

**Maître d'ouvrage**



**DREAL Centre-Val de Loire**

**Aménagement de la RN 154 au Sud de Dreux**

**Dossier d'enquête Publique**

**Pièce A - Objet et conditions de l'Enquête  
Informations juridiques et administratives**

**JUILLET 2018**



# Sommaire

<b>1. Objet et conditions de l'enquête</b>	<b>4</b>
1.1 OBJET DE L'ENQUETE.....	4
1.2 PRINCIPES GENERAUX DE L'ENQUETE ET PROCEDURES.....	4
<b>2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération</b>	<b>6</b>
2.1 LE PROJET AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE .....	6
2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	6
2.3 A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	7
<b>3. Textes régissant l'enquête publique</b>	<b>8</b>
<b>4. Annexes</b>	<b>9</b>
4.1 ANNEXE 1 : DECISION MINISTERIELLE DU 15 MARS 1994 .....	9
4.2 ANNEXE 2 : DECISION MINISTERIELLE DU 25 JUIN 2010 .....	13

## 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

### 1.1 OBJET DE L'ENQUETE

#### La RN154: un axe structurant à aménager

Entre l'autoroute A 13 et l'autoroute A 10, la route nationale 154 permet de relier Rouen à Orléans et les régions Normandie et Centre-Val de Loire. Elle constitue un axe qui contourne la région Ile-de-France, par l'ouest, en particulier pour le transport de marchandises.

Passant par Evreux, Dreux et Chartres, elle tient également une place importante localement, en desservant les départements de l'Eure et d'Eure-et-Loir en assurant la desserte des agglomérations et des territoires.

En reliant la région Centre-Val de Loire et celle des ports du Havre et de Rouen, la RN154 constitue un axe économique d'importance.

#### L'aménagement de la RN154

Le parti d'aménagement général retenu pour la RN154 par décision ministérielle du 15 mars 1994 (cf. annexe 1), est une route à 2 x 2 voies, à caractéristiques de voie express.

La RN154 est aujourd'hui entièrement réalisée à 2 x 2 voies dénivelées entre Rouen et Nonancourt.

Dans la traversée du département d'Eure-et-Loir, la RN154 n'est que partiellement aménagée à 2 x 2 voies: la section entre Chartres et Dreux, les déviations d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon/Allonnes sont en service.

Au regard des enjeux de sécurité, de congestion et de développement économique liés à l'aménagement complet de la RN 154 à 2 x 2 voies en traversée du département d'Eure-et-Loir, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire a saisi, en novembre 2008, la Commission nationale du débat public (CNDP) au sujet de l'accélération de l'aménagement de la RN 154 par recours à la concession. Le débat public a eu lieu entre les mois d'octobre 2009 et de janvier 2010.

A l'issue l'aménagement de ce débat public, la décision ministérielle, publiée en date du 25 juin 2010 (cf. annexe 2), a retenu la poursuite de l'aménagement de la RN 154 à 2 x 2 voies par mise en concession entre Nonancourt et Allaines (A 10), tout en incluant le tronçon commun entre la RN 154 et la RN 12.

Un processus d'études et de concertation a dès lors été mis en place en plusieurs temps.

Automne 2012 : Choix des options de passage et choix d'un fuseau de passage.

Fin 2014 – début 2015 : Hypothèses de tracés et choix d'un axe préférentiel.

Entre juin 2013 et février 2014, le processus de concertation a été interrompu le temps des travaux de la commission « mobilité 21 » chargée notamment de prioriser les projets d'infrastructures de transport en France.

Le processus de concertation, préalable à l'enquête d'utilité publique, a été complété par la consultation inter-services qui s'est tenue du 10 mars au 15 mai 2016 et la saisine de l'autorité Environnementale qui a rendu son avis le 21 septembre 2016.

L'enquête d'utilité s'est ainsi déroulée du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017.

