



RN154 – Accélération de l'aménagement à 2x2 voies par recours à une concession autoroutière

Evaluation socio-économique

Version Publique
Concertation 2014

Décembre 2014

T r a f a l g a r e

Sommaire

0	Contexte de l'étude	6
0.1	Rappel de la demande	6
0.2	Objet et contenu du rapport	7
1	Evaluation globale du projet.....	9
1.1	Rappels du diagnostic : échelle de l'ensemble du périmètre	9
1.1.1	<i>Démographie du périmètre : population résidente et logements.....</i>	<i>10</i>
1.1.2	<i>Vie économique du périmètre : emplois et actifs occupés</i>	<i>12</i>
1.1.3	<i>Capacité d'accueil touristique</i>	<i>22</i>
1.1.4	<i>Sécurité routière et gains apportés par les mises à 2x2 voies antérieures.....</i>	<i>22</i>
1.2	Rappel des fonctionnalités globales, fuseau préférentiel.....	23
1.2.1	<i>Connexion du projet avec le reste du réseau principal.....</i>	<i>23</i>
1.2.2	<i>Niveau local : fonctionnalités recherchées par le projet</i>	<i>23</i>
1.3	Evaluation du projet dans son ensemble	24
1.3.1	<i>Qualité de service du projet : gains de temps et accessibilité</i>	<i>24</i>
1.3.2	<i>Contribution du projet au développement économique.....</i>	<i>36</i>
1.3.3	<i>Favoriser une agriculture pérenne.....</i>	<i>36</i>
1.3.4	<i>Création d'emplois directs.....</i>	<i>47</i>
2	Analyse individuelle de chacun des diffuseurs.....	49
2.1	Accessibilité du projet : données d'entrée et méthode.....	49
2.2	Secteur Nonancourt-Dreux.....	51
2.2.1	<i>Jonction RN154 Nonancourt Nord.....</i>	<i>52</i>
2.2.2	<i>RN12 Ouest.....</i>	<i>53</i>
2.2.3	<i>St Lubin des Joncherets (RD11).....</i>	<i>54</i>
2.2.4	<i>St Rémy sur Avre (RN12).....</i>	<i>55</i>
2.2.5	<i>Conclusion et autres thématiques sur le secteur Nonancourt-Dreux.....</i>	<i>56</i>
2.3	Partie urbaine de Dreux.....	57
2.3.1	<i>Dreux Nord-ouest : connexion rocade ouest (RD 828)</i>	<i>57</i>
2.3.2	<i>Dreux Nord (bd Wilson et RD 152.5)</i>	<i>58</i>
2.3.3	<i>Dreux Nord-est : connexion rocade est (RN 154)</i>	<i>59</i>
2.3.4	<i>Dreux Sud (RN154).....</i>	<i>60</i>
2.3.5	<i>Conclusion et autres thématiques sur la partie urbaine de Dreux</i>	<i>60</i>
2.3.6	<i>Zones d'activités autour du projet : vue d'ensemble sur la partie nord</i>	<i>61</i>
2.4	Secteur interurbain Dreux-Chartres	62
2.5	Zone chartraine	63

2.5.1	<i>Chartres Nord – Poisvilliers-Lèves (RN154)</i>	64
2.5.2	<i>Diffuseur RD910</i>	65
2.5.3	<i>Diffuseur RD939 + barreau de jonction vers la RN154</i>	66
2.5.4	<i>Chartres Sud (RN154)</i>	67
2.5.5	<i>Conclusion et autres thématiques sur la partie urbaine de Chartres</i>	67
2.6	Secteur interurbain au sud de Chartres	69
2.6.1	<i>Desserte de Voves (RD17)</i>	69
2.6.1	<i>Diffuseur A10 d’Allaines-Mervilliers (RN254 et RD927)</i>	70
2.6.2	<i>Conclusion et autres thématiques sur la partie interurbaine au sud de Chartres</i>	71
2.7	Bilan sur les diffuseurs	74
2.7.1	<i>Accessibilité</i>	74
2.7.2	<i>Développement économique</i>	75
2.7.3	<i>Activité agricole</i>	76
2.7.4	<i>Activité touristique</i>	76
2.7.5	<i>Opportunités de développement du report modal</i>	76

Table des illustrations

Carte 1 : Fuseau d'étude pour l'analyse des tracés et des points d'échange (seconde phase).....	8
Carte 2 : nombre de navetteurs domicile-travail entre les trois agglomérations principales du périmètre, d'après le recensement 2010.....	16
Carte 3 : nombre de navetteurs domicile-travail, par bassin versant pour les lieux de résidence et agglomération pour les lieux de travail (recensement 2010)	17
Carte 4 : nombre de navetteurs domicile-travail entre les deux communautés d'agglomération	18
Carte 5 : accès au centre de Chartres, sans projet (temps de parcours indicatif en heure creuse)	28
Carte 6 : accès au centre de Chartres, avec projet.....	29
Carte 7 : accès au centre de Chartres : gains de temps apportés par le projet.....	30
Carte 8 : accès au centre de Dreux, sans projet (temps de parcours indicatif en heure creuse)	32
Carte 9 : accès au centre de Dreux, avec projet.....	33
Carte 10 : accès au centre de Dreux : gains de temps apportés par le projet	34
Carte 11 : Temps nécessaire en PL pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité actuelle	37
Carte 12 : Temps nécessaire en PL pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité future	38
Carte 13 : gain de temps PL apporté par le projet pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité future	40
Carte 14 : fuseau d'étude, variantes de tracé et répartition des parcelles agricoles par grandes sections ; partie nord du périmètre (réalisation TRAFALGARE, d'après données EGIS).....	42
Carte 15 : fuseau d'étude, variantes de tracé et répartition des parcelles agricoles par grandes sections ; partie centrale et sud du périmètre (réalisation TRAFALGARE, d'après données EGIS)	43
Carte 16 : Population et emplois autour du projet d'échangeur au droit de la jonction avec la partie non concédée de la RN154 (nord de Nonancourt)	52
Carte 17 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RN12 vers Alençon (ouest de Nonancourt)	53
Carte 18 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Saint-Lubin-des-Joncherets	54
Carte 19 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Saint-Rémy-sur-Avre.....	55
Carte 20 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux nord-ouest (jonction avec la rocade ouest RD828).....	57
Carte 21 : Population et emplois autour du projet d'échangeur Wilson à Dreux.....	58
Carte 22 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux nord-est (jonction avec la rocade est RN154).....	59
Carte 23 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux sud.....	60
Carte 24 : zones d'activités autour du projet, partie nord.....	61
Carte 25 : Population et emplois autour du projet d'échangeur sur la RD26 (Tremblay-les-Villages) .	62
Carte 26 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Chartres nord (au nord de Lèves)	64
Carte 27 : Population et emplois autour de l'échangeur entre A11 et RD910 à l'est de Chartres	65
Carte 28 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RD939, incluant le barreau de jonction avec la RN154 actuelle	66
Carte 29 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RN154 actuelle au sud de Chartres.....	67
Carte 30 : zones d'activités autour du projet, partie chartraine du périmètre.....	68
Carte 31 : Population et emplois autour du projet d'échangeur sur la RD17 (desserte de Voves).....	69
Carte 32 : Population et emplois autour de l'échangeur actuel d'Allaines-Mervilliers	70
Carte 33 : zones d'activités autour du projet, partie sud du périmètre	72

Tableau 1 : Evolution comparée de la population sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation	10
Tableau 2 : Evolution comparée du nombre de logements sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation	11
Tableau 3 : Evolution comparée du nombre d'emplois au lieu de travail sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation	12
Tableau 4 : Evolution comparée du nombre d'actifs occupés résidents sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation	12
Tableau 5 : propriétés des trois zones agglomérées du périmètre, d'après le recensement de 2009.	14
Tableau 6 : caractéristiques de l'emploi sur les zones agglomérées étudiées (2009)	14
Tableau 7 : matrice des navetteurs entre les trois zones agglomérées étudiées, données 2010	14
Tableau 8 : répartition des navetteurs domicile-travail par catégorie socio-professionnelle, d'après le recensement 2010.....	19
Tableau 9 : répartition des navetteurs domicile-travail par grande branche d'activité, d'après le recensement 2010.....	20
Tableau 10 : Evolution comparée du nombre de lits offerts pour l'accueil touristique sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation	22
Tableau 12 : Silos agricoles impactés par le projet	39
Tableau 13 : bilan des surfaces agricoles (ha) présentes dans l'aire d'étude (réalisation TRAFALGARE d'après données EGIS).....	44
Tableau 14 : association des troncs communs entre variantes (lignes) avec la nomenclature des variantes de tracé élémentaires (colonnes).....	44
Tableau 15 : bilan des surfaces agricoles (ha) présentes dans la bande des 300 mètres de chacune des variantes de tracé à l'étude (réalisation TRAFALGARE d'après données EGIS)	45
Tableau 16 : bilan des emplois imputables au projet	47
Tableau 19 : bilan des zones d'accessibilité aux 15 diffuseurs à l'étude, en population et nombre d'emplois à moins de 5 minutes et entre 5 et 10 minutes	74
Figure 1 : Evolution comparée de la population sur 20 ans à différentes échelles géographiques	10
Figure 2 : Evolution comparée du nombre de logements sur 20 ans à différentes échelles géographiques.....	11
Figure 3 : Evolution comparée des emplois et du nombre d'actifs occupés sur le périmètre d'étude, sur quatre millésimes des données du recensement : 1999, 2006, 2009 et 2011	13

0 CONTEXTE DE L'ETUDE

0.1 Rappel de la demande

La Route Nationale 154 relie, du sud au nord et à large échelle :

- l'autoroute A10 (radiale entre Paris et Bordeaux), et par extension l'autoroute A19 (tangentielle entre Orléans, Sens et Troyes par l'A5), dont le point de jonction avec l'A10 se situe à une dizaine de kilomètres au nord d'Orléans,
- Chartres et l'autoroute A11 (radiale entre Paris et Nantes),
- Dreux et la RN12 (radiale entre Paris et la Basse-Normandie),
- Evreux et plus au nord Val-de-Reuil et la connexion avec l'autoroute A13 en direction de Rouen.

Au-delà de ce seul périmètre de la RN154 (la RN étant transformée en autoroute sur les derniers 10 km à hauteur de Val-de-Reuil), l'Etat travaille en parallèle sur le grand contournement est de Rouen (connexion entre l'A28 et l'A13). Ce projet a pour objectif de traiter un point noir important du réseau routier dans le secteur nord-ouest de la France : la traversée de l'agglomération de Rouen, dans laquelle sont mêlés d'importants trafics de transit et les trafics locaux. La commission Mobilité 21 a classé ce projet dans les secondes priorités du scénario 1, mais dans les premières priorités du scénario 2 (soit de la même manière que la sécurisation du tronc commun entre RN154 et RN12 sur le périmètre étudié ici). La DREAL de Haute-Normandie vient de conclure la phase de concertation relative au contournement de Rouen, entre juin et juillet 2014. Les deux projets de contournement de Rouen et de mise à 2x2 voies intégrale de la RN154 s'inscrivent ainsi dans un calendrier proche. Il semble ainsi que si les deux projets parviennent à voir le jour en même temps, les avantages que la collectivité en tirera au moment de la mise en service seront optimisés.

Le grand transit entre le nord-ouest de la France et le sud-ouest peut aisément éviter l'agglomération parisienne en utilisant l'autoroute A28 (dont le contournement de Rouen est le seul maillon manquant), autoroute qui constitue un large contournement de l'Île-de-France entre Abbeville dans la Somme et Tours (raccordement à l'autoroute A10).

Le transit entre la Normandie (dont notamment les ports de Rouen et du Havre) et le centre de la France (Orléans, Bourges) et le sud-est (dont Clermont-Ferrand et la vallée du Rhône) se fait avec plus de difficulté car il nécessite pour l'heure un passage par l'agglomération parisienne dans le cas où l'on veuille privilégier le passage par des axes à 2x2 voies (fluidité, sécurité). Ce transit peut être effectué par la RN154, mais cela implique des traversées d'agglomération. L'axe RN154 constitue donc un maillon manquant dans le contournement de l'agglomération parisienne, et sa mise à 2x2 voies a été jugée nécessaire notamment au regard des niveaux de trafics et de la tendance haussière de ceux-ci.

La mise à 2x2 voies de la RN154 est réalisée par l'Etat depuis le milieu des années 1990. Les dernières sections mises en service sont, entre Chartres et Orléans, la déviation d'Ymonville (mise en service en 2011) et la déviation d'Allonnes et Prunay-le-Gillon (mise en service en 2013). Le projet de mise à 2x2 voies de l'intégralité de l'axe entre l'A10 et Nonancourt est porté par l'Etat et soutenu par les acteurs locaux depuis le milieu des années 2000.

Un débat public sur le projet a eu lieu d'octobre 2009 à janvier 2010 et a retenu le choix de la mise en concession afin d'accélérer la mise à 2x2 voies, avec pour objectif une mise en service complète de l'itinéraire aux alentours de l'année 2020. Outre la mise aux normes autoroutières des sections déjà aménagées et la réalisation de quelques sections en rase campagne, le projet porte à présent essentiellement sur trois points cruciaux :

- au nord-ouest, le contournement de la conurbation Nonancourt, Saint-Lubin-des-Joncherets (plus loin : « Saint-Lubin »), Saint-Rémy-sur-Avre (plus loin : « Saint-Rémy »), ainsi que le contournement de l'agglomération de Dreux ; il faut noter que la traversée ouest-est de Dreux (actuelle RN12) a été jointe au projet de mise en concession autoroutière,
- au centre, le contournement de Chartres,
- au sud-est, le raccordement du projet à l'autoroute A10.

En vue de la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2x2 voies de la RN154, par recours à une concession autoroutière, des études préalables ont été commandées par l'Etat afin d'alimenter deux phases de concertation :

- une première phase de concertation ayant eu lieu à l'automne 2012 a porté sur les options de passage ; elle a débouché sur la fixation d'un fuseau préférentiel, d'une largeur 600 mètres en moyenne, et restant ouvert à des évolutions dans certains secteurs,
- une seconde phase de concertation doit avoir lieu à la fin de cette année 2014, et portera sur les variantes de tracés et de points d'échanges.

Les études s'inscrivent dans un périmètre allant ainsi de Nonancourt (Eure) au nord-ouest à Allaines-Mervilliers (Eure-et-Loir) au sud-est. Un fuseau préférentiel a été retenu le 20 décembre 2012 suite à une première phase de concertation sur les options de passage. La carte page suivante présente le périmètre d'étude pour la seconde phase de concertation, résultant d'ajustements aux demandes exprimées lors de la concertation sur les options de passage du fuseau annoncé par Monsieur le Préfet de la Région Centre à la fin 2012.

Le projet doit être évalué à deux horizons :

- à la mise en service en 2022
- vingt ans après la mise en service, soit en 2042.

L'objet de la présente étude est donc d'éclairer le choix d'un tracé et d'un système de points d'échanges en alimentant cette seconde phase de concertation prévue avant la fin 2014, d'une part par un diagnostic et une évaluation globale du projet, d'autre part par une analyse spécifique de chacun des points d'échanges étudiés.

0.2 Objet et contenu du rapport

Dans le contexte rappelé ci-dessus et dans la perspective de la deuxième phase de concertation préalable à la construction du dossier de DUP, il est nécessaire pour le Maître d'Ouvrage de disposer de tous les éléments d'appréciation utiles au choix d'un tracé préférentiel et d'un dispositif de points d'échanges.

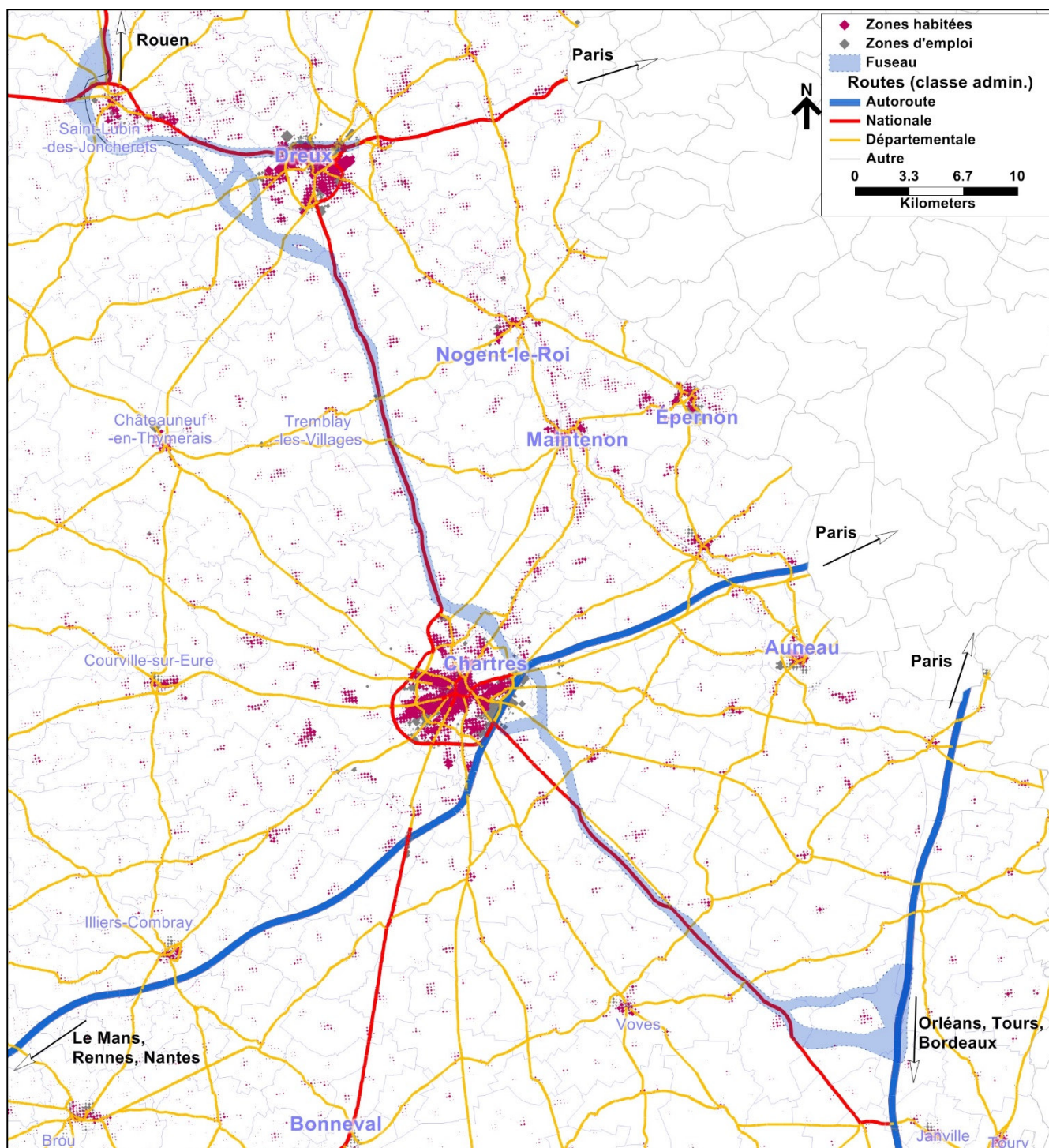
A cette fin, le présent rapport propose une évaluation socio-économique du projet de mise en concession autoroutière sous deux angles :

- une évaluation globale du projet sur le périmètre d'étude, pour les paramètres peu dépendant du dispositif de points d'échanges ou du tracé choisi (temps de parcours notamment). Pour cela, un scénario de base de tracé et de connexion entre le projet et le réseau routier traditionnel a été utilisé ;
- une évaluation précise de l'ensemble des échangeurs envisagés, qu'ils soient dans le projet de base ou proposés en alternative (au total, quinze diffuseurs).

Ces deux angles d'analyse font l'objet des deux parties principales de ce rapport. Au sein de chaque partie, le lecteur trouvera différentes thématiques que le Maître d'Ouvrage a souhaité voir intégrées dans la future grille d'analyse multicritères visant à comparer les variantes d'aménagement : l'accessibilité du projet, les prévisions de temps de parcours, les impacts termes d'emplois (directs,

indirects et induits), les répercussions du projet sur le secteur agricole, sur le tourisme, sur les projets locaux de développement et sur les projets des collectivités en faveur du report modal.

Dans le cadre de la réalisation de cette étude, et dans la continuité des deux rapports précédemment produits par TRAFALGARE (*Diagnostic socio-économique et bilan des sections déjà aménagées*, octobre 2012 ; *Approfondissement du diagnostic Offre/Demande et identification des projets de transport*, octobre 2012), des entretiens d'acteurs ont été menés avec une dizaine d'organismes. Ces entretiens ont permis d'alimenter l'expertise socio-économique ainsi que la perception des enjeux de développement de l'offre de transport à l'échelle du périmètre d'étude.



Carte 1 : Fuseau d'étude pour l'analyse des tracés et des points d'échange (seconde phase)

1 EVALUATION GLOBALE DU PROJET

La première partie de l'étude porte sur le périmètre dans sa globalité. Il s'agit ici de mesurer les effets du projet à l'échelle du territoire traversé, entre nord et sud-est du département d'Eure-et-Loir.

Cette partie propose ainsi quelques rappels relatifs au diagnostic socio-économique et aux fonctionnalités assignées au projet. Dans le cœur de l'évaluation globale, plusieurs thématiques seront abordées dont les trafics, les gains en sécurité routière et les effets indirects. Enfin des éléments de bilan socio-économiques seront présentés sur la base des travaux du CEREMA.

Quant à la méthode d'analyse des effets du projet, l'étude s'appuie sur la base du scénario présenté lors du débat public de 2009-2010. Les critères considérés au titre de cette évaluation globale apparaissent peu sensibles aux variantes de tracés ou de points d'échanges, ce qui permet à l'étude de s'appuyer sur ce scénario dit « de référence », sans que l'étude ne présume de la variante de tracé et de points d'échanges qui sera finalement retenue.

1.1 Rappels du diagnostic : échelle de l'ensemble du périmètre

Le diagnostic socio-économique s'appuie sur un périmètre de communes situées autour du projet, *a priori* les plus concernées par les possibilités de desserte future. Les tableaux présentés dans ce paragraphe proposent une synthèse et une extension du diagnostic dressé à l'automne 2012, sur les thématiques principales qui seront traitées dans la présente étude. Ils présentent notamment l'évolution de certaines caractéristiques quantitatives du territoire (population, logement, emploi, etc) avec un recul de 10 ou 20 ans selon les données disponibles. La plus grande partie de l'analyse est réalisée en observant un taux de croissance annuel moyen (TCAM) qui peut masquer d'éventuels points de rupture dans la variable observée (comme ce fut le cas, par exemple, lors de la destruction d'emplois par centaines en quelques mois lors de la fermeture des établissements Philips dans la zone industrielle des Châtelets à Dreux, au cours des années 2000).

Les territoires observés et comparés sont dans cette analyse :

- un « périmètre d'étude », défini par une bande de 15km autour du projet,
- les aires urbaines de Chartres et de Dreux (l'aire urbaine est un « territoire fonctionnel » défini par l'INSEE comme un espace cohérent avec les pratiques quotidiennes de la population résidents, notamment pour ses besoins de mobilité vers le lieu de travail),
- le Département d'Eure-et-Loir, la Région Centre et la France entière.

1.1.1 Démographie du périmètre : population résidente et logements

Les données suivantes présentent la dynamique de la population des territoires observés, ainsi que la quantité de logements.

	Population				
	2009	TCAM 99-09	1999	TCAM 90-99	1990
Périmètre d'étude	362 500	0,5%	345 400	0,4%	332 500
Aire Urbaine Chartres	142 500	0,3%	138 100	0,4%	133 100
Aire Urbaine Dreux	58 800	0,0%	58 700	-0,6%	61 800
Dep. Eure-et-Loir	425 500	0,4%	407 700	0,3%	396 100
Région Centre	2 539 000	0,4%	2 440 000	0,3%	2 371 000
France Métropolitaine	62 470 000	0,7%	58 520 000	0,4%	56 620 000

Tableau 1 : Evolution comparée de la population sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation

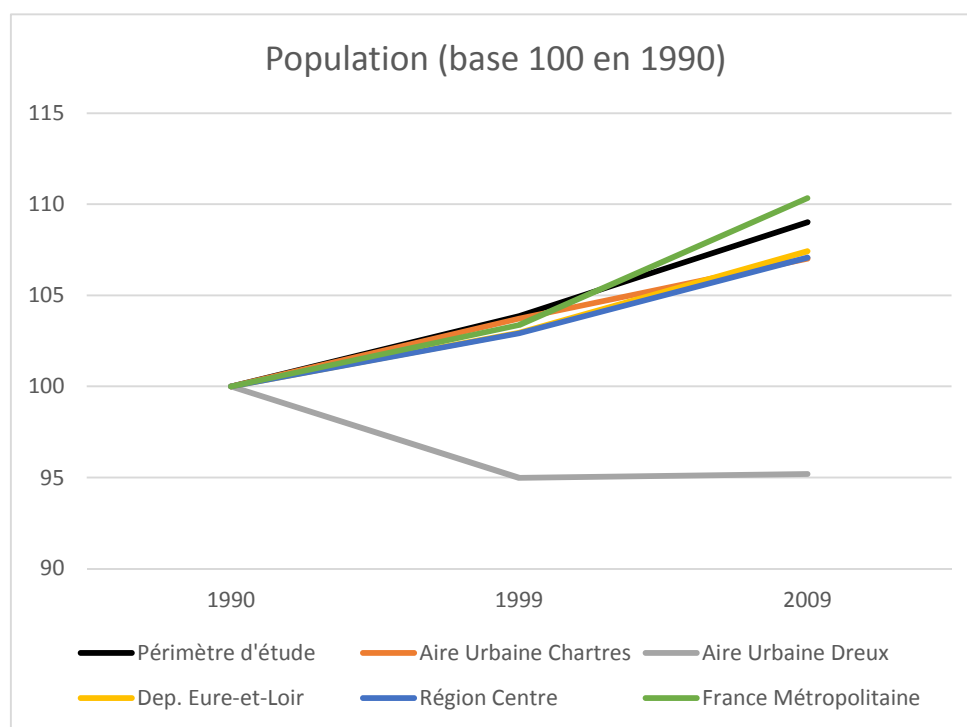


Figure 1 : Evolution comparée de la population sur 20 ans à différentes échelles géographiques

La dynamique du périmètre d'étude est tirée vers le haut par les espaces ruraux non compris dans les deux aires urbaines du périmètre. La dynamique de croissance démographique est positive sur un espace dominé par une forme d'habitat diffus.

La croissance du périmètre d'étude dans son ensemble est ainsi plus forte que la moyenne du département et de la région. L'aire urbaine de Chartres était dans une dynamique très positive dans les années 1990, et poursuit son développement mais à un rythme moins soutenu dans les années 2000. En revanche, l'aire urbaine de Dreux a perdu des habitants dans les années 1990, et a stagné dans les années 2000.

La même analyse est proposée sur la thématique logement ci-dessous, avec des résultats un peu différents.

	Logement				
	2009	TCAM 99-09	1999	TCAM 90-99	1990
Périmètre d'étude	166 100	0,9%	151 600	0,8%	140 700
Aire Urbaine Chartres	66 700	1,0%	60 500	0,9%	55 600
Aire Urbaine Dreux	24 800	0,2%	24 250	0,4%	23 400
Dep. Eure-et-Loir	201 800	0,8%	186 000	0,7%	174 300
Région Centre	1 294 000	0,9%	1 183 000	0,9%	1 095 000
France Métropolitaine	32 170 000	1,1%	28 700 000	1,0%	26 240 000

Tableau 2 : Evolution comparée du nombre de logements sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation

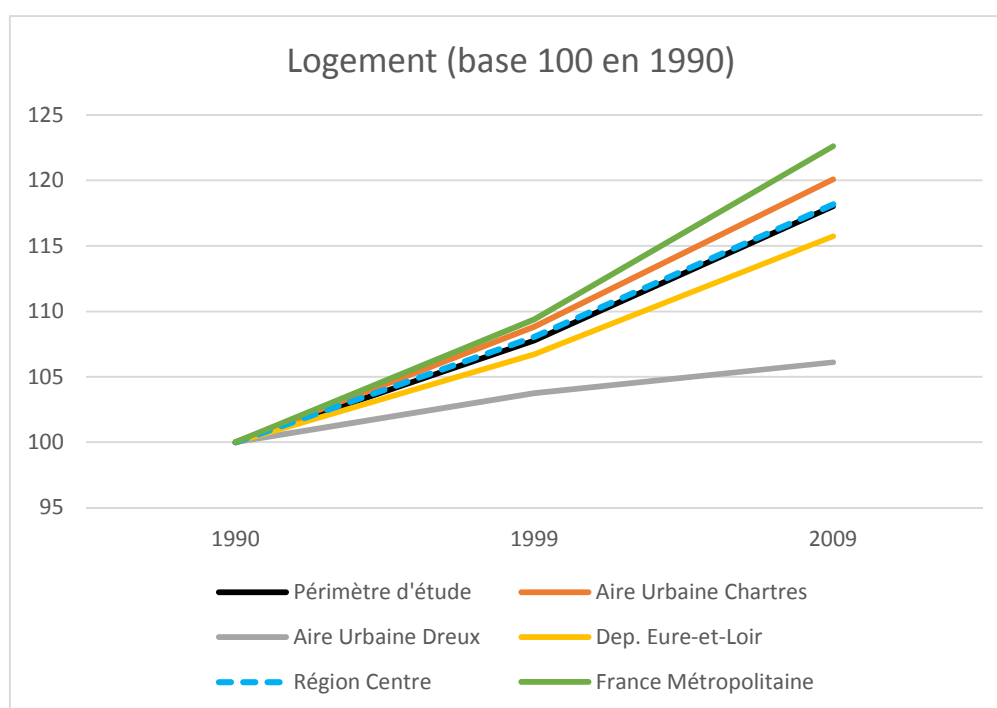


Figure 2 : Evolution comparée du nombre de logements sur 20 ans à différentes échelles géographiques

L'aire urbaine de Dreux a produit peu de nouveaux logements en 20 ans ; ce territoire doit relever un défi de redynamisation. Le périmètre d'étude dans son ensemble est en ligne avec la dynamique de la Région Centre : environ +0,9% par an. Il faut relever que toutes les entités locales, dont le Département, sont bien en-dessous de la dynamique nationale. L'aire urbaine de Chartres sort un peu du lot en étant assez proche de la dynamique nationale (+1% par an).

1.1.2 Vie économique du périmètre : emplois et actifs occupés

Analyse du périmètre d'étude dans son ensemble

L'analyse ci-dessous propose l'observation de deux paramètres : d'une part l'emploi au lieu de travail (c'est-à-dire le nombre de postes occupés sur le territoire), d'autre par le nombre d'actifs occupés (soit le nombre de personnes qui ont effectivement un travail et qui résident sur le territoire).

	Emplois au lieu de travail		
	2009	TCAM 99-09	1999
Périmètre d'étude	124 200	0,3%	120 600
Aire Urbaine Chartres	60 900	0,8%	56 400
Aire Urbaine Dreux	21 900	-0,8%	23 700
Dep. Eure-et-Loir	151 300	0,3%	147 500
Région Centre	1 005 000	0,7%	938 000
France Métropolitaine	25 720 000	1,2%	22 770 000

Tableau 3 : Evolution comparée du nombre d'emplois au lieu de travail sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation

Comme vu lors du diagnostic, le secteur de Dreux se distingue par une forte destruction d'emplois en 10 ans, environ 2000 emplois disparus, cela étant majoritairement dû à la fermeture d'établissements industriels et à la répercussion de ces fermetures sur le système économique local. *A contrario*, l'aire urbaine de Chartres a attiré plus d'investissements en proportion, avec la création de 4500 emplois environ en une décennie. Le périmètre d'étude est dans une relative stagnation, à l'image du Département d'Eure-et-Loir. Toute la région est dans une dynamique inférieure au niveau national.

	Actifs occupés 15-64 ans		
	2009	TCAM 99-09	1999
Périmètre d'étude	156 800	0,8%	145 200
Aire Urbaine Chartres	63 500	0,5%	60 600
Aire Urbaine Dreux	21 550	0,2%	21 100
Dep. Eure-et-Loir	181 100	0,7%	168 600
Région Centre	1 050 000	0,7%	975 000
France Métropolitaine	25 860 000	1,2%	22 960 000

Tableau 4 : Evolution comparée du nombre d'actifs occupés résidents sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation

Quant aux actifs occupés, des conclusions similaires peuvent être tirées, nuancées par ce qui est observé précédemment sur la dynamique de population : l'aire urbaine de Chartres produit de l'emploi, mais accueille moins de nouvelles populations. La dynamique du périmètre d'étude, et particulièrement de sa frange périurbaine non comprise dans les aires urbaines, est portée par le développement des zones rurales. La stagnation relative du secteur de Dreux, alors que ce territoire perd des emplois, porte la marque du développement des navetteurs entre les deux aires urbaines.

