) sera complétée par un aménagement jusqu'à la RD1154 actuelle, au nord du bourg d'Ymonville. Le projet proposé inclut ainsi la mise en œuvre d'un itinéraire de substitution déviant le bourg d'Ymonville ce qui ne conduit à prévoir ni de difficulté de circulation, ni de sécurité.

Au-delà de l'analyse en terme de sécurité qui peut être conduite secteur par secteur sur la

base des simulations de trafic, le maître d'ouvrage rappelle qu'il a étudié et inclus dans le dossier (en annexe de la pièce G) des projets d'aménagement des traversées de bourgs faisant partie de l'itinéraire de substitution au projet RN154-12. Ces projets ne font pas partie du projet de concession mais fournissent aux collectivités locales des pistes de réflexion pouvant être mises en œuvre pour accompagner le projet.

Il rappelle également, comme cela est souvent questionné dans les avis recueillis au cours de l'enquête, que des interdictions de circulation des poids lourds en transit dans les agglomérations traversées par l'itinéraire de substitution au projet peuvent et doivent être mise en place afin de limiter les reports de trafic.

Cette hypothèse a d'ailleurs été considérée dans le cadre du projet pour les communes de Saint-Rémy-sur-Avre ; Marville-Moutier-Brûlé ; Le Boullay-Mivoye ; Le Péage ; Saint-Germain-la-Gâtine ; Allonnes ; Ymonville ; Allaines.

Contrairement à certaines idées reçues, la mise en place d'un projet concédé en parallèle de ces itinéraires ne constitue pas un frein à la mise en place de ces mesures administratives. Elles relèvent de la police du maire du bourg traversé qui peut en décider par arrêté motivé par des enjeux de sécurité ou de cadre de vie.

## 1.5 - Modélisation du trafic et socio-économie

La planification des infrastructures de transports nécessite une connaissance fine des comportements de déplacements au sein du territoire concerné. Les prévisions de trafics, qu'elles portent sur une nouvelle infrastructure ou sur le réseau déjà existant, font généralement appel à des outils de modélisation qui visent à reconstituer les choix de mobilité des individus face à l'offre de transport qui leur est proposée.

L'utilisation des outils de modélisation permet d'alimenter les réflexions en matière d'organisation des déplacements et d'aménagement du territoire. Ces analyses de déplacements répondent à divers besoins :

- Appréciation de la demande globale de déplacements, en volume et en structure ;
- Conception et dimensionnement des réseaux ;
- Prévision des modifications générées par une nouvelle infrastructure ;
- Évaluation socio-économique et financière des projets.

La capacité d'un modèle à répondre à ces objectifs s'apprécie selon deux dimensions distinctes mais complémentaires. D'une part, il est nécessaire que le modèle puisse reconstituer avec une précision suffisante les comportements de mobilité observés en situation actuelle (« calage » du modèle) ; d'autre part, dans le cadre d'une simulation, ce modèle doit restituer des variations de flux cohérentes avec les variations imposées des déterminants de la mobilité sur le secteur d'études (en l'occurrence du fait de la création d'une infrastructure nouvelle dans le cas du projet).

Afin de mener à bien la démarche de modélisation du trafic, la maîtrise d'ouvrage a fait appel à la Direction territoriale Normandie Centre (DterNC) du CEREMA, organisme reconnu pour la qualité de ses prestations en la matière et la connaissance fine des territoires par les directions territoriales concernées.

### 1.5.1 - Les hypothèses de croissance du trafic

Le maître d'ouvrage souhaite souligner, au préalable, que certains contributeurs ont contesté les modélisations de trafics au motif que les hypothèses utilisées seraient surestimées au regard du contexte actuel. Force est de constater que cet argumentaire prend appui sur des données antérieures à la présente enquête publique.

L'argumentaire de ces contributeurs est infondé. En effet, le maître d'ouvrage rappelle que l'ensemble des hypothèses retenues ont fait l'objet d'un ré-examen à chaque étape du processus d'étude et de concertation du projet. C'est en particulier le cas des hypothèses de croissance du trafic qui, depuis le débat public, ont été reconsidérées pour tenir compte des évolutions du contexte macro-économique.

L'ensemble des hypothèses de croissance de la demande de transport retenues dans le cadre du dossier d'enquête sont présentées dans la pièce G – Partie III – 3.2 Hypothèses de cadrage macro-économiques et d'évolution de la demande.

Au-delà de ces contributions, des avis plus précis s'interrogent néanmoins sur la question de la croissance des trafics routiers sur le long terme, compte tenu des évolutions du coût du pétrole ou des récentes avancées internationales sur les changements climatiques.

Une étude prospective récente du commissariat général au développement durable (CGDD)<sup>5</sup> montre au contraire que les distances parcourues sur la route par les voyageurs ou les transporteurs de marchandises continueront certainement à croître, quel que soit le scénario d'évolution considéré, scénario « bas carbone » y compris.

Cette publication, faisant suite à l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports, actualise les projections de l'instruction cadre de 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains afin, notamment, de prendre en compte et d'évaluer l'impact sur les perspectives d'évolutions du transport de marchandises et de voyageurs :

- des crises économiques et financières et leurs impacts sur le trafic de marchandises ;
- de la parution du rapport de la commission « Mobilité 21 » ;
- des engagements de réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Les résultats globaux d'évolution de la demande et des trafics de transport ont vocation à devenir la base pour établir les projections de trafics à l'échelle locale qui seront réalisées par les services déconcentrés du Ministère ou par les gestionnaires d'infrastructures, afin d'analyser le devenir des territoires, d'évaluer des politiques publiques et des projets d'infrastructures de transport.

Le maître d'ouvrage relève que les taux de croissance macro-économique et des trafics retenus pour la modélisation des trafics du projet RN154-12 sont pessimistes au regard des hypothèses et résultats de cette étude.

Aussi peut-il affirmer que les hypothèses qui fondent la modélisation des trafics présentée dans le dossier d'enquête publique ne sont pas déraisonnables et constituent un corpus cohérent dans le cadre de l'étude menée.

### **1.5.2 - Évaluation des gains de temps et accessibilité des territoires**

Différents avis reviennent sur la question des temps de parcours dans la perspective de la mise en place du projet RN154-12, s'inquiétant notamment de potentielles pertes de temps avec la mise en place d'une infrastructure autoroutière.

Les gains de temps sont calculés en comparant les temps de parcours de l'option de projet, directement issus des résultats de la modélisation des trafics, à la situation de référence à l'horizon de la mise en service du projet – soit 2022.

Les temps de parcours par origine / destination sont présentés :

- d'une part respectivement p.898 de la pièce E – Etude d'impact et p.67 de la pièce G, pour ce qui concerne les origines / destinations principales des véhicules empruntant l'axe RN154 et son tronc-commun avec la RN12. Les résultats pour 17 origines / destinations, tant pour des déplacements locaux, d'échanges ou de transit ;

---

5 Cette étude, intitulée « Projections de la demande de transport sur le long terme », est disponible en libre accès sur le site internet du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer : <http://www.developpementdurable.gouv.fr/Projections-de-la-demande-de.html>.

- d'autre part respectivement p. 1153-1154 de la pièce E et p.125-126 de la pièce G – Partie V. Synthèse de l'évaluation – 1. Évaluation des atteintes d'objectifs.

Les extraits ci-dessous du dossier d'enquête rappellent ces gains de temps.

Trajet	Temps référence (heure creuse)	Gain de temps permis par le projet	
		Heure creuse	Heure de pointe
Rouen (A13) - Orléans (A10)	137 mn	25 mn	45 mn
Versailles - Alençon	117 mn	7 mn	38 mn
Diffuseur d'Allaines (A10) - RN154 (Eure)	72 mn	23 mn	46 mn
Carrefour RN154 / RD17 - A13 (jonction A154 - A13)	88 mn	22 mn	44 mn
A11 (nœud A154 - A11) - A13 (jonction A154 - A13)	74 mn	17 mn	33 mn
RD154 - RD26 - A13 (jonction A154 - A13)	53 mn	9 mn	26 mn
Dreux Est (échangeur RN154 - RN12) - A13 (jonction A154 - A13)	45 mn	6 mn	16 mn
RD117 (Saint-Lubin-des-Joncherets) - A13 (jonction A154 - A13)	36 mn	3 mn	7 mn
Dreux - Chartres	28 mn	2 mn	9 mn
Chartres - Orléans	61 mn	6 mn	20 mn
Nonancourt – Saint-Rémy-sur-Avre – Saint-Lubin des Joncherets – Dreux (à partir du centre de Saint-Lubin)	19 mn	4 mn	9 mn
Saint-Rémy-sur-Avre centre – Dreux (via l'itinéraire de substitution créé avec le projet)	15 mn	0 mn	5 mn
Dreux - Evreux	36 mn	5 mn	14 mn
Nonancourt – Saint-Rémy-sur-Avre – Saint-Lubin des Joncherets – Chartres (à partir du centre de Saint-Lubin)	43 mn	9 mn	16 mn
Saint-Rémy-sur-Avre centre – Chartres (via l'itinéraire de substitution créé avec le projet)	42 mn	0 mn	10 mn
Chartres - Evreux	60 mn	10 mn	25 mn
Dreux - Verneuil-sur-Avre	30 mn	25 mn	16 mn

*Illustration 6: Extrait de la pièce G - Partie IV - 4.3.1 Temps de parcours et gain de temps sur des grandes OD - p.67*

### 1.2.1 Améliorer la liaison des ports Hauts-Normands vers la région Centre - Val de Loire

La liaison des principales villes de la région avec le Port de Rouen bénéficiera de la mise en service du projet.

Ainsi, les temps de parcours sont présentés ci-après. L'accès au port de Rouen depuis la jonction A154 - A13 prend environ 30 mn et ne varie pas avec le projet.

Trajet	Temps référence (heure creuse)	Gain de temps permis par le projet	
		Heure creuse	Heure de pointe
Diffuseur d'Allaines (A10) - RN154 (Eure)	72 mn	23 mn	45 mn
Carrefour RN154 / RD17 - A13 (jonction A154 - A13)	88 mn	22 mn	44 mn
A11 (nœud A154 - A11) - A13 (jonction A154 - A13)	74 mn	17 mn	33 mn
RD154 - RD26 - A13 (jonction A154 - A13)	53 mn	9 mn	26 mn
Dreux Est (échangeur RN154 - RN12) - A13 (jonction A154 - A13)	45 mn	6 mn	16 mn
RD117 (Saint-Lubin-des-Joncherets) - A13 (jonction A154 - A13)	36 mn	3 mn	7 mn

Ainsi, le projet permet un gain de temps pouvant atteindre près de 30mn pour le sud du périmètre. En heure de pointe, les gains de temps sont doublés.

*Illustration 7: Temps de parcours et atteinte des objectifs du projet : extrait de la pièce G du dossier p.125*

### 1.2.3 Favoriser les échanges entre les pôles économiques de l'Eure-et-Loir et avec les pôles voisins du Loiret, de l'Eure et de l'Orne

Les temps de parcours entre les principaux pôles économiques sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

Trajet	Temps référence (heure creuse)	Gain de temps permis par le projet	
		Heure creuse	Heure de pointe
Dreux - Chartres	28 mn	2 mn	9 mn
Chartres - Orléans	61 mn	6 mn	20 mn
Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre - Saint-Lubin des Joncherets - Dreux (à partir du centre de Saint-Lubin)	19 mn	4 mn	9 mn
Saint-Rémy-sur-Avre centre - Dreux (via l'itinéraire de substitution créé avec le projet)	15 mn	0 mn	5 mn
Dreux - Evreux	36 mn	5 mn	14 mn
Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre - Saint-Lubin des Joncherets - Chartres (à partir du centre de Saint-Lubin)	43 mn	9 mn	16 mn
Saint-Rémy-sur-Avre centre - Chartres (via l'itinéraire de substitution créé avec le projet)	42 mn	0 mn	10 mn
Chartres - Evreux	60 mn	10 mn	25 mn
Dreux - Veneuil-sur-Avre	30 mn	25 mn	16 mn

Tableau 37 : Temps de parcours en référence et en projet

Les gains de temps permis par l'infrastructure en heure de pointe varient de 5 à près de 30 mn selon les trajets considérés.

*Illustration 8: Temps de parcours et atteinte des objectifs du projet : extrait de la pièce G du dossier p.126*



L'analyse menée a distingué les gains de temps en heure creuse et en heure de pointe. Elle s'appuie sur des résultats de modélisation croisés avec des constats d'observation quotidienne sur le réseau routier.

L'aménagement routier projeté permettra les gains de temps suivants, en heure creuse, entre couples de grandes villes impactées par le projet :

- plus de 5 minutes gagnées entre Chartres et Orléans,
- une dizaine de minutes gagnées entre Chartres et Rouen,
- plus de 22 minutes gagnées entre Orléans et Rouen,
- près de 7 minutes gagnées entre Versailles et Alençon.

Ces gains de temps seront d'autant plus importants aux heures de pointe où l'itinéraire actuel oblige à traverser des communes pour lesquelles les déviations attendues permettront de fiabiliser les temps de parcours :

- jusqu'à 10 minutes gagnées au total en heure de pointe, entre Orléans et l'est de Chartres,
- jusqu'à un quart d'heure gagné au total en heure de pointe, de Rouen vers Chartres, et même 20 minutes au total de Chartres vers Rouen, en heure de pointe le matin,
- de la même façon, plus d'une demi-heure gagnée au total en heure de pointe le soir, entre Orléans et Rouen, et jusqu'à 3/4 d'heure dans le sens inverse, en heure de pointe le matin,
- près d'un quart d'heure gagné au total entre Versailles et Alençon (RN12), quel que soit le sens, et près de 20 minutes gagnées le dimanche soir dans le sens Alençon vers Paris.

L'ensemble des gains de temps sont en outre représentés cartographiquement au-travers des cartes d'accessibilité présentées dans le dossier d'enquête, respectivement dans la pièce G - Partie IV 4.3.3 Amélioration de l'accessibilité sur le périmètre ; et dans la pièce E – partie VI - 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation.

Ces cartes illustrent que la majeure partie du territoire bénéficiera de gains d'accessibilité, voyant leur temps de parcours diminués vers Rouen, Orléans, Chartres ou Dreux.

Seules deux zones – situées entre Dreux et Chartres – ne verront pas leur accessibilité être totalement améliorée du fait de l'aménagement. Il s'agit du territoire des communes actuellement desservies par les échangeurs de la RN154 entre Dreux et Chartres qui se verront supprimés dans le cadre du projet. Ces communes resteront néanmoins desservies par l'itinéraire de substitution au projet et resteront bien connectées au réseau routier. C'est ainsi que les communes de Challet et du Boullaye-Mivoye connaîtront une légère hausse de leur temps de parcours vers le centre de Dreux ou de Chartres, avec une hausse prévisible située autour de 2 min. Leur temps de parcours vers Orléans ou Rouen seront néanmoins diminués.

Pour conclure, le maître d'ouvrage rappelle que ces résultats favorables en termes de gains de temps sont corroborés par le bilan socio-économique, qui illustre de plus que ces gains important bénéficieront à un grand nombre d'usagers. La partie IV – 5.5.2. Bilan par poste de la pièce G montre en effet que les gains de temps monétarisés du projet s'élèvent à 1412 M€ (valeur 2010).

### 1.5.3 - Indicateurs socio-économiques

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler en préambule que le calcul socio-économique, tel qu'il est défini par la note technique DGITM du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports, « vise à fournir une estimation de l'effet du projet sur les composantes du bien-être collectif qui peuvent se traduire en valeurs monétaires. Il vise à prendre en compte l'ensemble des coûts et des avantages marchands (i.e. faisant l'objet d'échanges monétaires entre acteurs) et non-marchands monétarisables, en menant une analyse coûts-avantages. »

Aussi, le calcul socio-économique ne vise-t-il en aucun cas à déterminer la rentabilité financière d'une opération d'investissement pour un acteur privé, opérateur économique, mais bien à quantifier dans quelle mesure un projet d'investissement peut être rentable pour la collectivité.