La commission d'enquête a rendu un avis favorable le 3 mars 2017 assorti de deux réserves : l'une relative à l'aménagement d'une bretelle complémentaire au nord du projet, l'autre portant sur un contournement ouest de Chartres.

### Pourquoi aménager la RN154 au sud de Dreux ?

Au sud de Dreux, la RN 154 se présente, sur 3km environ, sous la forme d'une route bidirectionnelle aux accotements étroits et démunie de fossé.

Cette section supporte un trafic important (+ de 16 000 véhicules/jour) dont un fort taux de poids lourd et sur laquelle sont constatés à l'approche de l'agglomération de Dreux :

- Des remontées de files importantes et quotidiennes aux heures de pointe
- Des comportements à risques de la part des usagers
- des accidents souvent graves pour lesquels les mesures de secours et d'exploitation de la route sont rendues complexes par les caractéristiques de la route et la densité du trafic

Initialement inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000 – 2006 pour un coût de 7,5 M€, l'aménagement de cette section n'a pas connu de suite compte tenu des perspectives incertaines d'aménagement général de la RN 154 en traversée de l'Eure-et-Loir.

Devant ce constat et la non intégration de cette section dans un projet autoroutier, compte tenu de sa proximité avec les zones urbanisées et d'activité, cette opération, qui conservera ses fonctionnalités d'accès et de desserte au sud de Dreux, a été reconduite au contrat de Plan État – Région 2015 – 2020, abondé de 0,9M€ en part Etat lors d'un avenant au CPER le 24 novembre 2016.

Ainsi, le financement se présente sous la forme suivante: Etat 4,66M€, Région 1,25M€ et Département 2,49M€.

L'opération créneau Sud de Dreux est indépendante de la réalisation de l'autoroute A154. Elle a émergé en réponse aux besoins à court/moyen termes de trouver une solution aux dysfonctionnements du raccordement RN154/RD28. A long terme, les objectifs de cette opération sont également de s'inscrire dans le développement économique et urbain du secteur de la ZAC Porte Sud.

### 1.2 PRINCIPES GENERAUX DE L'ENQUETE ET PROCEDURES

La législation applicable aux enquêtes publiques lancées dans le cadre d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement découle initialement de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, également dénommée « loi Bouchardeau ». Elle est codifiée aux articles L123-1 et suivants du Code de l'environnement.

La loi 2010-788 portant engagement national pour l'environnement en date du 12 juillet 2010 a procédé à une réforme de la législation relative à l'enquête publique en son article 236, anciennement issue des dispositions de la loi Bouchardeau. En application de cette loi, le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement a procédé à une modification du régime d'enquête publique en modifiant les articles R123-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'article L.123-2 du Code de l'environnement indique que « font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. ».

Compte tenu des caractéristiques du projet d'aménagement du créneau sud de Dreux et conformément aux dispositions réglementaires applicables à ce type de projet, la présente enquête publique porte sur l'intérêt général des travaux nécessaires à la réalisation du projet du créneau sud de Dreux, menée au titre du code de l'environnement.

Elle se concrétisera par une déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

Concernant le présent projet, le contenu du dossier d'enquête est donc celui défini par le Code de l'environnement.

Conformément aux textes en vigueur, le dossier d'enquête publique a pour but d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

En conséquence, l'opération qui sera réalisée, pourra, selon les résultats de l'enquête publique, différer de celle présentée dans le présent dossier.

S'il s'agit d'adaptations non substantielles, en fonction des demandes retenues à l'issue de la présente enquête, celles-ci se feront sans nouvelle enquête.

Une enquête publique en cours peut être suspendue pendant une durée maximale de 6 mois afin que la personne responsable du projet puisse apporter les modifications substantielles qu'elle juge nécessaires au projet présenté à l'enquête.

Pendant ce délai, l'étude d'impact modifiée est transmise à l'autorité environnementale pour un nouvel avis, et à l'issue de ce délai, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins 20 jours après information du public.