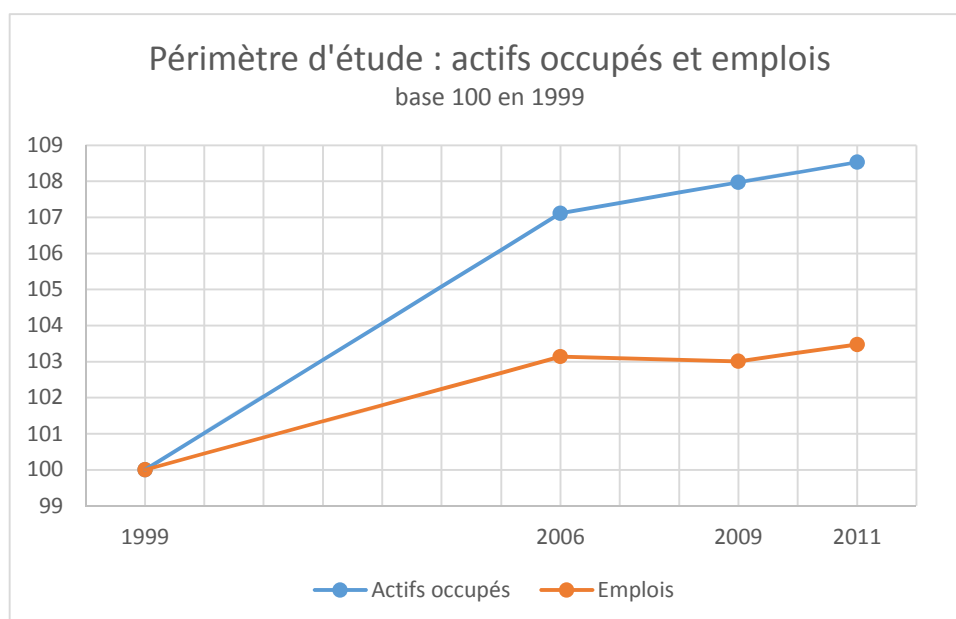


Figure 3 : Evolution comparée des emplois et du nombre d'actifs occupés sur le périmètre d'étude, sur quatre millésimes des données du recensement : 1999, 2006, 2009 et 2011

Au niveau du périmètre entier, le graphique ci-dessus montre plus en détail les dynamiques de l'emploi et des actifs ayant un travail. Ces deux trajectoires, disjointes dès 1999 et jusqu'en 2009, mais parallèles de 2009 à 2011, montrent que globalement, le périmètre ne parvient pas à satisfaire en nombre de postes de travail locaux suffisant le développement de la population disposant d'un emploi. Cela signifie qu'en 10 ans, une population croissante a dû chercher (et trouver) le travail ailleurs que sur le périmètre (région parisienne notamment). L'inflexion récente sera à surveiller de près dans l'avenir, notamment la capacité de l'Agglomération de Dreux à attirer de nouveaux investisseurs, et la poursuite de la dynamique positive du secteur chartrain.

Enjeux spécifiques aux agglomérations

Sur le périmètre d'étude, il convient de prendre en considération la problématique de l'interdépendance de trois ensembles géographiques que sont la petite conurbation s'organisant autour de Saint-Rémy, l'agglomération de Dreux et l'agglomération chartraine.

Afin d'étudier cette question, un choix a été effectué de ne retenir que des ensembles forts, bien identifiables, regroupant la majorité de la population et des emplois de chaque ensemble. Un découpage ad-hoc a donc été retenu, proche de la définition physique de l'INSEE de l'agglomération (unité urbaine – UU) mais avec quelques nuances qui ont été apportées pour tenir compte de problématiques spécifiques à la connexion à l'axe RN154, comme suit :

- une « zone Saint-Lubin » regroupe les cinq communes organisées autour de Saint-Rémy (avec Saint-Germain-sur-Avre, Nonancourt et La Madeleine-de-Nonancourt) – cette zone est exactement la définition de l'agglomération d'après l'INSEE ;
- une « zone Dreux » regroupe les communes d'une agglomération restreinte autour de Dreux, avec Vernouillet, Sainte-Gemme-Moronval, Luray et Cherisy – une commune en moins par rapport à l'UU 2010 ;
- une « zone Chartres » représente de même une agglomération restreinte de Chartres, avec Lucé, Mainvilliers, Luisant, Lèves, Le Coudray, Champhol et Gellainville – deux communes, hors rocade, en moins par rapport à l'UU 2010 ; à l'inverse, l'UU définie par l'INSEE ne comprend pas Gellainville qui a été jugée ici importante en raison de l'intégration de cette commune dans l'espace urbain de Chartres, notamment par le nombre d'emplois offerts dans la zone industrielle.

	Population	Actifs	Actifs occupés	Emplois
Zone St-Lubin	12 400	5 900	5 150	3 200
Zone Dreux	46 600	20 050	15 900	20 350
Zone Chartres	84 800	41 400	36 650	48 400

Tableau 5 : propriétés des trois zones agglomérées du périmètre, d'après le recensement de 2009

	Taux Activité (act/pop)	Taux d'emploi (act.occ/act)	Emploi / actif occupé
Zone St-Lubin	48%	87%	0,62
Zone Dreux	43%	79%	1,28
Zone Chartres	49%	88%	1,32

Tableau 6 : caractéristiques de l'emploi sur les zones agglomérées étudiées (2009)

Par cette analyse complémentaire au diagnostic, il ressort assez clairement que l'agglomération de Dreux se détache défavorablement des deux autres agglomérations, du fait d'un taux d'activité inférieur de cinq points, et surtout d'un taux d'emploi, en 2009, de neuf points inférieur à celui de l'agglomération de Chartres.

Les caractéristiques d'activité de la population sont comparables entre les agglomérations de Chartres et de Saint-Lubin, mais cette dernière ne parvient pas à donner suffisamment d'emplois à sa population occupée – caractéristique d'un espace périurbain. L'agglomération de Saint-Lubin envoie donc une partie significative de ses actifs ailleurs, le plus naturellement au plus près, soit dans l'agglomération de Dreux. Or cette dernière présente des caractéristiques défavorables en termes d'emploi. La zone de Chartres quant à elle présente un nombre d'emplois assez important, rapporté à sa population ayant un emploi, mais elle est plus directement connectée à Dreux qu'à Saint-Lubin et n'a donc pas vocation à attirer une part significative des actifs de Saint-Lubin ; on s'attend donc à trouver un jeu d'interdépendances entre les trois espaces qui va être présenté dans l'analyse suivante, en laissant de côté la dépendance à l'agglomération parisienne qui est une caractéristique commune à l'ensemble du périmètre d'étude.

Nombre de navetteurs pour motif domicile-travail

	Navetteurs			Part des actifs occupés		
	Z. StLub.	Z. Dreux	Z. Chartres	Z. StLub.	Z. Dreux	Z. Chartres
Zone St-Lubin		1600	70		31%	1.3%
Zone Dreux	160		470	1.0%		2.9%
Zone Chartres	0	760		-	2.1%	

	Part des emplois		
	Z. StLub.	Z. Dreux	Z. Chartres
Zone St-Lubin		8%	0.1%
Zone Dreux	5%		1.0%
Zone Chartres	-	3.7%	

Tableau 7 : matrice des navetteurs entre les trois zones agglomérées étudiées, données 2010

Lecture : 1600 personnes résident dans la zone de Saint-Lubin et effectuent des navettes pour travailler dans la zone de Dreux. Cela représente 31% des actifs occupés résidant dans la zone Saint-Lubin (tableau à droite) ; ces mêmes actifs occupent 8% des emplois de la zone Dreux (tableau du bas).

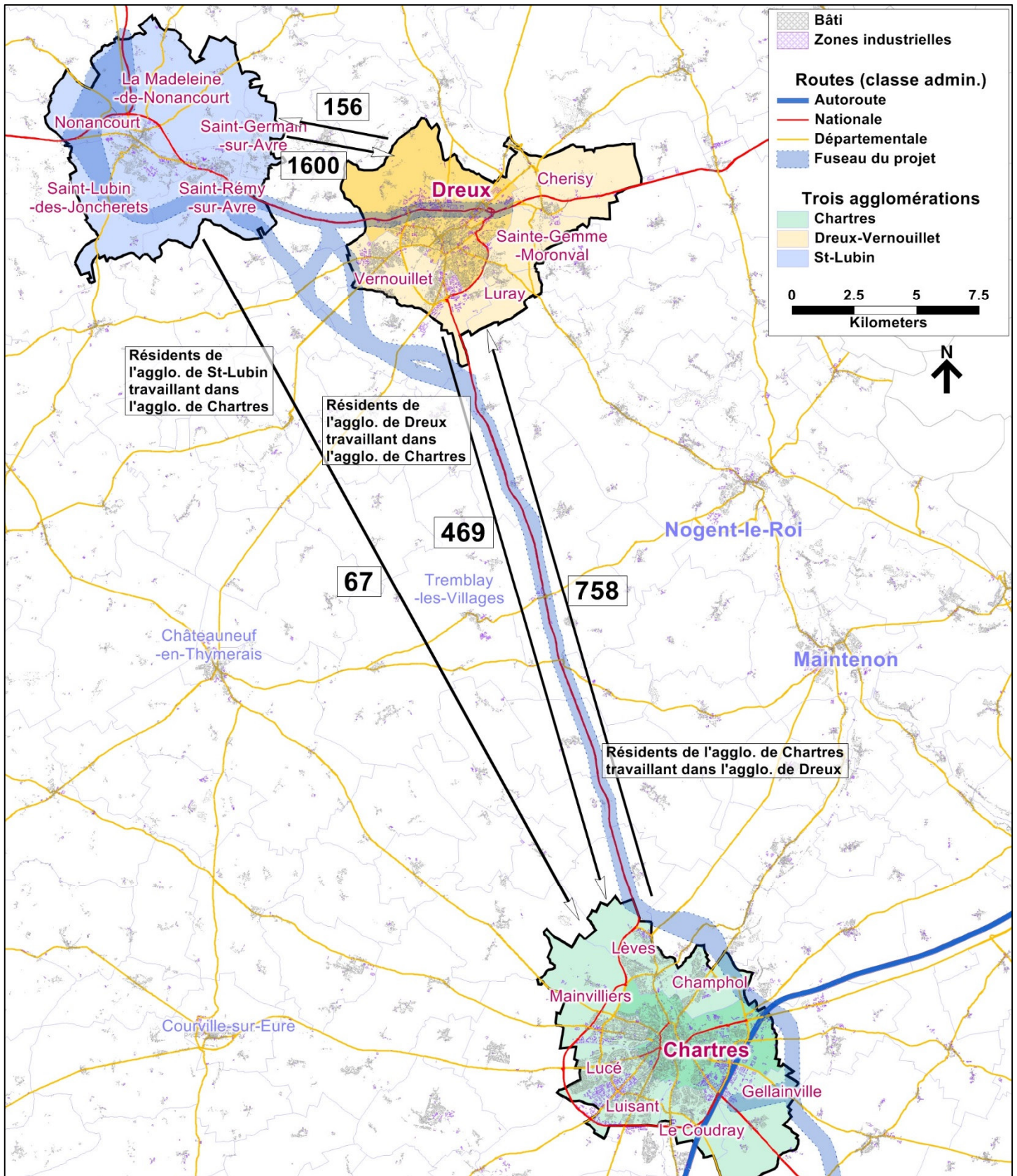
L'observation de ces chiffres issus du recensement 2010 permet de confirmer l'interdépendance entre les trois espaces urbains du périmètre. Non seulement, comme attendu en raison des difficultés économiques rencontrées par le territoire de Dreux, une part significative des actifs occupés de cette agglomération (près de 3%, soit 470 navetteurs) se rend à Chartres pour le travail. Il faut ajouter à ceux-ci près de 70 navetteurs habitant dans la zone Saint-Lubin ; ainsi l'attraction de l'agglomération chartreuse sur le nord du périmètre d'étude – hors espace rural – s'élève à près de 540 postes, ce qui représente près de 1% des emplois de la zone Chartres. Mais à l'inverse, la capacité d'attraction de Dreux est également forte, puisque plus de 2% des actifs occupés de Chartres et environs se rendent dans la zone drouaise, soit plus de 750 personnes.

La dynamique de ces chiffres est également riche d'enseignements : l'observation des données INSEE issues de l'exploitation des recensements de 2006, 2008 et 2010 montre que :

- les navetteurs de Chartres vers Dreux ont augmenté d'environ 50 unités tous les deux ans, passant de 650 en 2006 à 700 en 2008 et près de 760 en 2010, soit une progression de 7 à 8% tous les deux ans ;
- le nombre de navetteurs entre le nord (zone Saint-Lubin et zone Dreux) et l'agglomération de Chartres progresse moins vite, restant toujours dans le même ordre de grandeur entre 500 et 540. Un rebond de +6% est observable entre 2008 et 2010.

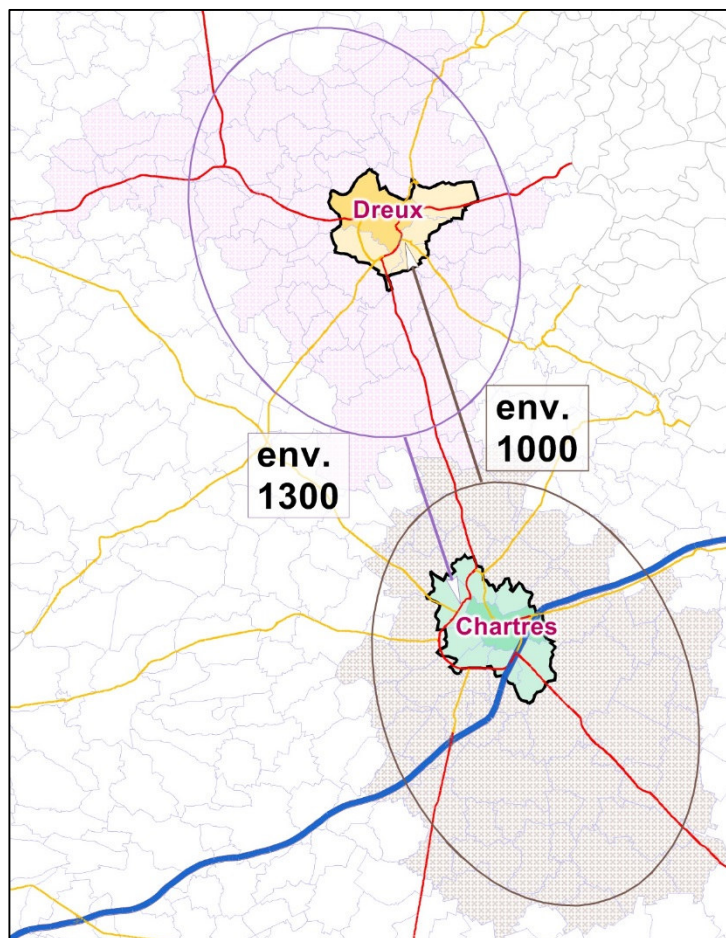
Quant au mode de déplacement, on peut estimer, d'après le mode habituel renseigné dans les données du recensement et d'après les ratios de transformation du déclaratif en déplacements effectifs, que moins de 5% des déplacements des résidents de Dreux travaillant à Chartres seraient réalisés en mode collectif ; de la même manière, moins de 3% des déplacements de l'origine-destination inverse se feraient en mode collectif.

La carte suivante représente les regroupements de communes effectués pour cette analyse ainsi que les grandes masses d'échanges de navetteurs domicile-travail entre les trois agglomérations.



Carte 2 : nombre de navetteurs domicile-travail entre les trois agglomérations principales du périmètre, d'après le recensement 2010.

Il est utile de rappeler que les chiffres ci-dessus sont bien des nombres de navetteurs entre les trois agglomérations identifiées, seulement. Les 469 et 67 navetteurs vers Chartres, soit près de 540, sont le nombre de personnes résidant dans les agglomérations respectivement de Dreux et de Saint-Lubin ; pour avoir l'ensemble des navetteurs issus du nord du périmètre travaillant dans l'agglomération de Chartres, il faut ajouter à l'analyse tous les espaces ruraux inclus dans un fuseau autour de l'axe (fuseau étroit à hauteur de Tremblay-les-Villages, et plus large autour de la RN12, en violet sur l'illustration ci-dessous). Cela porte le nombre de navetteurs utilisant tout ou partie de l'itinéraire RN12-RN154 pour se rendre à Chartres (la seule agglomération définie ci-avant) à près de 1300. De même à l'inverse, en élargissant le bassin versant de la RN154 en amont et en aval de l'agglomération de Chartres (en marron ci-dessous), avec un lieu de travail dans la seule agglomération de Dreux, le nombre de navetteurs s'élève à 1000 environ.

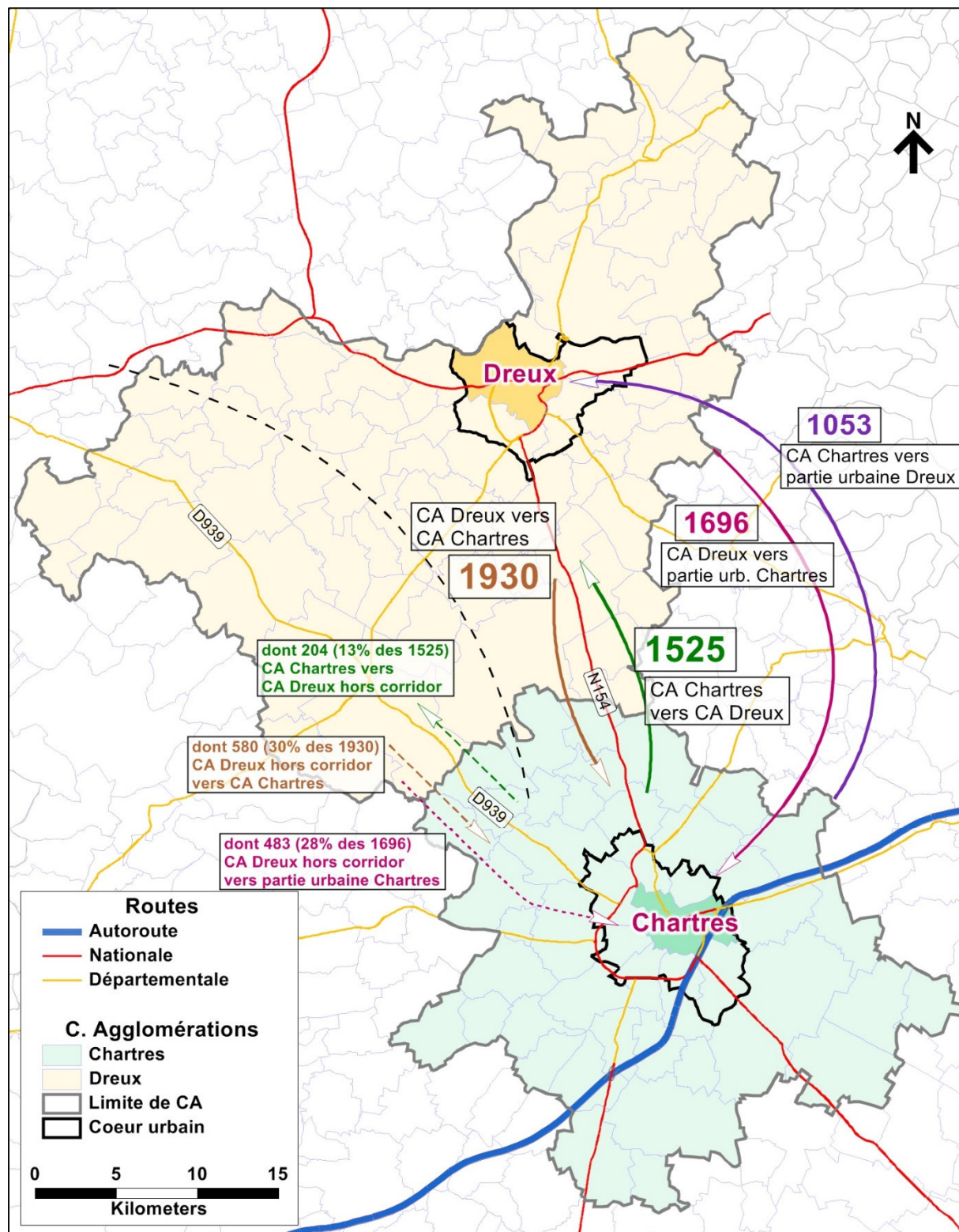


Carte 3 : nombre de navetteurs domicile-travail, par bassin versant pour les lieux de résidence et agglomération pour les lieux de travail (recensement 2010)

Enfin, la carte suivante donne les volumes de navetteurs, toujours d'après les données du recensement de la population (INSEE 2010), entre les deux Communautés d'Agglomération (CA) de Chartres et de Dreux (périmètres institutionnels, respectivement 47 et 78 communes regroupées).

A la lecture et lors de l'utilisation de ces chiffres, il est utile de prendre quelques précautions : la CA de Dreux s'étend en effet sur un territoire assez vaste, notamment vers l'ouest, incluant tout le « Plateau de Brezollès ». Ce dernier, bien desservi par la RD939 selon un axe Verneuil-sur-Avre - Châteauneuf-en-Thymerais - Chartres, se trouve ainsi en marge du projet : la mise en concession et la construction des nouvelles sections restera pour ce territoire sans effet sur l'accessibilité de Chartres et son agglomération. C'est pourquoi la carte suivante présente plusieurs analyses mêlées :

- le nombre de navetteurs entre les deux CA (résidents de l'une allant travailler dans l'autre),
- comme sur la Carte 3 ci-dessus, le nombre de navetteurs entre le lieu de résidence dans une CA vers un lieu de travail dans la partie urbaine principale de l'autre CA,
- le nombre de navetteurs qui ne seraient pas concernées par le projet, avec un lieu de résidence ou un lieu de travail situé autour de l'axe RD939.



Carte 4 : nombre de navetteurs domicile-travail entre les deux communautés d'agglomération

Le nombre de navetteurs résidant dans la CA de Dreux et travaillant dans la CA de Chartres s'élevé à 1930, alors que les navetteurs dans le sens inverse ne sont que 1525, soit environ 400 de moins. Cependant, parmi les 1930 navetteurs de la CA de Dreux, 580 viennent de la partie du territoire raccordée à Chartres par la RD939, et seraient donc peu ou pas concernés par le projet. A l'inverse, à peine plus de 200 navetteurs résidents de la CA de Chartres vont travailler dans la partie sud-ouest de la CA de Dreux.

Ce sont ainsi plutôt environ 1350 navetteurs de la CA de Dreux vers la CA de Chartres qu'il faut prendre en considération pour définir la cible du projet, et environ 1320 dans le sens inverse, soit sensiblement le même ordre de grandeur.

De la même façon pour l'analyse des navetteurs ayant un lieu de travail situé un cœur urbain (parties urbaines agglomérées autour de Chartres et de Dreux définies plus haut) :

- les résidents de la CA de Dreux travaillant à Chartres ou alentours sont près de 1700 ;
- mais parmi ces 1700 venant de la CA de Dreux travaillant à Chartres, plus de 480 sont hors corridor du projet, ce qui porte la cible du projet à un peu plus de 1200 navetteurs dans le sens nord-sud ;
- les résidents de la CA de Chartres travaillant à Dreux ou alentours sont plus de 1050.

Caractéristiques des emplois des navetteurs

La matrice des migrations alternantes de l'INSEE donne quelques caractéristiques de base des emplois occupés par les navetteurs. Il est ainsi possible de dégager des différences significatives entre les profils des navetteurs sur le périmètre étudié. Les tableaux suivants donnent, pour les cinq couples origine-destination représentés précédemment entre les trois agglomérations, la répartition des catégories socio-professionnelles et la répartition des branches d'activité.

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre	Cadres et prof. intel. sup.	Professions Intermédiaires	Ouvriers	Autres non signif.
Zone Chartres	Zone Dreux	760	31%	41%	8%	21%
Zone Dreux	Zone Chartres	470	16%	28%	34%	22%
Zone St-Lubin	Zone Chartres	70	12%	53%	18%	18%
Zone St-Lubin	Zone Dreux	1 600	6%	22%	34%	38%
Zone Dreux	Zone St-Lubin	160	7%	16%	47%	30%

Tableau 8 : répartition des navetteurs domicile-travail par catégorie socio-professionnelle, d'après le recensement 2010

Une différence importante apparaît entre les profils de navetteurs, selon le lieu de résidence et le lieu de travail : les résidents de Chartres travaillant à Dreux sont à près d'un tiers des cadres et professions intellectuelles supérieures (plus de 230 navetteurs) ; à l'inverse, plus d'un tiers des navetteurs résidant à Dreux et travaillant à Chartres, soit plus de 150 personnes, sont des ouvriers. En outre, plus de la moitié des navetteurs de Saint-Lubin vers Chartres occupent des professions intermédiaires (techniciens, santé, etc), alors que le profil des résidents de Saint-Lubin travaillant à Dreux est dominé par le groupe des ouvriers. L'observation des grandes branches d'activité est également intéressante, ci-dessous.

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre	Industrie	Commerce, services	Public, santé	Non signif : agric. + constr.
Zone Chartres	Zone Dreux	760	15%	33%	48%	5%
Zone Dreux	Zone Chartres	470	13%	52%	27%	9%
Zone St-Lubin	Zone Chartres	70	29%	47%	23%	0%
Zone St-Lubin	Zone Dreux	1 600	21%	41%	32%	6%
Zone Dreux	Zone St-Lubin	160	37%	44%	15%	4%

Tableau 9 : répartition des navetteurs domicile-travail par grande branche d'activité, d'après le recensement 2010

Près de la moitié des navetteurs résidant à Chartres et travaillant à Dreux ont un métier dans le secteur public, l'enseignement ou la santé, ce qui constitue un profil très atypique par rapport à l'ensemble des navetteurs du périmètre. Les métiers du commerce, des transports et des services divers sont représentés à plus de la moitié dans les navetteurs en sens inverse. Près du tiers des navetteurs entre Saint-Lubin et Dreux travaillent dans le secteur public et assimilés, à l'instar des navetteurs de Chartres. L'agglomération de Dreux attire donc ainsi près de 900 navetteurs dans ce secteur, résidant dans les deux autres agglomération.

Ces analyses, non seulement sur le nombre, mais aussi sur la qualité des navetteurs permettent de tirer quelques enseignements sur l'influence à attendre du projet.

Avantages et risques présentés par le projet vis-à-vis des navetteurs

En restreignant le périmètre d'analyse sur ce triptyque d'agglomérations urbaines, le projet apporte deux changements importants :

- des gains de temps, une amélioration d'accessibilité qui sera présentée en détail plus loin, au paragraphe 1.3.1 ; les gains de temps sont cependant très inégaux sur ce périmètre restreint, et les meilleurs se trouvent sur les OD actuellement non mises en relation directe ou sur les OD nécessitant une traversée d'agglomération. Ainsi, le projet améliore sensiblement la communication entre l'agglomération de Saint-Lubin (Saint-Rémy) et l'agglomération de Chartres ; dans une moindre mesure entre Saint-Rémy et la partie est de l'agglomération drouaise (mise à 2x2 voies et passage à 110 km/h de la traversée nord de Dreux) ; en revanche les gains à attendre du projet pour la relation entre Dreux et Chartres sont minimes, si ce n'est pour la mise en relation avec le sud-est de l'agglomération de Chartres (gros secteur en cours de développement, comme précisé plus loin au paragraphe 0).
- le passage d'une infrastructure gratuite à une route à péage : cette problématique concerne à la marge les déplacements entre Saint-Rémy et Dreux, en raison d'une distance très courte et donc d'un péage qui devrait être proportionnellement faible, et en raison également de la construction parallèle d'un itinéraire de substitution qui permettra de contourner le péage pour un déplacement court entre Saint-Rémy et Dreux ; en revanche, la mise en concession de la RN154 à 2x2 voies déjà aménagée entre Dreux et Chartres impacterait les trafics de manière plus importante, car le report sur l'ancienne RN (RD854), prévu en itinéraire de substitution, représente une réelle dégradation du temps de parcours entre les deux agglomérations (plus d'un quart d'heure supplémentaire).

Ce dernier point soulève la question du consentement à payer des usagers actuels de l'infrastructure, parmi lesquels les navetteurs domicile-travail occupent une place importante dans les préoccupations des collectivités riveraines. En effet, la croissance des relations développées entre les deux agglomérations, en termes de distribution des emplois et d'échanges de main d'œuvre, décrites dans les paragraphes précédents, peut subir en situation de projet un coup d'arrêt voire une rétractation en raison de l'évolution du coût (coût financier par le péage ou allongement du temps).

L'analyse menée précédemment rappelle que l'ensemble des navetteurs est constitué de différents publics qui ne présenteraient pas la même vulnérabilité face à une augmentation significative du coût du transport. Ainsi :

- les résidents de Chartres travaillant à Dreux sont plutôt dans les catégories supérieures, et ont donc un consentement à payer plus important que les navetteurs inverses, en moyenne,
- les résidents de Dreux travaillant à Chartres occupent des emplois majoritairement dans les services, et dans des métiers faiblement qualifiés (plus d'un tiers d'ouvriers). Le consentement à payer de cette population devrait être sensiblement moins important. Derrière cette question, les problématiques de stabilité de l'emploi et d'étendue de l'aire de recherche sont sous-jacentes. Le risque présenté par le passage à un axe à péage est donc l'exclusion d'une marge de population du secteur nord (essentiellement), travaillant à Chartres en situation non stable, et ne disposant pas des moyens de s'établir à Chartres.
- de façon marginale, le passage à un péage, sans mesure de compensation, pourrait représenter l'opportunité pour certains navetteurs disposant d'un emploi stable de s'établir dans l'agglomération du lieu de travail.

1.1.3 Capacité d'accueil touristique

Un enjeu plus spécifique de l'activité économique qui doit être observé est l'accueil touristique, le territoire souhaitant développer une politique en ce sens (Département, Région, ville de Chartres). Le tableau suivant résume l'offre de lits publics offerts par le territoire (excluant donc les résidences secondaires).

	Lits touristiques hors résidences secondaires				
	2011	TCAM 07-11	2007	TCAM 03-07	2003
Périmètre d'étude	8 850	1,6%	8 300	0,2%	8 250
Aire Urbaine Chartres	3 550	2,4%	3 200	0,1%	3 200
Aire Urbaine Dreux	840	0,2%	830	-1,4%	880
Dep. Eure-et-Loir	11 500	0,7%	11 200	-0,2%	11 250
Région Centre	104 600	-0,0%	104 600	-0,5%	106 900
France Métropolitaine	3 944 000	-0,4%	4 007 000	0,1%	3 987 000

Tableau 10 : Evolution comparée du nombre de lits offerts pour l'accueil touristique sur le périmètre et sur d'autres échelles d'observation

Ce tableau permet de rappeler un point marquant : l'accueil touristique est assez faible dans le secteur de Dreux, et l'offre faible stagne. Au contraire, l'aire urbaine de Chartres voit augmenter son offre significativement, avec une dynamique nettement plus forte (300 lits supplémentaires entre 2007 et 2011) que le Département entier. Cependant il faut souligner que Chartres part de loin, et tend encore aujourd'hui à rattraper son retard avec le développement d'offre de gammes supérieures. Le développement du tourisme « vert » dans la Vallée de l'Eure entre Chartres et Dreux fait également partie des priorités.

1.1.4 Sécurité routière et gains apportés par les mises à 2x2 voies antérieures

La RN154 suit un processus de mise à 2x2 voies progressif depuis le début des années 1990. Le diagnostic dressé en 2012 proposait une confrontation de l'accidentologie routière sur une partie du périmètre, avant et après mise à 2x2 voies ; la conclusion de cette analyse était une division par cinq (approximativement) des accidents (facteur à nuancer par la réduction globale des accidents au niveau national du fait de modifications profondes des comportements).

Synthèse du diagnostic

Le périmètre étudié autour du projet présente une hétérogénéité assez forte sur la plupart des critères socio-économiques observés. Sur les vingt dernières années, la population a progressé plus faiblement dans l'Eure-et-Loir que dans l'ensemble de la France ; plus fortement dans l'aire urbaine chartreuse alors que l'aire urbaine drouaise a fléchi. Cette dynamique différenciée est semblable quant aux emplois, sur les douze dernières années : l'ensemble du périmètre accroît sa dépendance à l'espace francilien, Dreux perd des emplois alors que Chartres continue d'en produire, mais à un rythme inférieur à la moyenne nationale.