Par ailleurs, la Note technique DGITM du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports présente la méthode d'évaluation des projets de transports pour l'application de l'instruction du 16 juin 2014 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, relative au même objet. Elle définit la démarche générale et les modalités de mise en œuvre de cette obligation. Cette instruction présente le cadre général pour l'évaluation des projets de transports de l'État, de ses établissements publics et de ses délégataires, en application des dispositions des articles L.1511-1 à L.1511-6 du code des transports. Elle annule et remplace l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005 et vise les évaluations qui sont engagées postérieurement au 1<sup>er</sup> octobre 2014.

Cette note technique, et les fiches qui l'accompagnent, traduisent les réflexions interministérielles objets des travaux de la mission présidée par Emile Quinet et portant sur l'évaluation socio-économique des investissements publics. Elles traitent notamment de l'étude de trafic et des aspects économiques (bilan coûts-avantages monétarisés, développement économique, aménagement du territoire, effets liés à la construction, à l'entretien et à l'exploitation).

L'application de ce nouveau référentiel d'évaluation a rendu nécessaire la mise à jour des outils d'évaluation des projets de transport interurbain. Dans ce cadre, un nouvel outil de calcul socio-économique a été développé par le Cerema. C'est ce nouvel outil qui a été utilisé pour le projet RN154-12. Cet outil est donc en tous points conforme aux préconisations portées dans le rapport final concluant la mission précitée. Ce rapport est disponible en libre accès sur le site internet <http://www.strategie.gouv.fr>.

Cet outil de calcul socio-économique, développé par le Cerema, fonctionne à l'aide d'un logiciel libre : SCILAB. Le code de calcul, qui y est développé applique les instructions, préconisations et recommandations figurant dans l'instruction gouvernementale, la note technique de la DGITM et les fiches associées en toute cohérence avec le rapport Quinet.

## 1.5.4 - Impact sur le développement économique

Certaines contributions mettent en doute les bénéfices du projet en termes de développement économique. Le maître d'ouvrage souhaite à cet égard rappeler ici les résultats de l'étude qui a été menée sur le volet du développement économique.

L'analyse présente dans les pièces E et G du dossier d'enquête repose sur deux approches : l'une quantitative, l'autre plus qualitative.

D'un point de vue quantitatif, il est évalué, à partir de ratios communément admis pour ce type de projet d'infrastructure, le nombre d'emplois directs ou indirects qui seront créés avec le projet, en phase de chantier ou d'exploitation. Ces calculs s'appuient sur l'instruction cadre de 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains et sont présentés dans la pièce G – Partie IV – 4.8 Création d'emplois directs.

Il est ainsi présenté dans le dossier d'enquête que le chantier du projet RN154-12 permettra de créer de nombreux emplois – plus de 12 000 emplois-ans en cumulé sur la durée du chantier – pendant la durée des travaux qui profiteront à l'économie de l'ensemble de la zone d'étude. En phase d'exploitation, ce sont 330 emplois qui seront nécessaires chaque année au fonctionnement de l'infrastructure.

D'un point de vue plus qualitatif, la pièce G du dossier d'enquête présente la desserte du territoire en terme de population et d'emploi permise par le projet au regard des points d'échange qu'il propose.

D'une part, l'accessibilité de l'ensemble du territoire vers le port de Rouen – 1er port exportateur de céréales en Europe – se trouvera largement améliorée par le projet, ce qui constitue un enjeu économique important pour un territoire tourné vers la culture, notamment céréalière.

D'autre part, les principales zones économiques seront également reliées entre elles, alors que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle dans des conditions de sécurité et de temps de parcours suffisantes ou sans contraindre le trafic à transiter par les zones urbaines, ce qui donne à ces zones un avantage compétitif. L'aménagement proposé assure également la continuité d'un axe performant et sécurisé à proximité duquel se situe l'essentiel des pôles d'emploi :

- Sur le secteur Nonancourt / Saint-Lubin des Joncherets / Saint-Rémy-sur-Avre, le développement des activités est porté par un projet de zone d'activité intercommunale sur la commune de Saint-Lubin des Joncherets, conditionné à la réalisation d'un diffuseur sur la commune ;
- Sur le secteur de Dreux, l'ensemble des diffuseurs en projet couvrent l'agglomération à moins de 5 minutes. Les projets de développement du territoire se situent essentiellement au Nord de la ville, en bordure de la RN12 (développement des Plateaux Nord) et dans le secteur de Vernouillet. Le projet irrigue donc très convenablement ces zones, notamment avec l'échangeur prévu avec l'avenue Wilson en traversée nord de Dreux et celui au sud de Dreux sur la RN154. La reprise des diffuseurs existant de la RN12 avec la RD828 à l'ouest de Dreux et la RN154 à l'Est participent à relier les pôles existant à un axe routier performant ;

- Sur le secteur entre Dreux et Chartres, le diffuseur prévu sur la RD26 permettra une desserte directe de la zone d'activité de la « Vallée du Saule » ;
- Sur la zone de Chartres, l'enjeu essentiel du projet pour l'agglomération est la réalisation d'un contournement est. L'infrastructure desservira les projets portés par l'agglomération dans le secteur comme le parc des exposition et la zone du plateau Nord-Est. Dans le même temps, il améliorera la circulation sur la rocade ouest et favorisera le développement des activités existantes ;
- Pour le secteur interurbain au sud de Chartres, le projet permettra à l'agglomération de Voves de bénéficier d'une liaison routière de qualité à la fois vers Chartres et vers Orléans. Les territoires de Janville et de Toury se verront mieux reliés à Chartres, ce qui est considéré comme essentiel par les acteurs locaux.

Les différents bénéfices apportés par le projet sont plus largement développés dans la pièce G du dossier d'enquête, à travers notamment les parties IV – 4.9 Analyse individuelle de chacun des diffuseurs et IV – 4.7.2 Impacts sur les chaînes logistiques agricoles.

### 1.5.5 - Reports de trafic sur les itinéraires de substitution

Différentes contributions recueillies dans le cadre de l'enquête s'interrogent sur les itinéraires de substitution au projet. La question des reports de trafic prévisibles sur ces itinéraires du fait de la mise en place d'un péage est souvent présente, comme celle de l'existence même de ces itinéraires.

Il est tout d'abord à rappeler que l'ensemble du projet de référence étudié dans le cadre du dossier d'enquête est détaillé dans la partie V-4 Description générale de la solution retenue de la pièce E. Elle détaille notamment l'infrastructure et le système de péage projetés pour l'infrastructure ; ainsi que les itinéraires de substitution (par ailleurs détaillés dans la pièce J – Classement des voiries – du dossier).

Comme l'avait recommandé l'autorité environnementale, il a été ajouté dans la description générale de la solution retenue – Partie V-4.6 – une description précise des raccordements nécessaires entre le projet et les voiries de substitution ; entre les itinéraires de substitution créés et les voies existantes ; et les dévoiements de routes éventuellement nécessaires à la mise en œuvre du projet et de l'itinéraire de substitution.

Le maître d'ouvrage souhaite donc ainsi rappeler que la mise en œuvre du projet RN154-12 va de pair avec la mise à disposition d'un itinéraire de substitution complet, y compris en réalisant de nouveaux barreaux, comme à l'ouest de Dreux par exemple, ou en raccordant certaines voies existantes entre-elles, comme entre la RD854 au niveau du diffuseur actuel de Poisvilliers et la RN154 actuelle au sud du diffuseur nord de Chartres projeté.

Il s'agit là d'une obligation qui incombe au maître d'ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet concédé.

Ces itinéraires ont fait l'objet d'une analyse de trafics qu'ils sont susceptibles d'accueillir à l'aune de la mise en service du projet RN154-12. L'ensemble de ces éléments est détaillé dans la partie 1.4.3 - Les effets du projet sur les itinéraires de substitution et alternatifs – du présent rapport.

D'un point de vue plus général, le maître d'ouvrage souhaite revenir sur différents points soulevés dans les contributions.

En ce qui concerne le cas de la circulation des poids lourds sur les itinéraires de substitution, il est rappelé que des interdictions de circulation des poids lourds en transit dans les agglomérations traversées par l'itinéraire de substitution au projet sont considérées en accompagnement du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et de la RN 12.

Elles concernent les communes de Saint-Rémy-sur-Avre ; Marville-Moutier-Brûlé ; Le Boullay-Mivoye ; Le Péage ; Saint-Germain-la-Gâtine ; Allonnes ; Ymonville ; Allaines.

Ces interdictions de circulation de poids-lourds en transit en traversée d'agglomération relèvent de la police des maires. Contrairement à ce qui est affirmé par certains contributeurs, ce type de dispositif administratif est tout à fait licite dans le cadre du périmètre du projet, et ce, même si cela contraint les poids lourds à circuler sur un itinéraire payant.

Pour une efficacité maximale, ces interdictions pourront être accompagnées d'aménagements locaux, réalisés par les gestionnaires des voiries permettant de limiter « physiquement » l'usage de ces itinéraires alternatifs pour les poids-lourds, comme cela est déjà le cas dans certaines traversées de bourg de l'itinéraire de substitution à la RN154 actuelle, comme à Ymonville ou Marville-Moutiers-Brûlé. A cet égard, le maître d'ouvrage précise que le dossier d'enquête présente en annexe de la pièce G l'analyse de différents projets d'aménagement des traversées de bourg par l'itinéraire de substitution du projet. Ces études visent à éclairer les collectivités locales quant aux possibilités d'aménagement de cet axe dans les traversées d'agglomération. Il est également rappelé que les aménagements ainsi présentés ont une vocation illustrative et ne sont pas constitutifs du projet.

En ce qui concerne la circulation des véhicules agricoles sur ces itinéraires, comme rappelé dans la partie V – 4.6 Itinéraires de substitution de la pièce E, l'objet de l'itinéraire de substitution est d'offrir un itinéraire routier aux véhicules interdits sur l'autoroute et aux usagers ne souhaitant pas s'acquitter du péage. A cet égard, les engins agricoles peuvent y circuler, comme c'est déjà le cas aujourd'hui sur les sections de la RN154 dépourvues d'un statut de voie express.

Cette circulation se poursuivra donc avec la mise en œuvre du projet RN154-12, y compris sur les itinéraires qui seront créés ou complétés. Pour répondre à différentes inquiétudes exprimées sur ce sujet, elle ne sera pas contrainte par une circulation résiduelle de poids lourds dans la mesure où il est prévu sur les itinéraires de substitution un trafic poids lourds réduit à la simple desserte locale.

### 1.5.6 - Le maillage du réseau routier national

Si une part importante d'avis se focalisent sur la question des effets locaux du projet, différents contributeurs rappellent également les enjeux nationaux et inter-régionaux du projet, le plus souvent pour s'exprimer favorablement au projet.

A ce titre, le maître d'ouvrage rappelle que la réalisation de cette infrastructure permettra de répondre à des enjeux nationaux, en assurant le maillage du réseau routier structurant entre Rouen (A13) et Orléans (A10).

Ce maillage permettra :

- l'amélioration de la sécurité sur l'axe RN154 et de l'axe RN12 ;
- la sécurisation des temps de parcours sur l'axe entre, d'une part, la région Centre - Val-de-Loire et la Normandie notamment pour l'accès aux Ports ; et d'autre part, sur la RN12 entre l'Île-de-France et la Bretagne ;
- la mise en place d'un nouveau contournement de l'Île-de-France permettant l'ouverture des ports de Rouen et du Havre vers toute la partie sud de la France, notamment le sud-est.

Ces objectifs seront permis par la mise en place d'une infrastructure à haut niveau de service, sécurisée et capacitaire tel que proposée dans le cadre du projet RN154-12.

## 1.6 - Acquisitions foncières et consommation d'espaces

L'activité agricole constitue l'un des enjeux importants pour le projet RN154-12 et son territoire. Cela s'est traduit dans le cadre de l'enquête par de nombreuses observations sur la thématique de la consommation d'espaces et notamment de foncier agricole.

Avant d'approfondir les thèmes abordés sur ce sujet, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que le tracé du projet proposé dans le dossier d'enquête est un tracé dit « de référence », indispensable pour conduire l'étude d'impact (pièce E) et la définition du plan général des travaux (Pièce D).

Dans l'hypothèse où le projet serait reconnu d'utilité publique, il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai) l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique et les mesures de protection éventuelles. Il pourra également procéder à certaines optimisations du tracé, visant notamment à limiter les consommations foncières. Ce n'est donc qu'à cette phase ultérieure que les impacts définitifs du projet seront connus.

### 1.6.1 - La consommation de foncier agricole

De nombreux contributeurs contestent la consommation foncière induite par le projet, mais souvent en s'appuyant sur des données erronées. Aussi, le maître d'ouvrage souhaite rappeler l'estimation de l'emprise de surfaces agricoles susceptible d'être consommées, ainsi que le cadre de cette estimation.

Le calcul des surfaces agricoles potentiellement consommées par le projet est présenté dans la pièce E – partie VII - chapitre « 3.3.5.5.3 - Effets sur l'économie du monde agricole » du dossier d'enquête. Il repose sur estimation obtenue sur la base d'un tracé de référence et d'une emprise augmentée par l'ajout d'un périmètre de 20 mètres de part et d'autre du tracé de référence.

Il s'agit donc d'une surestimation des surfaces qui seront réellement consommées par le projet.

Section	Surface agricole en ha
Section 1 – Nonancourt - Dreux	122
Section 2 – Dreux – Chartres	88
Section 3 – Chartres	108
Section 4 – Chartres – A10	141
Total	459

Tableau 7: estimation des surfaces agricoles consommées par le tracé de référence en ha

Ce chiffre ne tient cependant pas compte des mesures de compensation écologique, susceptibles d'induire une consommation de foncier agricole supplémentaire, dans la mesure où elles seront définies avec précision par le concessionnaire lors de l'élaboration définitive du projet et du dossier d'autorisation unique, procédure menée sous l'égide des services de l'État en charge de l'instruction du dossier.

Néanmoins, les mesures de compensation proposées dans le cadre du dossier sont très peu consommatrices de foncier agricole, notamment en ce qui concerne les zones humides, dans la mesure où les impacts résiduels sur ces milieux ont en majeure partie été évités.

Toujours sur le volet de la consommation agricole, les contributions des chambres d'agriculture de l'Eure et de l'Eure-et-Loir s'interrogent sur la mise en œuvre de la compensation agricole prévue par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014.

Comme il l'a fait au cours de la concertation inter-services, le maître d'ouvrage précise que le projet n'est pas soumis aux dispositions de l'article 28 prévoyant la mise en œuvre de mesures de compensation collective, et ce, au regard des mesures transitoires prévues dans l'article 2 du décret n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Pour autant, le maître d'ouvrage rappelle que la réglementation prévoit la possibilité d'aménagements fonciers, dont les commissions communales sont décisionnaires quant à leur opportunité et leur périmètre, le concessionnaire en assurant le financement.

Il précise également les Chambres d'Agriculture de l'Eure-et-Loir et de l'Eure continueront d'être associées dans les phases ultérieures du projet.

## **1.6.2 - La procédure d'aménagements fonciers**

Parmi les sujets évoqués dans les contributions sur le thème du foncier agricole, les contributeurs reviennent très régulièrement sur la question des aménagements fonciers potentiellement mis en place avec la mise en œuvre du projet. Le plus souvent, ces avis demandent qu'ils soient mis en œuvre pour accompagner le projet.