De même, au vu des conclusions du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage peut, s'il souhaite apporter des modifications substantielles au projet, demander une enquête complémentaire portant sur les modifications du projet et ses impacts sur l'environnement.

Dans ce cas, l'étude d'impact modifiée fera l'objet d'un nouvel avis de l'autorité environnementale avant l'enquête complémentaire à l'issue de laquelle la décision de clôture est reportée.

## **2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION**

### **2.1 LE PROJET AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le projet présenté dans le présent dossier fait partie des aménagements envisagés dans le Contrat Plan État-Région 2000-2006, et reconduit au CPER 2015-2020, pour un montant initial de 7,5 M€ abondé de 0,9 M€ selon un co-financement État-Région-Département.

Une étude d'opportunité conduite par la DIRNO (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), exploitant du réseau routier national, en 2009, a mis en évidence un dysfonctionnement du carrefour entre la RN 154 et la RD 828, source des phénomènes de congestion dû essentiellement aux trafics imports et équilibrés O/E et S/N, ces derniers devant céder la priorité. Des caractéristiques insuffisantes de la chaussée en section courante notamment des accotements très réduits.

Les études préalables à la déclaration de projet et études d'impacts ont été finalisées en prenant en compte la solution retenue après concertation en comité de pilotage local réuni autour du préfet d'Eure-et-Loir.

Le dispositif retenu comprend deux aménagements ; La création d'un nouveau giratoire implanté à l'Ouest de l'actuel dit « Léo ». Ce dispositif vise à minimiser les trafics en conflit en apportant une meilleure fluidité.

L'aménagement de la section entre le carrefour Léo et le nord de la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé par création d'une chaussée à 2X1 voie. Ce dispositif vise à éviter les chocs frontaux, offrir des zones de récupération et améliorer les conditions d'exploitation par la création de bande d'arrêt d'urgence.

Conformément au Code de l'urbanisme (article L.103-2), le processus de concertation publique a été réalisé en 2013. Pour se faire, les conseils municipaux des communes de Marville-Moutiers-Brûlé et de Vernouillet ont approuvé les modalités de déroulement de la concertation en date du :

- 20 novembre 2012 pour la commune de Marville-Moutiers-Brûlé,
- 6 février 2013 pour la commune de Vernouillet.

Cette concertation a été mise en œuvre du 20 au 31 octobre 2014 au titre de l'article 300-2 du code de l'urbanisme.

Elle a permis de faire une présentation au public du projet de la RN154 ainsi que des enjeux d'aménagement.

Depuis, les parcelles nécessaires à la construction du projet ont été acquises par L'État.

Le dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une consultation des services de l'État le 13 novembre 2013. A l'issue de cette dernière des préconisations ont été faites sur la géométrie du bassin de rétention et d'infiltration, ainsi que sur le dimensionnement des bassins d'assainissement de chaque côté de la chaussée.

L'agence régionale de santé a cependant émis un avis défavorable demandant de prendre en compte les objectifs sonores réglementaires fixés par l'article du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières au niveau des 3 bâtiments au droit de la RD828.

Un premier dossier d'enquête public a été déposé auprès de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) qui a été saisie pour avis par le Préfet d'Eure-et-Loir, le dossier ayant été reçu complet le 10 décembre 2013. L'avis de l'Autorité Environnementale n°2013-135/n°CGEDD009447-01 a été rendu officiel sur le site internet de l'Autorité Environnementale en date du 26 février 2014.

A partir de ces éléments, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Centre-Val de Loire a engagé en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études détaillées nécessaires à la définition précise du projet.

Ainsi, le projet a connu des évolutions techniques qui ont conduit à actualiser le dossier d'enquête publique afin de prendre en compte la nouvelle commande de la Direction des Infrastructures et des Transports (DIT) et les modifications du projet (Mur anti-bruit, Bande Médiane Equipée BME).

La DREAL a organisé des réunions de concertation du 14 février au 1<sup>er</sup> Mars 2017.