Suivant l'axe du projet, les échanges entre les deux agglomérations se sont intensifiés, notamment les déplacements de navetteurs domicile-travail ; ils se sont développés dans les deux sens, et non seulement de Dreux vers Chartres, mais avec des profils de population et d'emplois concernés assez différenciés.

Ce dernier point est le plus crucial afin d'appréhender les attentes des acteurs locaux : la population du nord du périmètre travaillant à Chartres serait plus vulnérable à la mise en concession autoroutière de l'axe, et le territoire drouais est dans une situation de transition après une décennie délicate. Ainsi les territoires du nord du département souhaitent que la mise en concession ait un impact aussi limité que possible sur les trafics existants d'échanges quotidiens avec l'agglomération de Chartres, ce qui pourrait nécessiter une stratégie tarifaire adaptée afin de rendre l'autoroute accessible à tous les publics

1.2 Rappel des fonctionnalités globales, fuseau préférentiel

Le projet dans son ensemble assure des fonctions de divers ordres qui sont rappelées ici :

- une fonction de maillage du réseau routier national, plus particulièrement un maillon manquant du grand contournement de l'agglomération parisienne par l'ouest ; à une échelle d'analyse large, cet axe s'adresse particulièrement aux flux entre le bassin de Rouen, Le Havre d'une part, et le centre l'est et le sud-est de la France d'autre part ;
- une fonction de fiabilisation et de sécurisation des déplacements routiers, entre Orléans, capitale régionale, Chartres, chef-lieu du département d'Eure-et-Loir, Dreux, sous-préfecture, et la Haute-Normandie ;
- des fonctionnalités de desserte locale.

1.2.1 Connexion du projet avec le reste du réseau principal

Comme rappelé en introduction du présent rapport, une des fonctionnalités principales du projet est le maillage du réseau autoroutier national par le bouclage du grand contournement de l'agglomération parisienne. En situation de projet, les nœuds entre sections du réseau principal sont les suivants, du nord au sud :

- au nord, le prolongement de la RN154 dans l'Eure en direction de Rouen,
- A154-RN12 à l'ouest de Nonancourt en direction d'Alençon,
- le prolongement de la RN12 à l'est de Dreux en direction de Versailles,
- A154 - A11 à l'est de Chartres,
- A154 - A10 à Fresnay-l'Évêque ; nœud entre A10 et A19 à moins de 25 kilomètres au sud de cette jonction.

1.2.2 Niveau local : fonctionnalités recherchées par le projet

Le projet de concession autoroutière A154-12 doit dans tous les cas assurer les fonctions suivantes, quelle que soit la configuration retenue :

- dans la partie nord-ouest du périmètre, desservir l'agglomération de Saint-Rémy et Saint-Lubin ; garantir des gains significatifs en sécurité routière, en fluidité et en fiabilisation des temps de parcours, sur l'actuelle RN12 au sein de l'agglomération et en échange avec la proche agglomération de Dreux
- dans la partie drouaise, fiabiliser le franchissement de l'agglomération selon deux axes : l'axe entre ouest (RN12) et sud (Chartres) et soulager ainsi la rocade ouest de la ville (RD828) ; l'axe ouest-est (traversée de la ville par le RN12 souvent problématique aux périodes de pointe),
- dans la partie chartraine, boucler le contournement de l'agglomération par l'est, tout en assurant une desserte de qualité de l'agglomération, notamment en ciblant les secteurs en développement,
- dans la partie sud-est du périmètre, raccorder le projet avec l'autoroute A10 en préservant l'actuel diffuseur d'Allaines-Mervilliers.

En plus de ces fonctionnalités obligatoires, le projet peut assurer des fonctionnalités locales selon le dispositif de points d'échanges retenu :

- le raccordement à la RD26 entre Dreux et Chartres, pour la desserte de Tremblay-les-Villages et surtout de Nogent-le-Roi, dans la vallée de l'Eure ; cette hypothèse de point d'échanges intermédiaire entre Dreux et Chartres permettrait notamment de desservir une zone d'activités de taille moyenne située le long de l'actuelle RN154, mais aurait surtout comme avantage de pérenniser un lien direct, sans traversée d'agglomération, entre Nogent-le-Roi (plus de 4000 habitants, et près de 8000 habitants au total dans un rayon de 3km) et Chartres ;

- le raccordement à la RD17 entre Chartres et Orléans, et la desserte de Voves dans le pays de Beauce ; là aussi, l'enjeu pour Voves est le maintien d'un lien de qualité vers Chartres d'une part (le passage par la RD29 implique la traversée de quatre agglomérations, alors que la RD17 entre Voves et la RN154 ne traverse qu'une agglomération), et vers l'autoroute A10 d'autre part. Il faut néanmoins noter, sur ce dernier point, que la réalisation d'un diffuseur sur la RD17 impliquerait de mettre en relation le projet avec l'A10 vers le nord (direction Paris), alors que l'absence de point d'échanges intermédiaire entre Chartres-sud et le nœud de Fresnay-l'Evêque permet de ne raccorder le projet à l'A10 que vers le sud, soit l'économie de deux bretelles.

1.3 Evaluation du projet dans son ensemble

1.3.1 Qualité de service du projet : gains de temps et accessibilité

Situation actuelle

L'infrastructure en service actuellement présente des discontinuités fortes dans son fonctionnement : certaines sections ont été mises à 2x2 voies et le trafic s'écoule de façon fluide, avec une réserve de capacité encore importante. Cela est le cas pour la section interurbaine entre Dreux-sud (Marville-Moutiers-Brûlé) et Chartres-nord (Lèves), pour certaines sections de la RN12, et pour deux sections de la RN154 au sud de Chartres. A l'inverse, certaines sections posent réellement problème avec une congestion chronique. Cinq difficultés principales ont été identifiées :

- traversée de Saint-Rémy,
- traversée de l'agglomération de Dreux par le contournement ouest,
- traversée de l'agglomération de Dreux par la RN12 (axe ouest-est),
- traversée du centre de Chartres entre l'A11 (RD910) et le nord de l'agglomération,
- traversée de l'agglomération de Chartres par la rocade est, entre l'A11 et la RN154 au sud de Chartres.

Afin d'évaluer les effets de la congestion sur ces cinq points durs du périmètre étudié, des couples origine-destination précis sont définis et les temps de parcours théoriques à vide et en heures de pointe sont compilés ci-dessous d'après plusieurs sources de recherche d'itinéraires sur internet¹.

Traversée de Saint-Rémy du carrefour des anglais à RD828			
	Base (mn)	Variabilité	
		matin	soir
Aller	11	+3	+5
Retour	11	+2	+4

La traversée de Saint-Rémy est une des difficultés les plus visibles sur le périmètre, car elle est très localisée et donc bien identifiable : c'est le fonctionnement d'un carrefour à feu et giratoire qui pose un souci chronique de congestion. En circulation libre, il faut 11 à 13 minutes de trajet entre le carrefour des Anglais et la rocade ouest de Dreux (RD828). Ce temps peut être augmenté de moitié lors de l'hyperpointe le soir. Toujours dans le sens aller, le retard causé par la traversée de Saint-

¹ les variabilités de temps de parcours en heures de pointe sont issues d'une série de relevés effectués sur des sites de recherche d'itinéraires ; depuis l'exploitation à grande échelle des « floating car data » (itinérance des téléphones portables des automobilistes) par ces prestataires, leurs données ont considérablement été fiabilisées et permettent de se passer d'une campagne lourde de relevés sur le terrain

Rémy peut atteindre 7 minutes de pénalité le vendredi soir (soit deux minutes de plus qu'un soir ordinaire) ; le dimanche soir, cette pénalité peut atteindre 8 minutes (retours de week-end).

Traversée de l'agglomération de Dreux par le contournement ouest de Vert-en-Drouais (le Plessis sur Vert) à Dreux-sud (rue des Vauvettes – D309.1 – Marville Moutiers Brulé) retour : 1 route nationale vers le Plessis sur Vert			
	Base (mn)	Variabilité	
		matin	soir
Aller	15	+2	+3
Retour	16	+7	+3

Ci-dessus, l'étude du franchissement de l'agglomération drouaise par son contournement ouest pose un problème majeur dans le sens « retour », soit dans le sens sud vers nord-ouest. Plus précisément, c'est la jonction actuelle entre la RN154 à 2x2 voies et la RD828 qui pose le problème principal, en raison de la rencontre de trafics sur le giratoire de la zone « Porte Sud ». Dans ce même sens sud vers nord-ouest, ce sont plutôt 5 minutes de pénalité qui émergent le vendredi soir par rapport à 3 minutes pour un soir ordinaire.

Traversée de l'agglomération de Dreux par la RN12 (axe ouest-est) de Vert-en-Drouais (le Plessis sur Vert) à 2 rue du gué aux Anes Dreux retour : 7 Rue des Osmeaux, 28100 Dreux vers le Plessis-sur-Vert			
	Base (mn)	Variabilité	
		matin	soir
Aller	9	+3	+2
Retour	9	+1	+3

Pour un temps de base de 9 à 10 minutes (selon les sources), la traversée nord de Dreux reste relativement fluide, malgré le carrefour à feux au droit du boulevard Wilson notamment. Les temps de pénalité en heure de pointe s'élèvent à 3 minutes au maximum, avec une légère dissymétrie par sens selon la période.

Traversée du centre de Chartres entre l'A11 (RD910) et le nord de l'agglomération de l'échangeur A11 (allée Prométhée) à 2 Rue de l'Ormeteau Lèves (forcer via av Mal Foch)			
	Base (mn)	Variabilité	
		matin	soir
Aller	21	+5	+10
Retour	23	+6	+8

La jonction entre l'A11 et la RN154 vers le nord, au niveau de l'agglomération de Chartres, peut être réalisée de différentes manières, et l'itinéraire « naturel » et jalonné, par le centre de Chartres (avenue Maréchal Foch) n'est pas le plus favorable en temps de parcours, mais est en revanche le plus sécurisé. Ce parcours urbain dure plus de 20 minutes, avec une variabilité en heure de pointe, particulièrement le soir, à la hauteur de la nature urbaine de l'espace traversé : +10 minutes dans le sens « aller ». La pénalité peut s'élever jusqu'à un quart d'heure le vendredi soir, et plus de 10 minutes dans le sens Lèves vers A11.

Traversée de l'agglomération de Chartres par la rocade est de l'échangeur A11 (allée Prométhée) à RD17 (D17, Allonnes)			
	Base (mn)	Variabilité	
		matin	soir
Aller	17	+4	+5
Retour	18	+5	+6

Ce dernier tableau présente le temps nécessaire pour joindre l'échangeur A11 et le carrefour entre RN154 et RD17. Malgré des axes conçus pour favoriser une circulation fluide (rocade est RD910 à 2x2 voies, giratoires larges), les pénalités en heure de pointe sont significatives, essentiellement causées par la rencontre de nombreux trafics sur le giratoire entre rocade est (RD910, RN123) et la radiale (RN154, RD7154). On ne relève ici pas de difficulté spécifique le vendredi soir par rapport à un soir normal, au contraire de la traversée du centre par les boulevards.

Temps de parcours et gain de temps sur des grandes OD

L'itinéraire actuel permettant de relier les grandes villes selon un axe nord-sud passe par la RN154, avec les difficultés causées par les sections dont les caractéristiques restent non autoroutières ; il en est de même pour la traversée de Dreux selon l'axe est-ouest, par la RN12.

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. Les variabilités de temps de parcours présentées au paragraphe précédent seront donc éliminées, ce qui porte ainsi les bénéfices du projet aux valeurs approximatives suivantes (en ne se concentrant que sur des OD les plus fortement impactées par le projet, donc en focalisant particulièrement sur la desserte de l'est de Chartres) :

- 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 40 minutes 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.

Vitesse par section

Le projet permettra de disposer d'un itinéraire à 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières où la vitesse autorisée sera de 130 km/h pour les véhicules légers. Les niveaux de trafic attendus sont très en deçà de la limite de capacité de la voirie et devraient permettre que les vitesses pratiquées soient proches de la vitesse autorisée.

La section la plus chargée est la section au sud de la RN12. Sur cette section, la superposition des flux (à la fois Nord - Sud et Est - Ouest) pourra, aux heures les plus chargées entraîner des vitesses légèrement dégradées.

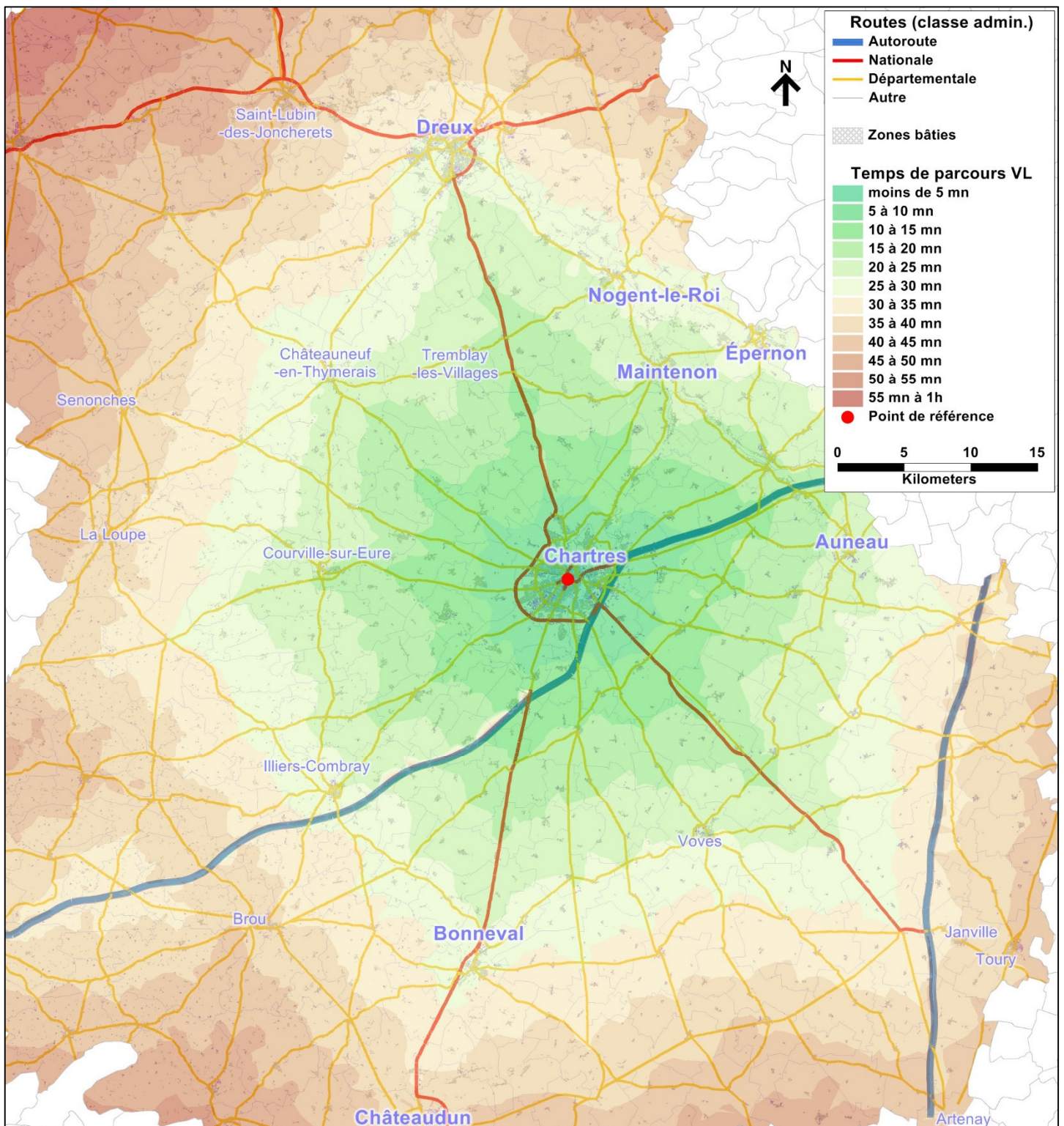
Amélioration de l'accessibilité sur le périmètre

Ce paragraphe propose une analyse de l'accessibilité au centre des deux agglomérations principales du département. Pour chacune des agglomérations de Dreux et de Chartres, deux cartes (avant/après) sont présentées et symbolisent le temps d'accès à un point du centre-ville, choisi à la fois pour sa centralité et pour sa bonne accessibilité interne au sein du centre². Les points de référence choisis sont ainsi (points figurés en rouge sur les cartes suivantes) :

- pour Chartres, la place des Epars,
- pour Dreux, le haut de la rue Saint-Martin à proximité de la gare.

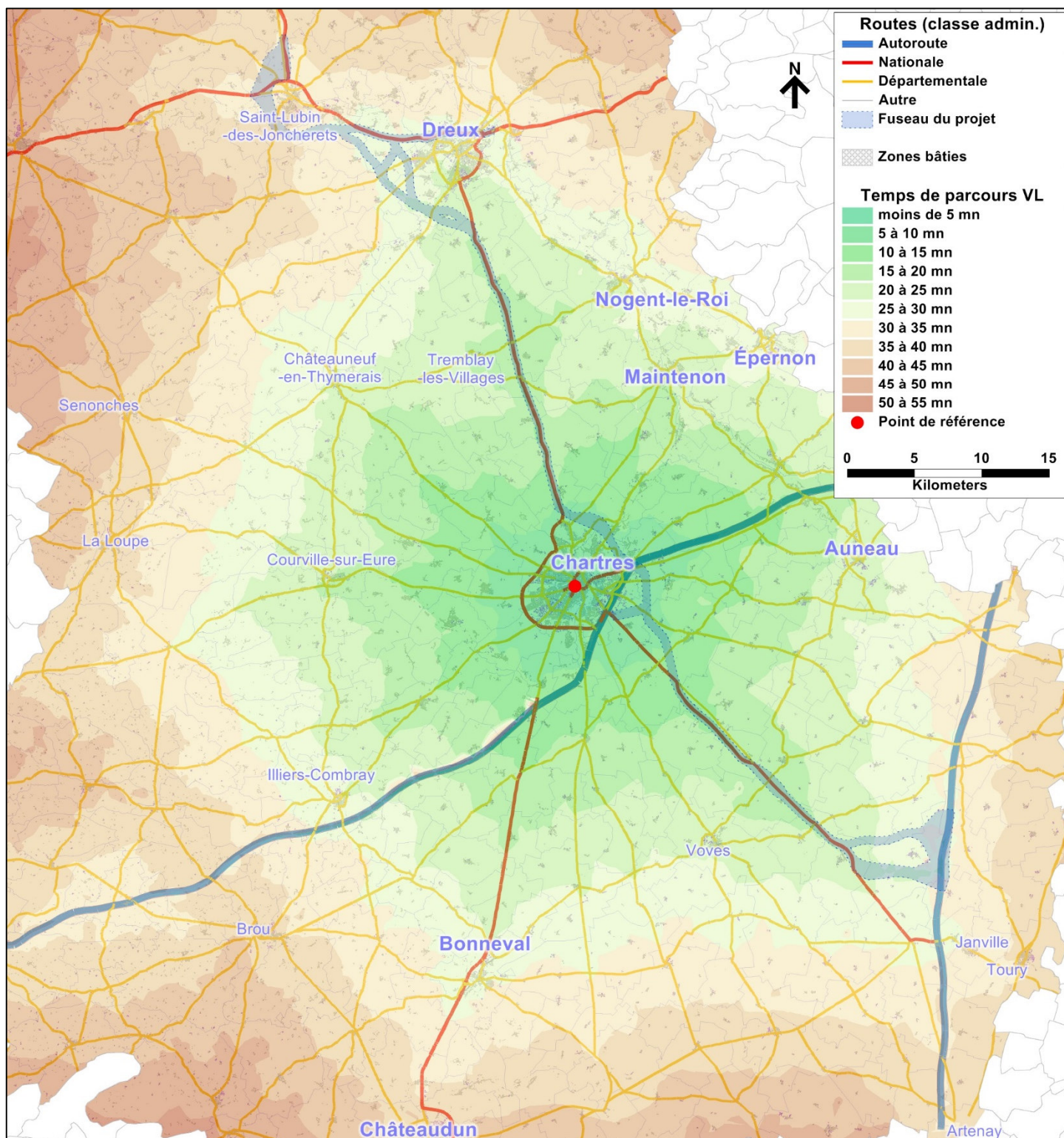
² cela pour éviter les distorsions introduites par les zones piétonnes et les zones riches en sens uniques

Accessibilité au centre de Chartres, situation actuelle



Carte 5 : accès au centre de Chartres, sans projet (temps de parcours indicatif en heure creuse)

Accessibilité au centre de Chartres, situation avec projet

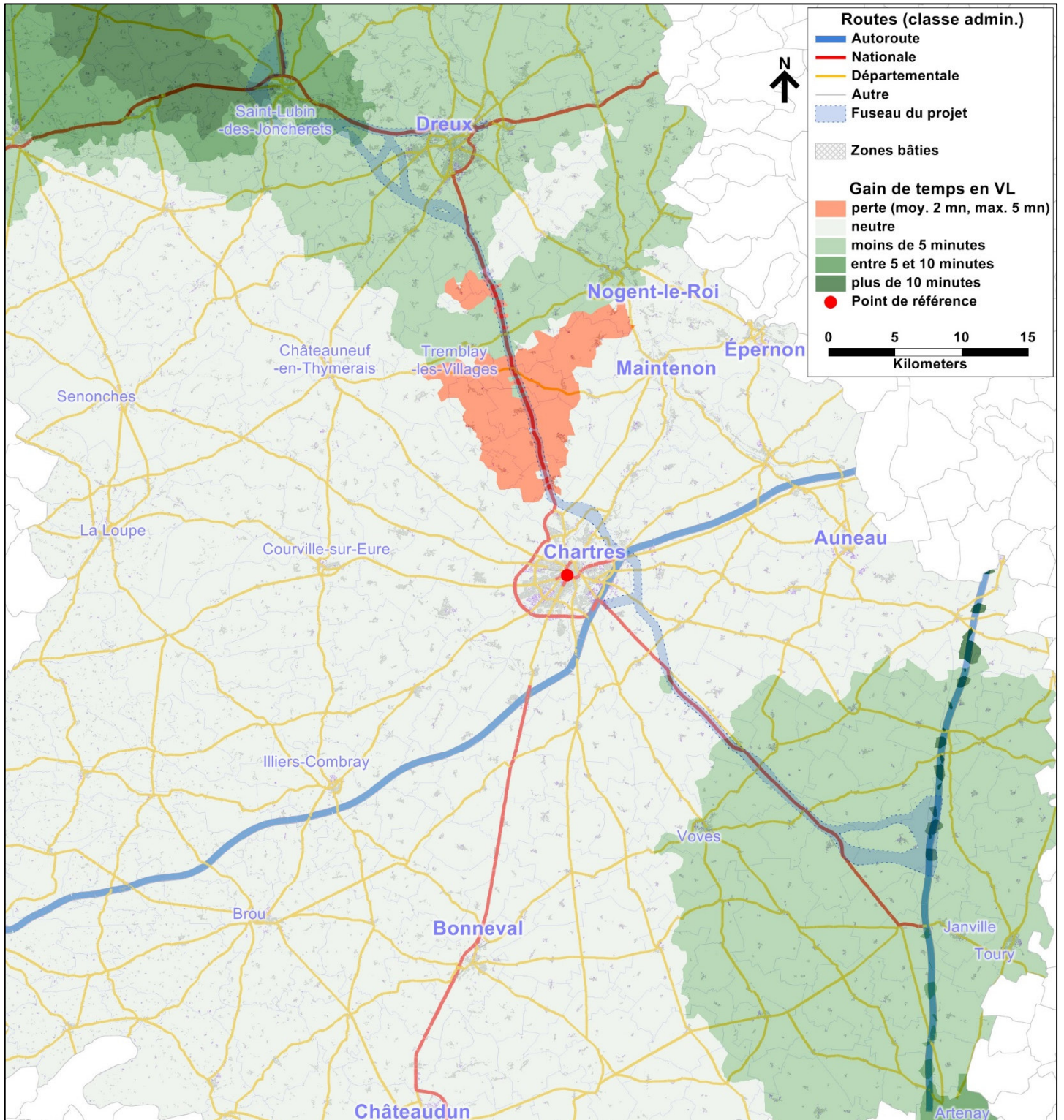


Carte 6 : accès au centre de Chartres, avec projet

La carte ci-dessus présente les temps de parcours projetés pour atteindre le cœur de ville de Chartres en voiture. La section Dreux-Chartres étant actuellement déjà aménagée à 2x2 voies, le léger gain observé, mettant le centre de Dreux à 25 minutes, correspond au passage à une vitesse limite supérieure sur la section. Il en va de même dans la partie sud, quant à l'accessibilité à Voves et Ymonville, qui sont à 25 minutes du centre de Chartres. Avec la connexion à l'A10, la desserte du

centre de Chartres par les activités de transport et de logistique présentes à Artenay dans le Loiret se fait en moins de 40 minutes, en situation de projet selon le schéma de desserte de référence. La carte suivante, en différentiel d'accessibilité entre situation actuelle hors heures de pointe et situation de projet, permet de visualiser aisément les gains attendus.

Différentiel d'accessibilité au centre de Chartres, entre situation actuelle et situation de projet



Carte 7 : accès au centre de Chartres : gains de temps apportés par le projet

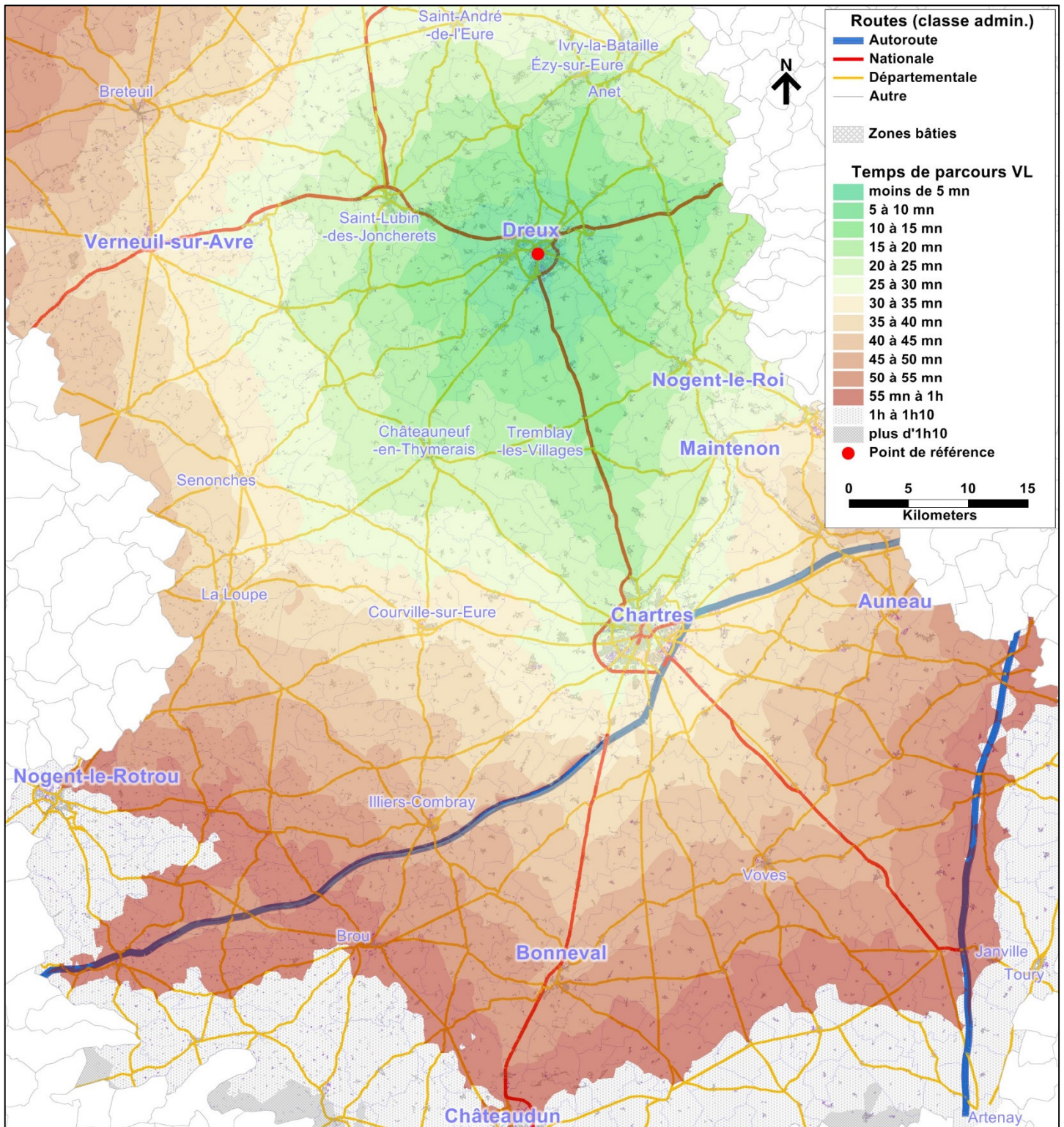
Le point de référence a été choisi au cœur de Chartres, dans le but de représenter une valeur médiane des gains apportés par le projet à l'agglomération. Il est bien entendu, notamment suite au paragraphe précédent, que les gains pour la partie est de la ville, plus proches de l'échangeur avec A11, seront plus importants.

Ainsi, cette étude de l'accessibilité au centre de Chartres, entre situation actuelle et projet permet de révéler les points suivants :

- les gains les plus importants se situent dans la partie nord-ouest du périmètre (notamment agglomération de Saint-Rémy), car la section neuve du projet joue là pleinement son rôle de shunt de la traversée de l'agglomération drouaise par la rocade ouest. Les gains pour ce territoire peuvent aller jusqu'à 10 minutes ;
- à l'inverse, l'étude se faisant sur un point de référence situé au centre de Chartres, et l'accès au projet se faisant par conséquent sur des sections déjà aménagées (Poisvilliers au nord, Sours au sud), les gains sont modestes dans une large partie du périmètre étudié ;
- les zones où émerge une perte de temps causée par le projet correspondent aux espaces aujourd'hui bien desservis par la RN154 à 2x2 voies sur la section entre Dreux et Chartres, pour lesquels des fermetures de diffuseurs sont prévues (maintien seulement d'un diffuseur à hauteur des communes de Tremblay-les-Villages et de Serazereux, condamnation de cinq diffuseurs complets ou partiels existant actuellement). Dans tous les cas, cette perte de temps est limitée (au maximum moins de cinq minutes) et concerne des espaces faiblement urbanisés.

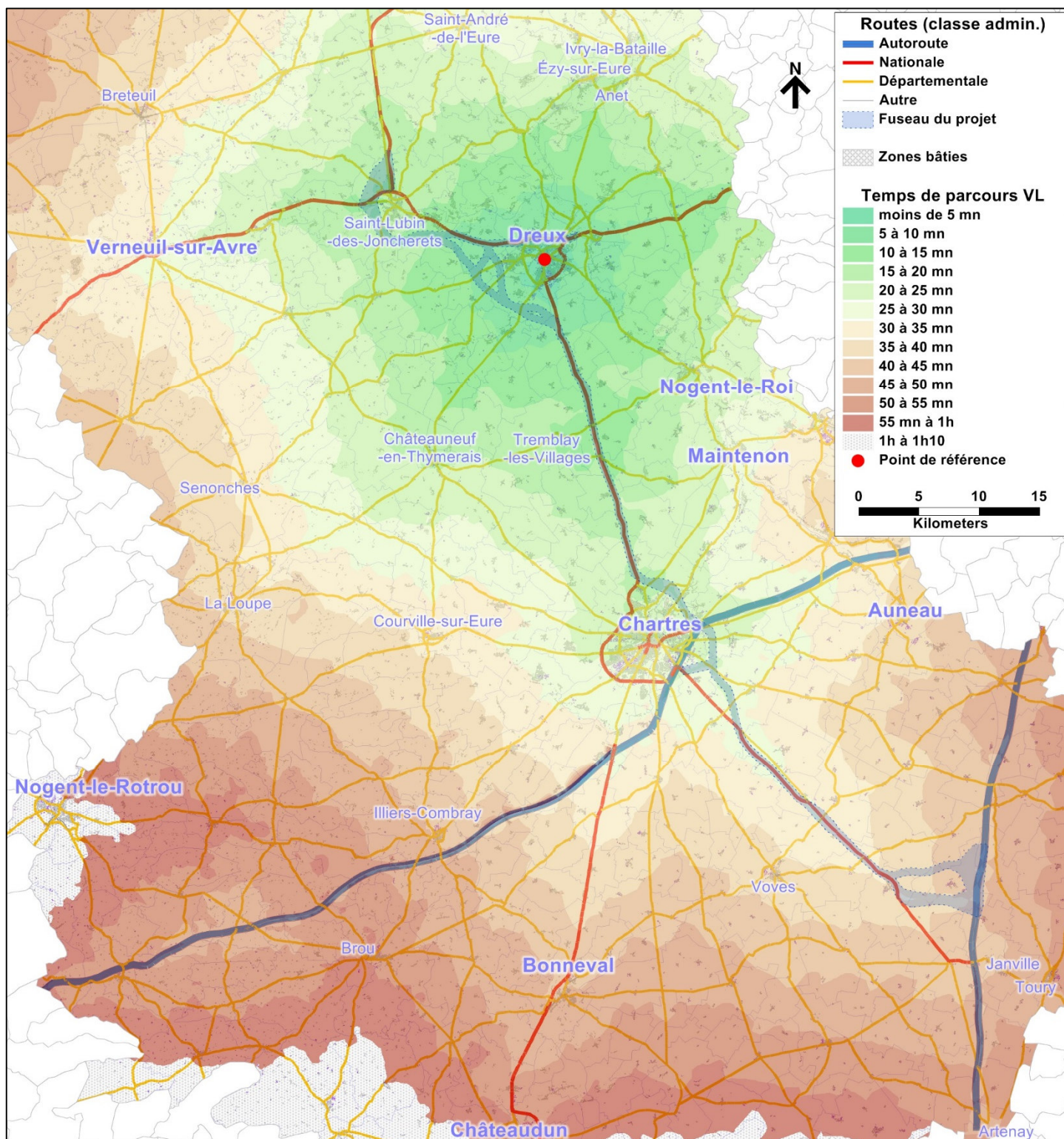
Les cartes suivantes reprennent le même type d'analyse, pour l'accessibilité au centre de Dreux cette fois.