En premier lieu, il convient de préciser que la procédure d'aménagement foncier est conduite par les conseils départementaux, mais financée par le maître d'ouvrage. Dans le cadre du projet RN154-12, le financement des aménagements fonciers est donc une prérogative du concessionnaire en phase projet qui assure par ailleurs les opérations d'acquisitions foncières.

En ce qui concerne l'opportunité – ou non – de la mise en œuvre d'un aménagement foncier, le code rural prévoit que ce sont les commissions communales d'aménagement foncier et forestier (CCAFF) qui déterminent si le projet doit faire l'objet d'une telle procédure. Ce choix s'opère donc au niveau des communes.

Même si cette procédure relève d'une phase ultérieure du projet, le maître d'ouvrage peut néanmoins énoncer quelques principes qui prévalent à cette occasion :



- Tout d'abord, il convient de préciser que des ajustements seront recherchés lors des phases projet par le concessionnaire et notamment l'optimisation du projet afin de limiter les délais fonciers ou de limiter les impacts agricoles ;
- En matière de réseaux (irrigation ou autres), le concessionnaire a pour obligation de rétablir les réseaux interceptés à la même fonctionnalité ;
- C'est au moment des aménagements fonciers que seront définis les rétablissements agricoles, ainsi que les indemnités éventuelles (allongements de parcours, ré-emploi, etc.), qui seront financées par le concessionnaire.

A titre indicatif, le maître d'ouvrage précise, pour répondre à certaines interrogations, que le coût des aménagements fonciers est bien pris en compte dans l'évaluation financière du projet présenté dans le dossier d'enquête, sous une forme forfaitaire à ce stade. A ce titre, et au-delà des montants prévisionnels relatifs aux acquisitions foncières et indemnités, il a par exemple été provisionné, dans le cadre de l'estimation globale du projet, des sommes à valoir pour les rétablissements agricoles, à hauteur d'un rétablissement tous les 3 km sur l'ensemble du projet.

### **1.6.3 - Les réserves foncières**

Dans la perspective de potentiels aménagements fonciers, certains contributeurs mentionnent l'existence de réserves foncières faites par les collectivités et demandent leur utilisation dans le cadre du projet RN154-12.

Le maître d'ouvrage rappelle que les acquisitions foncières relèvent d'une prérogative du concessionnaire et qu'à cet égard, la constitution d'acquisitions foncières en anticipation est bien de nature à faciliter la mise en œuvre du projet.

A ce stade, certaines collectivités locales ont déjà commencé à mettre en œuvre ce principe accompagnés par le maître d'ouvrage qui a d'ores et déjà financé une étude agricole préliminaire aux aménagements fonciers.

### **1.6.4 - La consommation forestière**

Dans une moindre mesure par rapport à la question du foncier agricole, la consommation forestière a fait l'objet de plusieurs contributions, notamment dans la perspective des mesures de compensation qu'il faudra mettre en œuvre et de potentielles consommations agricoles supplémentaires.

L'emprise des surfaces d'espaces forestiers et d'espaces boisés classés susceptibles d'être déboisés est présentée dans les chapitres « 3.3.5.6 Effets du projet sur la sylviculture » de la partie VI pièce E – étude d'impact.

Comme pour la consommation de foncier agricole, il est à noter que ces surfaces sont des estimations obtenues sur la base d'un tracé de référence et d'une emprise augmentée par l'ajout d'un périmètre de 20 mètres de part et d'autre du tracé de référence. Il s'agit donc d'une borne supérieure des surfaces qui seront réellement consommées par le projet.

Ainsi concernant les espaces forestiers et les espaces boisés classés l'emprise globale du projet déclinée par sections est la suivante :

Section	Surface en ha d'espaces forestiers	Dont surface en ha d'EBC
Section 1 – Nonancourt - Dreux	58	35,3
Section 2 – Dreux – Chartres	1,93	0,38
Section 3 – Chartres	28	9,96
Section 4 – Chartres – A10	1,94	2,21

*Tableau 8: estimation des surfaces d'espaces forestiers et d'EBC interceptés par le tracé de référence*

Le maître d'ouvrage précise que l'ensemble du projet a fait l'objet d'une analyse itérative des solutions de substitution intégrant notamment des critères liés au milieu naturel, à la sylviculture et à l'agriculture. Cette partie peut être consultée au chapitre « 3 Esquisse des principales solutions de substitutions examinées et raisons (environnementales et sanitaires) pour lesquelles le projet présenté a été retenu » de la pièce E - Etude d'impact.

À l'issue de la phase 1, les secteurs de boisements et de friches avaient été identifiés comme étant à éviter autant que possible et les stations d'espèces protégées étaient à éviter.

L'aire d'étude retenue pour la phase 2 a évité au maximum les éléments identifiés en phase 1 comme étant à préserver. Dans ce cadre la démarche d'évitement et de réduction des impacts a été au cœur du projet.

Par ailleurs plusieurs mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement relatives aux boisements ont déjà été définies dans la partie « 3.3.5.6 Effets du projet sur la sylviculture ».

Pour ce qui concerne les mesures de compensation dans les cas où les mesures de réduction et d'accompagnement ne s'avèrent pas suffisantes, le maître d'ouvrage rappelle que les emprises liées aux compensations seront déterminées par le concessionnaire lors des études ultérieures, après une définition plus précise du projet.

Les mesures proposées, par exemple en matière de reboisement, seront affinées lors de l'élaboration du dossier relatif aux autorisations ultérieures (loi sur l'eau, dérogation espèces protégées), en concertation avec les services de l'État en charge de l'instruction réglementaire de ce dossier.

### 1.6.5 - Expropriations, indemnisation et rétablissements

Certaines contributions mentionnent la situation des entreprises et des particuliers susceptibles d'être expropriés si le projet se concrétise, et questionnent sur le mode et le niveau d'indemnisation.

À cet égard, le droit français prévoit que seule une déclaration d'utilité publique permet d'exproprier une propriété privée dont le foncier est nécessaire à la réalisation d'un projet comme le projet RN154-12. Après avoir identifié avec certitude les propriétaires des terrains d'assiette du projet, une estimation du bien immobilier à acquérir est alors effectuée.

Cette estimation est réalisée en toute indépendance par un service de l'État, France Domaines, que le projet soit directement mené par l'État ou réalisé en concession comme ce sera le cas pour le projet RN154-12.

Ayant communication du montant de l'ensemble des transactions réalisées sur le marché immobilier, France Domaines est en mesure d'estimer de manière juste et équitable la valeur du bien sans tenir compte par exemple d'un éventuel effet de dévaluation du fait de l'existence du projet ou, à l'inverse, de réaliser une plus-value induite.

L'indemnité proposée correspondant à la valeur de biens équivalents dans les environs sans influence d'un projet d'aménagement de manière à ce que la personne expropriée puisse acquérir un bien similaire pour se reloger si l'expropriation porte sur une habitation.

En complément de cette indemnité, la recherche d'un nouveau logement, les frais divers afférents à cette démarche sont couverts par une indemnité complémentaire dite de emploi dont le montant est fixé suivant un barème lié à la valeur du bien exproprié.

Dans le cas d'activités, notamment à vocation de loisir ou commerciale, situées à l'intérieur de la bande proposée à la DUP, des expropriations en contrepartie d'une indemnisation sont possibles. Elles permettent la relocalisation de l'entreprise et la poursuite de l'activité de la société. Une entreprise qui serait trop fortement impactée dans son fonctionnement, du fait d'un prélèvement de terrain, engageant ainsi sa pérennité, pourrait également être expropriée.

Des indemnisations sont également à prévoir dans le cas d'impact sur des exploitations agricoles (voir partie 1.6.2).

Le maître d'ouvrage a par ailleurs pris bonne note des contributions relatives aux carrières, notamment sur le secteur de Beauvilliers. En la matière, il confirme que la législation en vigueur sera appliquée en vertu des préjudices créés.

Enfin, sur un sujet souvent abordé par les contributeurs, le maître d'ouvrage rappelle que les rétablissements nécessaires de réseaux interceptés par le projet seront mis en œuvre. Cela vaut non seulement pour les routes interceptées ; mais aussi pour les accès comme dans les cas de carrières ou d'exploitations forestières mentionnés dans les contributions.

### 1.6.6 - Les aires de service et de repos

Le positionnement des aires de repos et de services au stade actuel du projet est basé sur les études préalables réalisées dans le cadre du projet sur un tracé de référence. Il est à préciser que la solution présentée répond à un enjeu de limitation de la consommation en foncier agricole.

A un stade ultérieur des études, le concessionnaire pourra faire évoluer le projet dans le respect des règles techniques en vigueur.

Concernant le stationnement de poids lourds transportant des matières dangereuses sur les aires de service et de repos du projet, les articles R551-1 et suivants, et L551-1 et L551-2 du code de l'environnement étendent l'obligation de réaliser des études de dangers aux infrastructures routières pour les aires de stationnement ouvertes à la circulation publique et au stationnement de véhicules de transport de matières dangereuses dont la capacité totale de stationnement est supérieure à un seuil de 150 poids lourds.

En cas de dépassement de ce seuil, ces études seraient à réaliser conformément à la réglementation par le futur gestionnaire de l'infrastructure – i.e. le concessionnaire – lors des phases ultérieures de l'opération.

## 1.7 - Impacts environnementaux

Si les impacts du projet font l'objet d'une analyse détaillée, tant sur le diagnostic, l'étude des impacts et les éventuelles mesures de protection, ils n'en demeurent pas moins une source importante d'inquiétude pour de nombreux contributeurs dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Au préalable d'une réponse sur chacune des thématiques soulevées, le maître d'ouvrage souhaite rappeler le principe de progressivité des études selon lequel la précision des études environnementales est affinée au fur et à mesure du processus d'élaboration des études techniques de l'opération. Ainsi, au fur et à mesure que le projet se précise et prend corps, les études environnementales s'affinent et apportent des solutions pour permettre d'éviter, de réduire et de compenser les impacts notables d'un projet. Comme pour la question de la consommation foncière, il est à préciser sur le sujet des impacts environnementaux que le tracé proposé est un tracé dit « de référence » indispensable à la conduite de l'étude d'impact (pièce E) et à la définition du plan général des travaux (pièce D) du dossier d'enquête.

Dans l'hypothèse où le projet serait reconnu d'utilité publique, il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai), l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique, ainsi que les mesures de protection éventuelles.

Des optimisations du tracé « de référence » pourront ainsi être réalisées en phase projet par le concessionnaire afin de rechercher là où c'est possible le moindre impact.

### 1.7.1 - Impacts sur la ressource en eau

De nombreuses contributions, comme celles du collectif associatif « Mob 28 », de l'ASCVEG ou de certains habitant du Drouais, soulèvent la problématique de la protection des ressources en eau. Ces observations concernent notamment les captages d'alimentation en eau potable, et en particulier ceux du Drouais, et dans une moindre mesure les eaux souterraines.

Le maître d'ouvrage souhaite ré-affirmer que le dossier d'enquête ne met en lumière aucun impact sur la santé humaine par dégradation de la qualité de l'eau consommée, notamment dans le secteur du Drouais, contrairement aux affirmations de certains contributeurs qui associent le contournement de Dreux proposé dans le cadre du projet à une menace sur la santé des Drouais et sur la qualité de leur eau potable.

Tout d'abord, le maître d'ouvrage rappelle que la liste des captages et des périmètres de protection prise en compte dans l'étude d'impact du projet est bien complète et exhaustive.

Cette liste est présentée dans la pièce E – Partie – VI – chapitre « 2.3.4.3 Les eaux souterraines », p.185 et suivantes ; l'analyse des impacts est quant à elle présentée dans la pièce E – Partie VII – chapitre « 3.1.3.2 Effets sur les eaux souterraines », p. 776 et suivantes.

Le projet, tant sur la liste des captages pris en compte que sur ses effets, a fait l'objet d'une consultation des services de l'ARS à différents stades des études qui ont été menées et lors de la concertation inter-service qui a été organisé de mars à mai 2016.

Comme précisé dans le dossier d'enquête, au stade actuel du projet, l'étude d'impact traite des mesures nécessaires au traitement et confinement des pollutions éventuellement générées par le projet et la circulation sur ce dernier, ainsi que des impacts sur le milieu naturel. Il convient également de préciser que la définition précise des mesures relatives à la protection des eaux sera effectuée lors de l'élaboration du dossier loi sur l'eau (aujourd'hui autorisation unique), procédure réglementaire portée par le concessionnaire et instruite par les services de l'État compétents. Cela se fera dans le respect des dispositions des arrêtés préfectoraux relatifs à la protection des captages.

Dans ce cadre, un suivi de la qualité des eaux sera mis en place au niveau des captages publics et privés : des analyses de la qualité des eaux seront ainsi réalisées en phase exploitation. La fréquence et la nature des analyses prévues seront définies par le concessionnaire lors des études ultérieures, après une définition plus précise du projet.

De même, un certain nombre de mesures seront mises en œuvre au moment des travaux afin de respecter la ressource en eau, à l'image des éléments détaillés dans la pièce E – Partie VII – chapitre 2.1.3 Effets des travaux sur les eaux superficielles et les eaux souterraines.

Même si la définition des mesures précises qui seront mises en œuvre interviendra dans une phase ultérieure, le maître d'ouvrage peut d'ores et déjà préciser que le projet qu'il propose respectera notamment l'ensemble des préconisations relatives aux différents périmètres de protection des captages. Il est par exemple prévu la mise en œuvre d'un revêtement rigoureusement étanche et pentes suffisantes pour assurer un écoulement rapide des eaux de ruissellement les éloignant de l'aqueduc lors d'un passage dans une zone de protection rapprochée. L'ensemble de ces mesures sont détaillées dans la pièce E – Partie VII – chapitre « 3.1.3.2 Effets sur les eaux souterraines ».

Au-delà, contrairement à ce qui est affirmé par certains contributeurs, le maître d'ouvrage tient à ré-affirmer que les mesures d'assainissement qui seront mises en place dans le cadre de l'opération auront des effets positifs sur la préservation des eaux souterraines et superficielles.

C'est notamment le cas pour les sections qui seront réaménagées selon un nouveau référentiel normatif plus contraignant, comme une partie de la RN12 actuelle et de la RN154 entre Dreux et Chartres.

C'est aussi l'une des conséquences des reports de trafic vers le projet de certains axes, dont les dispositifs de traitement des eaux sont pour l'heure moins performants. C'est en particulier le cas de la RD 828 qui traverse actuellement le périmètre de protection rapproché de Vernouillet qui alimente en eau potable l'agglomération de Dreux, alors même que le projet proposé en est éloigné d'environ 2 km et proposera un dispositif respectueux des normes actuelles.

## 1.7.2 - Nuisances sonores

De multiples contributions portent sur la question des nuisances sonores générées par l'infrastructure, et interrogent sur les moyens envisagés pour maîtriser celle-ci.

Comme cela est indiqué dans le dossier d'enquête publique pièce E – Partie VII – chapitre « 3.7.1 Effets du projet sur le l'ambiance sonore », p. 968 et suivantes, l'exposition des riverains d'infrastructures de transport est réglementée.

Des seuils différents sont définis pour les cas :

- où l'on réalise une infrastructure routière nouvelle ;
- où l'on réaménage une infrastructure existante.

Les deux cas de figures se posent dans le cadre du projet RN154-12.

En ce qui concerne les secteurs de création d'une infrastructure nouvelle, deux seuils maximums de bruit moyen (jours et nuit) sont définis. Le dépassement d'un seul des deux seuils entraîne nécessairement une protection au bruit de l'habitation concernée. Les seuils dépendent du bruit préexistant : en zone d'ambiance modérée préexistante, les seuils jour et nuit sont plus bas qu'en zone de bruit d'ambiance préexistante non modérée.