### **2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

L'enquête publique fait l'objet de mesures de publicité préalables, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelées dans les huit premiers jours de l'enquête. Ces mesures de publicité se font sous la forme d'un avis reprenant le contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête qui est publié dans des journaux régionaux ou locaux ainsi que par voie d'affiche. Cet avis est publié 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et affiché pendant toute la durée de celle-ci. Sauf impossibilité matérielle, il est également affiché dans les mêmes conditions sur le terrain par le Maître d'Ouvrage du projet.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée dans les conditions prévues aux articles L.123-3 et suivants, R.123-2 et suivants du Code de l'environnement. Elle se tient dans les locaux prévus à cet effet, dans les communes concernées par le projet où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête mis à disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier d'enquête. Ces observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, et le cas échéant selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. En outre, les observations écrites ou orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixées et annoncées sur l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur est habilité à recevoir toutes personnes ou représentants d'association qui le demandent. Il peut également faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, en se faisant communiquer ces documents par les Maîtres d'ouvrage.

Il peut également décider, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet le nécessite, d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public, ou d'organiser une réunion publique, en accord avec l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête (Préfecture) et des Maîtres d'ouvrage.

Il peut, sur demande motivée, décider la prolongation de la durée de l'enquête, de 1 mois maximum, la durée totale d'une enquête publique ne pouvant excéder 2 mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par ce dernier. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans les huit jours, le maître d'ouvrage afin de lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage dispose alors d'un délai de 15 jours pour produire ses observations et réponses éventuelles.

### **2.3 A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le commissaire enquêteur établira son rapport et émettra un avis en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable au projet, dans un délai d'un mois après la clôture de l'enquête.

Le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans les mairies de Vernouillet et Marville-Moutiers-Brûlé où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'à la préfecture d'Eure-et-Loir.

### 3. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE

La législation applicable aux enquêtes publiques lancées dans le cadre d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement découle initialement de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, également dénommée « loi Bouchardeau ». Elle est codifiée aux articles L123-1 et suivants du Code de l'environnement.

La loi 2010-788 portant engagement national pour l'environnement en date du 12 juillet 2010 a procédé à une réforme de la législation relative à l'enquête publique en son article 236, anciennement issue des dispositions de la loi Bouchardeau. En application de cette loi, le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement a procédé à une modification du régime d'enquête publique en modifiant les articles R123-1 et suivants du Code de l'environnement.

La Loi n° 2012-1460 du 27 décembre 2012 relative à la mise en œuvre du principe de participation du public a notamment modifié le code de l'environnement en instituant différents mécanismes visant à assurer la participation du public aux enquêtes publiques.

Le Code de l'environnement a également fait l'objet d'une modification en 2016 et 2017 du fait de plusieurs ordonnances et décrets :

- Réforme de l'évaluation environnementale (= étude d'impact) : ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ;
- Réforme de l'autorité environnementale : décret n°2016-519 du 28 avril 2016 et arrêté du 12 mai 2016 ;
- Réforme du dialogue environnemental : ordonnance n°2016-1060 du 5 août 2016 (projet de décret) ;
- Réforme de l'autorisation environnementale : ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017, décret n°2017-81 et décret n°2017-81 du 26 janvier 2017.

Ainsi, l'article L.123-2 du Code de l'environnement indique que « font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. »

Plus particulièrement, la présente enquête est régie par :

- Le Code de l'environnement, notamment les articles :
  - L.120-1 et suivants relatifs au débat public,
  - L.123-1 et L. 123-2 et R.123-1, relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique,
  - L.123-3 à L.123-18 et R.123-2 à R.123-27, relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique,
  - L.126-1 et R.126-1 à R.126-4, relatifs à la déclaration de projet,
  - L.122-1 à L.122-3-4 et R.122-1 à R.122-14, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,

- L.220-1 à L.221-10 relatifs à la surveillance de la qualité de l'air et information du public
- L.350-1 à L.350-3 relatifs à la mise en valeur des paysages,
- L.571-1 et suivants relatifs à la lutte contre le bruit.