Accessibilité au centre de Dreux, situation actuelle



Carte 8 : accès au centre de Dreux, sans projet (temps de parcours indicatif en heure creuse)

Accessibilité au centre de Dreux, situation avec projet

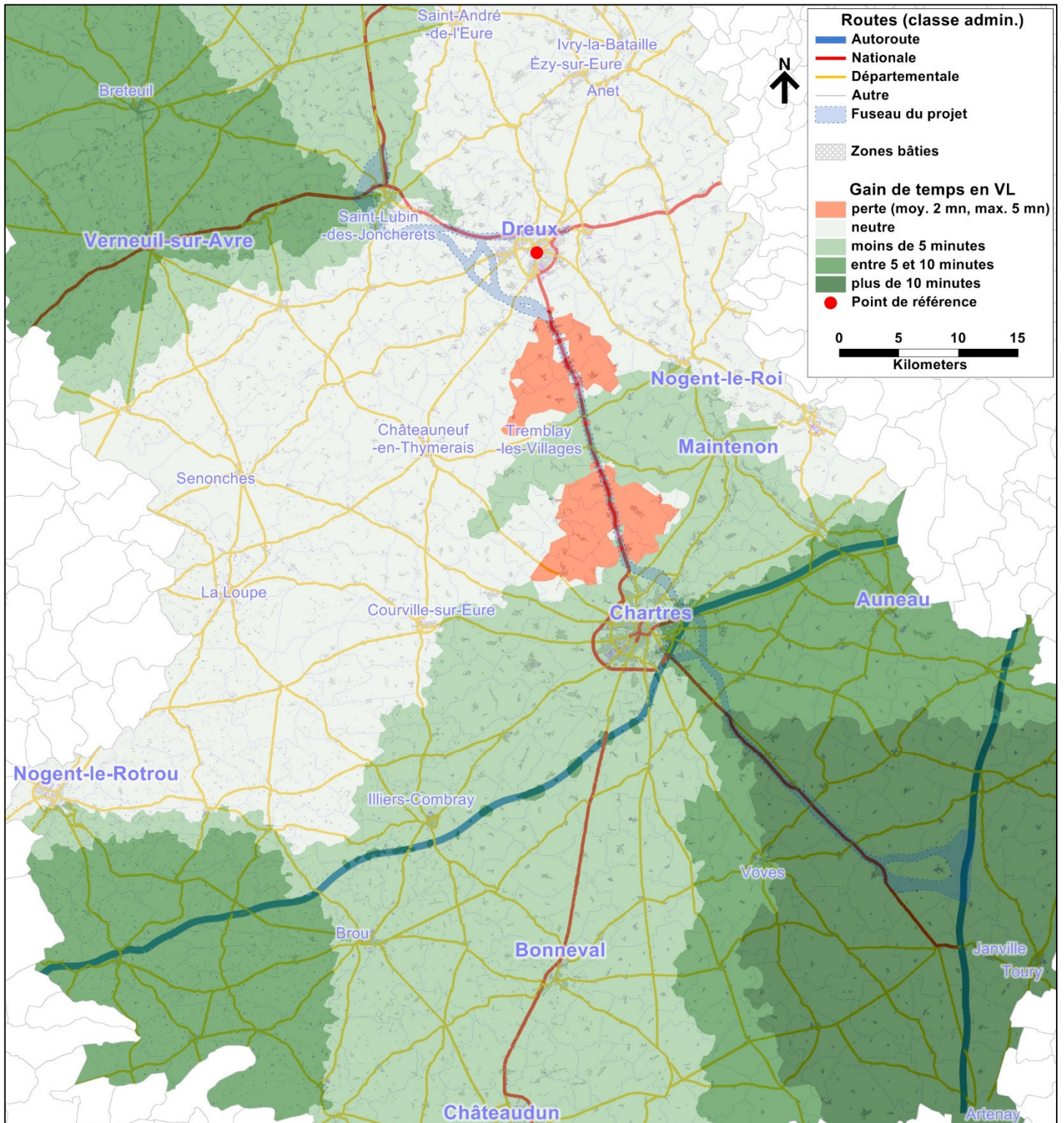


Carte 9 : accès au centre de Dreux, avec projet

L'agglomération de Dreux, au nord du périmètre d'étude du projet, est fortement concernée par la section de contournement est de Chartres, permettant des gains significatifs sur l'est de Chartres et sur toute la partie sud du périmètre ; ainsi l'accès à l'autoroute A10 à Fresnay-l'Evêque est réalisé, en situation de projet, en moins de 45 minutes, alors qu'il faut aujourd'hui près d'une heure.

Il est à noter, pour l'agglomération de Dreux, que le projet place le centre-ville à une heure ou moins de presque l'ensemble du département d'Eure-et-Loir.

Différentiel d'accessibilité au centre de Dreux, entre situation actuelle et situation de projet



Carte 10 : accès au centre de Dreux : gains de temps apportés par le projet

De la même manière que précédemment pour Chartres, la carte ci-dessus présente le différentiel d'accessibilité au centre de Dreux, entre situation actuelle non congestionnée et situation future avec le projet, selon un schéma de desserte de référence. Trois zones se distinguent :

- les gains de temps les plus significatifs (plus de 10 minutes) se trouvent dans la partie sud-est du périmètre, au-delà de la section du projet consistant en le contournement est de Chartres. La barre des 10 minutes de gain de temps serait franchie dès l'entrée sur la section nouvellement aménagée, en service aujourd'hui, de contournement d'Allones et Prunay-le-Guillon ;
- des gains de temps plus modestes sont attendus sur deux zones plus en marge du projet, s'agissant de l'accès au centre de Dreux : d'une part à l'ouest de Dreux, sur la RN12 au-delà de Saint-Lubin (impact direct de la section du projet entre Saint-Rémy et Nonancourt-ouest), d'autre part au sud-ouest du département (répercussion des gains apportés par le contournement de Chartres et de la connexion de celui-ci à l'A11 sur le diffuseur n°4 de l'A11 à Luigny) ;
- de même que pour Chartres, quelques communes rurales sont impactées négativement par le projet, en raison de la condamnation de plusieurs diffuseurs existant actuellement sur la section entre Dreux et Chartres, mais ces pertes de temps sont limitées à quelques minutes, pour des territoires peu urbanisés.

Accès à Orléans, capitale régionale

En complément des deux analyses précédentes, il est intéressant de relever les avantages du projet en termes d'accessibilité à Orléans, la capitale de la région Centre, à la fois dans la perspective du rayonnement de celle-ci sur l'ensemble de son territoire, mais également dans l'optique de la facilitation des échanges entre la préfecture d'Eure-et-Loir, Chartres, le nord du département, et la capitale régionale.

Ainsi, les gains d'accessibilité à Orléans peuvent être déduits et approché d'après les deux précédentes analyses, par symétrie et additivité des avantages apportés deux sections nouvelles principales : le contournement est de Chartres dans l'optique de la desserte de tout la partie nord du périmètre d'étude, et le shunt ouest de l'agglomération de Dreux dans l'optique de la desserte de l'extrémité nord-ouest du périmètre (agglomération de Saint-Rémy). Ainsi, les principaux avantages du projet sont les suivants, pour l'accès à l'agglomération d'Orléans :

- accès au centre de Chartres : plus de 5 minutes gagnées (symétrique de accès à Artenay d'après l'analyse précédente),
- accès au centre de Dreux : 16 minutes gagnées,
- accès à Nonancourt et la RN154-nord vers Rouen : 24 minutes gagnées.

Synthèse sur la qualité de service

Les temps de parcours en VL entre le nord-ouest et le sud-est du département d'Eure-et-Loir vont être améliorés par le projet, mais les gains sont contrastés entre plusieurs secteurs et selon la période de la journée. Ainsi, les avantages cumulés pour un itinéraire complet sur toute la longueur du projet (de Nonancourt à la jonction avec l'A10) s'élèvent à près de 25 minutes gagnées, hors heure de pointe.

En considérant les points de congestion actuels et les temps supplémentaire qu'ils engendrent, on peut estimer le gain de temps total à plus de 40 minutes, en heure de pointe.

Les gains d'accessibilité à l'agglomération de Chartres sont plus limités, si ce n'est dans les secteurs proches des échangeurs du projet – consistant pour cette agglomération en un contournement par l'est –, notamment le secteur de l'aérodrome et des ZI est qui bénéficieront d'une connexion de qualité dans les deux directions de l'axe RN154.

1.3.2 Contribution du projet au développement économique

Au-delà des considérations précédentes touchant directement le domaine routier (trafics, temps de parcours et sécurité routière), le projet d'autoroute doit également être évalué selon ce qu'il apporte à l'économie du territoire traversé. Un focus sur l'économie agricole, stratégique dans le département d'Eure-et-Loir, est proposé dans le paragraphe suivant.

Ce point est une question délicate à traiter à l'échelle du périmètre du projet entier, car on ne maîtrise pas les décisions des agents économiques locaux qui sont tous dans des situations très spécifiques. Un détail des enjeux sera proposé dans la seconde partie du document. La question du lien entre développement économique et projet d'infrastructure touche à trois possibilités :

- de nouvelles implantations, nouveaux emplois dans différents secteurs d'activité,
- déplacements et développements d'activités déjà présentes,
- risques de destructions (disparition, délocalisation hors périmètre) en l'absence du projet.

1.3.3 Favoriser une agriculture pérenne

Un des enjeux essentiels pour l'économie du département d'Eure-et-Loir est l'activité agricole, particulièrement la production de céréales, d'oléagineux et de protéagineux.. La moitié des volumes exportés par l'Eure-et-Loir passe par le port de Rouen. L'accessibilité de ce dernier peut être un enjeu fort et sera étudiée dans cette partie. Cette analyse sera complétée par une synthèse concernant les impacts à l'échelle du fuseau, sur les productions et sur les surfaces agricoles.

Accès au débouché principal des productions locales : connexion au port de Rouen

Les deux cartes d'accessibilité suivantes présentent une estimation du temps de parcours nécessaire, en poids-lourd, pour rejoindre la partie nord de la RN154, à partir de tout point du territoire d'Eure-et-Loir (combien faut-il de temps à un camion quittant un silo pour atteindre l'extrémité nord du projet, en direction de Rouen).

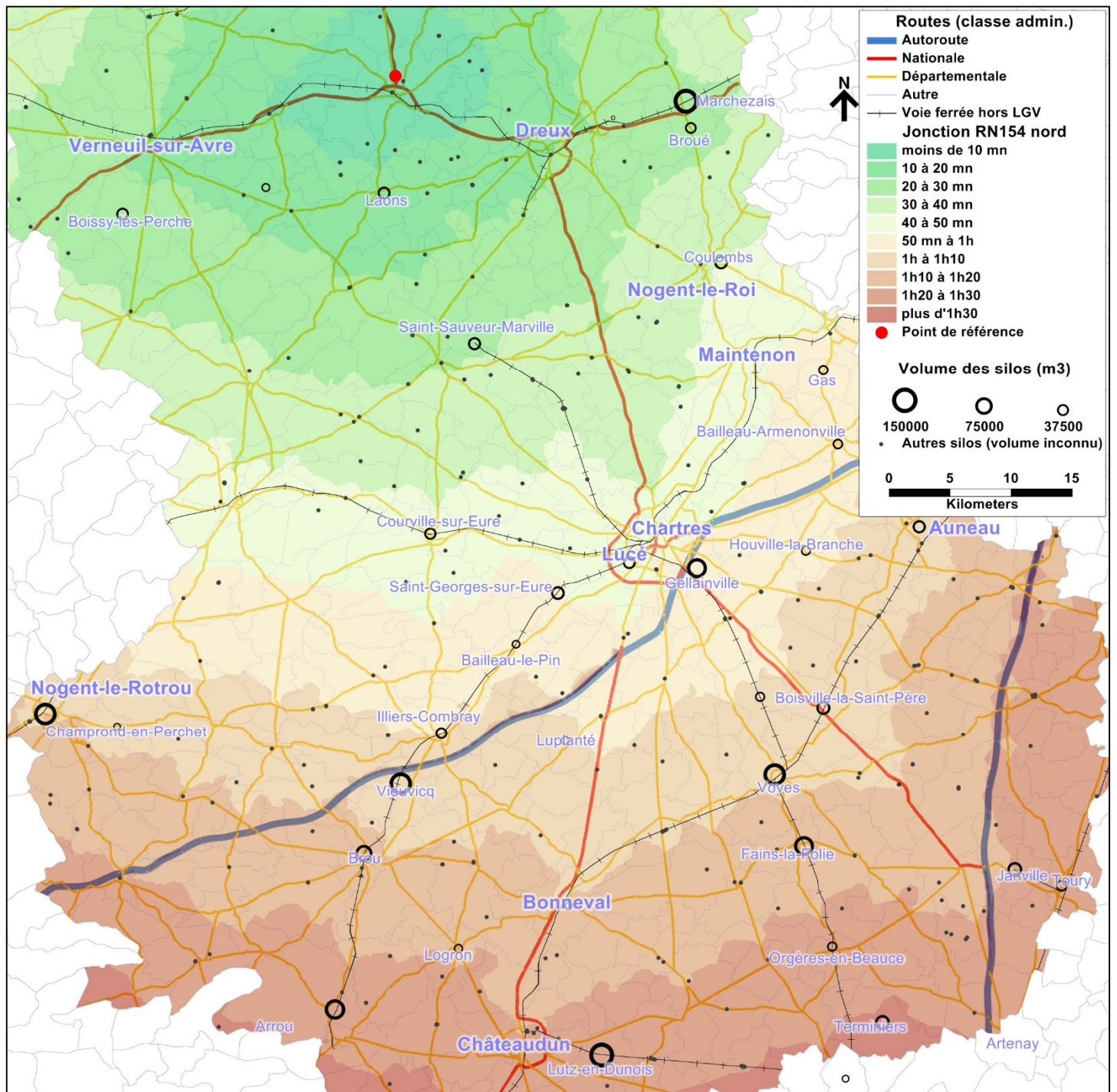
Ces cartes sont centrées sur la problématique agricole par l'affichage des silos (position et importance en volume) ; mais elles peuvent être mises à profit dans une optique plus générale du transport de marchandises par voie routière.

Les trois cartes ci-après font figurer les silos agricoles tels qu'ils sont connus, à ce stade des études, d'après deux sources de données différentes :

- d'une part les silos principaux dont le volume total est connu : la plupart des silos figurés dans cette source sont des silos embranchés fer, mais certains silos non embranchés y figurent également (par exemple sur les communes de Gas ou de Laons) ; cette donnée était disponible en interne à la DREAL ;
- d'autre part les « autres silos » ont été extraits des données topographiques de l'IGN (couche du « bâti industriel » de la BD-TOPO, dans laquelle les bâtiments sont décrits sommairement, donnant notamment une typologie d'usage, industriel, commercial ou agricole) ; il s'agit donc d'une simple donnée de description de l'espace, sans aucune autre donnée associée, ni de l'usage effectif du site, ni *a fortiori* du volume que peut stocker le silo ou l'ensemble de silos.

La donnée topographique est fournie ici à titre d'illustration, mais les analyses proposées plus loin seront centrées sur la seule première donnée, considérée comme fiable.

La carte ci-dessous présente ainsi l'accessibilité aux silos agricoles d'Eure-et-Loir en situation actuelle. Les temps de parcours des arcs routiers ont été estimés selon la méthode exposée en détail en début de partie suivante, avec des vitesses bornées à 90km/h ici pour le transport des marchandises.

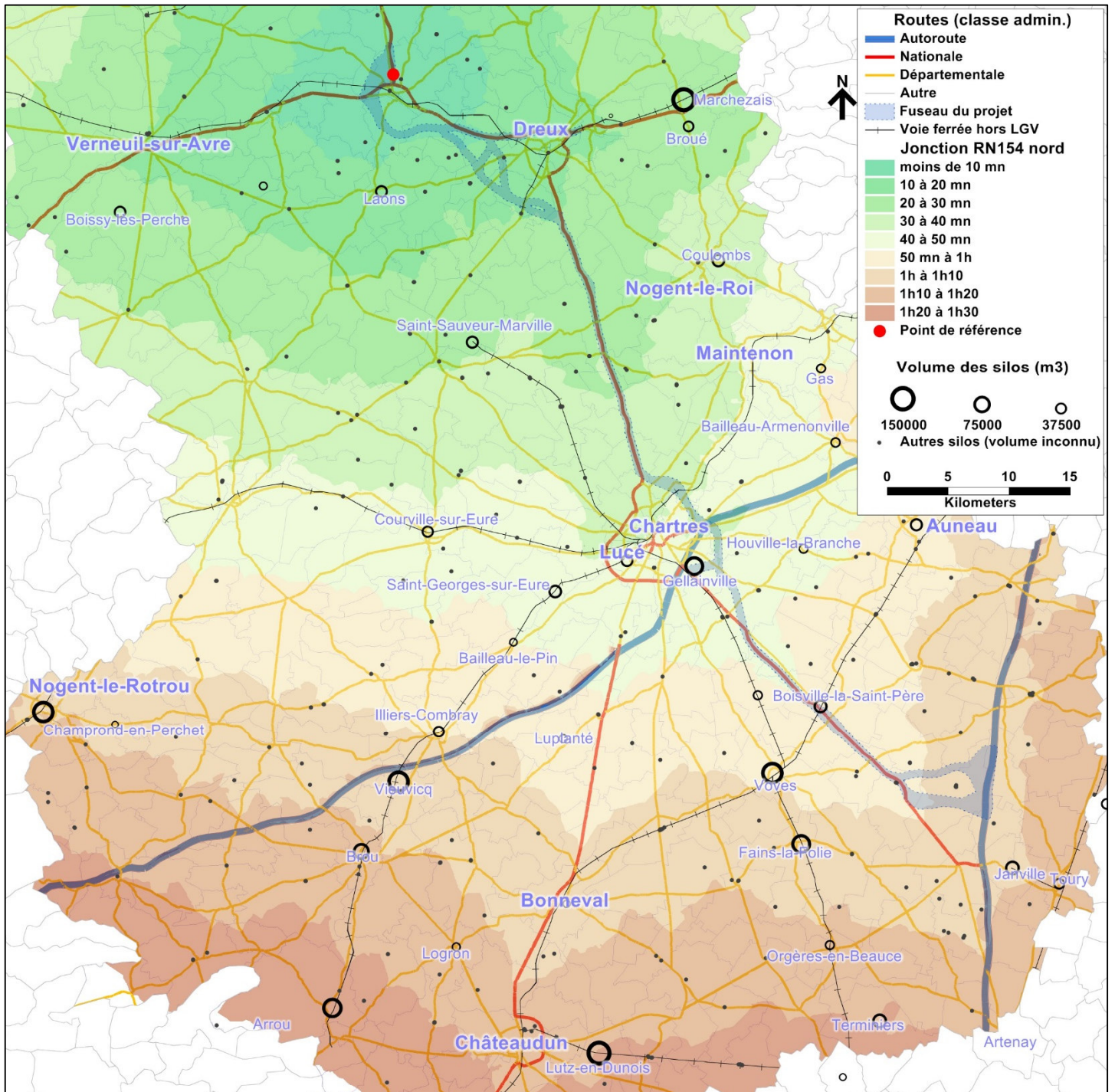


Carte 11 : Temps nécessaire en PL pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité actuelle

Cette carte a un triple usage :

- la comparaison avec la situation de projet (page suivante),
- la connaissance de l'importance des silos agricoles à l'échelle du département,
- la présence d'une ligne ferroviaire en service fret (la LGV et les lignes fermées sont masquées) à proximité immédiate des silos permettent de repérer les embranchements.

La carte suivante présente la même représentation, en situation de projet (avec tous les échangeurs envisagés ainsi que toutes les suppressions de bretelles d'accès sur les sections déjà aménagées).



Carte 12 : Temps nécessaire en PL pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité future

Afin d'aider à la lecture de ce différentiel d'accessibilité, le tableau ci-dessous rassemble, pour chaque tranche de temps de parcours pour atteindre le point ciblé (nord de Nonancourt), le nombre et les volumes cumulés des silos, le volume du plus gros silo, ainsi que le différentiel entre situation actuelle et situation de projet.

Temps d'accès RN154 (Eure)	Actuellement			En projet			Bilan du projet	
	Nombre de silos	Volume total (m ³)	Plus gros silo (m ³)	Nombre de silos	Volume total (m ³)	Plus gros silo (m ³)	Nombre de silos	Volume total (m ³)
moins de 10 mn	0			0				
10 à 20 mn	2	63 000	42 000	2	63 000	42 000		+0
20 à 30 mn	5	269 000	144 000	5	269 000	144 000		+0
30 à 40 mn	1	48 000	48 000	2	87 000	48 000	+1	+39 000
40 à 50 mn	4	82 000	42 000	7	243 000	97 000	+3	+161 000
50 mn à 1h	7	285 000	97 000	8	349 000	120 000	+1	+64 000
1h à 1h10	8	521 000	122 000	8	500 000	122 000	+0	-21 000
1h10 à 1h20	4	209 000	96 000	3	87 000	36 000	-1	-123 000
1h20 à 1h30	6	366 000	145 000	4	318 000	145 000	-2	-49 000
plus d'1h30	2	72 000	56 000	0			-2	-72 000

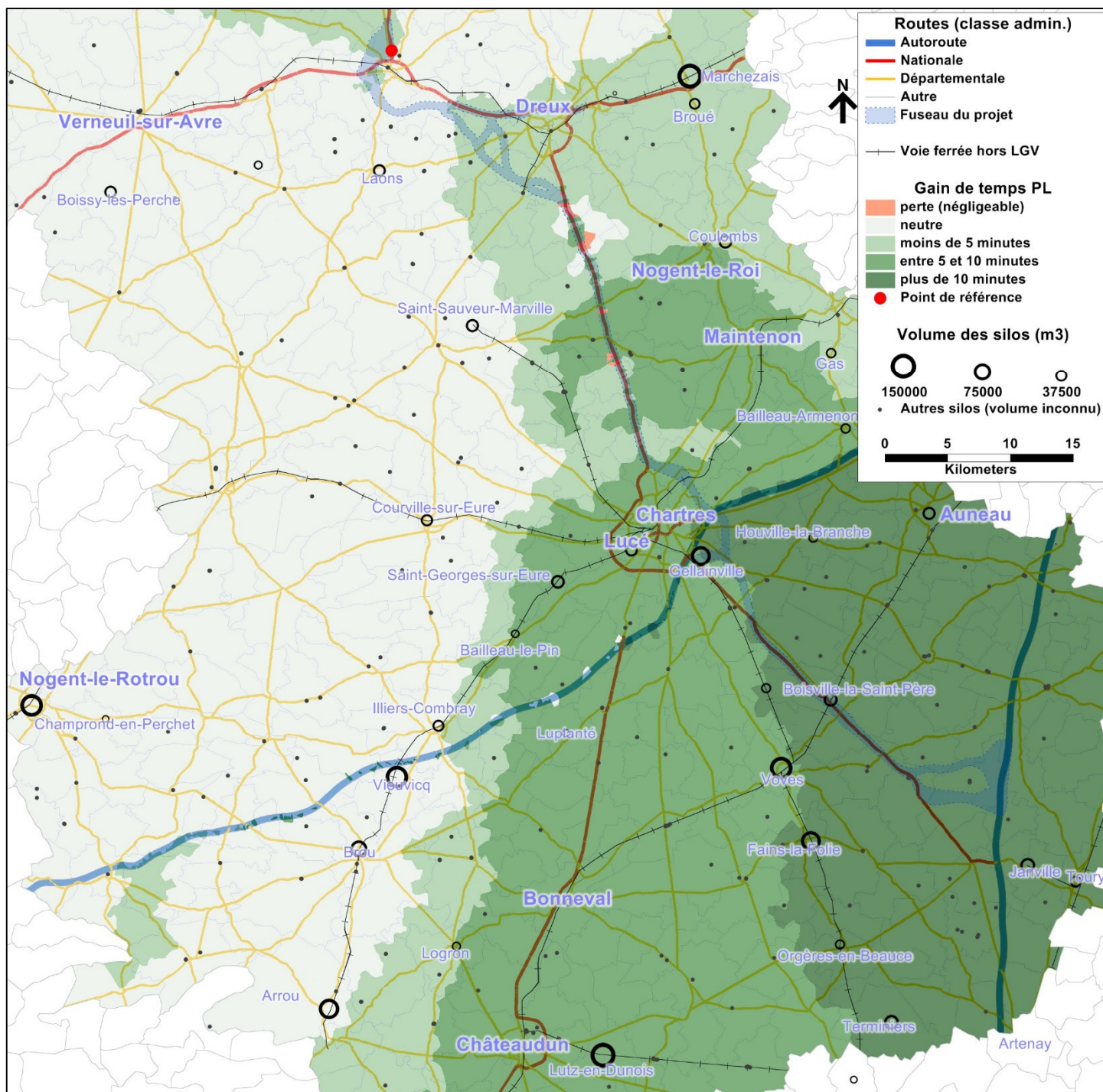
Tableau 11 : Silos agricoles impactés par le projet

Comme montré par ces différentes représentations, le projet peut être neutre dans la partie nord du périmètre, notamment pour la grosse installation de Marchezais à l'est de Dreux ; il fait gagner plus de 10 minutes à un PL au départ de Janville à l'extrémité sud-est du périmètre. En situation de projet, quasiment l'ensemble du département, et *a fortiori* tous les silos agricoles, se retrouvent à moins d'1h30 de la jonction avec la RN154 au nord de Nonancourt (temps de parcours estimé en Poids-Lourd).

La carte proposée enfin ci-dessous présente le temps gagné approximativement par grande zone du périmètre.

De la même façon que précédemment pour les VL (paragraphe 1.3.1), la carte présente les gains de temps moyens à attendre, hors heure de pointe, entre situation actuelle et situation de projet, pour les Poids Lourds. Le gain maximal (parcours de l'ensemble du projet de bout en bout) s'élève à plus de 12 minutes, s'agissant d'un temps de parcours sur un réseau sans congestion significative. Lors des heures de pointe, les gains à attendre pour la circulation des poids lourds correspondent en plus à l'annulation des pénalités d'heure de pointe exposées dans le paragraphe 1.3.1, soit une vingtaine de minutes.

Il est à noter, sur la carte suivante, qu'il n'existe pas de zone où il y aurait une perte de temps, pour l'accès au point de référence qui est ici la jonction entre le projet et la suite de la RN154 vers le nord et Rouen. En effet l'effet de la suppression de certains diffuseurs sur la section entre Dreux et Chartres est ici compensé par le gain de temps apporté par le contournement ouest de Dreux et le contournement de l'agglomération de Saint-Rémy. Ainsi, au pire, le projet est neutre pour quelques rares communes au sud de Marville.



Carte 13 : gain de temps PL apporté par le projet pour atteindre la future partie non concédée de la RN154 vers le nord, en direction de Rouen ; accessibilité future

Surfaces agricoles dans le fuseau et types de culture impactés

Avant la seconde phase de concertation devant donner lieu au choix définitif du tracé et d'un système de points d'échange, les études de tracé ont débouché à la fixation d'un fuseau large de 600 mètres devant accueillir la future infrastructure. Une analyse peut donc être faite ici sur la base de ce fuseau de 600 mètres, quant aux surfaces agricoles potentiellement impactées par le projet. Cependant, il existe trois secteurs sur lesquels une incertitude de fuseau subsiste toujours :

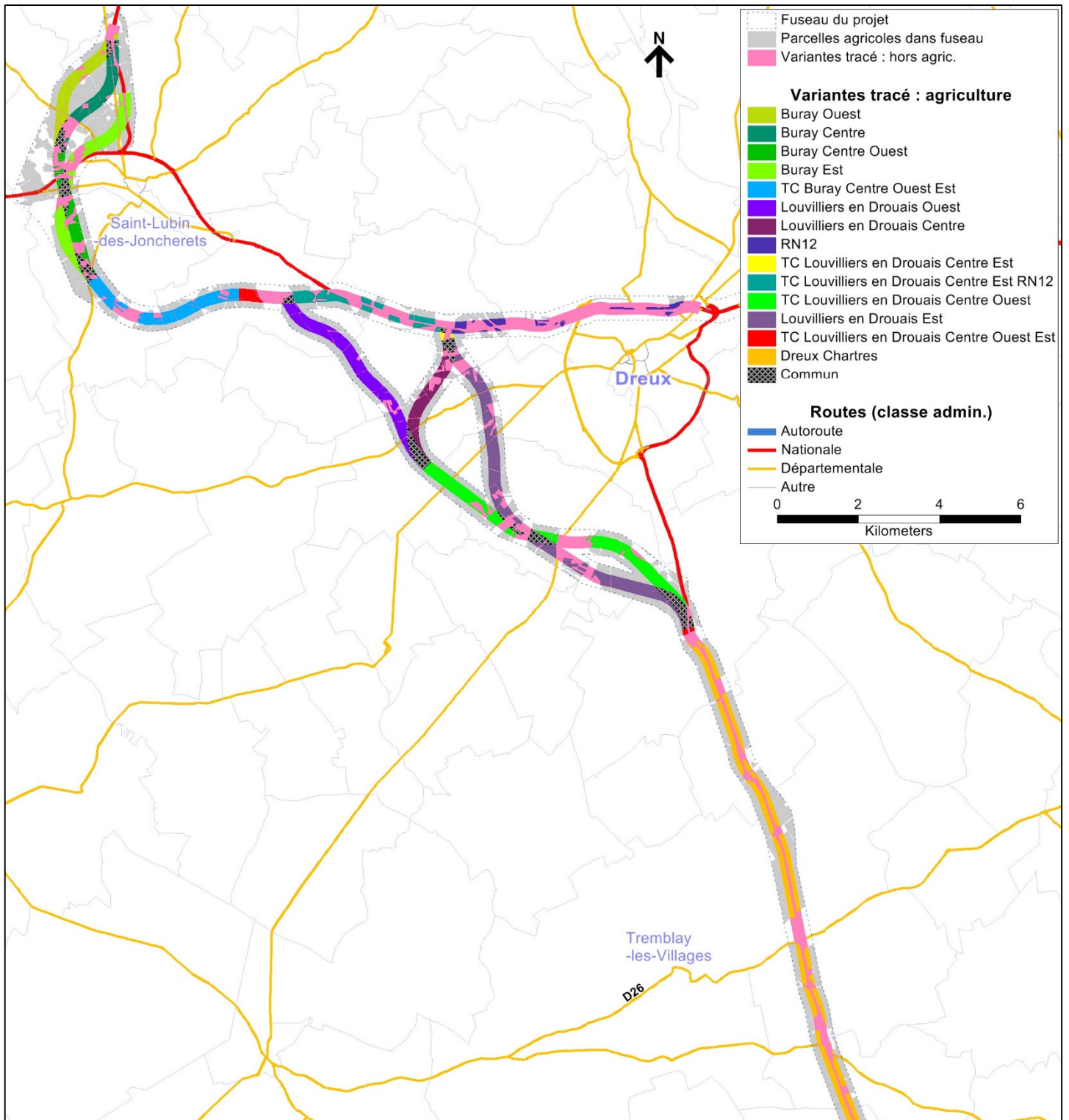
- au sud, pour la connexion entre le projet et l'A10, le fuseau préférentiel a retenu le passage sur la commune de Fresnay-l'Evêque. Deux options sont possibles : un passage au nord de la partie agglomérée ou un passage par le sud (cette dernière option étant celle figurant sur le fuseau communiqué suite à la première phase de concertation),
- au nord, entre Dreux et Saint-Rémy, pour la jonction entre le projet et future partie concédée de la RN12, deux fuseaux sont à l'étude, passant plus ou moins près de l'agglomération drouaise,
- au nord-ouest, la connexion entre le projet et la RN154 à 2x2 voies dans l'Eure peut être réalisée selon un fuseau plus ou moins éloigné de l'actuel carrefour dit « des Anglais » (giratoire au croisement de la RN12 et de la RN154).