En ce qui concerne les secteurs de réaménagement de voirie existante, la notion de « modification significative » est à considérer. Une modification ou transformation d'infrastructure routière existante est considérée comme significative si elle résulte des travaux (modifications géométriques hors travaux de renforcement de chaussée, travaux d'entretien, aménagements ponctuels et aménagements de carrefours non dénivelés) et si elle engendre à terme une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution sonore de la route, par rapport à ce que serait cette contribution à terme en l'absence de transformation. Il suffit que cette condition soit vérifiée pour l'une des deux périodes réglementaires (diurne ou nocturne). Dans le cas où la modification est significative (augmentation des niveaux sonores à terme avec projet par rapport aux niveaux sonores à terme sans modification supérieure à 2 dB(A)), des contributions sonores maximales admissibles sont définies par la réglementation. Le dépassement de ces seuils implique la mise en place de protection.

Les schémas suivants, présentés dans le dossier d'enquête, synthétisent ces éléments de réglementation. Ils prennent l'exemple d'un logement en période diurne (6h – 22h) selon les deux réglementations à appliquer selon leur niveau de bruit actuel (ambiance sonore préexistante modérée ou non modérée) pour :

- Une infrastructure routière nouvelle ;
- Ou une infrastructure routière modifiée.



**Infrastructure routière nouvelle**  
L<sub>Aeq</sub> (6h – 22h)

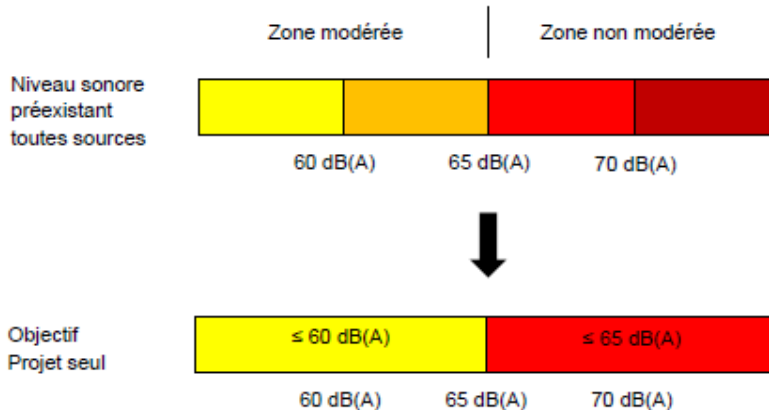


Figure 434 : Exemple d'application de la réglementation acoustique pour une infrastructure routière nouvelle en période diurne (source : Étude acoustique, Egis, février 2016)

**Infrastructure routière modifiée**  
L<sub>Aeq</sub> (6h – 22h)

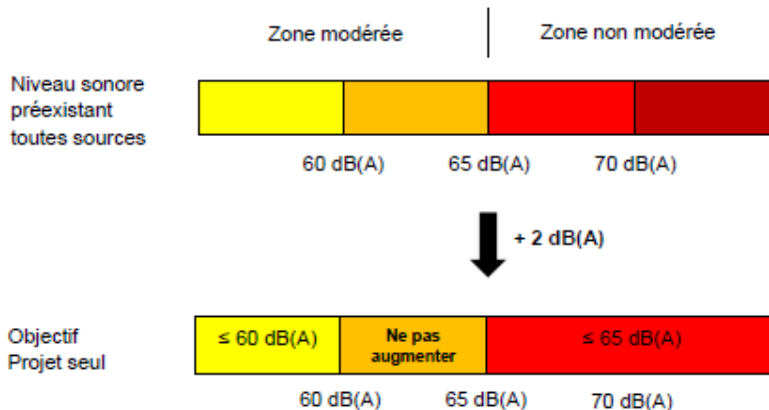


Figure 435 : Exemple d'application de la réglementation acoustique pour une infrastructure routière modifiée en période diurne (source : Étude acoustique, Egis, février 2016)

*Illustration 9: Schémas relatifs à la réglementation acoustique  
extraits de la pièce E du dossier d'enquête p.971*

Cette obligation de respect des seuils réglementaires (en terme de contribution sonore de la route maximale admissible) en matière de protection des nuisances sonores est impérative. Elle sera assurée par le maître d'ouvrage du projet d'infrastructure, ici, le concessionnaire de l'autoroute.

Dans le cadre du dossier d'enquête il a été procédé à une simulation du bruit généré par l'autoroute dans son environnement. Les habitations potentiellement situées dans une zone où un seuil est dépassé sont recensées et les caractéristiques des protections au bruit nécessaires sont indiquées dans la pièce E – Partie VII – chapitre « 3.7.1.2.3 Mesures relatives au bruit ».

Dans ce cadre, et de manière à apporter une réponse aux observations méthodologiques soulevées par la commune de Fresnay l'Evêque concernant la qualité de l'étude acoustique qui a été menée, le maître d'ouvrage précise que la réglementation prévoit bien que le maître d'ouvrage est soumis à des objectifs concernant le projet seul, en ce qui concerne les secteurs de création d'une infrastructure nouvelle.

C'est ce principe qui a été appliqué dans le cas du raccordement à l'autoroute A10. Cela explique ainsi que la contribution sonore à l'état projeté des infrastructures existantes, notamment l'autoroute A10 dans le secteur considéré, n'apparaît pas dans le résultat des modélisations acoustiques.

La remarque du contributeur sur le sujet est ainsi infondée.

Ce premier calcul n'est pas définitif, il se base sur une hypothèse de tracé qui sera affinée par le concessionnaire, responsable de la conception finale du tracé. Le concessionnaire établira les niveaux de bruit préexistant avant les travaux grâce à des enregistrements du bruit sur les abords du futur tracé. Il connaîtra alors la contribution sonore maximale de la route à ne pas dépasser au niveau des riverains. Par comparaison avec le bruit généré par le trafic modélisé sur l'autoroute, il en déduira les caractéristiques des éventuelles protections phoniques à mettre en oeuvre.

Une fois l'autoroute mise en service, le concessionnaire devra procéder à la vérification de l'efficacité des protections phoniques réalisées. S'il s'avérait que la contribution sonore de la route était supérieure aux seuils admissibles, le concessionnaire serait tenu d'y remédier en modifiant ou complétant les dispositifs anti-bruit initialement réalisés.

Pour répondre à différentes observations émises dans le cadre de l'enquête, ces principes ont été appliqués à l'ensemble du projet. Les cartes acoustiques relatives aux simulations qui ont été menées permettent une visualisation au cas par cas des situations. Elles sont présentées respectivement :

- dans la Pièce E – Annexe 1 – chapitre « 1.6. Annexe 6 : Cartographie état projet acoustique sans protections acoustiques », page 403 et suivantes, pour la situation projetée, avant mise en œuvre des mesures de protection ;
- dans la Pièce E – Annexe 1 – chapitre « 1.7. Annexe 7 : Cartographie état projet acoustique avec protections acoustiques », page 506 et suivantes, pour la situation projetée, en considérant la mise en œuvre des mesures de protection prévues.

Il n'est ainsi pas prévu de dépassements de seuil dans les secteurs suivants, du nord au sud :

- Au niveau du hameau de la Gâtine de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre (p.408 de la Pièce E – Annexe 1) ;
- Au niveau de la zone des « Corvées » ou de « Bois le Roi » sur la commune de Vernouillet (p.413) ;
- Au niveau des habitations les plus proches à proximité de l'ouvrage projeté sur la vallée de la Blaise, de la commune de Garnay ou du hameau de Chambléan (p.415-416) ;
- Au niveau des communes de Saint-Prest et de Champhol, hors cas du passage de la

- vallée de l'Eure, et notamment en ce qui concerne le collège de Soutine (p.431-433) ;
- Au niveau de la commune de Gasville-Oisème (p.433-434). Dans ce cas précis, les dispositions constructives prévues, et en particuliers les passages en déblais prévus pour éviter les impacts sur les cônes de vue de la Cathédrale de Chartres participent à la protection acoustique du secteur ;
  - Au niveau du hameau de Bretigny (commune de Sours) (p.438) ;
  - Au niveau des communes de Fresnay-l'Evêque ou de Trancrainville (p.452-454).

Pour compléter, il peut être précisé que des mesures de protection acoustiques sont prévues pour les secteurs suivants mentionnés au cours de l'enquête :

- Secteur de « la Poterie », sur la commune de Saint-Lubin des Joncherets ;
- Secteurs des « Hérailles » au droit du franchissement de la vallée de l'Eure sur la commune de Saint-Prest ;
- Secteur de la zone industrielle, sur la commune de Gasville-Oisème, à la limite de la frontière avec la commune de Champhol, où la protection de façade d'une habitation est projetée ;
- secteur de Nonancourt, à l'est du franchissement de la vallée de l'Avre, où la protection de façade d'une exploitation est projetée.

### 1.7.3 - Qualité de l'air

De nombreuses contributions ont exprimé un rejet du projet au motif qu'il dégraderait sensiblement la qualité de l'air des secteurs traversés.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'enjeu lié à la qualité de l'air est un sujet complexe et difficile à appréhender dès lors qu'il concerne de nombreux paramètres, dont la pollution de fond présente dans l'atmosphère et des facteurs climatiques fluctuants

Le détail de l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air est présenté dans la pièce E - Partie VII – Chapitre « 3.7.3 Effets du projet sur la qualité de l'air », page 989 et suivantes. Elle présente la méthodologie utilisée, le travail bibliographique et les campagnes de prélèvements menées, ainsi que les résultats des modélisations réalisées.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (et sa note méthodologique associée), l'étude air santé est menée pour trois scénarios situés à deux horizons d'étude différents. Ces scénarios sont usuellement nommés « état initial », « état de référence », et « état projeté ». C'est ce qui a été réalisé dans l'étude d'impact du projet.

Ainsi les émissions routières ont été évaluées pour chacun des tronçons du réseau routier, pour l'état initial (2010), l'état de référence (2042 sans projet) et l'état projeté (2042 avec projet). L'année 2042 correspond à l'année de mise en service + 20 ans.

A cet égard, et par opposition à une idée émise par certains contributeurs, le fait de retenir un horizon temporel plus rapproché, comme par exemple la mise en service du projet, ne constitue pas une exigence réglementaire.

Sans revenir plus en détail sur la méthodologie appliquée pour cette étude, présentée respectivement dans la pièce E - Partie VII – Chapitre « 3.7.3 Effets du projet sur la qualité de l'air » et dans Partie X – Chapitre 4.4 Méthodologie spécifique à l'étude air, le maître d'ouvrage souhaite rappeler les éléments conclusifs de l'étude.

D'un point de vue général, la réalisation du projet n'induirait aucun dépassement des valeurs limites relatives à la surveillance de la qualité de l'air en vigueur dans la bande d'étude. Dans le cas des particules fines (PM<sub>2,5</sub>) l'étude fait apparaître, malgré la baisse observée par rapport à l'état initial, une valeur supérieure à l'objectif de qualité. Le résultat est pour partie dû à l'hypothèse retenue d'une teneur de fond inchangée à cet horizon. Une telle hypothèse conduit à un calcul pessimiste, la tendance générale étant une baisse de ces teneurs du fait de l'amélioration du parc routier et de la mise en oeuvre de politiques de lutte pour la qualité de l'air.

A noter que les seuils réglementaires dont il est question font partie du dispositif de surveillance de la qualité de l'air. Le caractère obligatoire des valeurs limites ne porte que sur la surveillance et vise les mesures à prendre en cas de dépassement constaté. Ces valeurs limites ne constituent pas une prescription s'imposant en tant que telles à un projet. Aussi, si pour l'état initial, la comparaison à des valeurs limites de concentration dans l'air peut être envisagée afin de qualifier la qualité de l'air dans le domaine d'étude. Pour les horizons

futurs, compte tenu des incertitudes notamment sur les hypothèses d'entrée (concentration de fond...) et la chaîne de modélisation, il convient de nuancer les conclusions lors des comparaisons aux valeurs limites. Seules les comparaisons de variantes et scénarios entre eux sont véritablement pertinentes pour apprécier l'impact d'un projet. Par ailleurs l'objectif qualité est un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble. Il n'y a pas d'échéance fixée. Comme pour les valeurs limites, cet objectif ne s'impose pas en tant que tel aux projets routiers.

La conclusion d'ordre générale rappelée ci-dessus dans le cas de secteurs identifiés à enjeu par certains contributeurs : Garnay ; Vernouillet (Les Corvées ou Bois le Roi) ; Collège Soutine à Saint-Prest ; Gasville-Oisème ; Champholl ; Fresnay-L'Evêque.

Pour cette dernière commune, où la méthodologie de l'étude semblait également remise en cause, le maître d'ouvrage confirme les résultats de l'étude et les éléments conclusifs du bilan de la concertation inter-services qui a été menée de mars à mai 2016, à savoir que les études menées ne conduisent à aucun dépassement de valeur seuil ou valeur d'objectifs en termes de qualité de l'air dans les secteurs du bourg de Fresnay l'Evêque et du hameau de Pitheaux. Comme pour le reste de l'air d'étude, seul le cas d'un polluant – les PM 2,5 – laisse apparaître des teneurs projetées légèrement au-delà des objectifs de qualité (et non des valeurs seuil) ce qui est dû, comme expliqué ci-dessus, aux hypothèses pessimistes de teneur de fond prises en compte dans la cadre de la modélisation.

Au-delà des impacts négatifs du projet, le maître d'ouvrage rappelle également qu'une amélioration de la qualité de l'air est projeté, du fait de la réalisation du projet, au droit de :

- certains secteurs de la RN 12, et notamment sur la commune de Saint-Rémy-sur-Avre ;
- de la rocade ouest de Dreux (RD 828) ;
- de la rocade ouest de Chartres (RN123) ;
- de la RN154 au sud de Chartres en traversée du hameau de Bonville (commune de Gellainville).

Au-delà de ces résultats généraux, le maître d'ouvrage souhaite revenir sur différentes observations, tout d'abord d'un point de vue méthodologique. Il apparaît ainsi selon différents contributeurs que certains établissements sensibles auraient été oubliés lors de l'étude, comme par exemple l'IME de Vernouillet.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'appréciation des établissements sensibles à considérer dans l'étude air et santé se fait sur la base de la note méthodologique du 25 février 2005, notamment pour la définition de la bande d'étude : « La bande d'étude est définie autour de chaque voie subissant, du fait de la réalisation du projet, une hausse ou une baisse significative de trafic (variation de 10 %, comme pour le domaine d'étude). Elle est adaptée à l'étude de l'influence du projet sur la pollution atmosphérique à l'échelle locale résultant des polluants primaires. (...) ».

Cette bande d'étude est définie par une largeur minimale, de part et d'autre des axes routiers, en fonction des niveaux de trafics. Elle est présentée, ainsi que les éléments de diagnostic qui y sont relatifs dans la pièce E - Partie VI – chapitre « 2.9.2 La qualité de l'air », p. 615 et suivantes. En raison des niveaux de trafics attendus et en conformité avec la note

méthodologique sus citée, une bande d'étude de 600 m centrée sur la solution retenue a été retenue (300 m de part et d'autre des axes routiers).

Trois établissements sensibles ont ainsi été recensés, pour lesquels une étude de niveau I a été réalisée.

#### 1.7.4 - Patrimoine et paysage

Plusieurs contributions mentionnent la question de l'insertion paysagère de l'infrastructure. À ce titre, il est rappelé que les principes d'aménagement paysagers envisagés par le maître d'ouvrage sont présentés à partir de la page 909 de la pièce E – partie VII – chapitre « 3.5 Effets du projet sur le paysage ».

