



IV. Appréciation des impacts du programme



1 NOTION DE PROGRAMME

L'article L. 122-1 du Code de l'Environnement prévoit que « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.

L'article 3 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transport intérieurs prévoit que « lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues à l'article 2 s'apprécient au regard de la totalité dudit projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue à l'article 4 doit être préalable à la réalisation de la première tranche. Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation ».

Enfin, la circulaire du 27 novembre 1993 du ministère de l'environnement expose qu'il convient, « à défaut d'une ligne jurisprudentielle claire (...), et pour éviter des annulations contentieuses, de retenir une acception extensive de la notion de réalisation fractionnée et de l'appliquer chaque fois que les différentes phases ou catégories de travaux, engagés ou non par le Maître d'Ouvrage, constitue une unité fonctionnelle et que le principe de programme a été décidé de façon certaine ».



2 LE PROJET DE MISE EN CONCESSION AUTOROUTIÈRE DE LA RN 154 ET RN 12

La RN 154 qui relie Rouen (A 13) à Allaines-Mervilliers (jonction avec l'A 10), a fait l'objet d'un Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) qui a défini et arrêté, par décision ministérielle en date du 15 mars 1994, son aménagement complet à 2x2 voies aux caractéristiques de route express.

La section comprise entre Rouen (A 13) et Nonancourt a déjà été aménagée en totalité au cours des années 1990 à 2000, la section entre Nonancourt et Allaines n'a été aménagée que sur une trentaine de kilomètres, sur les 90 km que comporte cette section ; les sections aménagées entre Dreux et Chartres l'ont été dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000 – 2006.

Le présent projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 entre Nonancourt et Allaines ne prévoit aucun aménagement complémentaire, ni aucune modification des aménagements existants réalisés dans le cadre de la première phase d'aménagement entre Rouen et Nonancourt, aussi il constitue en lui-même une unité fonctionnelle et n'est pas intégré à un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages.

Sur le secteur entre Nonancourt et Allaines, le projet prévoit une mise à 2x2 voies avec notamment pour objectif de soutenir l'économie et l'emploi, contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux, améliorer les conditions de circulation et diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore), notamment celles des habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt.

Le projet de concession autoroutière prévoit aujourd'hui l'aménagement de 3 sections :

- ♦ la déviation Nonancourt – Dreux, incluant le tronç commun avec la RN 12 ;
- ♦ la déviation de Chartres ;
- ♦ quelques portions de la section Chartres sud – A10.

L'aménagement de la RN 154 et la RN 12 nécessite qu'il soit réalisé en cohérence avec les projets d'aménagement en cours ou prochainement prévus ; cela notamment dans une logique d'aménagement raisonné et partagé du territoire.

À cet égard, la liste des projets connus interceptés par la zone d'études a été réalisée sur la base des échanges avec Dreux Agglomération et Chartres Métropole ainsi que de la consultation des projets soumis à l'Autorité Environnementale.

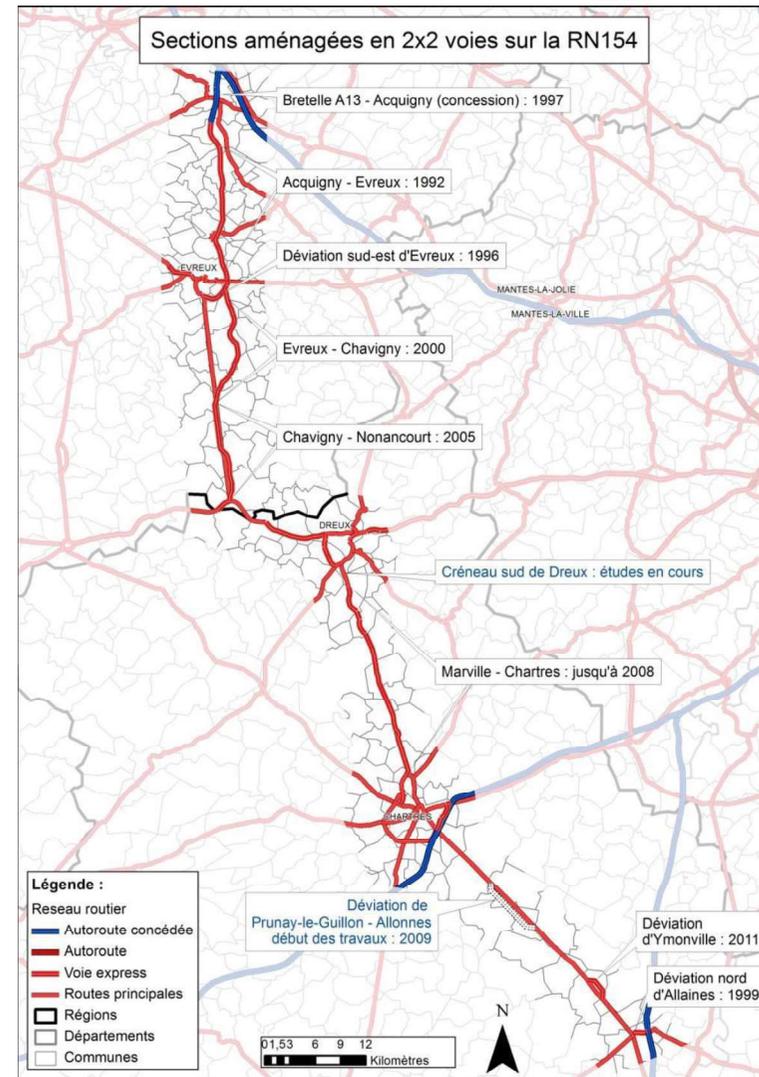


Figure 1 : Sections aménagées de la RN 154 sur tout le tracé entre l'A 13 et la jonction A 10