Le projet est découpé en plusieurs sections homogènes ne présentant pas les mêmes enjeux de consommation d'espace agricole :

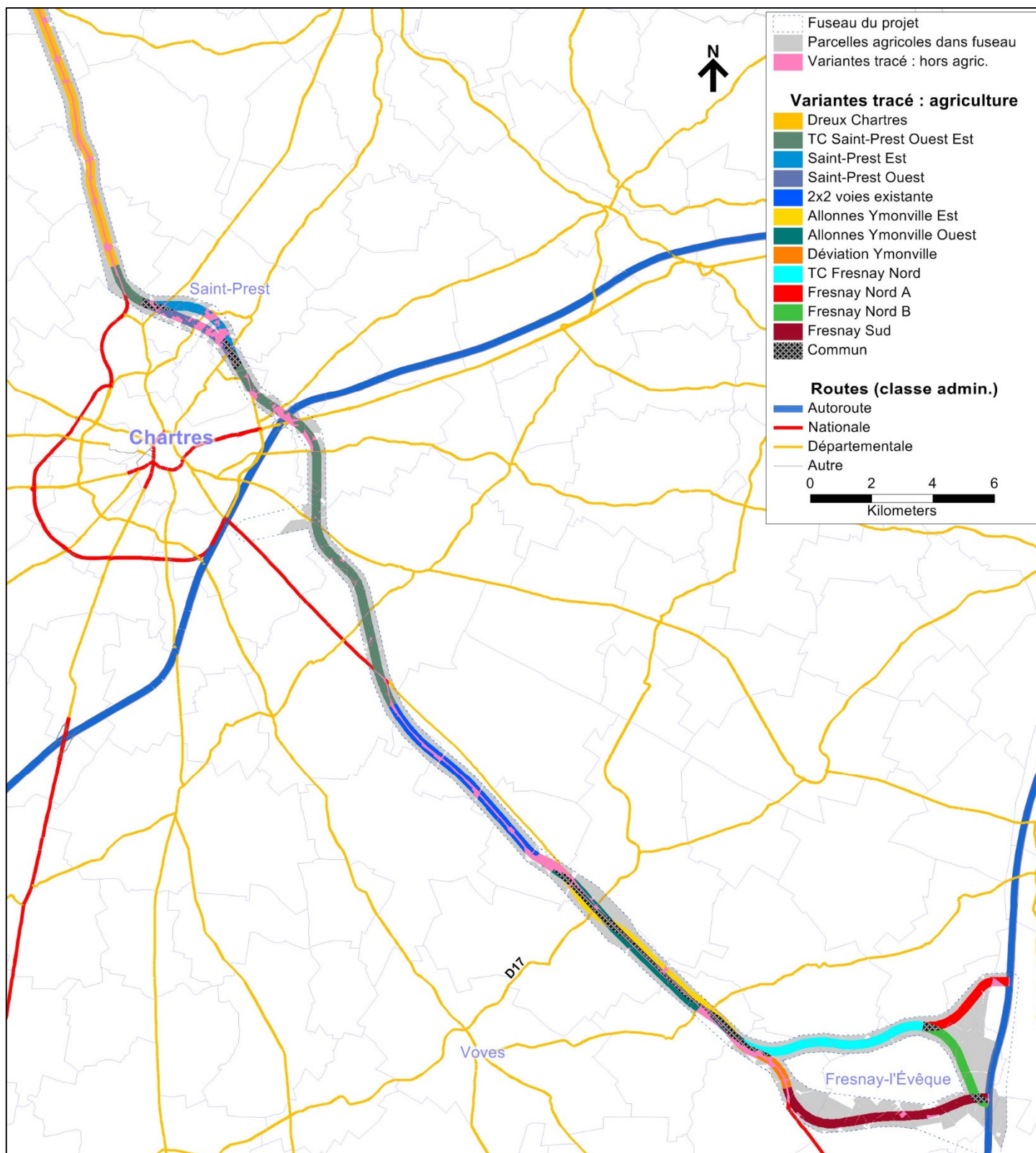
- certaines sections sont déjà aménagées à 2x2 voies, et ne devraient nécessiter qu'un élargissement mineur de l'emprise, pour mettre à niveau l'infrastructure aux normes autoroutières, et notamment la mise en place de protections contre les traversées de faune sauvage ; c'est le cas de la section Dreux-Chartres (en orange sur la carte suivante), de la toute récente déviation d'Allonnes et de la déviation d'Ymonville au sud du périmètre ;
- certaines sections sont nouvelles et le fuseau est fixé : c'est le cas pour le doublement de la RN12 entre Dreux-est et Nonancourt, de la partie sud de Dreux, du contournement par l'est de Chartres (à l'exception du passage de Saint-Prest) ;
- les alternatives de tracé sur certaines sections avec fuseau élargi ou plusieurs fuseaux en discussion : c'est le cas notamment du raccordement du projet au nord, du secteur de Louvilliers-en-Drouais, de la jonction entre les déviations d'Allonnes et d'Ymonville, et du raccordement du projet à l'A10 au niveau de la commune de Fresnay-l'Evêque.

La carte suivante présente le fuseau sur l'ensemble du périmètre et la répartition des parcelles (qu'on ne peut distinguer précisément à cette échelle) suivant les différents sections et variantes de tracé.

L'ensemble des parcelles agricoles figurant dans le fuseau d'étude (600 mètres de large, voire plus dans certains secteurs) est figuré en gris clair. Les variantes de tracé sont figurées en rose. Par-dessus ces deux premiers niveaux d'analyse, sont figurés en couleurs les différents tronçons correspondant aux variantes de tracés, selon une nomenclature fournie par EGIS. Cette même nomenclature est reprise dans la suite du paragraphe pour les analyses chiffrées des surfaces agricoles interceptées par les variantes de tracé (bande de 300 mètres de large, soit 150 mètres de part et d'autre de la ligne centrale du tracé en projet).



Carte 14 : fuseau d'étude, variantes de tracé et répartition des parcelles agricoles par grandes sections ; partie nord du périmètre (réalisation TRAFALGARE, d'après données EGIS)



Carte 15 : fuseau d'étude, variantes de tracé et répartition des parcelles agricoles par grandes sections ; partie centrale et sud du périmètre (réalisation TRAFALGARE, d'après données EGIS)

Le tableau suivant a été construit sur la base d'un travail de recensement, effectué par EGIS, des cultures à une année donnée ; cela ne représente donc pas nécessairement l'activité des parcelles à l'horizon de mise en chantier, notamment s'agissant des parcelles gelées ou d'affectations diverses.

Ce premier tableau ne constitue donc pas une évaluation des impacts, mais plutôt une synthèse de l'état initial de l'ensemble du fuseau à l'étude.

	Céréales	Oléagineux	Surfaces gelées	Divers	Légumes	Surfaces en herbes	Protéagineux	Fourrages	Semences	Cultures de fibres	Total
Ensemble du fuseau (600 mètres ou plus)	3 587	1 199	613	444	403	105	79	20	7	6	6 462
Toutes variantes tracé (corridors 300 mètres)	1 636	545	264	240	135	57	34	11	5	3	2 930

Tableau 12 : bilan des surfaces agricoles (ha) présentes dans l'aire d'étude (réalisation TRAFALGARE d'après données EGIS)

	Surf. (ha)	Buray Ouest	Buray Centre	Buray Est	Louvilliers en Drouais Ouest	Louvilliers en Drouais Centre	Louvilliers en Drouais Ouest	RN12	Deux Chartres	Saint-Prest Est	Saint-Prest Ouest	2x2 voies existante	Allonnes Ymonville	Allonnes Ymonville Est	Déviaton Ymonville	Fresnay Nord	Fresnay Nord A	Fresnay Nord B	Fresnay Sud	
C_Buray Est_Buray Centre Ouest	26	■																		
Buray Centre Ouest	33		■																	
TC Buray Centre Ouest Est	94		■																	
C_Buray Ouest_Buray Centre	15	■																		
C_Louvilliers en Drouais Centre_Louvilliers en Drouais Est	11				■															
C_Louvilliers en Drouais Centre_Louvilliers en Drouais Ouest	23				■															
C_TC Louvilliers en Drouais Centre Est RN12_Louvilliers en Drouais Ouest	4				■															
C_TC Louvilliers en Drouais Centre Est RN12_TC Louvilliers en Drouais Centre Est	1				■															
C_TC Louvilliers en Drouais Centre Ouest Est_Louvilliers en Drouais Ouest	1				■															
C_TC Louvilliers en Drouais Centre Ouest_Louvilliers en Drouais Est	43				■															
TC Louvilliers en Drouais Centre Est	2				■															
TC Louvilliers en Drouais Centre Est RN12	55				■															
TC Louvilliers en Drouais Centre Ouest	134				■															
TC Louvilliers en Drouais Centre Ouest Est	17				■															
C_RN12_TC Louvilliers en Drouais Centre Est	1				■															
C_Saint-Prest Ouest_Saint-Prest Est	41								■											
TC Saint-Prest Ouest Est	363								■											
C_Allonnes Ymonville Est_Allonnes Ymonville Ouest	125												■							
C_Déviaton Ymonville_Allonnes Ymonville Ouest	0												■							
C_Déviaton Ymonville_TC Fresnay Nord	11																			
TC Fresnay Nord	163																			
C_Fresnay Nord A_Fresnay Nord B	12																			
C_Fresnay Sud_Fresnay Nord B	12																			

Tableau 13 : association des troncs communs entre variantes (lignes) avec la nomenclature des variantes de tracé élémentaires (colonnes)

Lecture : la nomenclature fournie par EGIS comporte des tronçons nommés « TC » pour « Tronçons Communs », qui correspondent à des corridors partagés par deux ou trois variantes, à un endroit donné. En plus de ces tronçons, l'analyse fine menée ici distingue les surfaces partagées par les extrémités de corridors de variantes, « C », présentées en hachuré dans les deux cartes ci-avant, sous le même nom « Commun ».

Le tableau suivant présente une synthèse des surfaces agricoles incluses dans les différentes variantes de tracé. Il s'agit de l'intersection entre les parcelles et les bandes de 300 mètres de large correspondant aux variantes de tracé. Il ne s'agit donc ici pas d'exposer des impacts directs et certains, dus aux entrées en terre du projet, mais plutôt d'affiner l'état initial par un fuseau restreint de 300 mètres de large autour des projets de tracé du Maître d'Ouvrage.

	Céréales	Oléagineux	Surfaces gelées	Divers	Légumes	Surfaces en herbes	Protéagineux	Fourrages	Semences	Cultures de fibres	Total
Buray Ouest	124	97	2	1	0	12	0	0	0	0	237
Buray Centre	133	75	2	1	0	12	0	0	0	0	224
Buray Est	137	60	3	1	0	14	0	0	0	0	215
Louvilliers en Drouais Ouest	265	92	12	14	0	20	0	0	0	3	407
Louvilliers en Drouais Centre	186	81	15	0	0	20	0	0	0	3	305
Louvilliers en Drouais Est	189	61	22	17	0	17	0	0	0	3	309
RN12	15	2	12	0	0	2	0	0	0	0	32
Dreux Chartres	200	107	39	26	8	0	9	7	0	0	396
Saint-Prest Est	289	41	58	31	0	6	24	5	5	0	460
Saint-Prest Ouest	282	31	64	27	0	3	24	3	5	0	440
2x2 voies existante	80	15	30	18	6	0	0	0	0	0	149
Allonnes Ymonville Est	50	35	38	90	0	1	0	0	0	0	214
Allonnes Ymonville Ouest	82	20	43	51	5	1	0	0	0	0	202
Déviation Ymonville	21	8	0	0	9	0	0	0	0	0	37
Fresnay Nord A	127	36	26	32	46	0	0	0	0	0	267
Fresnay Nord B	99	37	26	19	96	0	0	0	0	0	277
Fresnay Sud	154	34	5	0	9	0	0	0	0	0	203

Tableau 14 : bilan des surfaces agricoles (ha) présentes dans la bande des 300 mètres de chacune des variantes de tracé à l'étude (réalisation TRAFALGARE d'après données EGIS)

Il ressort quelques différences significatives entre les variantes de tracés, en termes d'impacts potentiels sur l'activité agricole. Outre la stricte consommation d'espace, plus ou moins importante selon les options étudiées, la composition des cultures est différente selon les fuseaux, et les impacts sur l'économie agricole du périmètre en sont donc différenciés.

Ainsi, par exemple, la différence entre les fuseaux de passage Fresnay Nord (A ou B) et le fuseau sud est notable : le passage par le nord touche des exploitations de légumes (pommes de terre de consommation, notamment), alors que le fuseau sud ne concerne quasi-exclusivement que des exploitations céréalières. De même mais dans une moindre mesure, des différences d'impacts potentiels apparaissent entre les scénarios de tracé autour de Louvilliers-en-Drouais, sur les surfaces de culture de céréales et sur celles d'oléagineux.

Effets de coupure

Lors de la mise en service d'un projet d'infrastructure de cette ampleur, il est important de considérer les impacts du tracé sur les exploitations agricoles elles-mêmes, mais également sur les déplacements que celle-ci génèrent selon deux modalités :

- les déplacements nécessaires à l'agriculteur pour son exploitation tout au long de l'année : circuits entre les locaux et les terrains, circuits entre différents terrains de la même exploitation,
- les déplacements de marchandises externes à l'exploitation : approvisionnements en intrants, circuits des terrains vers les silos, circuits internes au fonctionnement des coopératives, etc.

Au cours des entretiens, à la fois avec la Chambre d'Agriculture et avec le Conseil Général (donc au-delà de la seule question agricole), une des questions cruciales qui est posée et qui devra être abordée dans le processus de construction du projet est celle du rétablissement des communications entre sections du réseau local. La coupure physique engendrée par la mise à 2x2 voies, qui plus est en concession autoroutière donc avec peu d'échangeurs, a pour conséquence l'allongement des distances à effectuer localement pour joindre deux points de part et d'autre du projet. L'exemple de l'A19 a été cité par la Chambre d'Agriculture comme une démarche positive de prise en compte de la problématique agricole.

Synthèse sur l'activité agricole

L'activité agricole est un poste important dans l'économie du département, comme le rappelle la Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir ; l'activité céréalière, exportatrice, est une filière dominante, mais loin d'être exclusive. Le choix des tracés devra donc considérer attentivement les destructions et restructuration d'exploitation en veillant à limiter la consommation d'espace.

Les gains d'accessibilité sur le secteur d'étude, entre nord et sud du département, sont relativement modestes, s'agissant des mouvements en PL qui bénéficient moins de gains de temps que les VL.

1.3.4 Création d'emplois directs

Ce paragraphe traite des emplois imputables au projet d'infrastructure lui-même.

Les différents emplois créés

La mise en chantier d'une infrastructure et sa mise en service induisent une création d'emplois en phase chantier et après, pour l'entretien de l'infrastructure.

Emplois directs liés au chantier

Il s'agit des emplois directement liés au chantier, qui couvrent les postes suivants : études, dégagement d'emprises, terrassement, drainage, ouvrages d'art, chaussée, équipement sécurité, bâtiment VRD et plantations.

Emplois de siège

Ce sont les emplois mobilisés au siège des entreprises intervenant sur le chantier.

Emplois indirects liés à la fabrication des fournitures des chantiers

Ces emplois permettent d'alimenter le chantier en matériaux (fabrication acheminement...).

Effets dans l'économie des activités amont au chantier

La production des biens pour le chantier est en partie redistribuée dans l'économie par la consommation des personnes concernées.

Emplois liés aux revenus distribués (hors revenus de transfert)

Ces emplois sont générés par la consommation des personnes bénéficiant d'emplois sur le chantier.

Quantification des emplois créés en phase chantier

Les postes décrits précédemment peuvent être quantifiés grâce aux différentes études réalisées. L'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de 2007 permet de disposer de ratios de calcul qui relient le montant de l'investissement aux emplois créés. Ainsi, le nombre d'emplois créés en phase chantier est précisé dans le tableau ci-dessous.

EMPLOIS DIRECTS EMPLOIS x ANS	
Emplois sur le chantier et emplois de siège	4 580
EMPLOIS INDIRECTS	
Emplois liés à la fabrication des fournitures	2 500
Emplois amont au chantier	2 160
EMPLOIS LIES AUX REVENUS DISTRIBUES	3 030
TOTAL DES EMPLOIS	12 260

Tableau 15 : bilan des emplois imputables au projet

Ainsi, le chantier permettra de créer plus de 12 260 « emplois-ans ».

Emplois liés à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure

Compte tenu que le trafic accueilli par l'infrastructure sera très faible (majorité de trafic reporté de l'infrastructure existante vers la nouvelle infrastructure), ce poste peut être négligé.

Synthèse sur la création d'emplois

Le chantier permettra de créer de nombreux emplois (plus de 12 000 emplois-ans pendant la durée du chantier) pendant la durée des travaux qui profiteront notamment à la zone d'étude.

2 ANALYSE INDIVIDUELLE DE CHACUN DES DIFFUSEURS

Cette seconde partie de l'évaluation socio-économique présente, selon une trame commune d'analyse, les impacts attendus de la réalisation des diffuseurs pressentis sur le tracé du projet A154. Afin de faciliter la lecture et l'analyse des scénarios à construire en vue de la phase de concertation, cette partie est structurée de la façon suivante :

- le linéaire du projet est découpé en cinq grands secteurs : du nord au sud, le secteur Nonancourt-Dreux, la partie urbaine de Dreux, la partie interurbaine Dreux-Chartres, la zone chartraine, la partie interurbaine au sud de Chartres,
- pour chaque secteur, liste des diffuseurs, des configurations envisagées et des fonctionnalités attendues,
- pour chaque diffuseur, une analyse en profondeur selon une liste de critères communs détaillée ci-dessous.

Chacun des cinq secteurs (chaque sous-partie) fera l'objet d'un bref rappel des enjeux soulevés par le diagnostic socio-économique.

Les critères retenus comme potentiellement pertinents d'un point de vue socio-économique afin de discriminer l'impact des différents diffuseurs sont les suivants, par grand thème de la grille d'analyse construite par l'AMO Iris-Conseil :

- accessibilité locale (population, emplois),
- contribution du diffuseur au développement ou au maintien d'activités économiques,
- impacts sur l'activité agricole (agriculteurs locaux et circuits des coopératives),
- contribution éventuelle du diffuseur au développement de l'activité touristique,
- opportunités de développement du report modal,
- système de péage dans lequel s'inscrit le diffuseur.

La plupart de ces thèmes sont traités sur la base d'une bibliographie de documents de planification, d'études extérieures et d'éléments issus des entretiens d'acteurs, sans oublier des éléments extraits du diagnostic socio-économique réalisé par TRAFALGARE en 2012.

Le travail relatif à l'accessibilité a en revanche fait l'objet d'un traitement en profondeur, selon les éléments de méthode exposés dans le premier paragraphe ci-dessous.

2.1 Accessibilité du projet : données d'entrée et méthode

L'objectif de cette analyse est de construire un indicateur représentant l'aire de chalandise de chacun des 15 diffuseurs à l'étude. Pour cela, l'étude propose une estimation de la population résidente et du nombre d'emplois situés dans des intervalles de temps de parcours autour du projet de diffuseur. Il s'agit d'un temps d'accès au projet d'autoroute ; l'infrastructure en projet est donc exclue du réseau, seul le réseau local (donc également l'itinéraire de substitution) est considéré dans le modèle de temps de parcours.

Afin de discriminer correctement les différents cas, un travail fin est nécessaire. C'est pourquoi l'ensemble du réseau routier est considéré (base BD-TOPO de l'IGN) et codifié selon quelques grands principes en fonction des catégories de voies (plusieurs champs considérés). Le temps de parcours est calé en situation actuelle en cohérence avec quelques grandes OD selon GoogleMaps et en cohérence également avec les temps de parcours VP dans le modèle du CEREMA.

Les données relatives à la localisation précise de la population résidente proviennent de la base des données carroyées de l'INSEE (un point tous les 200 mètres selon une maille régulière). Cette base

est considérée comme pleinement fiable et n'a donc pas fait l'objet de pré-traitement particulier. Elle correspond à la population issue du recensement de 2011.

En revanche, les données relatives à la localisation des emplois ont été spécifiquement construites pour les besoins de cette étude, selon des données hétérogènes et une méthode spécialement développée pour l'harmonisation des données :

- la maison des entreprises et de l'emploi de l'agglomération de Chartres a fourni une base de localisation des emplois déjà géoréférencée ; quelques vérifications ont été nécessaires, mais la base a été intégrée au SIG ;
- la maison des entreprises et de l'emploi de l'agglomération de Dreux a quant à elle fourni une base des établissements non géoréférencée, mais présentant les adresses. Le géoréférencement a été effectué avec les outils disponibles sur internet, utilisant l'API GoogleMaps. Un gros travail de correction et de consolidation a été nécessaire, notamment afin de bien positionner les emplois en zone d'activité, dont les adresses sont généralement mal « comprises » par le géoréférencéur. La base fournie par Dreux couvre un territoire assez vaste, correspondant à l'arrondissement de Dreux dans son entier, et non seulement le territoire de l'agglomération ;
- les deux bases précédentes sont issues de SIRENE, et ne concernent donc que le secteur privé. Quelques points particuliers ont été ajoutés pour représenter les gros employeurs publics à Chartres, Le Coudray et Dreux, notamment les municipalités, le Conseil général et les établissements hospitaliers ;
- ces bases ne mentionnent les effectifs des établissements que par tranche ; la somme de l'emploi par commune a donc été recalée sur le total des emplois connu selon le recensement de 2011 ;
- pour les communes non couvertes par les deux bases précédentes (notamment toute la partie sud du périmètre d'étude), les données communales d'emploi ont été utilisées, puis carroyées selon la densité de bâti (donnée issue de la BD-TOPO), avec pondération sur le bâti industriel et commercial.

Les cartes présentées dans les pages suivantes montrent ainsi en rouge bordeaux les données carroyées de l'INSEE, et en gris les données localisées de l'emploi.

Lors de la lecture des résultats de ce volet de l'étude, il faut donc bien avoir à l'esprit les quelques points particuliers suivants :

- les quantités de population et d'emplois sont des chiffres actuels (2011) : il a été jugé moins « transparent » d'intégrer directement des prévisions localisées de nouveaux résidents ou de nouveaux emplois ; il revient donc de nuancer éventuellement les résultats pour chaque diffuseur, selon ce qui est connu des volontés locales de développement,
- les aires d'accessibilité montrent les temps d'accès au projet (ou à partir du projet) ; elles représentent donc les temps sur le réseau routier futur en dehors du projet lui-même,
- les vitesses ont été estimées et calées sans considérer de phénomène de pointe (vitesses de circulation standard par catégorie et morphologie de route et par milieu traversé – utilisation des bases de données des bâtiments de la BD-TOPO afin de détecter les traversées d'agglomération) ;
- le réseau routier fin est considéré dans les calculs, mais n'est pas représenté sur les cartes afin d'alléger la représentation.

2.2 Secteur Nonancourt-Dreux

Le secteur situé à l'ouest de l'agglomération drouaise consiste en une agglomération de plusieurs petites communes : Nonancourt et la Madeleine-de-Nonancourt dans l'Eure, Saint-Rémy et Saint-Lubin au sud et à l'est. Ces quatre communes sont construites sur l'Avre et organisées selon un axe ouest-est essentiel, le long de l'ancienne RN12 (RD 50, RD53) et autour de l'actuelle RN12 qui contourne la conurbation par le nord.

Le territoire a des caractéristiques d'espace périurbain (à moins de 15km du centre de Dreux), tout en ayant sa vie économique propre, avec quelques gros employeurs dont SACRED à Saint-Lubin et un établissement pharmaceutique à Saint-Rémy.

Les quelques éléments ressortant du diagnostic sont les suivants, sur la décennie 2000 :

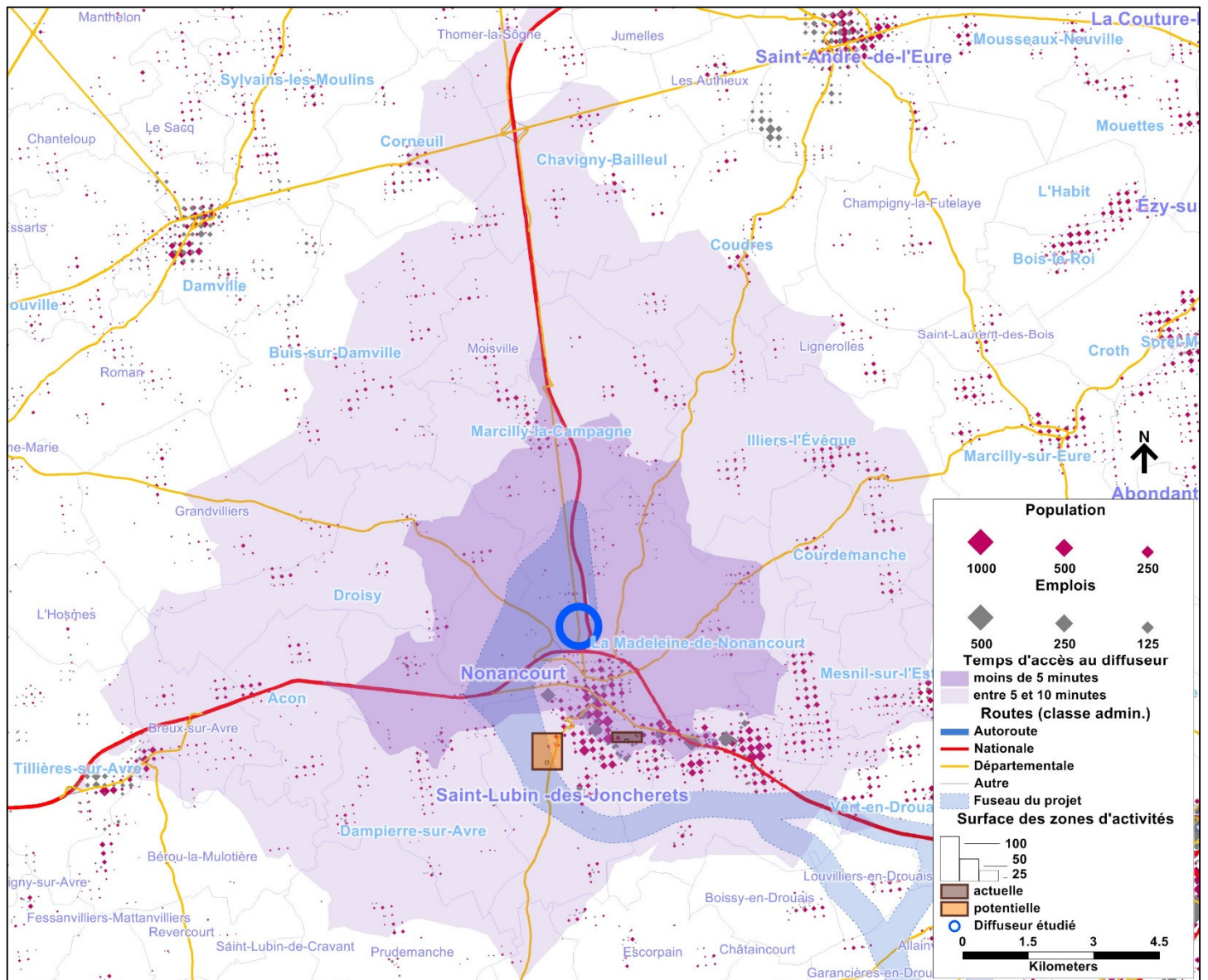
- une relative stagnation et un vieillissement de la population, de la même façon que la ville de Dreux,
- un chômage relativement élevé, notamment à Saint-Rémy, mais une tendance à la baisse,
- une stagnation du nombre d'emplois offerts sur le territoire.

Dans ce premier secteur du projet, plusieurs combinaisons possibles d'échangeurs sont à l'étude, généralement avec deux échangeurs sur les quatre étudiés. L'ensemble des fonctionnalités recherchées sont les suivantes :

- le raccordement du projet à la RN154 à 2x2 voies au nord de Nonancourt,
- la desserte de Nonancourt par le nord,
- le raccordement à la RN12 vers l'ouest (Alençon),
- la desserte de Saint-Lubin
- la desserte de Saint-Rémy
- le raccordement du projet avec la RN12 vers Dreux

2.2.1 Jonction RN154 Nonancourt Nord

La jonction entre le projet et la RN154 dans l'Eure vers Evreux peut être réalisée sur un point plus ou moins distant vers le nord de l'actuel carrefour dit « des Anglais » (giratoire sur la RN12 marquant le début de tronç commun entre RN154 et RN12).



Carte 16 : Population et emplois autour du projet d'échangeur au droit de la jonction avec la partie non concédée de la RN154 (nord de Nonancourt)

Echangeur Nonancourt

(jonction RN154 Eure)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	6 700	2 350
entre 5 et 10 minutes	13 950	1 800

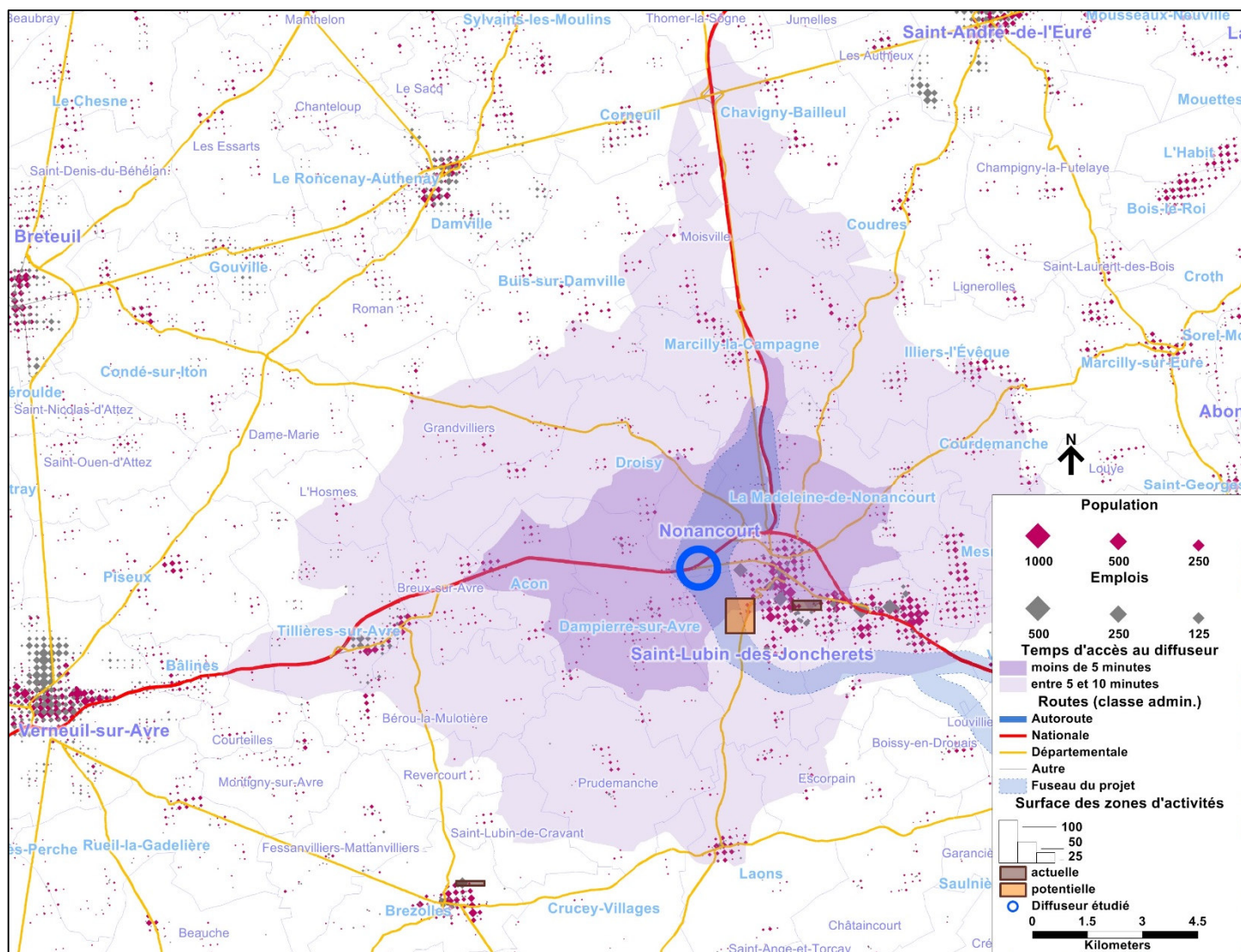
La carte d'accessibilité représente bien une des problématiques soulevées lors de l'entretien avec le maire de Saint-Lubin : la traversée ouest-est de ce périmètre est facilitée par la RN12, mais deux points bloquants sont au contraire problématiques sur le territoire. La traversée de Saint-Rémy par la

RN12 est très problématique, et la traversée de l'agglomération selon un axe nord-sud est également difficile.