Comme le soulignent les contributions, les franchissements de vallées constituent des enjeux importants du projet en termes paysagers. Les 4 viaducs projetés devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière dans le respect des prérogatives attribuées au concessionnaire par l'État concédant et de ses obligations contractuelles. Il lui revient par exemple le choix de la structure, des portées ou du nombre de tablier. Les propositions faites dans le présent dossier de DUP ne sont pas intangibles. L'exploitation, l'entretien ou l'insertion paysagère pourraient amener le concessionnaire à faire le choix d'une autre solution.

Ces ouvrages devront par ailleurs tenir compte de nombreuses contraintes comme le franchissement des zones inondables, d'un site Natura 2000 au droit de la vallée de la Blaise, de voies ferrées ou routières.

La question des cônes de vue sur la cathédrale de Chartres est également un sujet largement évoqué par les contributeurs sur le thème du patrimoine et du paysage.

Le maître d'ouvrage rappelle que le choix d'appliquer le projet de directive paysagère de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres, conduisant à prévoir le projet en déblai pour protéger les cônes de vue identifiés, est un choix fort du maître d'ouvrage. Dans ce cadre, le projet RN154-12 a également été élaboré en collaboration avec les services de la DREAL Centre-Val de Loire compétents.

Une analyse fine au cas par cas est réalisée sur les perspectives de vision de la cathédrale dans l'étude paysagère annexée à l'étude d'impact. Cette analyse est disponible en page 25 de l'étude paysagère incluse dans l'annexe 4 de la pièce E du dossier. Elles sont par ailleurs reprises dans l'atlas « Paysage et Patrimoine » de la partie VI chapitre « 2.8 de l'étude d'impact. ».

Cette analyse a permis de déterminer le profil en long adapté pour l'infrastructure projetée au regard des zones de vues lointaines majeures sur la cathédrale de Chartres et les zones de transition identifiées, notamment sur les passages en déblais nécessaires.

De la même manière, une analyse a été menée sur le profil en long des axes existants interceptés par le projet et qui seront rétablis. C'est notamment le cas des RD 906 ; RD6 ; RD32 qu'il est proposé de rétablir à leur niveau actuel.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage rappelle que les collectivités et les services de l'État seront associées au processus d'insertion paysagère de l'infrastructure, et donc de ses ouvrages d'art et sur la question des cônes de vue de la cathédrale de Chartres, à travers le dialogue continué qu'opérera le concessionnaire retenu.

Il rappelle également que l'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2016 relative à la politique du « 1% paysage, développement et cadre de vie » sur le réseau routier national donc concédé prévoit, dans le cas du projet concédé RN154-12, que la société concessionnaire consacre une contribution au plus égale à 1% du montant du projet d'investissement à des actions d'amélioration des paysages et du cadre de vie, telles que le traitement paysager des entrées de ville, les itinéraires cyclables, les sentiers de randonnées ou les aires de covoiturage arborées. La démarche « 1% paysage » est partenariale et invite les collectivités territoriales à développer des projets de valorisation de leurs paysages. Celles-ci bénéficient dans ce cadre de l'appui technique des services de l'Etat.

### 1.7.5 - Milieux naturels

Il convient en premier lieu de rappeler que l'ensemble des études relatives aux milieux naturels ont été conduites dans les règles de l'art, selon la méthodologie détaillée dans la pièce E – partie X. Analyse et méthodes – chapitre « 3.5.1.2 Milieu naturel ». Le résultat des études a fait l'objet d'échanges avec les services concernés à chaque étude du projet, notamment ceux de la DDT et de la DREAL.

En outre, il est également à préciser que l'avis de l'Autorité Environnementale qui n'a fait aucune remarque sur l'évaluation des incidences sur les milieux naturels.

Malgré ces éléments, certains contributeurs, et notamment l'association « Hommes et Territoires » reviennent sur la question de certains impacts, parfois en apportant des données naturalistes nouvelles pour appuyer leur propos. C'est notamment le cas concernant les effets du projet sur les sites Natura 2000 à proximité ou dans l'aire d'étude du projet – ZPS "Beauce et vallée de la Conie" et ZSC "Vallée de l'Eure et de Maintenon à Anet" au niveau du lieu-dit "la côte blanche – au sujet desquels des avis contestent l'absence d'impacts significatifs du projet .

Sur le périmètre de la ZPS, le projet suit pour partie l'infrastructure existante (environ 1/3) diminuant ainsi l'impact potentiel du projet. Au regard des études menées, un niveau très faible de destruction (48ha) sur les 57 400 ha de la ZPS permet de conclure à une incidence négligeable pour les oiseaux à l'origine de la désignation du site.

Cette analyse est remise en cause dans une contribution, en faisant référence à différentes espèces.

Concernant les espèces citées dans les contributions, les données de présence de l'Alouette calandrelle en notre possession montrent que le projet évite au contraire le secteur de la ZPS où l'espèce est majoritairement présente (Sud de la ZPS) par la réalisation du raccordement à l'A10 après Ymonville. Tant pour le Busard cendré que pour l'Oedicnème criard, leur présence est relativement diffuse sur l'ensemble de la ZPS.

La surface détruite n'est ainsi pas de nature à avoir une incidence sur leur cycle biologique.

Il convient d'ailleurs de nuancer l'affirmation des associations que la forte diminution des populations est due à la consommation des terres agricoles. Les études montrent que le principal facteur de la diminution des populations d'avifaune de plaine, sont les évolutions des pratiques agricoles, dont l'intensification.



Enfin pour le Hibou des marais, nous confirmons une présence régulière de cette espèce (dortoirs hivernaux) mais situés au sud-ouest d'Ymonville : le dortoir le plus proche du fuseau est à environ 1,2km. Cet éloignement permet de justifier l'absence d'impact significatif sur cette espèce. Il convient également de noter (comme l'indique le dossier – p. 869 à 875 du tome 3 de la pièce E), la mise en œuvre d'une mesure de réduction par l'implantation d'une haie à forte hauteur en bordure de l'emprise de l'infrastructure (au Nord de la vallée d'Ymonville).

Concernant le site de la côte blanche et le cas de la Barbastelle, il est tout d'abord à mentionner cette espèce n'a pas servi à la désignation du site. Ainsi, cette espèce ne figure pas au FSD du site (Formulaire Standard de Données) et n'est également pas prise en compte dans le DocOb du site. Dans le cadre de l'évaluation des incidences Natura 2000, il n'y a donc a priori pas lieu de considérer cette espèce.

Néanmoins, la Barbastelle est une espèce patrimoniale en région Centre-Val de Loire (Liste rouge, NT : quasi-menacée).

A ce titre, le maître d'ouvrage précise que l'impact sur cette espèce au droit du site peut être jugé comme non notable. En effet, le projet franchit la vallée par un viaduc ce qui n'entraînera pas de rupture de corridor pour les déplacements. Le risque de collisions sera également faible (passage sous l'ouvrage pour cette espèce arboricole). Il est également à noter que les habitats présents sont peu favorables à cette espèce : plantation de Pins sylvestres (défavorable) ; boisement rudéral anthropisé récent (absence de présence d'arbres matures favorables pour les gîtes).

En tout état de cause, la définition précise du projet routier par le concessionnaire au sein de la bande de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ou plan général des travaux) permettra d'encore affiner les inventaires faune flore complémentaires à mener dans le cadre du dossier de dérogation, et donc d'encore affiner l'analyse des impacts du projet et la proposition de mesures « Eviter, Réduire, Compenser » associées.

Dans le cadre de l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation, et notamment l'autorisation unique (qui regroupe entre autres la dérogation « espèces protégées »), qui interviendront postérieurement à la DUP et au choix d'un tracé définitif, et qui seront à la charge du concessionnaire, des inventaires faune-flore complémentaires seront ainsi réalisés, afin d'actualiser les données, et d'affiner les données disponibles, notamment relatives aux espèces protégées. Ces inventaires viseront notamment à l'identification des espèces protégées au sein de l'emprise du projet retenu au terme du processus de DUP (projet DUPé) et des travaux, et à analyser les populations et leur fonctionnement écologique local (effectifs, habitats d'espèce, rôle de l'habitat dans le cycle biologique de l'espèce, localisation, etc.). L'objectif de ces inventaires complémentaires sera ainsi d'affiner la connaissance naturaliste afin de poursuivre le processus ERC d'ores et déjà engagé au stade DUP.

Ce travail se fera en concertation des services instructeurs concernés, dont ceux de la DDT. A cet égard, il convient de préciser les organismes aujourd'hui partie-prenante avec ses services, dont l'association Eure-et-Loir Nature ou la Fédération de Chasse d'Eure-et-Loir, continueront d'être associés.

### 1.7.6 - Émissions de gaz à effet de serre et engagements environnementaux nationaux et internationaux

Différents contributeurs reviennent sur l'opportunité du projet au regard des engagements environnementaux nationaux et internationaux de la France (COP 21, loi de transition énergétique), arguant notamment des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet..

Le maître d'ouvrage souhaite à cet égard préciser que les conséquences de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) se mesurent à l'échelle globale et l'influence d'un projet d'infrastructure de transport en la matière doit être mise en perspective des politiques menées au niveau national sur les deux leviers que sont le développement de l'offre de transport (et notamment des infrastructures) et l'usage de ces infrastructures. Dans ce cadre, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) donne les orientations stratégiques prises au niveau national pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone et durable et la réalisation d'un objectif de division par 4 des émissions françaises de GES à l'horizon 2050.

La déclinaison indicative de cet objectif dans le domaine des transports passe par une réduction de 29% des émissions de GES à l'horizon 2028 par rapport à 2013 et d'au moins deux tiers d'ici 2050.

Le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer a produit, par l'intermédiaire du commissariat général au développement durable (CGDD), des projections de la demande de transport sur le long terme publiées en juillet 2016. Dans le cadre de cette étude, l'évolution des émissions de GES liées aux transports a été projetée aux horizons 2030 et 2050.

Les scénarii de référence concernant le développement de l'offre de transport prennent en compte les projets d'aménagement du réseau routier national dont la mise en service est prévue avant 2030 et entre 2030 et 2050. Le projet d'aménagement de la RN154 et du tronçon commun RN12/RN154 entre Allaines et Nonancourt par concession autoroutière est ainsi considéré réalisé avant 2030 dans le modèle utilisé pour les projections.

L'étude démontre que malgré l'augmentation du linéaire et de la capacité du réseau routier national correspondant à la réalisation des projets portés par l'Etat, les émissions de GES du secteur des transports diminuent de 20% à l'horizon 2030 par rapport à 2012 et de 62% à l'horizon 2050 dans le cadre d'une trajectoire guidée par la SNBC. Ces diminutions résultent de l'effet combiné de la baisse des consommations unitaires des véhicules individuels et de transport de marchandise, de la progression du véhicule électrique dans le parc roulant et du développement des modes alternatifs à la route.

Le maître d'ouvrage considère donc que le projet s'intègre dans une stratégie de développement de l'offre de transport tous modes confondus portée au niveau national et compatible avec les objectifs français de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050.

Il est enfin à noter que les émissions calculées de GES calculées dans le cadre de l'étude socio-économique du projet (pièce G du dossier d'enquête) sont sur-évaluées, car aucune hypothèse de modernisation du parc automobile n'y est considérée.

## 1.8 - Mises en compatibilité des documents d'urbanisme

Assez peu de contributions ont été recueillies dans le cadre de l'enquête sur le volet des mises en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce H du dossier d'enquête).

A cet égard, il convient uniquement de rappeler les dossiers de mise en compatibilité visent à rendre compatible les documents d'urbanisme considérés avec la réalisation de l'aménagement projeté. Cette mise en compatibilité est opérée, par exemple, par des changements de zonage, suppression d'emplacement réservés, etc.

Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme visent au seul objectif de permettre la réalisation de l'infrastructure au sein de la bande de DUP proposée. Ainsi, les modifications de règlement proposées permettent, au sein du plan général des travaux projeté, de conserver les usages du sols permis jusque là tout en autorisant la construction du projet RN154-12.

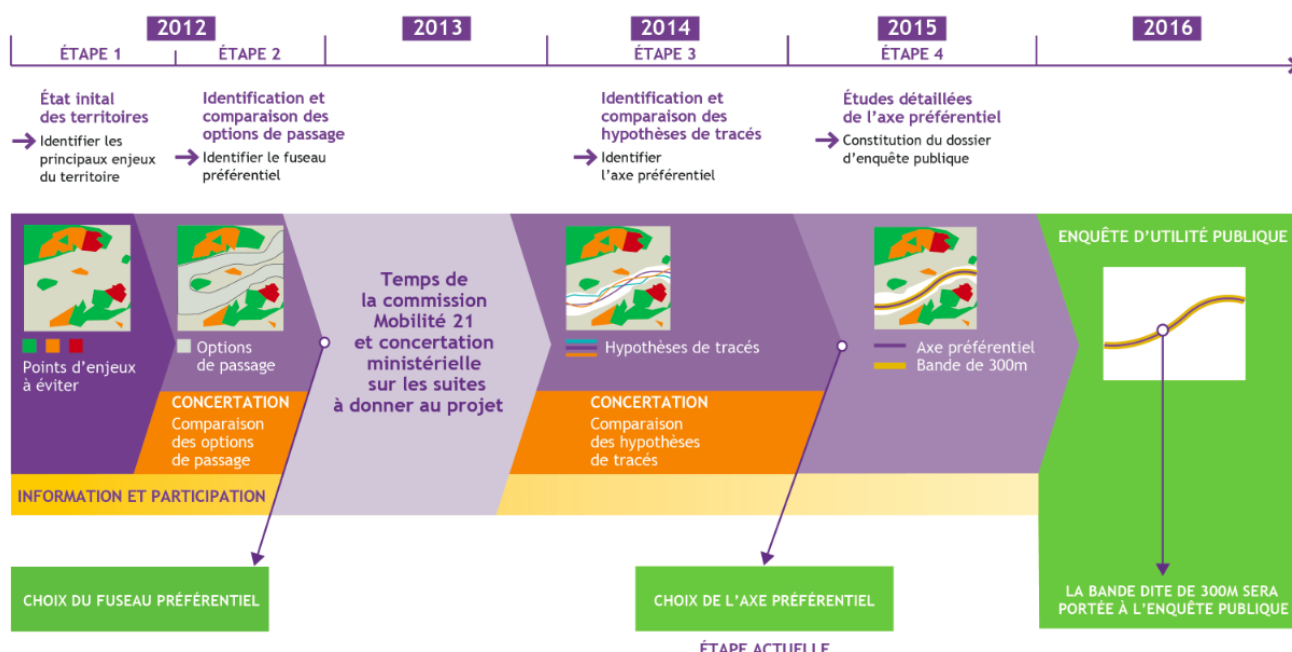
## 2 - Identification et analyse des propositions et contre-propositions

### Introduction

En préalable, le maître d'ouvrage tient tout d'abord à rappeler que la comparaison des variantes a été réalisée à un degré de définition équivalent pour l'ensemble des options étudiées.

Les études ont suivi le processus d'étude et de concertation présenté dans la pièce E – Partie V. « Description du projet et esquisse des principales solutions de substitution examinées » (p.19 et suivantes) ; ou dans les pièces I : Bilan des concertations préalables à l'enquête.

Durant les quatre étapes du processus mis en œuvre, la DREAL Centre-Val de Loire a mené une analyse progressive des enjeux du territoire avec pour objectif d'identifier le « tracé de référence », support de l'étude d'impact et de la définition du plan général des travaux.



Conformément à la décision ministérielle du 25 juin 2010, la DREAL Centre-Val de Loire a organisé les études et les démarches d'information et de concertation de manière parallèle et continue.