- Le Code du patrimoine, notamment les articles : L. 621-1 et suivants relatifs au patrimoine culturel et historique et les articles L.521-1 et suivants ainsi que le décret d'application n°2004-490 du 3 juin 2004 portant sur l'archéologie préventive.

## 4. ANNEXES

### 4.1 ANNEXE 1 : DECISION MINISTERIELLE DU 15 MARS 1994

## Contenu de la décision ministérielle du 15 mars 1994

Le Ministre de l'Équipement,  
Des Transports et du Tourisme

à

Monsieur le Préfet de la région CENTRE  
Préfet du LOIRET  
Monsieur le Préfet de la région HAUTE NORMANDIE  
Monsieur le Préfet de l'EURE ET LOIR  
- Directions Régionales de l'Équipement -  
- Directions Départementales de l'Équipement -

**OBJET** : R.N. 154 – ROUEN ORLEANS.

Avant-projet sommaire d'itinéraire  
Décision ministérielle d'approbation de la 1<sup>ère</sup> phase.

**REFER** : Courrier du Préfet de la région Centre du 2 décembre 1993.

Réunion de Clôture de l'instruction à la Direction des Routes  
Le 13 octobre 1993

Par courrier visé en référence, vous m'avez transmis pour approbation la première phase de l'avant-projet sommaire de l'itinéraire constitué par la R.N. 154 et la R.N. 12 entre les autoroutes A. 13 (VAL DE REUIL) et A. 10 (ALLAINES).

Après examen du dossier, comprenant notamment les résultats de la concertation menée à l'échelon régional, je décide d'approuver la première phase de cet A.P.S.I, avec les caractéristiques suivantes.

.../...

### **I. PRESENTATION DE L'ITINERAIRE**

Cet itinéraire d'une longueur de 150 km relie l'agglomération rouennaise à l'autoroute A. 10 au nord d'ORLEANS et s'intègre dans une grande rocade du bassin parisien passant par ORLEANS, TROYES et REIMS.

Il permettra d'assurer les liaisons directes Nord Sud en évitant l'agglomération parisienne ; il est classé « autre route nationale » au Schéma Directeur National Routier.

Cet itinéraire concerne les départements de l'EURE et de l'EURE ET LOIR, et les régions HAUTE NORMANDIE et CENTRE.

### **II. PARTI D'AMENAGEMENT A LONG TERME**

Compte tenu du rôle structurant qu'est appelée à jouer la R.N. 154 dans le réseau routier national le parti d'aménagement à long terme retenu sur cet itinéraire est une route à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express.

A terme, un tronçon de route nouvelle entre l'ensemble NONANCOURT – ST-REMY-SUR-AVRE et le Sud de DREUX assurera la continuité de l'itinéraire de ROUEN – ORLEANS qui n'empruntera donc pas la déviation Est de DREUX.

A l'exception de la déviation Est de DREUX les aménagements à réaliser devront être conformes aux dispositions prévues par l'ICTAAL pour la catégorie L120 avec des modulations sur certains tronçons existants qui devront être justifiées et examinées lors de l'élaboration de la seconde phase d'étude.

Au stade de cette première phase d'étude, la réalisation de ce parti d'aménagement à long terme est estimée à 3 900 MF (valeur janvier 1992) dont 1 100 MF en HAUTE NORMANDIE et 2 800 MF dans le CENTRE.

### **III. PARTI D'AMENAGEMENT INTERMEDIAIRE A 15 ANS**

Les investissements de modernisation de la R.N. 154 s'étaleront sur plusieurs plans.