Le projet de diffuseur au nord a l'avantage de bien couvrir les zones accueillant toute la population en 10 minutes et la majorité des emplois en moins de cinq minutes.

2.2.2 RN12 Ouest

Le positionnement d'un échangeur entre le projet et la RN12 ouest en direction de Verneuil-sur-Avre et d'Alençon est apparu au cours des entretiens comme une nécessité, afin de répondre à la double fonctionnalité du projet (déplacements selon toutes les directions cardinales).



Carte 17 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RN12 vers Alençon (ouest de Nonancourt)

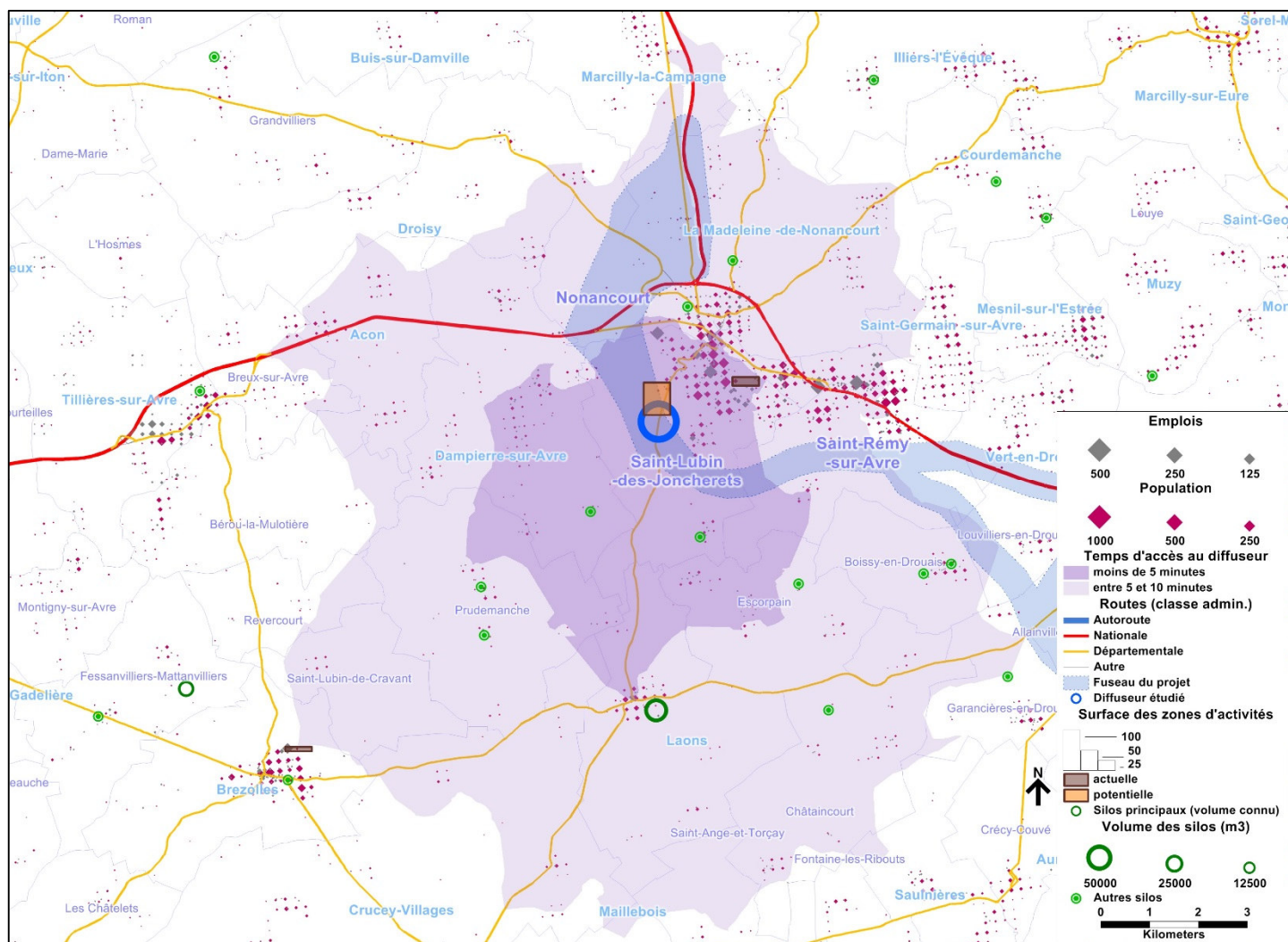
Echangeur RN12 ouest	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	5 750	1 700
entre 5 et 10 minutes	14 200	2 800

Avec un diffuseur à l'extrémité ouest du périmètre, l'accessibilité au projet pour les habitants et les emplois de Verneuil en est grandement améliorée, cette agglomération se trouvant à environ un

quart d'heure du diffuseur par la RN12. La ville de Nonancourt et une partie significative de Saint-Lubin sont couvertes à moins de 5 minutes. L'étude de l'accessibilité dans la partie est a moins de sens, car les potentiels usagers se tournent dans ce cas vers Saint-Rémy ou vers Dreux pour rejoindre le projet.

2.2.3 St Lubin des Joncherets (RD11)

Un nombre important d'acteurs locaux, à commencer par le Conseil Général, demande à l'Etat de réaliser un diffuseur sur la RD11 – la RD11.1 pour citer la numérotation précise de cet axe reliant Saint Lubin à Laons. Cette dernière commune se trouverait ainsi à moins de 5 minutes du projet ; l'objectif plus général est le désenclavement du Plateau de Brezoles.



Carte 18 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Saint-Lubin-des-Joncherets

Echangeur St-Lubin	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	4 900	1 400
entre 5 et 10 minutes	8 350	2 000

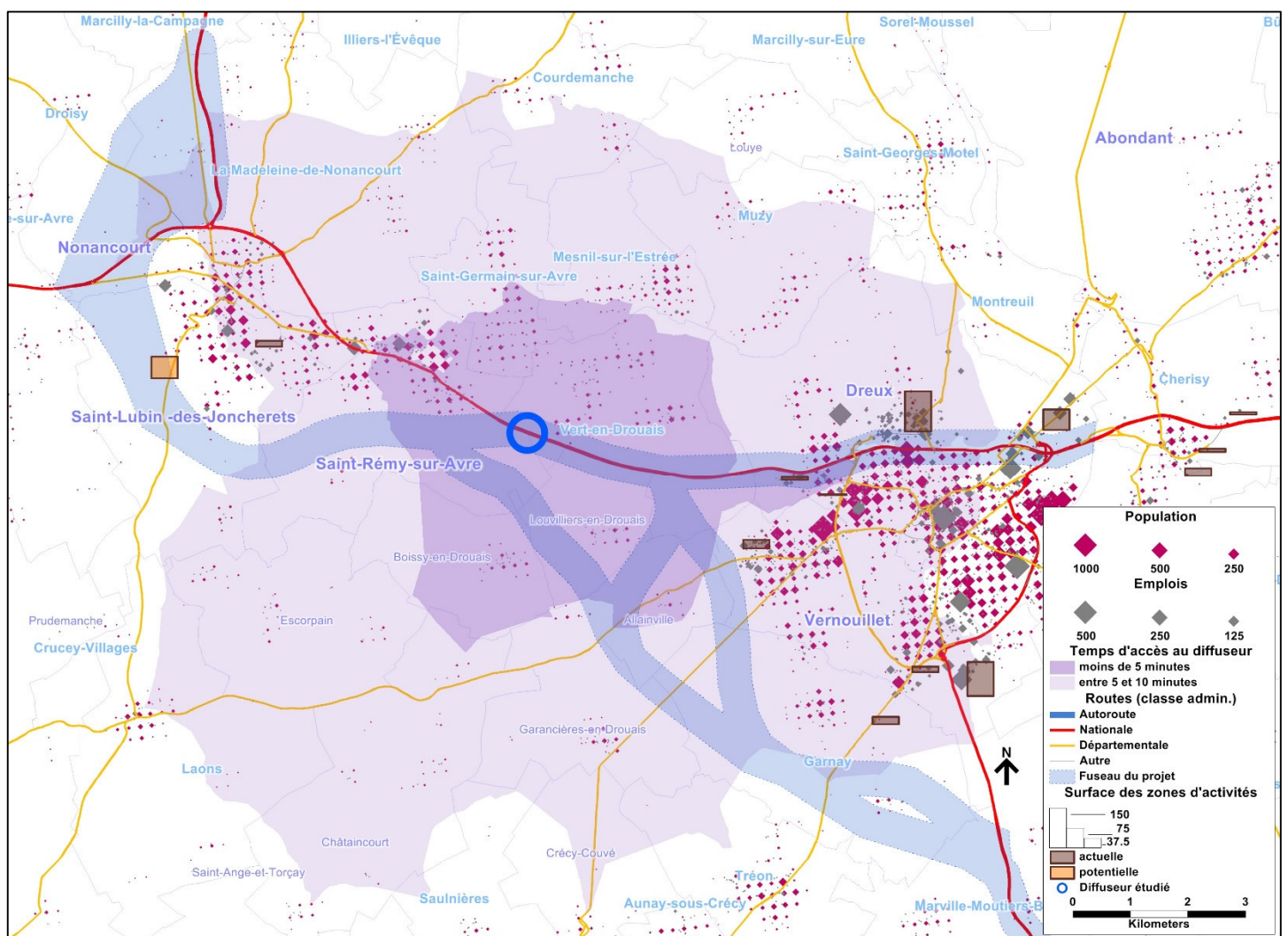
Sur la carte d'accessibilité, la commune de Saint-Lubin est entièrement couverte à moins de 5 minutes du diffuseur. La commune et l'Agglomération du Pays de Dreux portent un projet de développement de zone d'activités (industrielle et commerciale) au droit du projet de diffuseur. L'enjeu essentiel pour la commune est la pérennisation – et le développement – d'activités déjà

présentes sur son territoire. Le moteur de développement de cette zone serait d'une part l'entreprise SACRED qui devrait construire un nouvel établissement en remplacement de ses locaux actuels inadaptés, d'autre part un hypermarché qui est aujourd'hui à l'étroit en plein centre de la commune. Le déménagement de ces deux gros établissements laisserait libres des terrains qui seraient reconvertis en habitat. La création nette d'emplois pérennes correspondra à l'extension de l'hypermarché (galerie commerciale) et l'accueil d'autres activités sur la zone d'activités. Cette zone serait créée ex-nihilo au droit de l'échangeur ; sa réalisation est donc conditionnée à celui-ci. Dans le cas de la réalisation de ce diffuseur, le nombre d'emplois impactés peut être un peu plus élevé que l'actuel, mais sans toutefois changer d'ordre de grandeur.

La carte représente également le positionnement des silos agricoles autour du projet de diffuseur de Saint-Lubin. Le site principalement impacté est celui de Laons (non embranché fer, plus de 40000 m³), qui reste toutefois à classer parmi les structures moyennes en comparaison avec les grands sites de la Beauce. En incluant les autres silos figurant dans les données topographiques (mais sans donnée associée sur le volume), le diffuseur toucherait une dizaine de silos situés à moins de 10 minutes.

2.2.4 St Rémy sur Avre (RN12)

La réalisation d'un échangeur à l'est de Saint-Rémy, entre la petite agglomération et l'agglomération de Dreux, apporte un maillage complet du réseau.



Carte 19 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Saint-Rémy-sur-Avre

Echangeur St-Rémy	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	4 500	1 050
entre 5 et 10 minutes	38 000	14 700

En supposant une amélioration significative de la performance de la RN12, on peut éventuellement attendre que l'accessibilité vers l'ouest soit améliorée, et donc que l'ensemble de la commune de Saint-Lubin soit couverte à moins de 10 minutes du projet de diffuseur. En revanche, la réalisation d'un itinéraire de substitution neuf entre Saint-Rémy et l'ouest de Dreux entre en forte concurrence avec le projet.

La moitié ouest de l'agglomération Dreux-Vernouillet est accessible en moins de 10 minutes du projet de diffuseur.

2.2.5 Conclusion et autres thématiques sur le secteur Nonancourt-Dreux

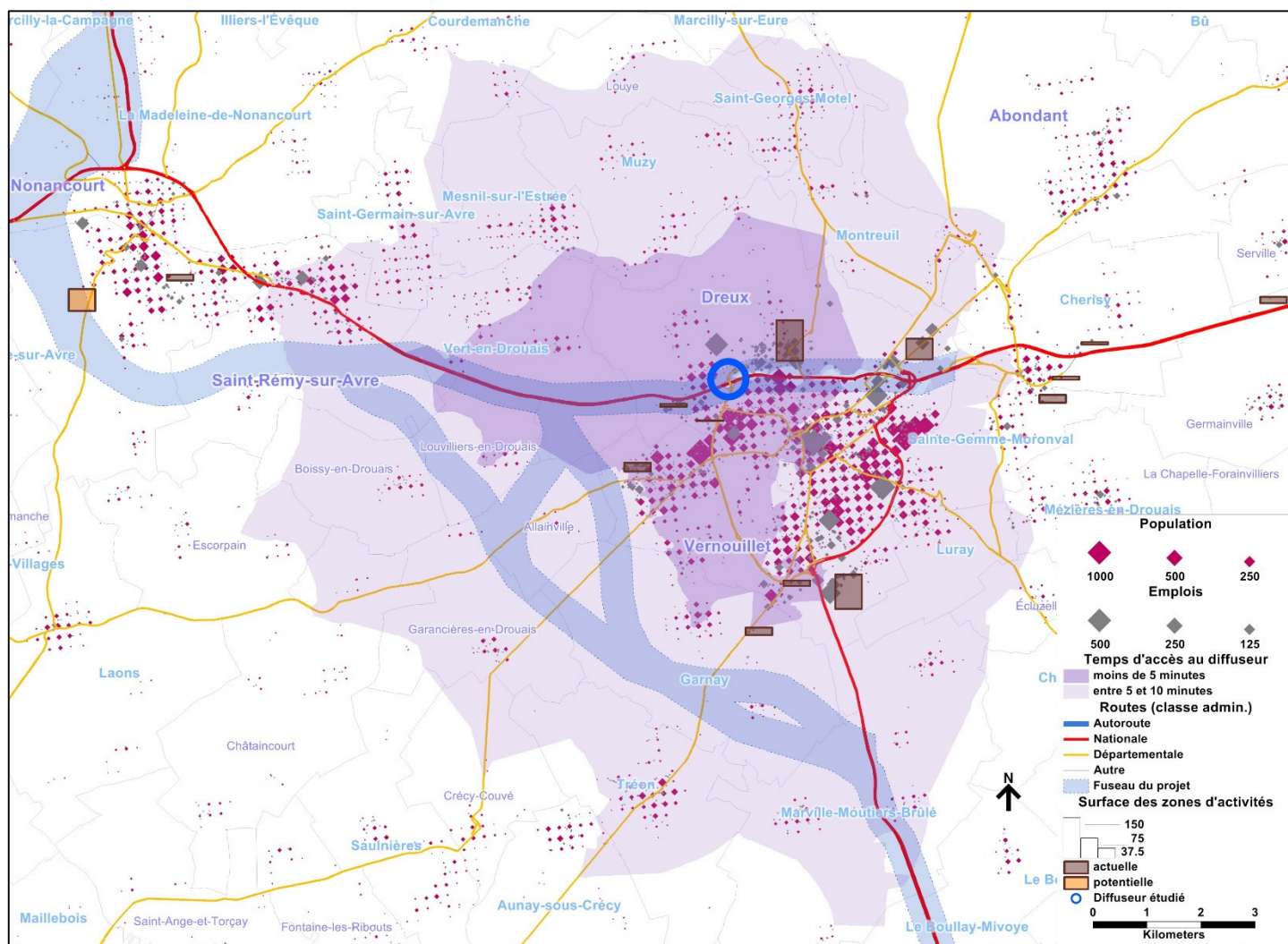
Le développement des activités sur le secteur est porté par le projet de zone d'activité intercommunale sur la commune de Saint-Lubin. Ce projet est conditionné à la réalisation d'un diffuseur sur cette commune ; mais la desserte offerte par ce diffuseur n'est pas optimale car le projet est relativement éloigné du cœur de la petite agglomération. De plus, la RD11.1 qui devrait porter le diffuseur est une voie certes bien entretenue par le département, mais aux caractéristiques géométriques assez faibles pour porter un trafic important (sinuosité, largeur de 5,5m d'après la BD-TOPO de l'IGN).

Ce projet de zone d'activités est en concurrence avec d'autres localisations, notamment le long de la RN12 (pour l'accueil de l'hypermarché par exemple, à La Madeleine), mais les acteurs locaux soulignent l'importance de l'enjeu de désenclavement du secteur sud-ouest (Brezolles, Laons).

2.3 Partie urbaine de Dreux

L'agglomération de Dreux et Vernouillet a vécu de fortes difficultés économiques dans un passé assez récent. L'enjeu pour les acteurs locaux est de relever le défi d'un nouveau souffle pour le territoire, par l'accueil de nouvelles activités, par le développement de l'offre qualitative sur les zones d'activité (voir à ce propos la fiche entretien avec la Communauté d'agglomération de Dreux, figurant en annexe).

2.3.1 Dreux Nord-ouest : connexion rocade ouest (RD 828)



Carte 20 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux nord-ouest (jonction avec la rocade ouest RD828)

Echangeur Dreux ouest

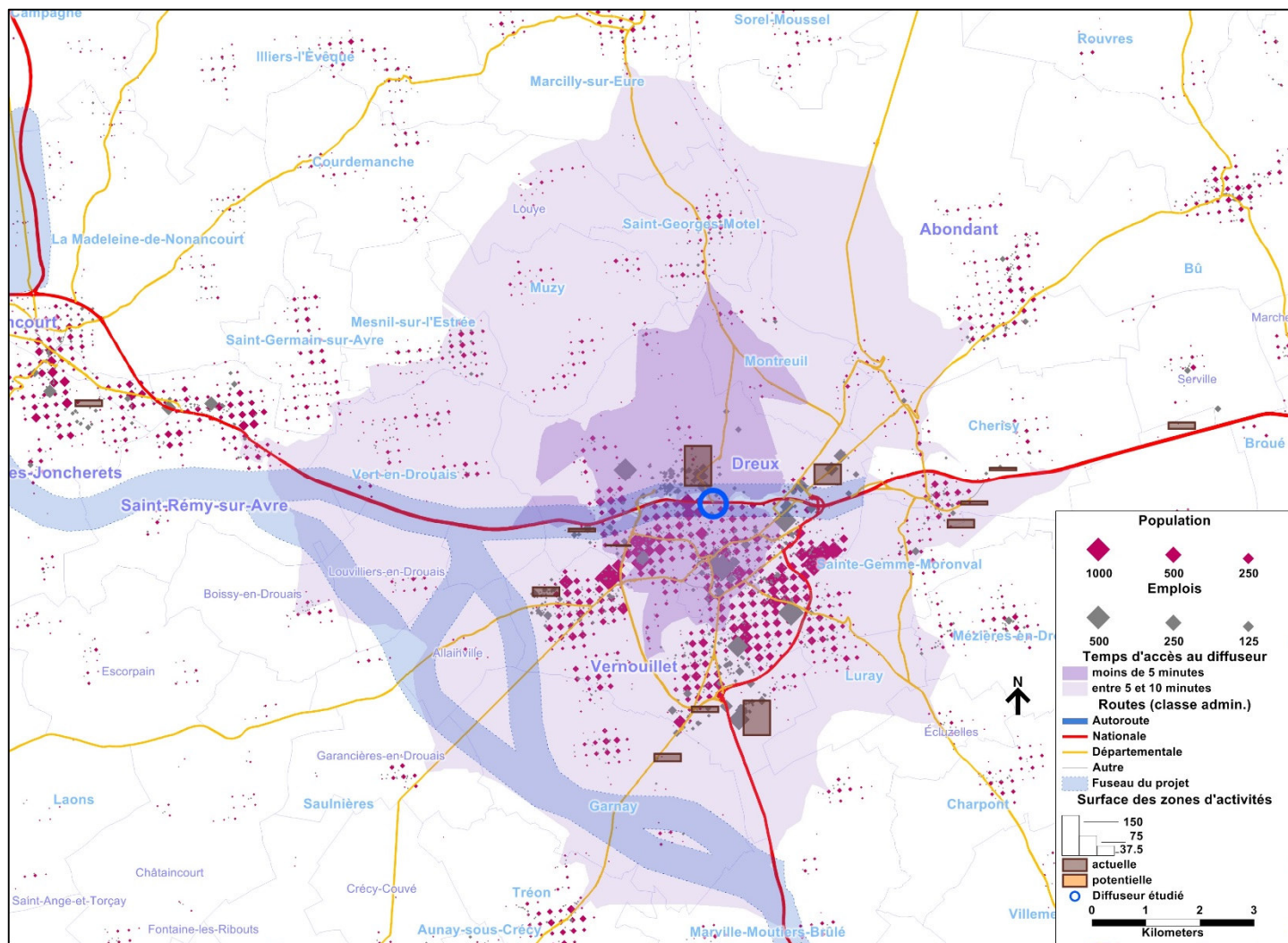
(rocade ouest RD828)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	21 300	9 700
entre 5 et 10 minutes	36 200	11 200

Par l'effet de la rocade ouest RD828, l'ensemble de la commune de Vernouillet est couvert à moins de 5 minutes. De plus, toute la zone industrielle nord est également à moins de 5 minutes de ce projet d'échangeur.

2.3.2 Dreux Nord (bd Wilson et RD 152.5)

Le projet de diffuseur sur le boulevard Wilson ne présente pas d'enjeu de maillage du réseau principal, mais il participe à la recherche d'excellence dans la qualité des infrastructures à destination des entreprises implantées sur la zone industrielle nord.

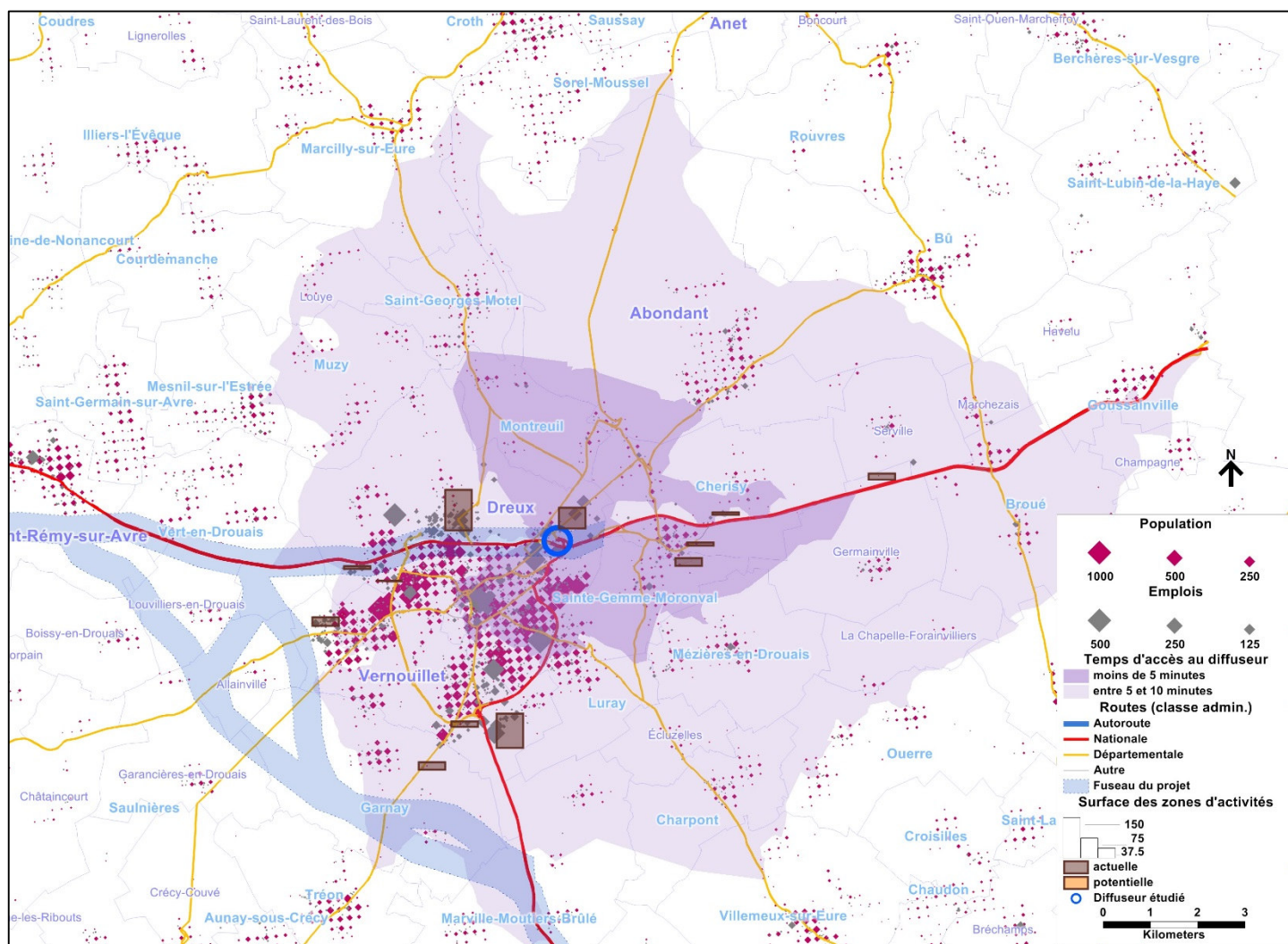


Carte 21 : Population et emplois autour du projet d'échangeur Wilson à Dreux

Echangeur Dreux Wilson	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	17 650	9 100
entre 5 et 10 minutes	35 550	11 850

Ce diffuseur met la majorité des emplois de la zone des Livraindières (nord de Dreux) à moins de deux minutes du projet. L'enjeu de communication avec l'agglomération parisienne par la RN12 est important, de même que le raccordement vers le nord (projet vers l'ouest puis vers Evreux) et vers le sud (rocade est ou ouest, et projet vers sud, selon la configuration retenue pour la jonction entre le projet sud et le projet est).

2.3.3 Dreux Nord-est : connexion rocade est (RN 154)



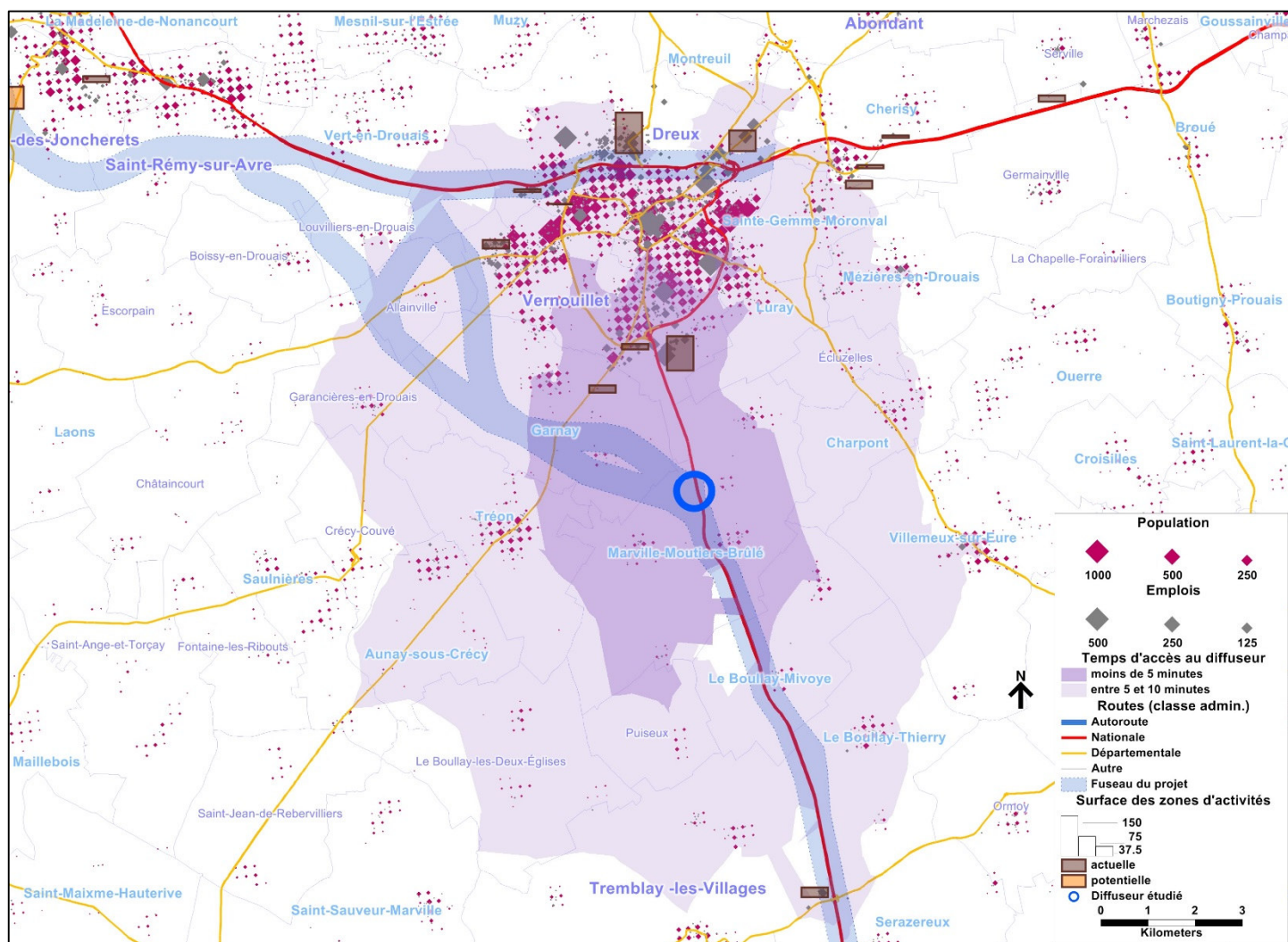
Carte 22 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux nord-est (jonction avec la rocade est RN154)

Echangeur Dreux est
(rocade est RN154)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	20 150	10 500
entre 5 et 10 minutes	35 750	10 750

L'enjeu majeur du projet de diffuseur au nord-est de la ville est la desserte convenable de la zone d'activité des Châtelets, secteur en cours de restructuration et pour lequel l'agglomération souhaite améliorer l'accessibilité. Ce diffuseur doit également assurer un raccordement de qualité avec le sud de la ville par la rocade est (RN154).

2.3.4 Dreux Sud (RN154)



Carte 23 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Dreux sud

Echangeur Dreux sud	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	9 450	3 850
entre 5 et 10 minutes	43 800	16 600

La zone couverte par le projet au sud de la partie agglomérée s'étend assez fortement vers le sud, en raison de la présence de l'itinéraire de substitution, mais cela n'apporte pas de gros volumes de population desservie, ce secteur étant rapidement rural. Le projet de diffuseur au dus de Dreux dessert un petit quart de la ville en moins de 5 minutes. La zone d'activité des Portes Sud est bien couverte, ce qui constitue l'enjeu majeur pour le développement économique.

2.3.5 Conclusion et autres thématiques sur la partie urbaine de Dreux

L'ensemble des diffuseurs en projet couvrent l'agglomération à moins de 5 minutes. Le projet de diffuseur à Wilson semble faite double emploi avec les deux autres diffuseurs sur la RN12, mais il participe à une excellente qualité de l'offre sur la zone industrielle nord.

Les projets de développement du territoire se situent au nord (trois zones) et au sud (une zone), essentiellement. Le projet irrigue donc très convenablement ces zones.