En complément du comité de suivi, l'information des différents acteurs du territoire (élus, associations, représentants du monde économique, riverains...) sur l'avancement du projet s'est organisée grâce :

- au site Internet du projet [www.154-12.centre.gouv.fr](http://www.154-12.centre.gouv.fr);
- à des réunions publiques organisées pour informer de l'avancement des études.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES-MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154)

Réponse du Maître d'ouvrage au procès-verbal des observations – février 2017

Ce travail d'information a facilité la participation et la contribution des acteurs et du public.

Cette concertation continue a été marquée par deux temps forts de dialogue qui ont plus particulièrement porté sur les questions de conception du projet :

- le premier s'est organisé entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012. Il a permis de conclure les deux premières étapes d'études en éclairant le choix du fuseau préférentiel présenté par le Préfet de la région Centre le 20 décembre 2012 ;
- le deuxième s'est organisé du 10 décembre 2014 au 13 février 2015. Il est venu conclure la troisième étape d'études en éclairant le choix d'un axe préférentiel qui a permis de définir la bande de DUP (pièce D plan général des travaux) portée à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'ensemble des avis recueillis sont venus, en continu, alimenter la réflexion du maître d'ouvrage et les décisions.

L'ensemble de ce processus de concertation et d'information du public s'est déroulé sous le regard du garant, personnalité indépendante nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

L'ensemble de ses observations sont reprises dans la Pièce I - Mémoire du garant de la concertation.

### 2.1.1 - Le projet « Mob 28 »

Le maître d'ouvrage a pu observer à partir des avis émis au cours de l'enquête que plusieurs variantes du projet « Mob 28 » existent selon les contributeurs, avec des coûts plus ou moins élevés, plus ou moins d'aménagements et de mesures d'insertion environnementale.

En préalable, il est donc important de rappeler que le maître d'ouvrage a éprouvé des difficultés à définir le projet « Mob 28 » afin d'en faire une analyse, notamment dans la perspective d'une évaluation de son coût. En effet, en tant que tel, le projet « Mob 28 » ne répond pas aux fonctionnalités du projet RN 154-12 ni même aux normes d'aménagement du réseau routier national appliqué par les services de l'État sur différents aspects : capacité, hétérogénéité de l'itinéraire et sécurité.

Néanmoins, le maître d'ouvrage a souhaité faire l'analyse la plus sérieuse possible du projet « Mob 28 ». Cette inadéquation entre ce projet et ces normes résulte d'un choix délibéré des associations de porter un projet à moindre coût.

Si cette volonté est compréhensible, il en résulte que le projet « Mob 28 » ne peut être considéré comme une alternative au projet RN154-12, dans la mesure où les caractéristiques définies par les porteurs de ce projet n'en font pas un projet pouvant être mis en œuvre par les services de l'État dans le cadre de l'aménagement du réseau routier national.

Pour autant, et afin de produire une analyse du projet « Mob 28 » pour donner suite aux demandes des associations, plusieurs réunions de travail ont eu lieu entre les représentants des associations et les services de DREAL. Une réunion de travail, dont le compte rendu est intégré à la pièce K du dossier d'enquête préalable à la DUP p. 65-68 et p. 149-150, a notamment permis de définir les contours d'un projet analysable. C'est sur la base de ce compte rendu co-validé par les services de l'État et les représentants des associations que l'analyse d'un projet « Mob 28 » a été conduite. Cette analyse a été présentée aux associations au cours du comité de suivi du 30 juin 2015.

L'analyse de ce projet est détaillée ci-après.

En préambule, et comme il l'a fait au cours des différentes instances de concertation sur le projet RN154-12, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que les caractéristiques du projet « Mob 28 » tel que porté par les associations ne lui permettent pas de répondre aux objectifs fixés au projet d'aménagement à 2 x 2 de la RN154 et de son tronç-commun avec la RN12 par mise en concession.

À ce titre, il ne peut être considéré comme une alternative au projet de concession.

De par le parti d'aménagement défendu par les associations, il convient également de préciser que ce projet ne pourrait se faire tel quel sous l'égide de l'État, car incompatible avec les normes en vigueur d'aménagement du réseau routier national.

## Sécurité

L'augmentation de la capacité de certaines sections, par des aménagements sur place ou par la mise en place de déviation, a pour objectif de sécuriser certaines sections par l'amélioration des conditions de circulation. Mais ces aménagements, tels que proposés dans le cadre du projet « Mob 28 », ne permettraient de répondre que très partiellement aux enjeux de sécurité.

Il convient tout d'abord de rappeler que l'axe RN154 - RN 12 est une route à grande circulation empruntée dans le cadre de déplacements longue distance par une proportion importante d'usagers (environ 30%). A ce titre, les normes d'aménagement du réseau routier national prévoient qu'une certaine homogénéité soit assurée sur les itinéraires de ce type, afin de ne pas susciter de comportements inadaptés de la part des usagers. Cela se comprend aisément : plus l'on offre de sections aménagées à un usager de longue ou de moyenne distance, plus son attention est mise à l'épreuve en cas de réduction de capacité, comme par exemple lors d'un passage de 2 x 2 voies à 2 voies à l'approche d'un giratoire.

Sur cet aspect, il est à remarquer que le projet « Mob 28 » est particulièrement hétérogène, puisque l'on retrouve sur les 100 km de l'itinéraire :

- 29 % du linéaire à 2 voies ;
- 6 % du linéaire à 4 voies sans séparateur ;
- 10 % du linéaire à 2 x 2 voies avec carrefour niveau ;
- 54 % du linéaire à 2 x 2 voies de dénivelé.

Outre le caractère beaucoup plus accidentogène des routes à 2 voies ou 4 voies sans séparateur par rapport aux routes à 2x2 voies à chaussées séparées, l'hétérogénéité des profils en travers est source d'insécurité routière comme en attestent un certain nombre d'itinéraires particulièrement accidentogènes dans le reste de la France.

Au-delà de cet aspect, la problématique des circulations douces et agricoles n'est pas correctement traitée dans le cadre du projet « Mob 28 », dans la mesure où certaines sections seraient des routes de catégorie « R » (multifonctionnelles). Si ce type d'aménagement ne nécessite pas la mise en place d'un itinéraire de substitution, à l'inverse d'une route express ou d'une autoroute, il est la source d'une insécurité supplémentaire et d'un inconfort pour les usagers liés à l'utilisation de l'infrastructure par des véhicules lents.

De plus, au regard des aménagements proposés section par section, la congestion prévisible suscite des doutes quant à d'éventuels bénéfices en termes de sécurité.

### **Les effets du projet « Mob 28 » sur les conditions de circulation**

Une analyse des effets du projet « Mob 28 » est présente dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, à la p. 61 de la pièce K – annexes. Cette analyse compare de manière théorique les capacités des voies résultant de l'aménagement étudié et les trafics attendus à l'horizon 2022.

Section par section du nord au sud, la situation prévisible est la suivante :

- Le projet « Mob 28 » ne propose aucun aménagement de la section entre le giratoire dit « des Anglais » (RN154-RN12) et le passage de la RN 12 sur la RD 50 à Saint-Rémy-sur-Avre (au début de la déviation proposée). Selon les prévisions de trafic, cette section n'aura pas la capacité suffisante pour absorber le flux de trafic et sera

congestionnée (prévisions de trafic de l'ordre de 32 000 véhicules jours à l'horizon 2022)<sup>6</sup>.

- Le projet « Mob 28 » améliorerait la situation en terme de circulation de la traversée de Saint-Rémy-Avre avec la mise en place d'une déviation.

La limitation de vitesse proposée au regard du statut route ordinaire retenu (90 km/h) ne garantit cependant pas une attractivité « totale » vis-à-vis des véhicules légers, dans la mesure où le trajet actuel peut-être plus rapide pour certains usagers via la RN12 existante.

Néanmoins, la mise en place de la déviation permettrait de dévier l'intégralité du trafic poids lourd, l'aménagement étant assorti d'une interdiction de circulation des poids lourds en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre.

- Sur la section entre Saint-Rémy-sur-Avre (stations Total) et Dreux Ouest (échangeur RD 828), le projet prévoit la suppression des carrefours existants. Il ne prévoit cependant pas d'itinéraires de substitution sur cette section, dans la mesure où le statut de « route multifonctionnelle » a été choisi par les associations pour éviter ces aménagements supplémentaires et limiter les coûts.

Les communes au sud de la RN12 d'Escorpain, de Louvilliers-en-Drouais, de Boissy-en-Drouais, d'Allainville ; et de Vert-en-Drouais et Mesnil-sur-l'Estrée au nord de la RN12, perdraient ainsi leur accès à RN 12, sans solution alternative, et seraient ainsi très pénalisées pour les déplacements vers Dreux d'un côté et vers la zone de Saint-Rémy-sur-Avre / Saint-Lubin des Joncherets / Nonancourt de l'autre côté.

- La traversée nord de Dreux serait aménagée selon les mêmes termes que le projet RN 154 – 12. Il n'y a pas de difficultés de circulation à prévoir.
- Rocade est de Dreux : le projet proposé n'apporterait pas une capacité suffisante pour accueillir le flux de trafic prévisible, malgré l'aménagement proposé dans le cadre de « Mob 28 ». Une situation de congestion sera à prévoir.
- Section au sud de Dreux : il est proposé de traiter cette section, connue aujourd'hui pour sa congestion récurrente et son caractère accidentogène, par un passage à 2 x 2 voies. Si cette proposition est bien de nature à éviter certains accidents et notamment les chocs frontaux, la congestion subsisterait et serait même amplifiée au niveau du giratoire sud de Dreux. Les aménagements proposés dans le cadre du projet « Mob 28 » ne sont en effet pas suffisants pour accueillir ce flux de trafic supplémentaire, d'autant plus avec un aménagement de la rocade est de Dreux. La situation de congestion dans ce secteur serait ainsi maintenue, à moins d'envisager des travaux beaucoup plus lourds de type « dénivelation de carrefour » dans ce secteur urbain très complexe, mais qui ne sont pas envisagés dans le cadre du projet « Mob 28 » ;
- Rocade Ouest de Chartres : la capacité des voies de la rocade à l'horizon 2022 ne serait en elle-même plus suffisante pour assurer un écoulement du flux de trafic dans de bonnes conditions. Le projet proposé dans le cadre de « Mob 28 » est à cet égard insuffisant. Au-delà de la capacité des voies, le fonctionnement des giratoires poserait des problèmes notables, avec une capacité très insuffisante et ce malgré l'amélioration proposée des giratoires existants.

De plus, le fonctionnement et la mise en œuvre du projet « Mob 28 » sur le giratoire

---

6 L'annexe trafic contenue dans la pièce G (page 49 de l'annexe) montre également une saturation prévisible de cette section à l'horizon 2022 sans la mise en place d'un aménagement.



du Coudray poserait également un problème aigu de faisabilité (présence de l'autoroute A11) et de fonctionnement du fait de la section projetée au sud de Chartres.

- Section Sud de Chartres : la section de la RN 154 existante au sud de Chartres serait soulagée d'une part importante de son trafic, avec la mise en place d'une déviation de Bonville (hameau de Gellainville) venant se raccorder sur le giratoire du Coudray de la rocade Ouest. Seul se maintiendrait sur la RN 154 existante le trafic en direction du Sud et de l'Est de Chartres.
- Sur la section sud de Chartres – A10, le projet Mob 28 ne prévoit pas d'aménagement.

## Coût du projet « Mob 28 »

L'étude du projet « Mob 28 » à été conduite par le bureau d'étude Iris conseil, assistant à maîtrise d'ouvrage de la DREAL Centre-Val de Loire sur le projet RN154-12. Une représentation du projet étudié se trouve p.151 et 152 de la pièce K du dossier d'enquête.

Les éléments ci-dessous détaillent les coûts, section par section, du projet « Mob 28 ».

Description	Aménagement	type	longueur km	Coût M€
<b>Zone Nord</b>				
Giratoire des Anglais-RD50	RN12 actuelle	1chaussée avec voies de dépassements	3,1	0
Déviation de Saint Remy	Neuf	2x2 voies dénivelées avec 2 échangeurs	5,2	115
St Remy Est -Dreux Ouest	RN12 actuelle	2x2 voies carrefours à niveau	2,6	5
Dreux Ouest- Dreux Est	RN12 actuelle réaménagée	2x2 voies dénivelées avec 3 échangeurs	8,4	91,1
<b>Zone Dreux-Chartres</b>				
RN12-Rocade Est	Neuf	3 voies	2,6	28
Rocade Est	rocade réutilisée entre RD909 et Sud	2 voies	2,7	0
<b>sous-total</b>			<b>24,6</b>	<b>239,1</b>
<b>Zone Chartres</b>				
Dreux Sud - Marville-Moutiers	Neuf ou ASP à 2x2 voies	2x2 voies dénivelées	3	15
Marville-Moutiers-Poisvillers	RN154 existante	2x2 voies dénivelées échangeurs	21	0
Poivilliers-Rocade Ouest Chartres	RN154 existante	2 voies	1	0
<b>sous-total</b>			<b>25</b>	<b>15</b>
<b>Zone Chartres Sud -A10</b>				
Rocade Ouest de Chartres	rocade existante	2 voies et échangeur Lèves	1	8
	rocade existante	2 voies	7	0
	rocade existante	2x2 voies carrefours à niveau	6,8	0
	aménagement de capacité des giratoires (5 u)			5
Barreau RD39- Deviation de Prunay	tracé neuf	2x2voies avec 2 échangeurs	5	50
<b>sous-total</b>			<b>19,8</b>	<b>63</b>
<b>Zone Chartres Sud -A10</b>				
Deviation de Prunay - Allonnes	RN154 existante	2x2 voies dénivelées	8	0
Allonnes-Ymonville	RN154 existante	2 voies, aménagements de sécurité	8,1	2
Déviation d'Ymonville	RN154 existante	2x2 voies dénivelées	3,2	0
Ymonville -A10	RN154 existante	2 voies, aménagements de sécurité	9	3
<b>sous-total</b>			<b>28,3</b>	<b>5</b>
<b>Total Général</b>			<b>97,7</b>	<b>322,1</b>

Illustration 10: Tableau d'analyse du coût du projet "Mob 28" présenté p.153 de la pièce K

La réalisation de la déviation de Saint-Rémy telle que proposée dans le projet « Mob 28 » est estimée à 115 millions d'euros environ. Il est à noter que l'analyse technique et l'évaluation financière qui a été commandée par la maîtrise d'ouvrage s'appuie sur les éléments fournis par les associations, notamment sur le statut de route « multifonctionnelle » de la voie, et non celui de voie express.

L'analyse qui a été menée a néanmoins cherché à faire une analyse sérieuse et réaliste du projet proposé par les associations. Par exemple sur la question de la longueur des ouvrages d'art non courant pour la traversée de l'Avre, il a été étudié une solution à « double viaduc », l'un de 265 m et l'autre de 460 m, associés à un remblai entre les deux ouvrages.

Une telle solution porte déjà à 53,7 millions d'euros TTC (2012) le coût relatif aux ouvrages d'art, sur la section seule de la déviation de Saint-Rémy (voir page 154 de la pièce K). À titre de comparaison, s'il était considéré un viaduc de 1 km tel que initialement proposée par les associations, le coût seul pour les ouvrages d'art non courant serait alors porté à 92 millions d'euros. Cela porterait le coût de la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre proposée dans le cadre du projet « Mob 28 » à 154 millions d'euros environ.

D'un point de vue général, il est également à préciser que l'évaluation financière qui a été réalisée ne tient pas compte de certaines propositions que l'on peut retrouver par ailleurs dans des contributions des membres du collectif associatif porteur du projet « Mob 28 ».