Les aménagements à réaliser en priorité, viseront à assurer la déviation des agglomérations et à accroître la capacité entre EVREUX et le Sud-Est de CHARTRES qui est la partie de l'itinéraire la plus circulée. Sur la section CHARTRES Sud – A. 10, où le trafic est plus faible, mais qui joue un rôle important pour la cohésion de la région CENTRE, des aménagements seront réalisés pour accroître la fluidité et la sécurité.

Ce parti comporte par section les aménagements suivants :

.../...

.../...

Section LOUVIERS – EVREUX Nord :

- une bretelle autoroutière concédée à 2 x 2 voies entre l'autoroute A. 13 et ACQUIGNY,
- une route à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés entre ACQUIGNY et EVREUX, déjà réalisée.

La R.N. 154 entre ACQUIGNY et la déviation d'EVREUX est classée route express.

Section EVREUX – NONANCOURT (R.N. 12) : 770 MF (valeur janvier 1992) :

Cette section comprend :

- l'élargissement à 2 x 2 voies de la déviation Sud-Est d'Evreux entre la R.N. 13 Est et la R.N. 154 Sud : 40 MF.
- l'aménagement à terme à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés entre l'extrémité Sud de la déviation d'EVREUX et la R.N. 12 à NONANCOURT : 730 MF. Pour la définition de cet aménagement il sera procédé à une étude comparative entre l'aménagement à 2 x 2 voies sur place de la R.N. 154 et la création d'une route en tracé neuf.

Cette section, recevra le statut de route express.

Section NONANCOURT – DREUX : 465 MF (valeur janvier 1992) :

Il conviendra de prévoir dans le cadre du parti à 15 ans, l'aménagement à 2 x 2 voies de la R.N. 12 avec carrefours dénivelés et les déviations des agglomérations entre l'Est de DREUX et la R.N. 154 NONANCOURT : 465 MF.

Le contournement Ouest de DREUX devra être étudié en vue d'assurer sa préservation par un Projet d'Intérêt Général (P.I.G.).

Cette section recevra le statut de route express.

Section DREUX – CHARTRES Sud : 930 MF (valeur janvier 1992) :

Cette section comprend :

- la mise à 2 x 2 voies de l'actuelle rocade Sud-Est de DREUX avec prolongement jusqu'à l'échangeur Ouest de la déviation de CHERISY (déviation Est de DREUX) : 150 MF.
- l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies (avec dénivellement des carrefours) de la section DREUX – CHARTRES : 280 MF.

- le contournement à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés de l'agglomération chartraine (rocade Est de CHARTRES et déviation de BONVILLE) : 500 MF.

Ces divers aménagements entre DREUX et le Sud-Est de CHARTRES recevront le statut de route express.

Section CHARTRES – ARTHENAY (A. 10) : 535 MF (valeur janvier 1992) :

Sur cette section, des aménagements de fluidité et de sécurité seront réalisés avec notamment :

- les déviations des agglomérations d'ALLONNES et YMONVILLE à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés intégrables dans le parti d'aménagement ;
- la déviation Nord d'ALLAINES entre la R.N. 154 et l'échangeur A. 10 – RD 927 à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés, et qui pourra faire l'objet d'un phasage transversal à 2 voies ;
- des créneaux intégrables dans le parti d'aménagement à terme.

Ce parti d'aménagement à 15 ans est estimé à 2700 MF (valeur janvier 1992) dont 1 000 MF en HAUTE NORMANDIE et 1 700 MF dans le CENTRE.

#### **IV. POURSUITE DE L'ETUDE**

Je vous demande d'engager dès à présent la seconde phase de l'A.P.S.I. A cet effet je vous demande en premier lieu d'approfondir, en liaison avec le SETRA et avec le concours du CETE de ROUEN, la réflexion stratégique à long terme sur les fonctions et les trafics de la liaison ROUEN – ORLEANS en cohérence avec les aménagements de capacité prévus ou envisagés par ailleurs (A. 28, R.N. 10 CHARTRES – TOURS, A. 160, contournement autoroutier d'ORLEANS). En particulier vous mènerez une réflexion sur les conditions de raccordement de la liaison à l'autoroute A. 10 Nord d'ORLEANS.