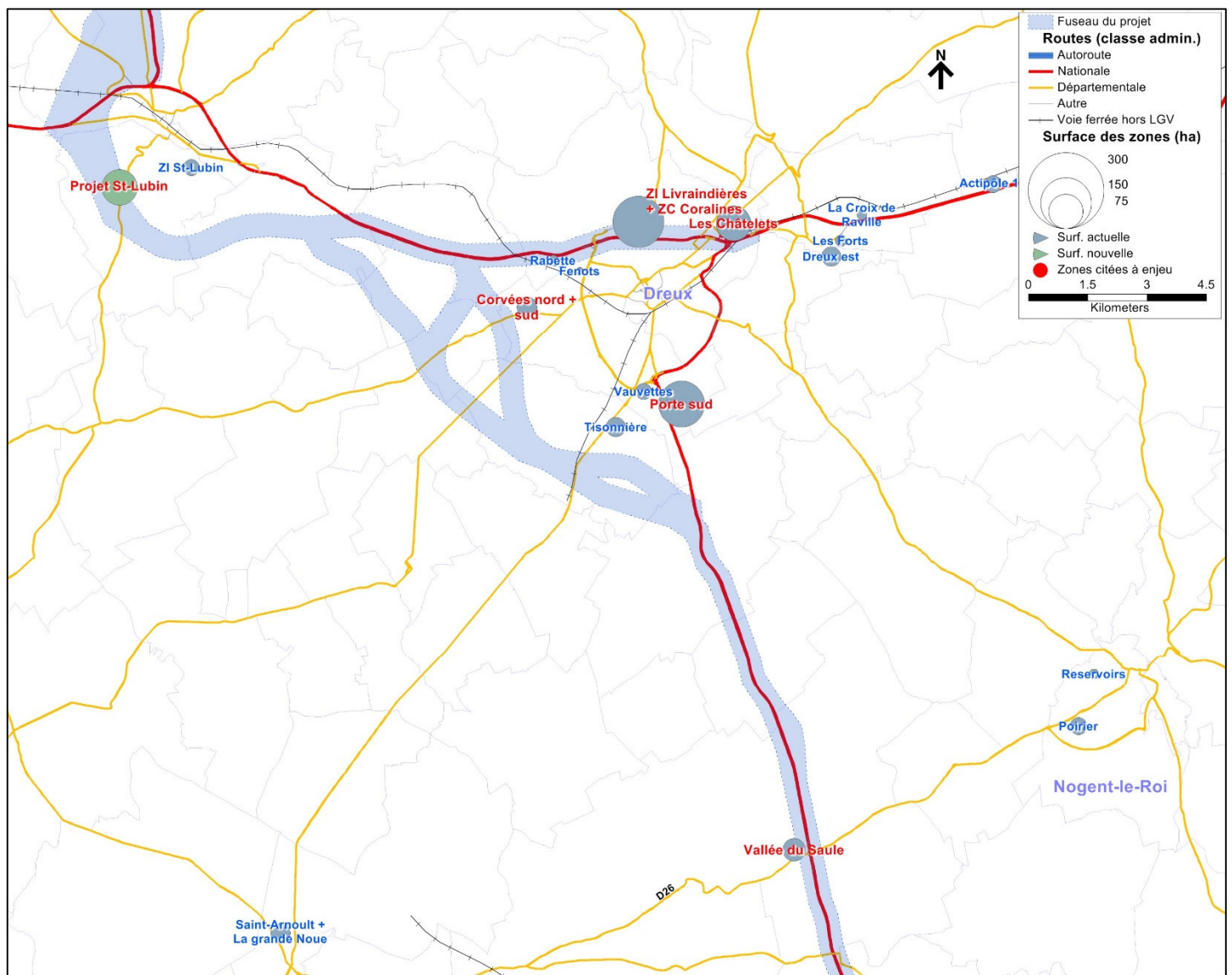
Comme vu précédemment, l'activité touristique semble assez peu développée dans le secteur de Dreux, si ce n'est dans la vallée de l'Eure. Cette problématique est donc secondaire par rapport au développement de l'activité économique dans son ensemble.

Quant à la question du développement des transports collectifs, l'agglomération ne semble pas avoir de projet d'intermodalité ; pour l'heure, la priorité pour les autorités locales est de développer l'offre en bus entre la ville et les pôles d'activités notamment au nord de la ville.

2.3.6 Zones d'activités autour du projet : vue d'ensemble sur la partie nord

Ce paragraphe propose une échelle d'observation un peu plus large, incluant les trois secteurs de Dreux et autour de Dreux (ouest et sud), cela en cohérence avec le périmètre de compétence de la nouvelle Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux, celle-ci ayant fusionné avec cinq communautés de communes au premier janvier 2014.

La carte suivante présente ainsi les zones d'activités actuelles et en projet, sur l'ensemble de la partie nord du périmètre d'étude. Les données présentées sont issues du CODEL Eure-et-Loir et dépassent donc le périmètre de la seule communauté d'agglomération.



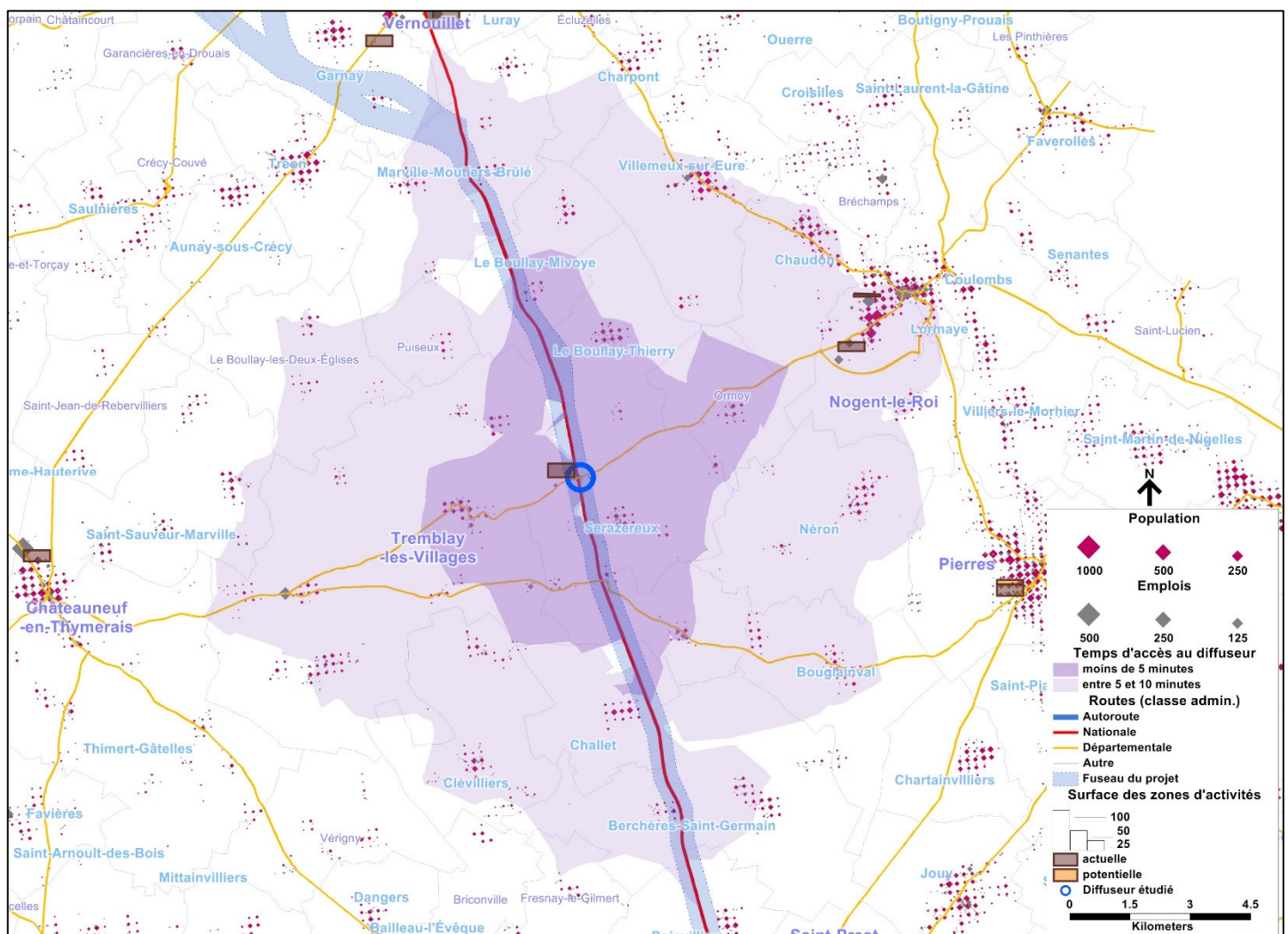
Carte 24 : zones d'activités autour du projet, partie nord

La carte ci-dessus permet de juger de la cohérence du projet en vue de la desserte convenable des grands pôles d'activité économique et de la mise en réseau des pôles. Les grandes zones industrielles et commerciales du nord du périmètre sont ainsi bien desservies, tout du moins celles qui ont été citées par les acteurs locaux comme des projets stratégiques à l'horizon du projet. Seules les zones des « Corvées », à Vernouillet, restent un peu plus à l'écart du projet.

2.4 Secteur interurbain Dreux-Chartres

L'espace interurbain entre Dreux et Chartres est à dominante rurale, du moins sur la diagonale directe (axe de la RN154). La route a été mise à 2x2 voies progressivement, jusqu'à la dernière section livrée en 2008, ce qui a engendré une multiplication des échanges entre les deux agglomérations d'une part, mais a également fait émerger la zone d'activité de la « Vallée du Saule », au droit du diffuseur sur la RD26.

Cette zone d'analyse ne comporte qu'un diffuseur optionnel, à hauteur des communes de Tremblay-les-Villages et de Serazereux (RD26) :



Carte 25 : Population et emplois autour du projet d'échangeur sur la RD26 (Tremblay-les-Villages)

Echangeur RD26
(Tremblay-les-Villages)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	2 650	650
entre 5 et 10 minutes	11 100	2 400

Sur la zone d'activités de la Vallée du Saule, une entreprise en particulier fut le moteur du développement de ce site, à proximité immédiate de la RN154 : l'entreprise BRANCHER, spécialisée dans les encres d'imprimerie. Le site de Tremblay-les-Villages est le siège social de la société. Il a accueilli plus de 120 salariés avant le rachat³ récent par une entreprise chinoise, Suzhou Kingswood Printings Inks ; le site de la Vallée du Saule a réduit la voilure à 80 salariés.

Ainsi, parmi les acteurs locaux, il y a débat sur la nécessité de prévoir un diffuseur sur la RD26, pour des avantages supposés limités et pour une zone d'activités en perte de vitesse. Cependant une majorité d'acteurs rencontrés réclament cette « irrigation » du territoire, au même titre que le diffuseur potentiel sur la RD17 (paragraphe 2.6.1), non directement pour la desserte de l'espace situé à proximité immédiate, mais plus dans la perspective de la desserte de Nogent-le-Roi et son agglomération. Comme exposé déjà au paragraphe 1.2.2, la non-réalisation de ce diffuseur pénaliserait assez fortement cette agglomération de rang intermédiaire, dans la vallée de l'Eure (enjeu tourisme, entre autres), notamment pour sa liaison avec la préfecture Chartres.

En marge du projet et plus particulièrement de ce projet de diffuseur à l'étude, la desserte de la ville de Châteauneuf-en-Thymerais peut être étudiée, mais il ressort que le projet n'apporte ni ne retire rien à cette petite agglomération urbaine. La liaison entre cette ville et les deux principales agglomérations du département se fait déjà aujourd'hui par des routes départementales de qualité (RD928 vers Dreux et RD939 vers Chartres). Une connexion entre le projet et la RD928 pourrait être envisagée afin de hausser le niveau d'accessibilité de Châteauneuf et, plus loin, du bassin du Perche.

2.5 Zone chartraine

L'agglomération de Chartres a connu, depuis plus de dix ans, un développement assez important, par comparaison avec la moyenne départementale ou régionale. Elle joue donc un rôle moteur dans le secteur d'étude, même si un léger affaissement de ce développement s'est fait sentir dans les dernières années. Comme à Dreux, le lien fonctionnel entre la ville et l'agglomération parisienne s'est encore renforcé (développement plus important de la population active ayant un emploi que du nombre des emplois hébergés sur place).

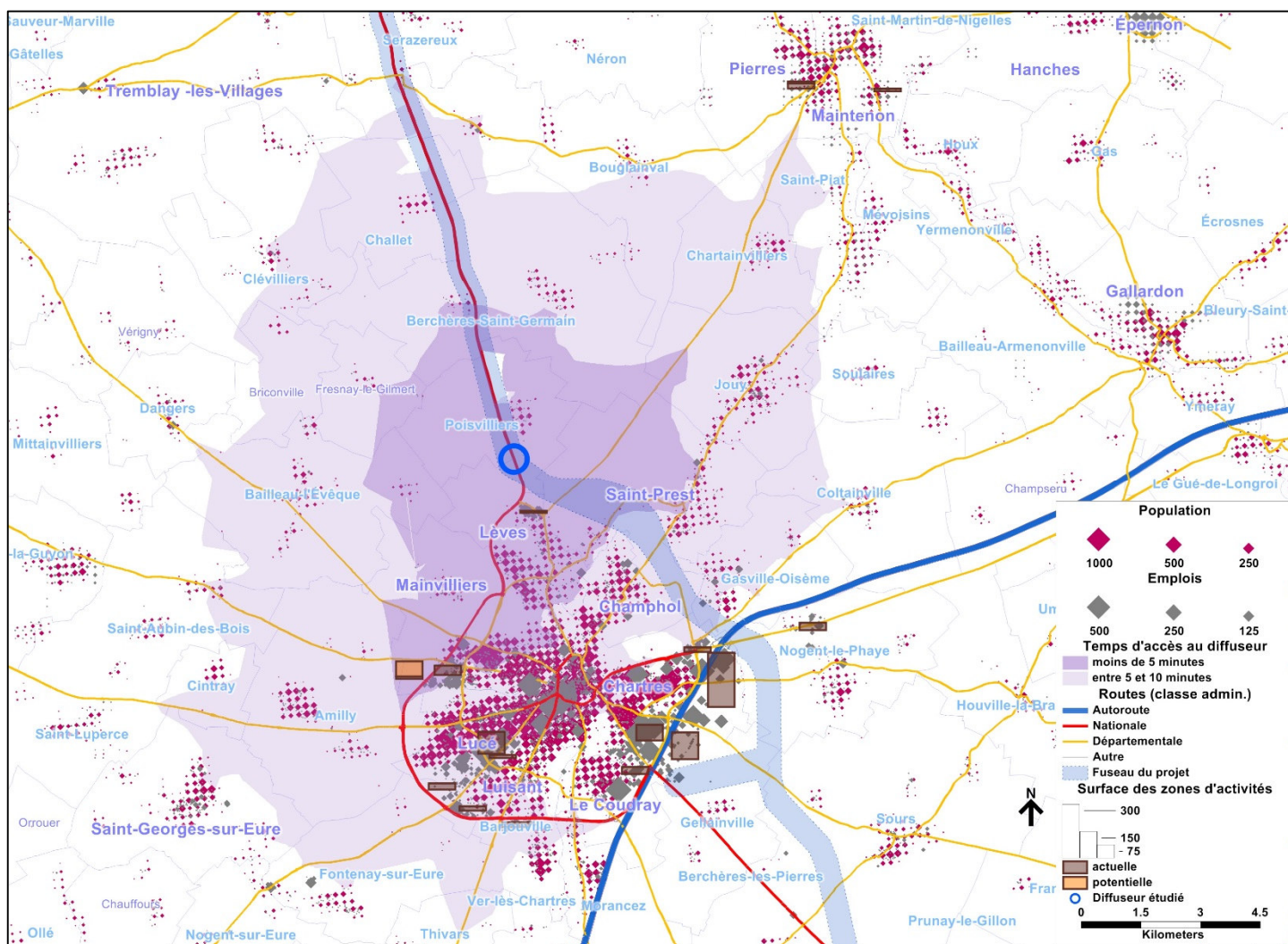
L'enjeu principal, pour les autorités locales, est de maintenir un bon rythme de production de logements, mais également de développer une offre qualitative et quantitative d'emplacements pour les activités.

Quant au projet, l'agglomération chartraine le réclame pour deux raisons principales :

- il constitue un contournement est, selon l'axe nord-sud, et permettra de décharger en partie la rocade ouest, elle-même devant accueillir de nouveaux flux à échéance du projet,
- il doit être moteur dans le développement des secteurs est (principalement), sud-est, et nord (secondairement), notamment pour l'accueil de nouvelles activités.

³ <http://www.industrie.com/impression/article/les-encres-brancher-a-l-heure-chinoise,2864> consulté le 9 août 2014

2.5.1 Chartres Nord – Poissyvilliers-Lèves (RN154)



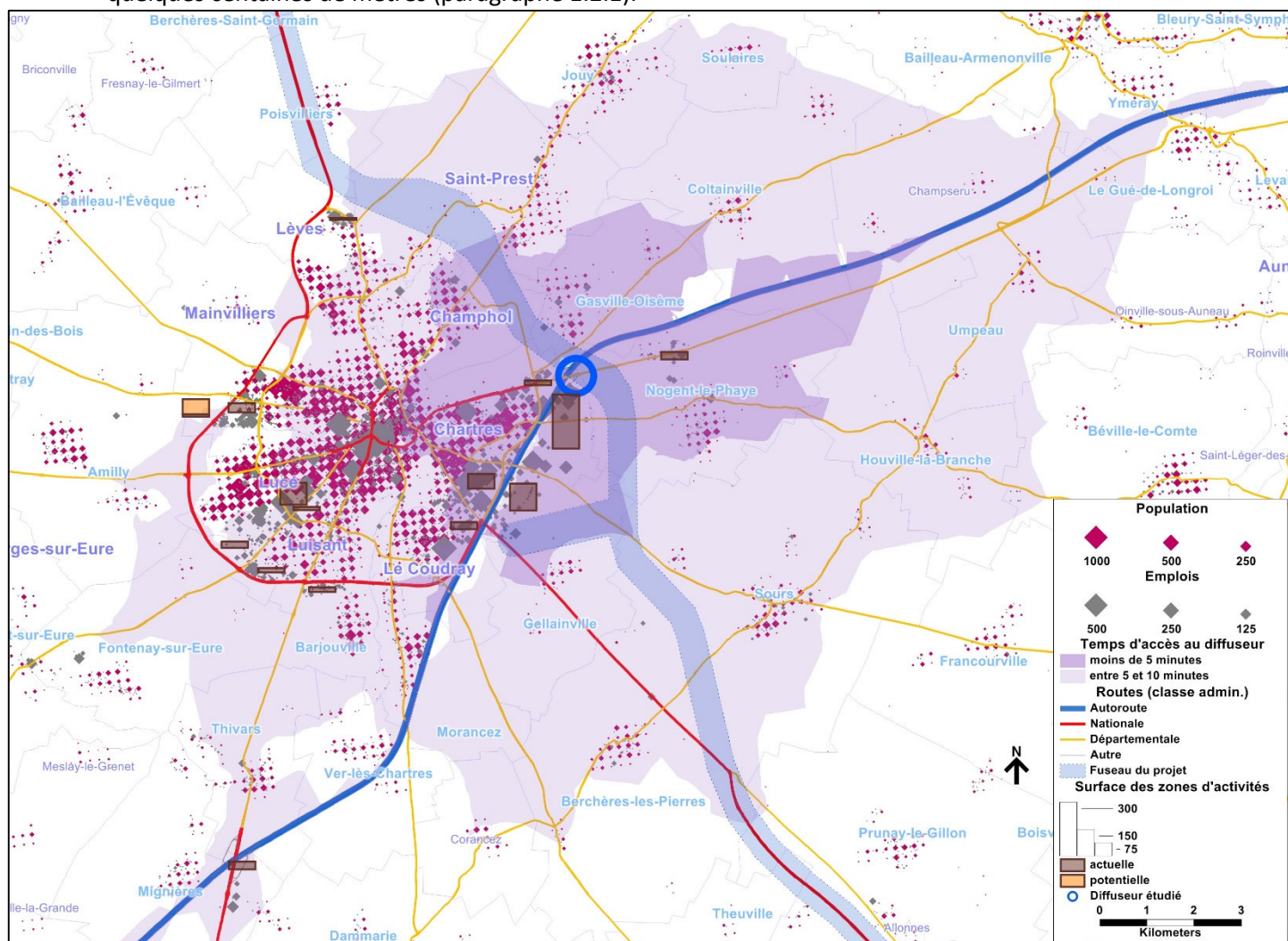
Carte 26 : Population et emplois autour du projet d'échangeur de Chartres nord (au nord de Lèves)

Echangeur de Lèves nord	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	13 300	3 550
entre 5 et 10 minutes	62 250	28 950

Le projet de diffuseur à Poissyvilliers constitue un nœud routier important, car il met en rapport l'autoroute avec le contournement ouest actuel de Chartres (RN1154). Ce projet de diffuseur touche une partie nord et nord-ouest de l'agglomération. Il se situe dans une zone de moins de cinq minutes d'un projet de développement économique important porté par les autorités locales : le « Pôle ouest » sur les communes d'Amilly et Mainvilliers. A hauteur de Lèves, une plus petite zone d'activités est en sommeil, considérée aujourd'hui comme une zone secondaire. Son développement sera relancé une fois le diffuseur en place, donc après mise en service du projet.

2.5.2 Diffuseur RD910

Le diffuseur étudié ici a la particularité de ne pas se situer précisément sur le projet, mais sur l'autoroute A11 à laquelle le projet est connecté à proximité immédiate (nœud autoroutier exclusif) à quelques centaines de mètres (paragraphe 1.2.1).



Carte 27 : Population et emplois autour de l'échangeur entre A11 et RD910 à l'est de Chartres

Echangeur RD910

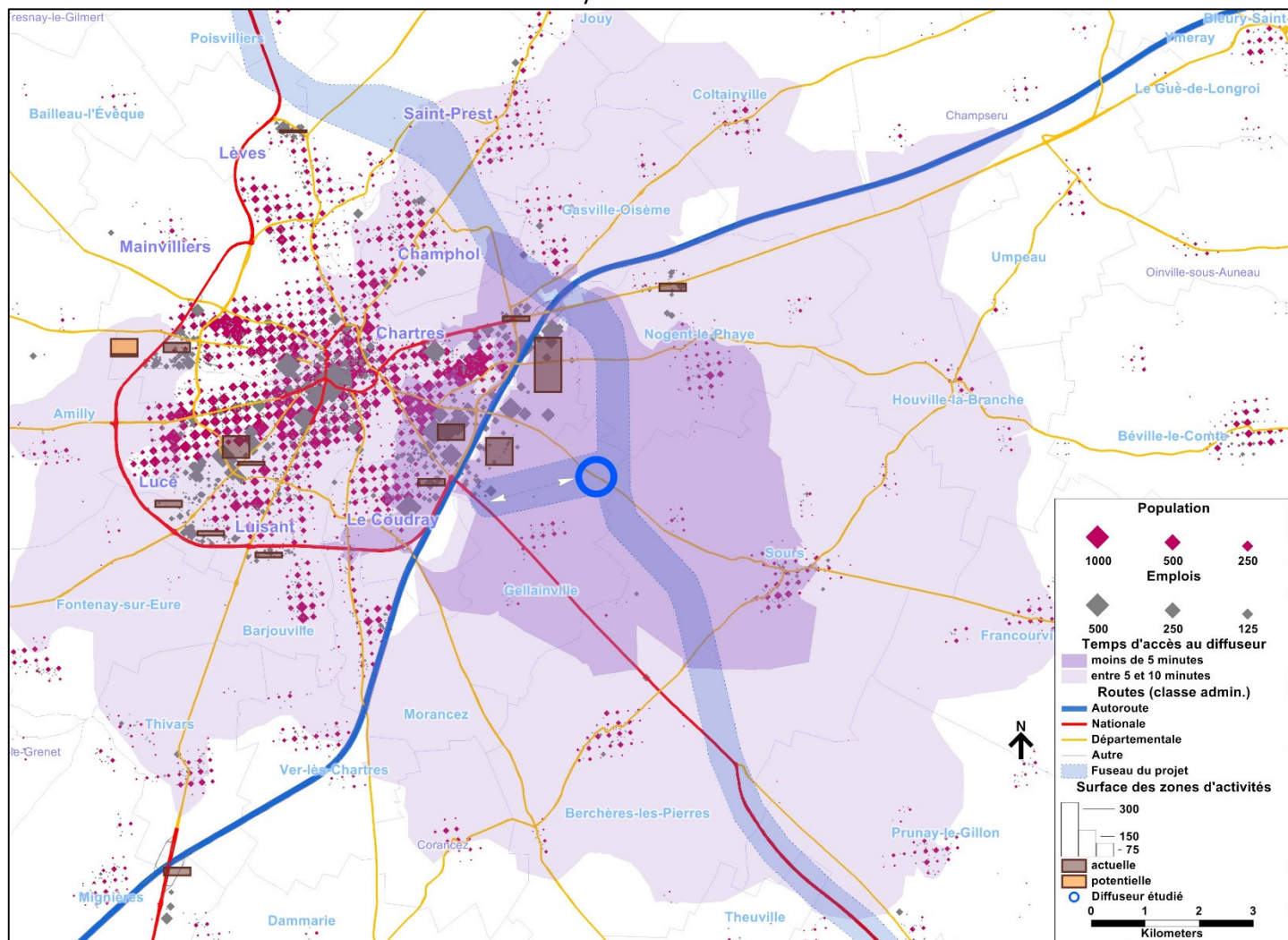
(sur A11, Chartres est)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	24 400	20 400
entre 5 et 10 minutes	63 950	28 450

Ce diffuseur assure plusieurs fonctions essentielles pour la ville et plus généralement l'agglomération : il s'agit de l'entrée de ville principale (connexion au cœur de ville, la cathédrale et la gare), il assure une desserte de très bonne qualité avec les zones industrielles situées à l'est de la ville (secteur en plein développement actuellement). Le nombre d'emplois desservis à moins de cinq minutes est donc très important, et doit augmenter encore fortement dans les prochaines années. En revanche, le nombre de résidents à moins de cinq minutes est limité au secteur est (principalement quartier de la Madeleine, une partie de Champhol et du Coudray).

2.5.3 Diffuseur RD939 + barreau de jonction vers la RN154

Ce projet de diffuseur, en alternative avec le suivant, doit permettre une desserte de qualité des secteurs sud et est de Chartres et du Coudray.



Carte 28 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RD939, incluant le barreau de jonction avec la RN154 actuelle

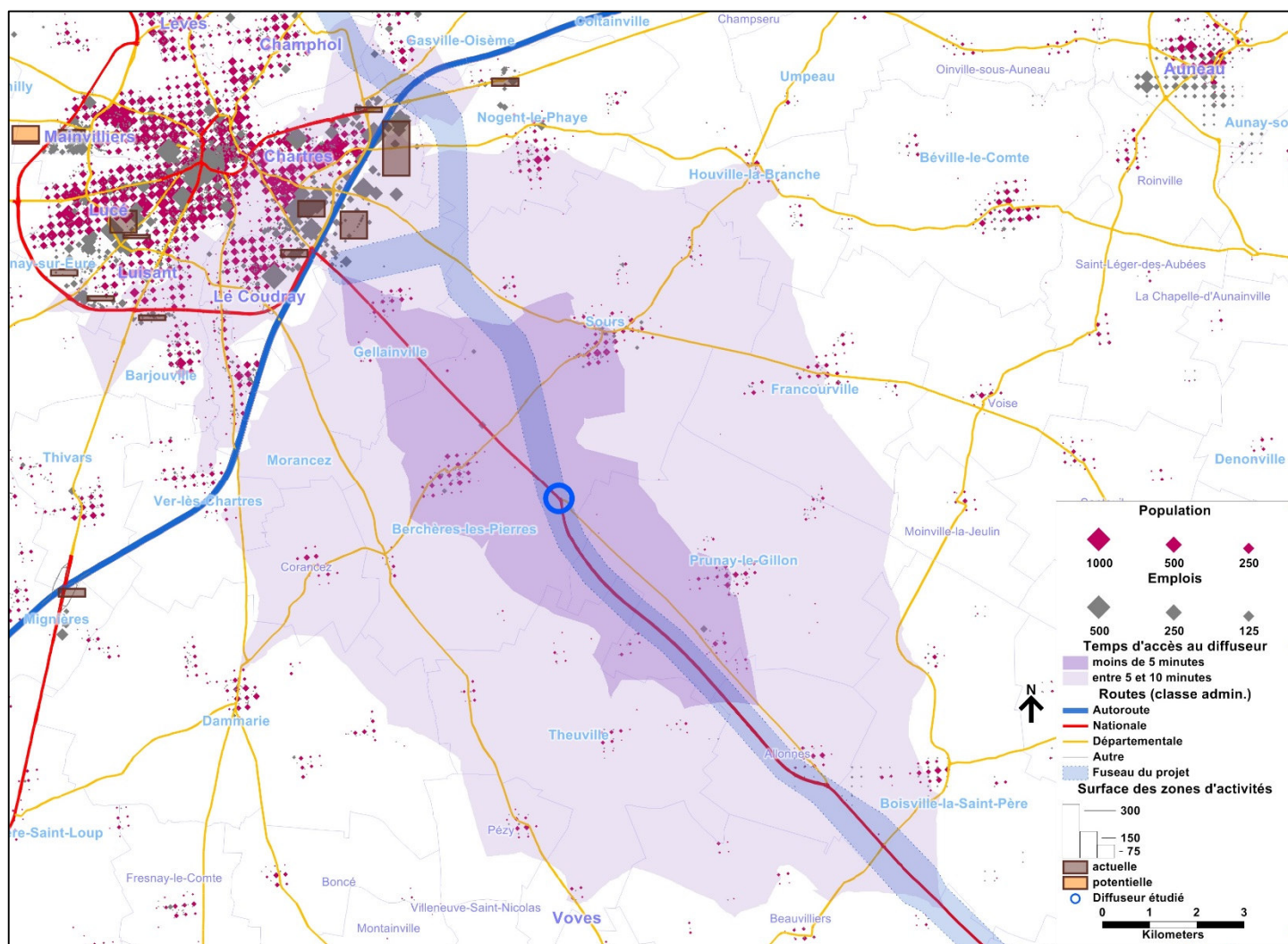
Echangeur RD939

(Chartres sud-est)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	12 150	16 550
entre 5 et 10 minutes	65 350	30 500

D'un point de vue strictement local (zone à moins de cinq minutes), ce projet semble faire double emploi avec le diffuseur existant (décrit précédemment) sur la RD910. Mais à échelle plus large, grâce au barreau de liaison entre la RD939 et la RN154 actuelle et la connexion quasi-directe avec la rocade sud de Chartres, une grande partie des franges périphériques de l'agglomération, notamment toutes les zones d'activités actuelles et en projet (Pôle Ouest), se retrouvent entre 5 et 10 minutes de l'autoroute, ce qui constitue un avantage pour la connexion vers le sud (A10, Orléans).