Il n'a ainsi pas été chiffré :

- l'ajout de murs antibruit sur le viaduc projeté, qui sont de nature à renchérir significativement le coût de l'ouvrage ; ou encore moins une couverture de l'ouvrage, en considérant que ce type de mesure serait effectivement réalisable techniquement ;
- la mise en place d'une entrée en terre supplémentaire de 20 m de part et d'autre de la voie, à des fins de reboisement ;
- un passage en déblai sur la totalité du tracé. Outre le fait que ce type de disposition induit des impacts environnementaux supplémentaires du point de vue excédents de terre, il induit également un surcoût important. À titre d'exemple, il n'est pas prévu dans le projet « Mob 28 » analysé par la maîtrise d'ouvrage de passages en déblai supplémentaires sur le réaménagement de la RN 12 entre l'Est de Saint-Rémy-sur-Avre et l'ouest de Dreux. Il a ainsi été étudié un réaménagement le profil actuel de la RN 12. Ce type de disposition étant de nature à modifier substantiellement le profil de l'infrastructure sur l'ensemble de l'axe, elle présenterait également un surcoût très important.

Au-delà, le projet « Mob 28 » s'appuie sur des partis d'aménagement qui ont fait l'objet d'une analyse détaillée dans le cadre du processus d'étude et de concertation. Ils ont à cet égard été soumis à l'expression du public.

Ainsi :

- Entre Nonancourt et Dreux :
  - ➔ La déviation de Saint-Rémy-sur-Avre proposée dans le cadre du projet « Mob 28 » se rapproche de l'option Centre 1 tronçon C présentée lors de la première phase

de concertation menée à l'automne 2012 sur le projet RN154-12 ;

- ➔ L'aménagement de la Rocade Est de Dreux proposée dans le cadre du projet « Mob 28 » se rapproche de l'option Tronçon Est A présentée lors de la première phase de concertation menée à l'automne 2012 sur le projet RN154-12 ;
- Pour le contournement de Chartres :
  - ➔ le parti d'aménagement proposé dans le cadre de Mob 28 correspond à l'option Ouest rapprochée du contournement de Chartres présentée lors de la première phase de concertation menée à l'automne 2012 sur le projet RN154-12.

Comme précisé dans les parties 4.1.3 et 4.3.2, respectivement p.17 et p.20 de la note d'analyse du projet « Mob 28 » de juin 2015 contenue dans la pièce K du dossier d'enquête, la pertinence – en termes de fonctionnalités et d'impacts - et l'acceptabilité locale de ces partis d'aménagement n'ont pas été démontrés.

## 2.1.2 - Le cas de la desserte de La Madeleine de Nonancourt

Différentes contributions émises dans le cadre de l'enquête vont dans le sens d'une demande de sortie sur le giratoire des Anglais en provenance de la RN154 nord (section euroise).

Le maître d'ouvrage rappelle que la problématique des diffuseurs a été l'objet de la seconde phase de concertation organisée fin 2014-début 2015 sur les variantes de tracés et de points d'échanges. Dans ce cadre il est apparu, afin de remplir au mieux l'objectif assigné au projet de déviation de la RN12 de capter le maximum de trafic notamment vis-à-vis de la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, qu'une liaison directe entre le projet RN154-12 et la RN12 était nécessaire à l'intersection de deux infrastructures et que le positionnement du diffuseur était préférable dans ce secteur.

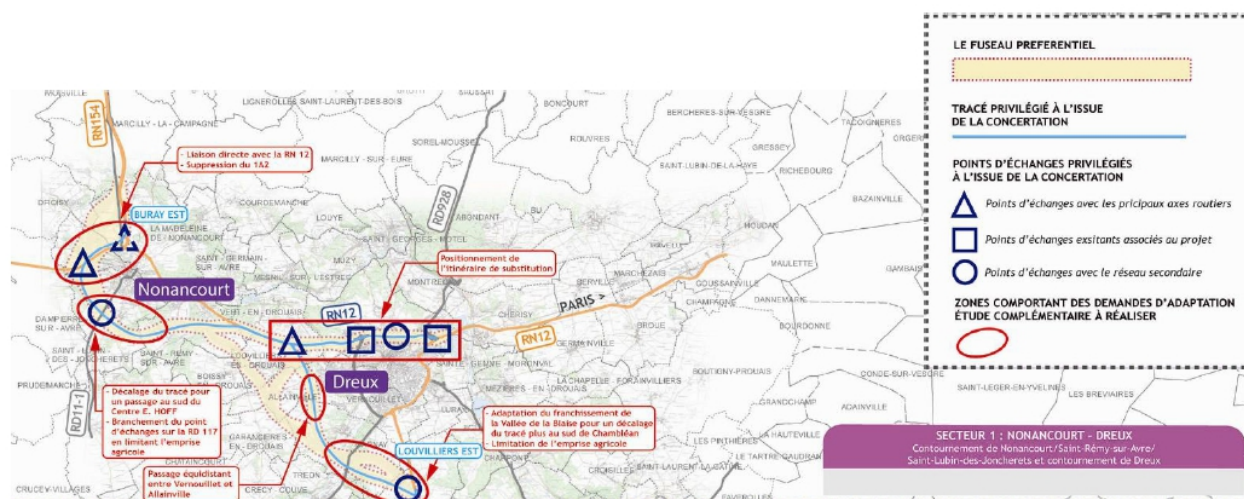


Illustration 11: Schéma extrait pièce E p.112 relatif aux adaptations étudiées suite à la 2<sup>de</sup> phase de concertation sur les variantes de tracés et de points d'échanges

Ces éléments sont présentés dans la pièce E – Partie V – Chapitre « 3.4.4.3 Les adaptations proposées à l'issue du second temps de concertation », p. 112.

Le maître d'ouvrage précise que la demande de la commune de la Madeleine de Nonancourt aurait un effet défavorable sur l'objectif de déviation de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre, et par voie de conséquence, également sur le financement du projet.

En complément, il peut néanmoins être précisé que le dispositif retenu ne « supprime » pas l'accès à la Madeleine de Nonancourt. Il améliore globalement l'accès de la Madeleine de Nonancourt, excepté dans le sens nord – sud (depuis Evreux vers La Madeleine de Nonancourt) pour lequel est généré un allongement de parcours de l'ordre de 2,5 km. De plus, le positionnement des diffuseurs et des gares de péage permet de ne pas pénaliser financièrement le trafic d'échanges qui sort aujourd'hui au giratoire « des anglais ».

En tout état de cause, il est à rappeler qu'il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai) l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur du plan général des travaux soumis à l'enquête publique, ainsi que les mesures de protection éventuelles.

A ce titre, il n'est pas exclu que le dispositif demandé par la commune puisse être mise en oeuvre par le concessionnaire au moment de la conception du projet et dans l'hypothèse où la solution serait conforme aux niveaux d'impacts attendus pour la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre.

### **2.1.3 - Passage au droit de la commune de Sours (hameau de Brétigny)**

Différents contributeurs proposent un tracé alternatif au niveau du passage de la commune de Sours et plus précisément du hameau de Brétigny, de manière à éloigner l'infrastructure du hameau.

Conscient des enjeux, et notamment de la proximité potentielle vis-à-vis du hameau de Brétigny, le maître d'ouvrage précise qu'il a déjà procédé à un décalage de la bande de DUP, suite à l'avis émis par la commune de Sours dans le cadre la concertation inter-services qui a été conduite de mars à mai 2016, de manière à limiter la proximité potentielle du tracé qui sera mis en oeuvre par le concessionnaire.

Au-delà, le maître d'ouvrage rappelle, à l'image de la page 957 de la pièce E – partie VII – chapitre « 3.5.3 Effets et mesures spécifiques par secteur » qu'un aménagement paysager spécifique est prévu, dans le cadre du projet, au niveau du passage du hameau de Brétigny ; et que l'ensemble des mesures de protection nécessaires, s'il y a lieu, seraient mises en oeuvre comme l'impose la réglementation.

En toute état de cause, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que le tracé proposé est un tracé dit « de référence », sur la base duquel l'étude d'impact (pièce E) a été conduite et le plan général des travaux (pièce D) a été défini.

Dans une phase ultérieure, il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai), les dispositifs de protection (acoustiques, liés à

la protection de la ressource en eau, etc.), l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Il est enfin à préciser que les solutions proposées par les contributeurs dans le cadre de l'enquête, au-delà de leur faisabilité notamment vis-à-vis de la proximité du nœud A154 – A11 qui induit des contraintes géométriques importantes, seraient de nature à augmenter les impacts du projet vis-à-vis de la protection de la ressource en eau, avec un passage dans le périmètre de protection rapproché du captage AEP de la Saussaye (voir plan 10 / 14 de l'atlas Milieu Physique, p.197 à 212 du tome 2 de la pièce E) qui est un captage à enjeux pour le secteur.

## 2.1.4 - Passage au droit de la commune de Saint-Prest

Plusieurs avis reviennent sur le franchissement de la vallée de l'Eure et proposant un tracé plus à l'est que celui étudié dans le cadre du dossier d'enquête.

A cet égard, le maître d'ouvrage rappelle que ce type de proposition a déjà été étudié et présenté dans le cadre de la seconde phase de concertation relative aux variantes de tracés et de points d'échanges. Ces éléments sont présentés dans la pièce E – partie V – Chapitre « 3.4.3.1.3 Secteur 3 : Contournement de Chartres ».

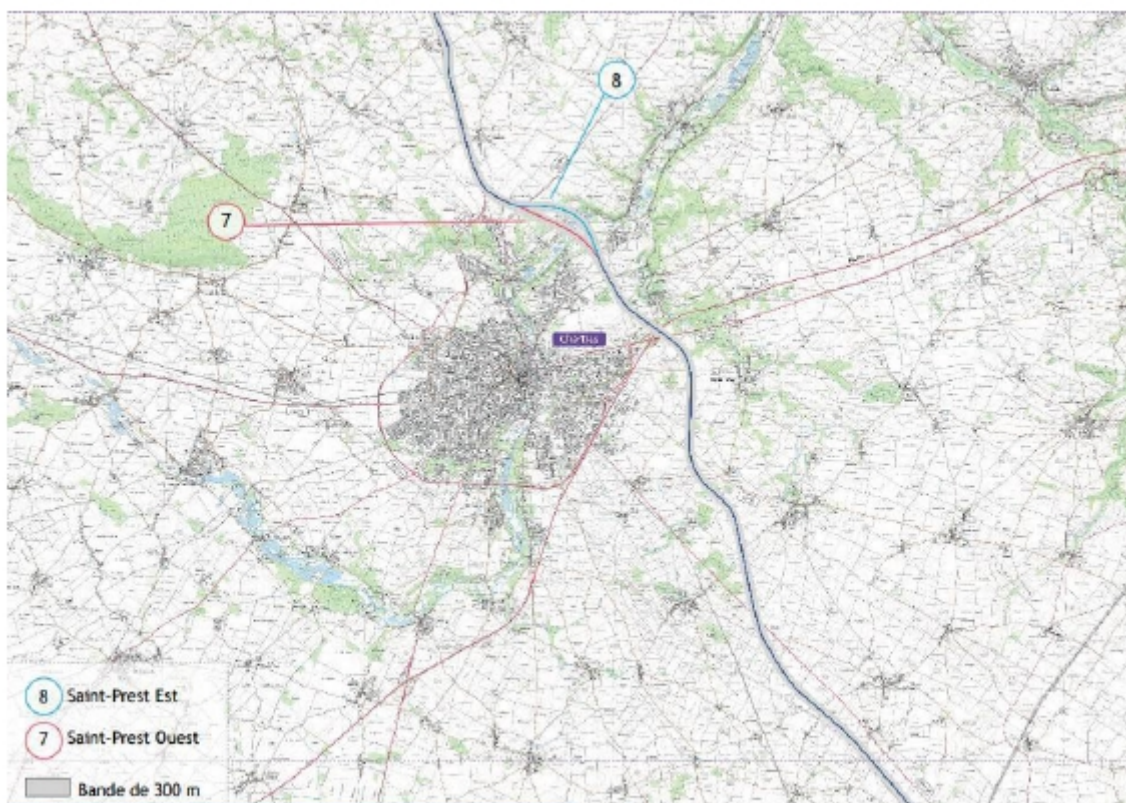


Figure 80 : Localisation des variantes de tracé du secteur 3 : Contournement de Chartres (source : DREAL Val de Loire)

Illustration 12: Extrait de la page 94 pièce E – partie V – Chapitre « 3.4.3.1.3 Secteur 3 : Contournement de Chartres »

Une analyse comparative des variantes a été menée. Elle a révélé que celle retenue (Saint-Prest Ouest) est la plus favorable.

Elle était ainsi située à une plus grande distance des secteurs bâtis que la variante Saint-Prest Est ; elle induit de plus un linéaire et une longueur d'ouvrage plus courts ce qui, au-delà des impacts, représente un avantage financier.

## 2.1.5 - Nœud avec l'autoroute A11

Différentes contributions, émanant notamment de la commune de Gasville-Oisème, reviennent sur la question du nœud autoroutier entre le projet et l'autoroute A11, en proposant notamment des solutions alternatives.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'un projet de nœud autoroutier entre l'A154 et l'A11 a été présenté lors de la phase de concertation relative aux variantes de tracés et de points d'échanges organisée fin 2014 – début 2015.

Conformément à la demande exprimée lors de la concertation, le maître d'ouvrage a procédé à une analyse des alternatives possibles pour limiter l'impact du projet sur la commune. Ces alternatives sont présentées à la p.117 de la pièce E – partie V – Chapitre « 3.4.4.3.4 Secteur 3 : Contournement de Chartres ».

Il a notamment été étudié une alternative dite « double trompette » pour répondre à la demande exprimée d'éloigner le plus possible le nœud des habitations. Les consommations d'espaces agricoles, les impacts environnementaux induits sur le ruisseau de la Roguenette et en lien avec l'emprise plus forte sur les espaces boisés, ne rendaient pas cette solution souhaitable. Ce type d'aménagement, au regard de la consommation d'espaces et de la lisibilité pour l'usager sont généralement à proscrire, au profit de solution plus compactes.

Le maître d'ouvrage rappelle à ce titre que le tracé finalement étudié suite à la concertation sur les variantes de tracés et de points d'échange prévoit la suppression de l'un des mouvements au nœud complet initialement prévu, à savoir le mouvement A11 Paris vers A10 dont les perspectives d'utilisation apparaissaient faibles.

Cette solution permettait ainsi de limiter les impacts potentiels, notamment vis-à-vis de la commune de Gasville-Oisème.

Au-delà, le maître d'ouvrage rappelle que, dans ce cas précis, des dispositions constructives spécifiques sont prévues, et en particulier des passages en déblais visant à éviter les impacts sur les cônes de vue de la Cathédrale de Chartres. Ces dispositions participent à la protection acoustique du secteur.

En outre, à l'image de la page 956 de la pièce E – partie VII – chapitre « 3.5.3 Effets et mesures spécifiques par secteur », il est à rappeler qu'un aménagement paysager spécifique est prévu dans le secteur du nœud entre le projet et l'autoroute A11.

## 2.1.6 - Beauvilliers – Hameau de Villereau

Plusieurs contributeurs reviennent sur le tracé retenu entre la déviation de Prunay-le-Gillon / Allonnes et celle d'Ymonville, ainsi que sur les impacts de cette solution, en particulier au niveau du hameau de Villereau (commune de Beauvilliers).

Comme pour le passage au droit de la commune de Saint-Prest, le maître d'ouvrage rappelle que la concertation organisée fin 2014 – début 2015 a eu pour objet le choix d'une variante de tracé de points d'échanges.

A cet égard, le maître d'ouvrage rappelle que ce type de proposition a déjà été étudiée et présentée dans le cadre de la seconde phase de concertation relative aux variantes de tracés et de points d'échanges. Ces éléments sont présentés dans la pièce E – partie V – Chapitre « 3.4.3.1.3 Secteur 3 : Contournement de Chartres ».