##### **IV.1. SYNOPTIQUE DES ECHANGES :**

Vous établirez le synoptique des échangeurs sur la section comprise entre A. 13 (VAL DE REUIL) et A. 10 (ORLEANS Nord).

##### **IV.2. SYNOPTIQUE DES AIRES :**

Vous établirez également sur cette section le synoptique des aires qui devra être compatible avec ceux déjà existants sur les autoroutes A. 13, A. 11 et A. 10 et qui devra respecter une interdistance moyenne de l'ordre de 50 km pour les aires de services et de 30 km pour les aires de repos.

.../...

#### IV.3. MODALITES DE REALISATION DES ENQUETES D'UTILITE PUBLIQUE :

Le dossier A.P.S.I. 2<sup>ème</sup> phase devra comporter tous les éléments permettant l'établissement des dossiers d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des travaux et de classement en route express.

L'élargissement à 2 x 2 voies de la déviation Sud-Est d'EVREUX et la déviation de PEAGE feront l'objet de DUP locales compte tenu de l'état d'avancement des études et du calendrier de réalisation de ces opérations. Il en est de même des aménagements prévus sur la section CHARTRES – A. 10 en raison de leur caractère ponctuel.

Toutes les autres opérations feront l'objet de DUP menées au niveau central pour lesquelles cinq dossiers seront établis pour les sections suivantes :

- EVREUX Sud – R.N. 12 (y compris classement en route express de la déviation Sud – Est d'EVREUX)
- R.N. 12 : DREUX Est – NONANCOURT Ouest (lieu-dit le Gérier)
- La Rocade Sud Est de DREUX
- DREUX Est – CHARTRES Nord
- Contournement Est de CHARTRES

#### **IV. 4 ELABORATION DE LA DEUXIEME PHASE D'A.P.S.I**

##### IV. 4-1 Section LOUVIERS – EVREUX

Compte-tenu de son état d'avancement, la section LOUVIERS – EVREUX, ne fera pas l'objet d'une seconde phase d'étude.

##### IV. 4-2. Section CHARTRES Sud – A. 10

Pour la section CHARTRES Sud – A. 10, il conviendra de réaliser des avant-projets ponctuels portant sur les opérations suivantes :

- déviation d'ALLONNES,
- déviation d'YMONVILLE,
- déviation d'ALLAINES.

Les avant-projets correspondants seront approuvés au niveau central.

Par ailleurs, je vous demande de poursuivre l'étude sur cette section en précisant les points suivants :

- coûts et caractéristiques principales des aménagements qualitatifs et des créneaux de dépassement,

- priorités de réalisation de ces aménagements et également des déviations d'agglomération,

- compatibilité de ces aménagements avec le parti à terme de la section, ce qui suppose que soient esquissés : les grandes options d'aménagement (tracés neufs, aménagement sur place), un synoptique des aires et des échangeurs, les conditions de raccordement de la R.N. 154 à l'autoroute A. 10.

Sur cette section, la deuxième phase d'étude qui pourra être approuvée indépendamment des autres sections de l'itinéraire permettra de déconcentrer l'approbation des projets correspondants aux opérations.

##### IV. 4-3. Autres sections

Pour toutes les autres sections, l'A.P.S.I. deuxième phase sera établi conformément à la circulaire du 15 novembre 1991.

Cette seconde phase donnera lieu à une concertation avec les élus locaux et les partenaires socio-économiques ainsi qu'à la consultation des services locaux des administrations.

La présente décision ne constitue pas autorisation d'engagement de quelque nature qu'elle soit ; je vous rappelle, en effet, qu'une telle autorisation ne peut résulter que de l'affectation de l'autorisation de programme nécessaire.