2.5.4 Chartres Sud (RN154)



Carte 29 : Population et emplois autour du projet d'échangeur avec la RN154 actuelle au sud de Chartres

Echangeur RN154

(Chartres sud)

	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	2 600	600
entre 5 et 10 minutes	26 050	19 150

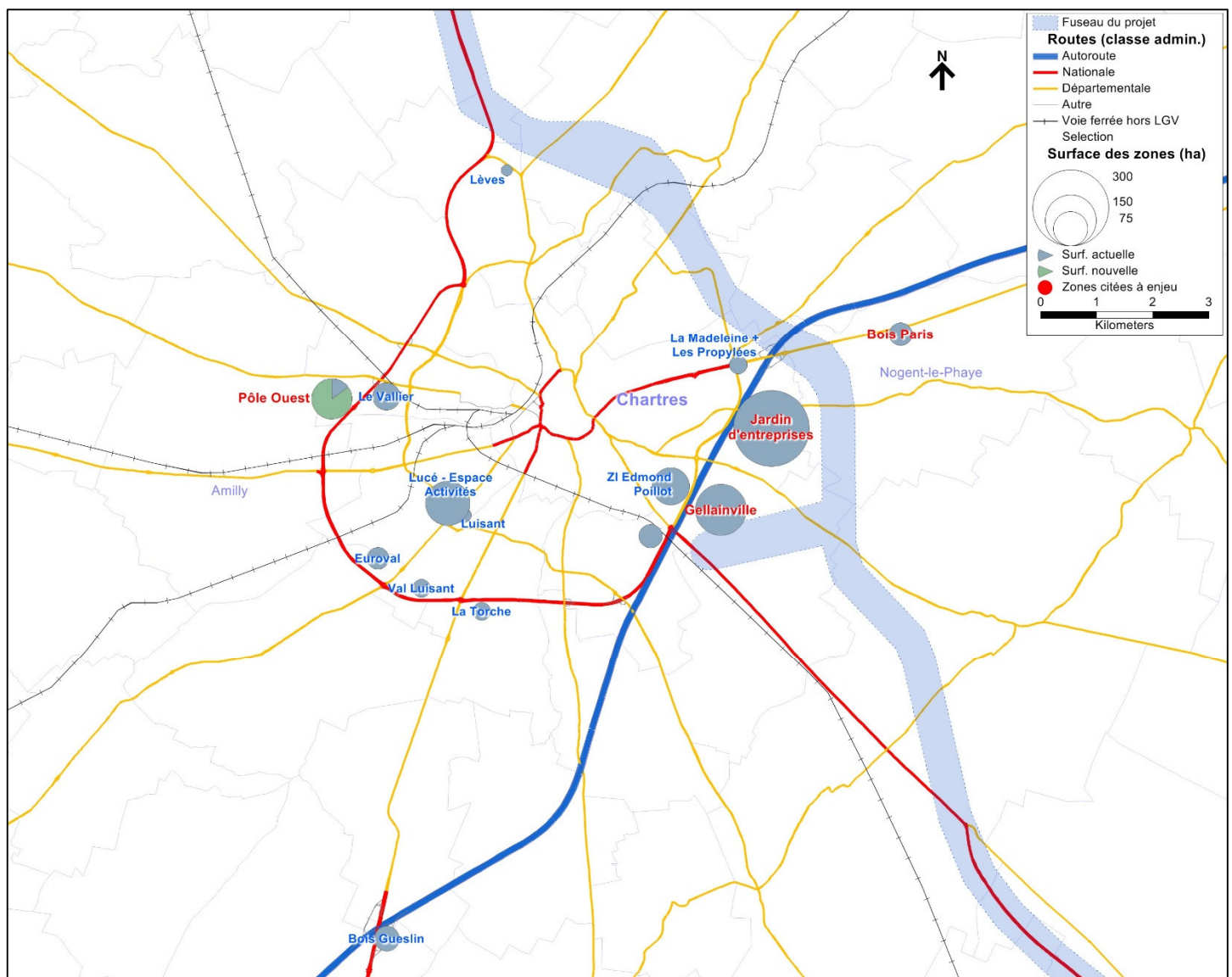
Ce projet de diffuseur est très excentré par rapport à l'agglomération. Il desservirait une population limitée en nombre à moins de cinq minutes, et un nombre d'emplois négligeable. Tous les avantages en accessibilité de ce projet de diffuseur se trouvent dans la bande de 5 à 10 minutes, et font double emploi par rapport aux deux précédents (RD910 et RD939). De plus, les autorités de l'agglomération soulignent que la réalisation d'un diffuseur venant charger la RN154 dans son arrivée sur Chartres-sud pose le problème de la traversée d'agglomération de Bonville (Gellainville) – sécurisation actuelle par un double radar automatique.

2.5.5 Conclusion et autres thématiques sur la partie urbaine de Chartres

L'enjeu essentiel du projet pour l'agglomération et la réalisation d'un contournement est. La partie ouest de la ville est déjà bien développée (zone de Lucé, notamment) et profite d'une rocade ouest

de qualité. Les nouveaux pôles de développement se situent à l'est, et le projet doit accompagner ces nouvelles activités.

La carte suivante présente ainsi les zones d'activités de la zone chartraine.



Carte 30 : zones d'activités autour du projet, partie chartraine du périmètre

L'activité touristique est un enjeu fort pour la ville : les deux points forts – outre le fait d'être la porte d'entrée pour la vallée de l'Eure – cités par les acteurs locaux sont :

- le tourisme autour de l'histoire et de la mise en valeur du patrimoine (Chartres en Lumières, et projet muséographique autour des bâtisseurs de cathédrales),
- les activités ludiques, avec la création récente de « l'Odyssée », à l'entrée est de la ville.

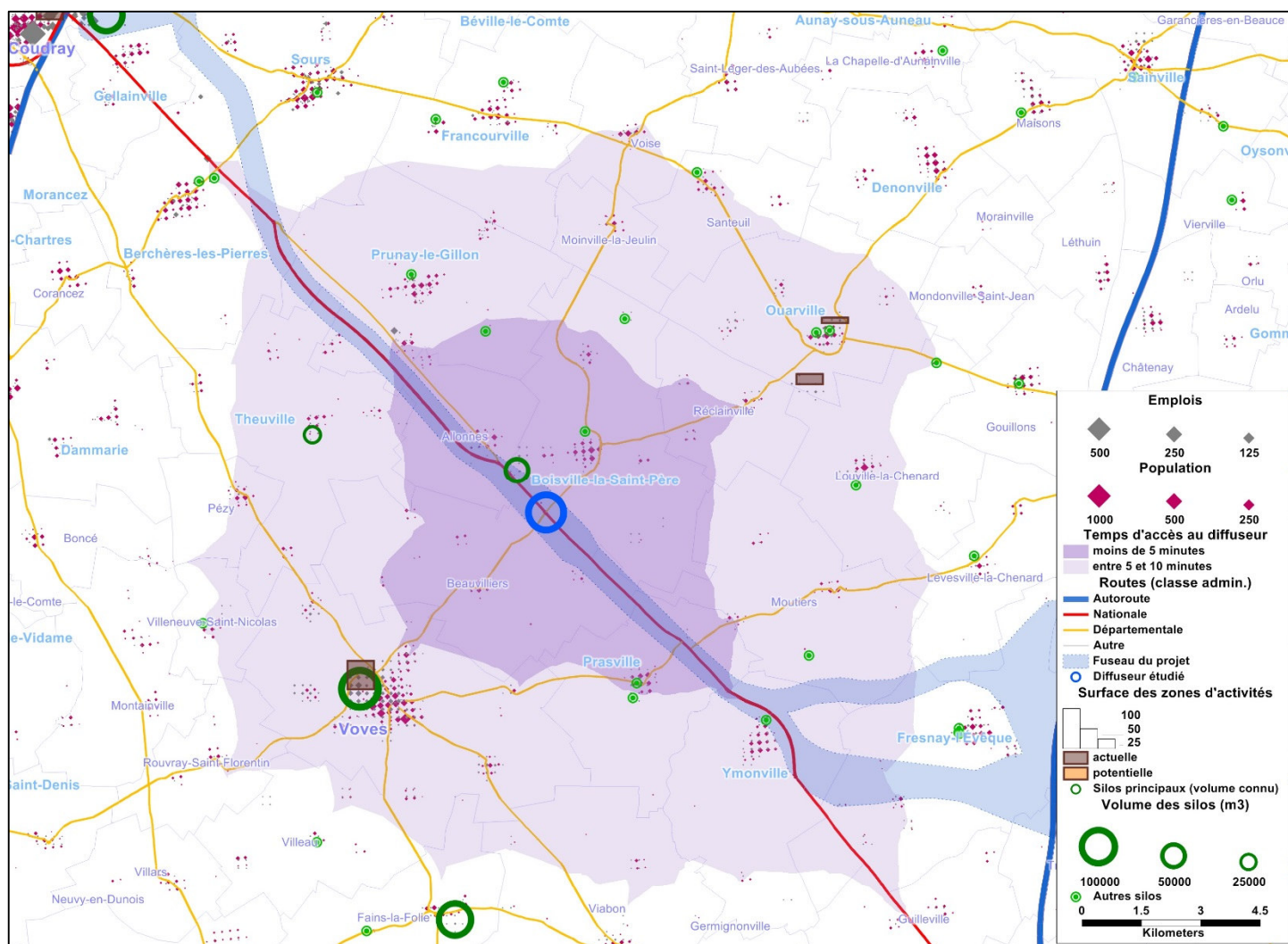
Pour que le projet A154 réponde à la problématique touristique, l'accès par l'est de la ville est privilégié pour une desserte du centre et de la gare car cet accès constitue notamment une entrée emblématique sur la cathédrale, en plus d'être bien connectée aux axes structurants contournant l'hypercentre que sont le boulevard Clémenceau vers la gare et le boulevard de la Courtille

2.6 Secteur interurbain au sud de Chartres

Le secteur au sud de Chartres est dominé par une caractéristique rurale (la Beauce). Les deux seuls points de concentration de population et d'activités sont Voves, à une vingtaine de kilomètres de Chartres, et l'ensemble Le Puiset, Janville et Toury à proximité de la jonction entre RN154 et A10.

2.6.1 Desserte de Voves (RD17)

La construction d'un diffuseur sur la RD17 est à l'étude afin d'assurer la desserte de Voves par le projet. Cependant l'agglomération est assez éloignée du projet, ce qui la place à plus de 5 minutes du projet de diffuseur.



Carte 31 : Population et emplois autour du projet d'échangeur sur la RD17 (desserte de Voves)

Echangeur RD17 (Voves)	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	1 850	300
entre 5 et 10 minutes	7 200	1 850

Ainsi la population et le nombre d'emplois situés à moins de 5 minutes du projet sont très faibles. Mais la non-réalisation de ce diffuseur risque d'affaiblir un peu plus un territoire déjà en relative stagnation comme le montraient certains éléments du diagnostic territorial. Le territoire présente

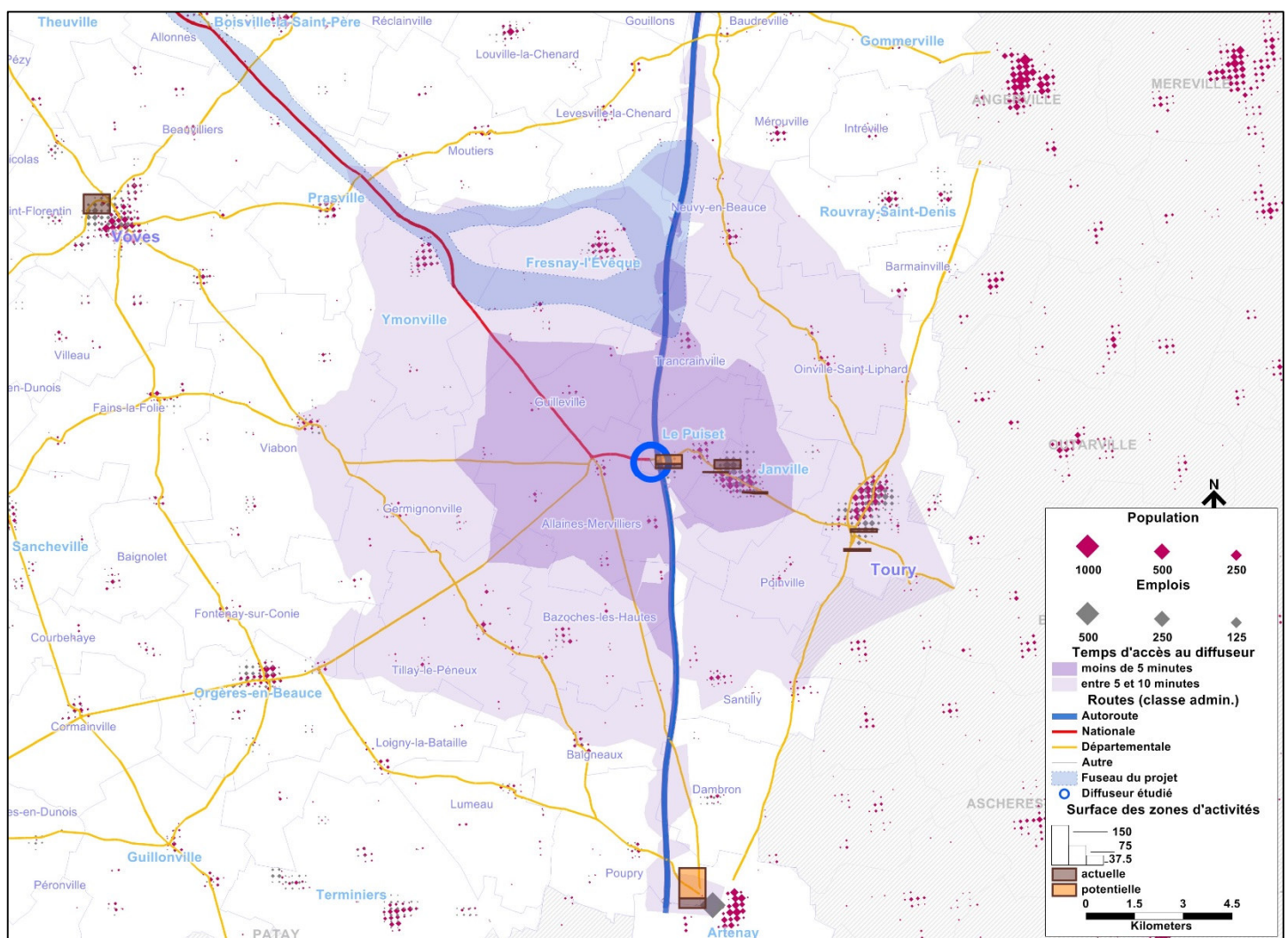
quelques possibilités de développement du tourisme de campagne, tendance amorcée dans les années 2000.

La carte représente également les silos agricoles, et permet de se rendre compte de la densité de l'implantation de ces structures en Beauce, autour du projet d'échangeur. Les deux principaux silos (Voves et Fains-la-Folie) sont des silos avec embranchement ferroviaire, mais une multitude d'autres silos agricoles, sans embranchement, se situent dans le périmètre d'influence de ce diffuseur. Plus d'une douzaine sont situés à moins de dix minutes du projet de diffuseur sur la RD17.

Il est à noter qu'à la différence du projet de diffuseur de Tremblay-les-Villages sur RD26 (paragraphe 2.4), le croisement de la RD17 et de la RN154 n'accueille pas de zone d'activité, et ne présente pas non plus de projet en ce sens, d'après des documents récents consultés et les entretiens réalisés, notamment avec le Pays de Beauce.

2.6.1 Diffuseur A10 d'Allaines-Mervilliers (RN254 et RD927)

Ce diffuseur est existant, situé sur l'A10. Il assure aujourd'hui une fonction principale qui est la desserte de Chartres en venant du sud. Avec le projet et la construction du nœud au nord, à Fresnay-l'Évêque, ce diffuseur restera la porte d'entrée vers Janville et Toury, et le point de départ de l'itinéraire de substitution (l'actuelle RN154).



Carte 32 : Population et emplois autour de l'échangeur actuel d'Allaines-Mervilliers

Echangeur du Puiset	Résidents	Emplois
à moins de 5 minutes	2 850	1 150
entre 5 et 10 minutes	6 000	3 100

Le diffuseur d'Allaines dessert deux zones d'activités importantes : celle du Puiset, directement au contact du diffuseur, et celle de Janville, à l'entrée de la partie agglomérée de cette commune. Ces deux zones sont dans un périmètre très rapproché du diffuseur, si bien qu'un nombre d'emplois important se retrouve à moins de 5 minutes du point d'échange, dans un secteur relativement rural.

La couronne des 5 à 10 minutes présente quant à elle un nombre d'emplois important, mais il faut avoir à l'esprit que près de la moitié de ces 3100 emplois se situent sur la commune d'Artenay (zone logistique importante, près de 1500 emplois sur l'ensemble de la commune, tous secteurs d'activité). La zone d'accessibilité du diffuseur du Puiset déborde ainsi légèrement sur le département du Loiret en raison du temps de parcours favorable offert par l'autoroute A10.

2.6.2 Conclusion et autres thématiques sur la partie interurbaine au sud de Chartres

Pour le secteur sud-est du périmètre d'étude du projet, les enjeux pour les acteurs locaux résident essentiellement dans les points suivants :

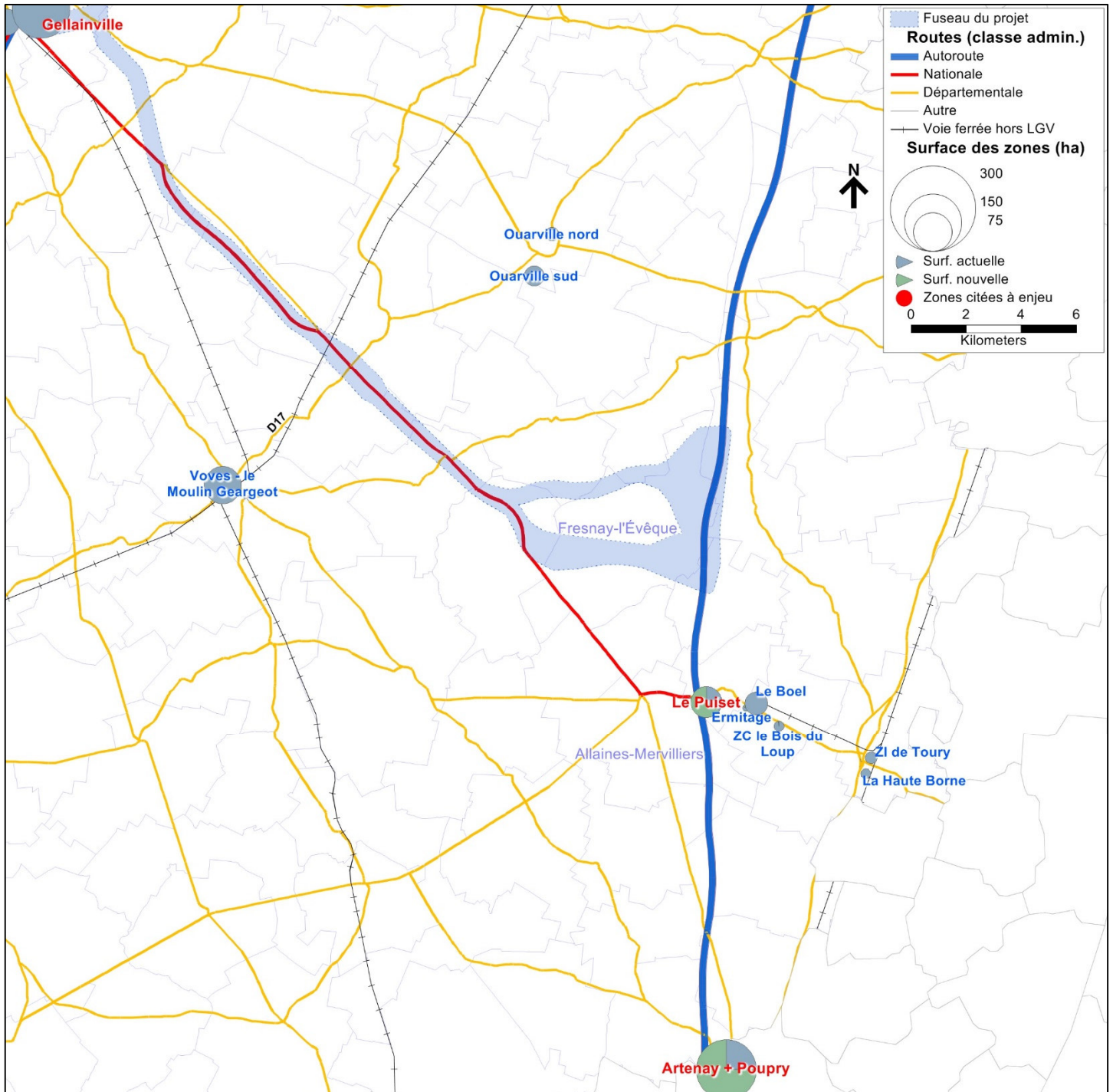
- l'agglomération de Voves doit bénéficier de liaisons routières de qualité à la fois vers Chartres et vers Orléans ; le passage par la RN154 engendre certes un détour, mais permet de limiter le nombre de traversées d'agglomération ;
- les territoires de Janville et de Toury sont essentiellement tournés vers la région parisienne au nord et la capitale régionale Orléans au sud (voir fiche d'entretien n°7 en annexe) ; l'autoroute A10 joue à plein son rôle structurant. Néanmoins il est également considéré comme essentiel par les acteurs locaux que le lien avec Chartres, assuré selon l'axe de la RN154, voit son niveau de service augmenté, dans la continuité des dernières mises en service à 2x2 voies effectuées ces dernières années (déviation d'Ymonville, déviation d'Allonnes). Le projet contribue ainsi à renforcer le lien entre l'extrémité de la RN154 et le chef-lieu du département ;
- les trafics passent de l'A10 à la RN154 et inversement, aujourd'hui, au niveau du diffuseur du Puiset, ce qui a fait de ce nœud routier un lieu de première importance pour le territoire, notamment en termes d'accueil d'activités sur plusieurs zones, dont une directement placée sur le nœud. En situation de projet, ce mouvement s'effectuera sur un pur nœud autoroutier, plus au nord à hauteur de la commune de Fresnay-l'Evêque. Tous les acteurs locaux soulignent que ce diffuseur doit être maintenu sur l'A10, malgré le changement de statut de ce nœud, qui deviendra en situation de projet un simple diffuseur local (desserte de Janville, Toury, Orgères-en-Beauce) ;
- en tant que territoire rural, où l'activité agricole est fortement présente, mais également des activités de transformation, des questions se posent pour les acteurs locaux, à propos des communications au sein des exploitations, entre exploitations et coopératives, des circuits de coopératives ainsi que de la desserte et des débouchés des activités agro-alimentaires : le projet doit anticiper les questions relatives d'une part au remembrement engendré, d'autre part au rétablissement des petits axes routiers intersectés par le projet.

Le tourisme est un enjeu secondaire, il est peu développé, bien que les acteurs locaux portent la « Route du blé en Beauce », forts d'une identité locale relative à l'agriculture, à la conservation de moulins d'antan et de châteaux, et à la valorisation de la gastronomie locale.

Quant au développement des transports collectifs, le territoire est concerné par la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire entre Chartres et Orléans. Cette remise en service s'effectue en deux temps, à commencer par une liaison Chartres-Voves permettant un lien ferroviaire entre Chartres et

Tours. La mise en service voyageurs complète de Chartres-Orléans, s'inscrivant en concurrence avec la route et avec l'offre TC actuelle assurée par le département, est prévue à horizon 2020, soit sensiblement le même horizon que le projet autoroutier.

La carte suivante présente les zones d'activités de la partie sud du périmètre d'étude, entre le sud de Chartres et la zone interdépartementale d'Artenay-Poupry.



Carte 33 : zones d'activités autour du projet, partie sud du périmètre

Le territoire étant à dominante rurale, il ne dispose pas de très grosse zone d'activités, en l'état actuel. Cependant, il faut souligner que la proximité du bassin d'emplois d'Orléans, du nœud autoroutier de l'A19, et le lien direct vers la région parisienne, ont fait émerger des zones importantes, en devenir actuellement : la zone interdépartementale d'Artenay-Poupry (la partie eurélienne restant à développer ; jusqu'à 160 ha au total), la zone du Puiset (jusqu'à 50 ha à terme).

2.7 Bilan sur les diffuseurs

2.7.1 Accessibilité

Les analyses d'accessibilité à la population et aux emplois sont riches d'enseignements. Le tableau suivant permet ainsi de mettre en perspective l'ensemble des analyses présentées dans cette partie relative à l'analyse individuelle des diffuseurs. L'objet du tableau n'est en aucun cas de comparer les diffuseurs entre eux deux à deux à l'échelle du périmètre entier ; cela n'aurait pas de sens. Ce tableau synthétique permet plutôt la recherche de profils cohérents au sein d'un même secteur géographique, et permet au Maître d'Ouvrage de juger de la pertinence de réalisation d'un diffuseur.

	Population		Emplois	
	à moins de 5 minutes	entre 5 et 10 minutes	à moins de 5 minutes	entre 5 et 10 minutes
Echangeur Nonancourt nord	6 700	13 950	2 350	1 800
Echangeur RN12 ouest	5 750	14 200	1 700	2 800
Echangeur St-Lubin	4 900	8 350	1 400	2 000
Echangeur St-Rémy	4 500	38 000	1 050	14 700
Dreux ouest (rocade RD828)	21 300	36 200	9 700	11 200
Echangeur Dreux Wilson	17 650	35 550	9 100	11 850
Dreux est (rocade RN154)	20 150	35 750	10 500	10 750
Echangeur Dreux sud	9 450	43 800	3 850	16 600
Echangeur RD26 (Tremblay)	2 650	11 100	650	2 400
Echangeur de Lèves nord	13 300	62 250	3 550	28 950
RD910 (sur A11)	24 400	63 950	20 400	28 450
RD939 Chartres sud-est	12 150	65 350	16 550	30 500
RN154 Chartres sud	2 600	26 050	600	19 150
Echangeur RD17 (Voves)	1 850	7 200	300	1 850
Echangeur du Puiset	2 850	6 000	1 150	3 100
Valeurs médianes	6 700	35 550	2 350	11 200
<i>dont en zone urbaine</i>	17 650	43 800	9 700	16 600
<i>dont en zone rurale</i>	3 675	12 525	1 100	2 600

Tableau 16 : bilan des zones d'accessibilité aux 15 diffuseurs à l'étude, en population et nombre d'emplois à moins de 5 minutes et entre 5 et 10 minutes

Une étude attentive de ces chiffres permet ainsi de conforter les quelques conclusions pressenties précédemment par grands secteurs :

- dans le secteur nord-ouest, les trois premiers échangeurs à l'étude présentent un profil de deuxième couronne périurbaine, alors que l'échangeur de Saint-Rémy s'apparente plutôt à un profil de couronne périurbaine proche (comparable en cela à l'échangeur Dreux-sud ou à l'échangeur Chartres-sud) : d'importants niveaux de population et d'emplois entre 5 et 10 minutes.
- Ces trois premiers échangeurs présentent cependant la particularité de desservir une conurbation importante, ce qui les distingue fortement des échangeurs plus isolés ruraux que sont les échangeurs sur RD26 et RD17
- il y a des similitudes entre l'échangeur de Saint-Lubin et l'échangeur du Puiset à l'autre extrémité du projet : les diffuseurs sont relativement isolés (donc d'assez faibles niveaux, notamment d'emplois, à moins de 5 minutes) mais ils desservent des agglomérations significatives entre 5 et 10 minutes,
- les diffuseurs sur RD26 et RD17, respectivement pour Tremblay-les-Villages (Nogent-le-Roi) et pour Voves présentent des profils similaires d'échangeurs de rase campagne, éloignés des

agglomérations principales qu'ils desservent. Ainsi, selon ces analyses, comme vu précédemment, Nogent-le-Roi se retrouve en partie à plus de 10 minutes de l'échangeur, et l'agglomération de Voves est à plus de 5 minutes de l'échangeur.

2.7.2 Développement économique

Nouvelles zones

Le projet d'autoroute représente pour les acteurs locaux des opportunités de développement de projets qui ne peuvent voir le jour sans la création de l'infrastructure. Sur le périmètre d'étude, le projet de zone d'activités de Saint-Lubin est dans ce cas. Ce projet est porté à la fois par le département et par l'agglomération de Dreux, qui a récemment poussé ses limites jusqu'à la Vallée de l'Avre. Il repose essentiellement, en l'état actuel, sur la délocalisation interne à la commune d'activités ayant vocation à déménager, pour des raisons d'expansion et de prévention des risques. A horizon du projet, l'amorce du développement de cette zone est donc assurée, à moins que les acteurs économiques (un industriel, un hypermarché) explorent d'autres opportunités entre-temps.

Par ailleurs, dans les autres secteurs du périmètre, le développement des zones d'activités repose également en partie sur le projet, mais n'est pas conditionné à celui-ci. Dans ce cas les acteurs qui commercialisent les espaces et les acteurs économiques qui s'installent anticipent les effets positifs attendus du projet. Ainsi, les zones du nord et du sud de Dreux, les vastes zones de l'est de Chartres, à proximité immédiate de l'échangeur avec l'A11 (et du potentiel échangeur sur la RD939), sont aujourd'hui en plein essor.

Pour Dreux, un enjeu important réside dans la revitalisation de la zone des Châtelets, au nord-est de la ville, suite au départ de Phillips dans les années 2000. La connexion de cette zone au projet, par le diffuseur donnant sur la rocade est de la ville (RN154) est une préoccupation importante des autorités locales, de même que la limitation de l'effet de coupure au sein de cette zone (un rétablissement de chaussée attendu par l'agglomération de Dreux, entre les rues Virton et des Osemeaux), afin de donner à cette zone une cohérence nouvelle.

Pour Chartres, les connexions au projet au nord (Poisvilliers, Lèves) et à l'est (nœud autoroutier avec l'A11, diffuseur sur RD910) sont jugés fondamentaux en vue du développement harmonieux de l'agglomération : le premier met en relation le projet avec toute la partie ouest de l'agglomération, notamment tous les bassins d'emplois et de résidence actuels de Mainvilliers, Lucé et Luisant ; le second assure un lien de qualité avec la partie est de la ville, et notamment les grandes zones d'activités de La Madeleine, Edmont Poillot (zones matures), mais également les zones en devenir à l'extérieur de la rocade, à Chartres et Gellainville. L'agglomération porte également de grands projets de développement à l'ouest de la ville (Amilly, Mainvilliers) ; ces projets doivent bénéficier du projet plus indirectement, par la bonne connexion avec la rocade ouest et sud (respectivement par le diffuseur nord et par le potentiel diffuseur sur RD939 avec barreau de liaison avec la RN154 à l'arrivée sud de l'agglomération).

Maintien de zones existantes

De la même manière, le projet peut être l'occasion de revitaliser des zones éventuellement en difficulté, mais cela est conditionné à l'implication des acteurs locaux afin d'accompagner de nouveaux projets d'implantation. Ainsi, les petites zones d'activités situées dans les secteurs ruraux intermédiaires sont aujourd'hui fragiles, notamment la zone de la Vallée du Saule localisée sur le croisement entre la RN et la RD26. Les avis sont très partagés parmi les acteurs locaux, sur le devenir de cette zone à moyen terme (horizon du projet), mais le maintien du diffuseur pour la desserte de Nogent-le-Roi à cet endroit serait la chance pour cette zone de reprendre un second souffle.

2.7.3 *Activité agricole*

Dans une perspective locale, en complément du développement effectué dans la première partie du document (paragraphe 1.3.3), le Maître d'Ouvrage doit anticiper les conséquences négatives de la mise en œuvre du projet sur les circulations agricoles, réalisées par les agriculteurs locaux et en circuits internes entre différents sites des coopératives. Il est difficile à ce stade, et avec les données disponibles, de procéder à des estimations, mais les acteurs en lien plus ou moins direct avec le monde agricole ont insisté sur un point particulier, par-delà la question de la création des diffuseurs : la conception de l'infrastructure linéaire doit prévoir :

- un remembrement cohérent, à l'échelle du projet (l'exemple de la section ouest de l'A19 a plusieurs fois été cité comme une démarche positive sur ce plan),
- un maximum de rétablissements de chaussées intersectées ; si le projet en prévoit trop peu, les agriculteurs allongent leurs distances et augmentent ainsi leur consommation de carburant, ce qui peut pénaliser leur compétitivité.

2.7.4 *Activité touristique*

Le secteur d'étude, de Nonancourt à Allaines-Mervilliers, présente essentiellement deux pôles d'attraction touristique : la ville de Chartres et en particulier sa cathédrale, avec une offre étoffée d'avril à septembre ; la vallée de l'Eure et ses paysages (tourisme vert). Des efforts sont réalisés afin de compléter quantitativement et qualitativement l'offre touristique, mais cette activité reste globalement peu développée. Il faut noter que les deux axes principaux cités ci-dessus ont des caractéristiques très différentes.

Chartres propose un tourisme urbain, où toutes les activités peuvent être réalisées à pied, et où l'accessibilité repose sur une offre de parkings de centre-ville, mais également une offre hôtelière en fort développement à proximité immédiate de la gare. Le tourisme d'affaires, à une distance raisonnable de l'ouest parisien, est également un axe de développement de ce secteur d'activité à Chartres et environs.

Au contraire de Chartres, le tourisme vert (notamment en vallée de l'Eure, mais également de façon plus marginale en Beauce) repose sur des lieux diffus et implique donc un tourisme réalisé en véhicule (à l'exception du tourisme à vélo, en plein développement en région Centre, mais qui reste une frange de la demande globale). Pour cette catégorie donc, le projet d'autoroute, particulièrement en lien avec le nord-ouest de la France et les îles britanniques, est un opportunité de développement vers un potentiel de clientèle élargi.

De façon plus générale, une meilleure connexion aux réseaux structurants peut être l'occasion de développer une offre touristique pour des personnes qui bénéficieront d'un accès facilité aux autres lieux touristiques régionaux. Le département d'Eure-et-Loir, à travers le projet, peut bénéficier ainsi d'une mise en réseau de lieux touristiques plus emblématiques de la région, notamment la vallée de la Loire et ses châteaux.

2.7.5 *Opportunités de développement du report modal*

L'amélioration des conditions de circulation sur le périmètre d'étude profitera en priorité aux déplacements automobiles. Néanmoins, l'existence de cette infrastructure performante pourra être l'occasion pour les autorités organisatrices de développer une offre d'autocar interurbaine reliant les principaux pôles entre eux et présentant une vraie alternative modale pour les navetteurs notamment. Mais cette stratégie est conditionnée également à la réalisation, dans le secteur sud, d'une offre en train également performante, entre Chartres et Orléans. Une fois cette navette ferroviaire en service, il est probable (aujourd'hui, avant mise en place des nouvelles autorités régionales) que les dessertes rapides par autocar soient au contraire abandonnées.