La variante ouest, qui n'a pas été retenue, apparaissait plus défavorable au regard de ses impacts sur les exploitations de carrières et présentait un aléa important – d'un point de vue technique et financier – vis-à-vis de la géotechnique au regard des zones de carrière précédemment exploitées dans lesquelles la variante aurait dû s'inscrire.

La variante retenue, à savoir un passage par l'est de l'infrastructure, présentait en outre de son côté plus de cohérence avec les emprises réservées dans ce secteur. Elle est donc apparue comme la solution la plus favorable, malgré la proximité plus importante du hameau de Villereau.

Concernant la question des impacts, le maître d'ouvrage rappelle qu'il est tenu par des obligations réglementaires en terme de protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées. Il en est de même pour le projet qui sera mis en œuvre par le concessionnaire. L'ensemble des mesures de protection nécessaires, s'il y a lieu, seront donc mise en œuvre comme l'impose la réglementation

En outre, et à l'image de la page 962 de la pièce E – partie VII – chapitre « 3.5.3 Effets et mesures spécifiques par secteur », il est à rappeler qu'un aménagement paysager spécifique est prévu, dans le cadre du projet, au niveau du passage du hameau de Villereau.

Concernant la question des rétablissements, notamment celui de l'accès du hameau à la RN154 actuelle, le maître d'ouvrage précise que l'accès sera bien rétabli dans le cadre de la mise en œuvre du projet par le concessionnaire, comme le prévoit les principes de rétablissement des réseaux interceptés.

Enfin, sur le sujet d'une potentielle augmentation du trafic sur la RD17 en traversée de Beauvilliers, le maître d'ouvrage précise qu'il a engagé avec SNCF réseau une étude visant à détecter de potentiels enjeux de sécurité vis-à-vis du passage à niveau sur la RD17 dans le bourg de Beauvilliers.

En tout état de cause, il précise que les trafics supplémentaires attendus sont relativement faibles (de l'ordre de 700 véhicules par jour).



## 2.1.7 - Le raccordement à l'autoroute A10

Dans le secteur du raccordement à l'autoroute A10, différentes contributions reviennent sur le choix du tracé qui a été opéré. En ce qui concerne le tracé de référence retenu, il est présenté dans la pièce E – partie V – chapitre « 3.4.4.3.5 – secteur 4 : Chartres – A10 » le processus qui a conduit à retenir le tracé de référence présenté.

Plusieurs choix forts ont ainsi été faits par le maître d'ouvrage pour limiter les impacts agricoles du projet, sur la base des avis recueillis lors du temps fort de concertation organisé fin 2014 – début 2015 sur les variantes de tracés et de points d'échanges. Il a notamment été retenu le principe d'un tracé longeant la voie ferrée désaffectée entre Ymonville et Fresnay l'Evêque ; et de supprimer deux des mouvements prévus sur le nœud autoroutier A154-A11 au regard des prévisions de trafic quasiment nulles estimées (sur les branches A154 – A10 nord ; et A10 nord vers A154).

Il est également à préciser que ce travail s'est effectué à la lumière d'une étude des enjeux agricoles de la zone concernée menée par la Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir.

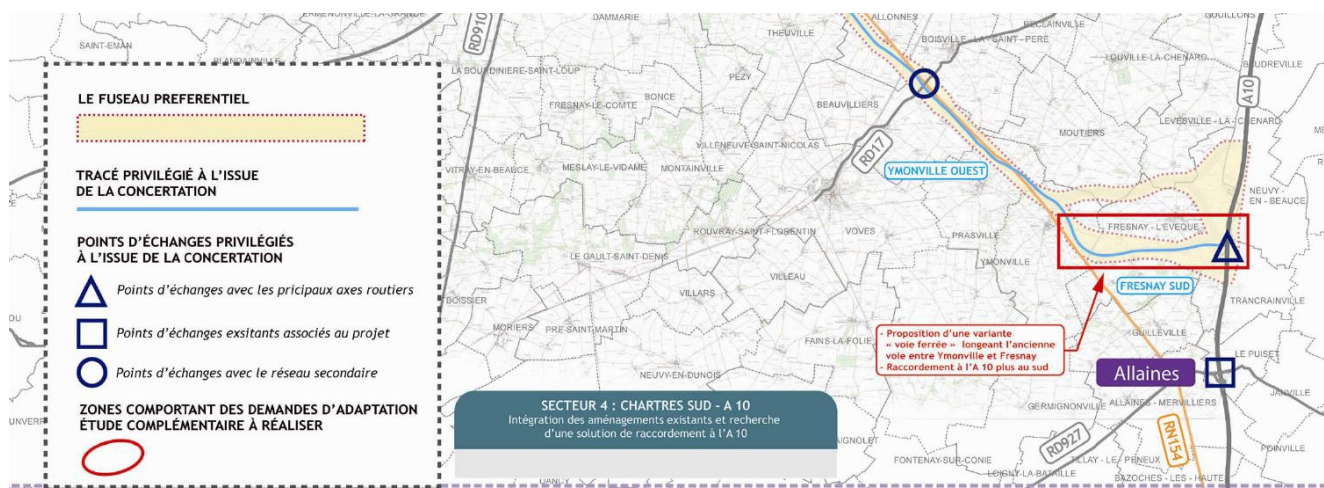
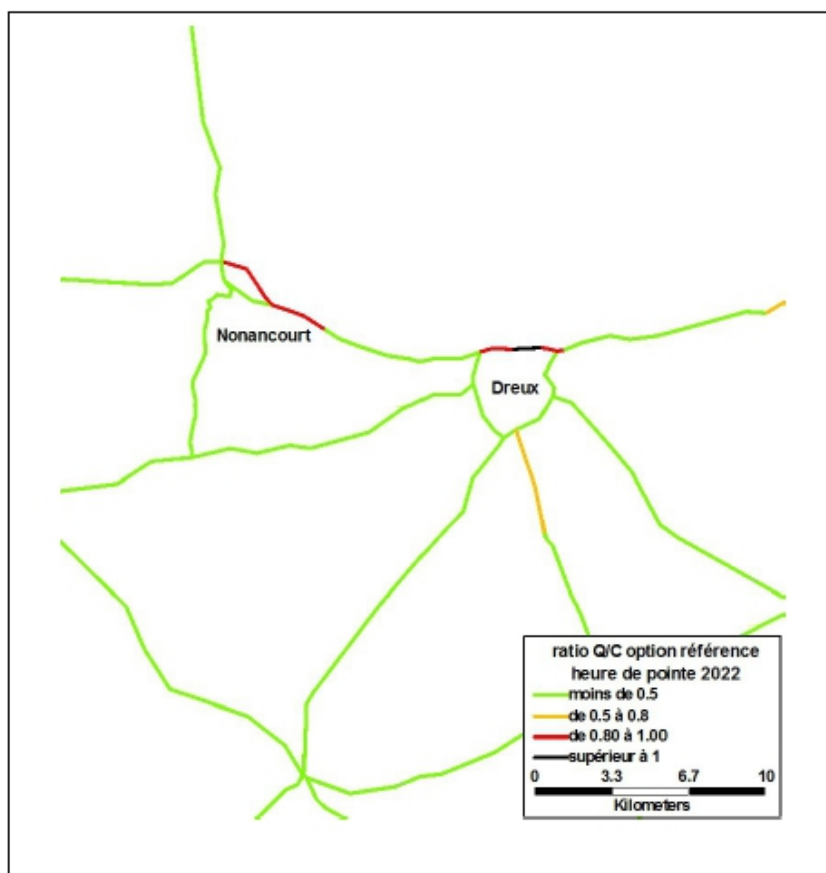


Illustration 13: Extrait de Pièce E – partie V – Chapitre « 3.4.4.3.5 Secteur 4 : Chartres – A10 » p. 118.

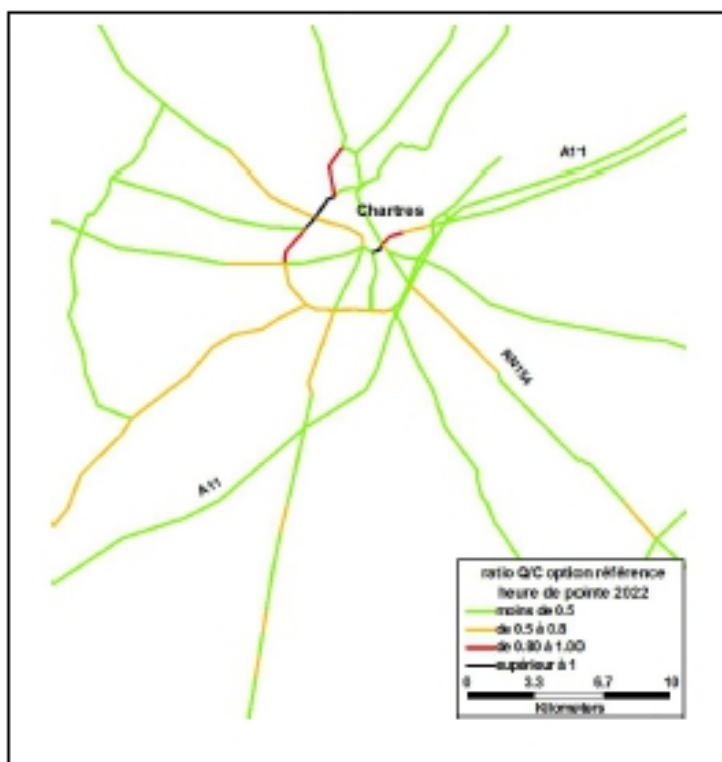
## 2.1.8 - Réalisation des déviations de Chartres, Dreux ou Saint-Rémy-sur-Avre seules

De nombreux contributeurs insistent sur la problématique liée aux contournements de Saint-Rémy-sur-Avre, de Chartres et de Dreux, en proposant la réalisation de déviations sur crédits budgétaires.

La priorité ainsi donnée à ces aménagements corrobore l'analyse du maître d'ouvrage qui dresse le constat que c'est au droit des contournements d'agglomération que se posent les problèmes les plus aigus en terme de sécurité, de congestion ou de cadre de vie pour les riverains.



*Illustration 14: Extrait relatif à la situation de congestion à l'horizon 2022 sans la mise en service du projet RN154-12 .  
Cf p.49 de l'annexe 5 de la pièce G : étude de trafic du scénario présenté à l'enquête publique*



*Illustration 15: Extrait relatif à la situation de congestion à l'horizon 2022 sans la mise en service du projet RN154-12. Cf p.49 de l'annexe 5 de la pièce G : étude de trafic du scénario présenté à l'enquête publique*

Au-delà de la question de disponibilité budgétaire pour réaliser ces aménagements, détaillée dans la partie 1.1.1 du présent rapport, la réalisation de chacune de ses opérations de déviation posent un problème de financement d'autant plus aigu qu'elles ne sont pas phasables, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être découpées en plusieurs phases puisqu'elles ne sont efficaces que si elles sont réalisées complètement.

Ce sujet a ainsi été présenté au moment du débat public de 2009-2010, avec les éléments de coût suivants (en millions d'euros valeur 2009):

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

*Illustration 16: Extrait du dossier de présentation du projet par le maître d'ouvrage - débat public 2009-2010 - p.65*

### **2.1.9 - La limitation de la vitesse maximale sur l'infrastructure à 110 km/h**

Différents contributeurs reviennent sur la question de la vitesse maximale autorisée sur le projet, au motif d'enjeux environnementaux. Ils proposent ainsi une limitation de la vitesse maximale à 110 km/h.

A cet égard, le maître d'ouvrage rappelle qu'un test de sensibilité limitant la vitesse à 110 km/h sur l'infrastructure a été réalisé. Il est présenté dans les pages 121 à 123 de la pièce G du dossier d'enquête.

Si ce test permet d'estimer l'impact positif d'une limitation à 110 km/h sur l'ensemble de l'axe, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, il conclut dans le même temps à une dégradation du taux de rentabilité interne du projet, ainsi qu'à une baisse du trafic projeté et à une augmentation de la subvention d'équilibre du projet de 30 millions d'euros environ.

## 2.1.10 - Modes doux de déplacement

Concernant les modes doux et actifs de déplacement, le maître d'ouvrage souhaite rappeler différents points présentés dans le dossier, de manière à répondre aux enjeux mis en évidence dans les contributions recueillies au cours de l'enquête.

Tout d'abord, il est à rappeler que les itinéraires cyclables interceptés seront rétablis, conformément à la réglementation applicable en matière de rétablissement des continuités cyclables et des itinéraires pédestres (article L228-2 du code de l'environnement). Cela est indiqué dans la pièce E – partie VII – chapitre « 3.4.3 - Effets du projet sur les modes actifs ». Les rétablissements des itinéraires cyclables prévus sont par ailleurs décrits dans la pièce E – Partie V – chapitre « 4.8 – présentation des principaux ouvrages ».

Les rétablissements des itinéraires de grande randonnée prévus sont décrits dans ce même chapitre pièce E – Partie V – chapitre « 4.8 – présentation des principaux ouvrages ». Un chapitre spécifique décliné dans la partie VI – chapitre « 2.8.2- Le tourisme et les loisirs » est dédié à l'analyse des enjeux liés aux chemins de randonnée. Par ailleurs ils ont été pleinement pris en compte au travers de l'analyse de l'état initial du paysage et participent à la définition des secteurs à enjeux et à la définition des sensibilités paysagères (voir « 2.7 – le paysage »).

Concernant l'incidence des travaux, la pièce E précise des mesures de réduction spécifiques pour les chemins de randonnée (Voir partie VII - chapitre « 2.6.3 - Effets des travaux sur le tourisme et les loisirs »).

Les principes et mesures en phase exploitation concernant les chemins de randonnée sont décrits pièce E – partie VII – chapitre « 3.6.2 Effets du projet sur le tourisme et les loisirs ». Il est entre autres écrit que « l'évitement des structures touristiques, soutien à l'économie locale, a été l'une des préoccupations du Maître d'ouvrage dans la recherche de variantes de tracé.

Les itinéraires de Grande Randonnée (GR) interceptés par le projet sont tous rétablis sous les viaducs créés dans le cadre du projet : viaduc de l'Avre, viaduc de la Blaise, viaduc de l'Eure.

Les autres itinéraires pédestres de randonnée seront rétablis conformément à la réglementation (article L.361-1 du Code de l'Environnement). Le nouvel itinéraire devra être approprié à la pratique de la randonnée et ne rallongera pas le parcours de manière excessive ni ne diminuera de manière sensible la qualité des paysages traversés.

En règle générale ils seront rétablis dans leur continuité (rétablissement sur place par un ouvrage spécifique ou un ouvrage routier, agricole, faune...) ; lorsque cela ne sera pas possible directement, ils le seront par une déviation pour laquelle on cherchera à éviter tout allongement de parcours significatif.

Il est enfin à noter que l'aménagement paysager des itinéraires rétablis sera étudié et partagé avec l'ensemble des acteurs concernés. »

### **2.1.11 - Alternatives ferroviaires**

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.

Même si un projet d'aménagement de la ligne ferroviaire entre Chartres et Orléans est à l'étude, un investissement très important subsisterait pour compléter, d'une part, la ligne entre Chartres et Dreux, et d'autre part, entre Dreux et Évreux.

Même selon cette hypothèse, le mode ferroviaire ne constituerait pas une alternative à la route en terme de déplacement. Il permettrait seulement de stabiliser la tendance actuelle.



**Ministère de l'Écologie, du Développement Durable  
et de l'Énergie**  
**Direction régionale de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement**  
**CENTRE-VAL DE LOIRE**

5, avenue Buffon - CS 96407  
45064 Orléans - Cédex 2  
Téléphone : 02 36 17 41 41  
Télécopie : 02 36 17 41 01