Par délégation :

LE DIRECTEUR DES ROUTES

C. LEYRIT

#### **4.2 ANNEXE 2 : DECISION MINISTERIELLE DU 25 JUIN 2010**

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

#### Décision du 25 juin 2010 consécutive au débat public relatif au projet d'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive

NOR : DEVR1015116S

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

Vu la décision du 7 janvier 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive ;

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par le président de la commission particulière du débat public, publiés le 26 mars 2010 ;

Considérant :

- que le projet d'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive a fait l'objet d'un débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a fait apparaître un large consensus sur la nécessité d'accélérer l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 en y incluant le tronçon commun avec la RN 12 entre Nonancourt et Dreux afin d'améliorer les conditions de déplacements ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession de l'aménagement de la RN 154 pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure, notamment pour le trafic local ;
- que le débat a fait apparaître des divergences sur les modalités de réalisation des contournements de Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre, de Dreux et de Chartres ainsi que de l'aménagement de la jonction avec l'autoroute A 10 au niveau d'Allaines ;
- que ce débat a mis en évidence :
  - la nécessité de poursuivre des aménagements de sécurité sur la RN 154 ;
  - l'importance des filières industrielles dans l'aire d'influence du projet ;
  - les nuisances importantes, tant à l'égard des riverains que de l'environnement, générées notamment par le système actuel de circulation est-ouest sur la section en tronçon commun avec la RN 12 ;
  - les situations de congestion au niveau des agglomérations de Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre, de Dreux et de Chartres et de la jonction avec l'autoroute A 10 au niveau d'Allaines ;
  - la nécessité de préserver l'activité agricole de la plaine de la Beauce ;
  - la présence de milieux naturels et de paysages remarquables dans le périmètre du projet ;
- que le projet contribue, en cohérence avec la loi du 3 août 2009 susvisée :
  - à répondre aux importants enjeux de fret qui se posent notamment à l'échelle de la région Centre ;
  - à mieux structurer, dans une perspective multimodale, les déplacements interrégionaux et, dans ce cadre, à achever le maillon manquant du Grand Ouest parisien ;
  - à réduire les nuisances occasionnées par l'infrastructure existante au niveau des villages et villes qu'elle traverse, dont notamment Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres ;

- à permettre aux agglomérations de repenser leur développement autour d'un meilleur partage de la voirie ;
- que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au contrat de projets 2007-2013 ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 154, notamment du fait de l'absence de ligne ferroviaire entre Dreux et Chartres,

Décide :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronçon commun avec la RN 12, par recours à la concession, est retenu.

**Art. 2.** - Les études devront être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire, y compris la section en tronçon commun avec la RN 12, dans une approche multimodale. Elles devront permettre de finaliser les choix en matière de contournements d'agglomération et de jonction avec l'autoroute A 10. Elles devront préciser et justifier le périmètre de la concession, les modalités de tarification envisagées sur les différentes sections de l'itinéraire et les caractéristiques des aménagements retenus, notamment pour tenir compte des aménagements déjà réalisés.

**Art. 3.** - Les modalités de tarification pourront être différenciées selon les sections. Le périmètre de la concession, la localisation des échangeurs et diffuseurs ainsi que le choix du traitement des itinéraires de substitution devront être explicités au regard, notamment, des options de tarification qui pourront être envisagées.

**Art. 4.** - Les caractéristiques des aménagements retenus seront définies sur la base de comparaison de scénarios. Il s'agira notamment de justifier et de préciser :

- les modalités de contournement de Nonancourt - Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres ;
- les modalités de requalification des infrastructures existantes délestées ;
- l'intérêt des aménagements pour les projets de développement locaux ;
- le bilan des aménagements en termes d'émissions de gaz à effet de serre ;
- les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;
- les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités envisagées de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique).

**Art. 5.** - Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Centre, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'Etat, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux et les associations, notamment de protection de l'environnement.

**Art. 6.** - Le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies.

**Art. 7.** - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et le préfet de la région Centre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 2010.

JEAN-LOUIS BORLOO