



DOSSIER DE CONCERTATION

RN 154 ET RN 12

**Le projet d'accélération de
l'aménagement à 2x2 voies
par mise en concession**

**PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION
DU 24 SEPTEMBRE AU 19 OCTOBRE 2012**

www.154-12.centre.gouv.fr



AVANT-PROPOS



Madame, Monsieur,

Le 25 juin 2010, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a retenu le principe du recours à la concession autoroutière pour achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12. Depuis cette date, les équipes de la DREAL Centre (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) ont engagé les études nécessaires pour amener le projet jusqu'à la phase de l'enquête publique, dont le lancement est prévu fin 2013. C'est durant ce délai, très resserré, d'un peu plus de trois ans, que sont définies les principales caractéristiques du projet, et en particulier un axe préférentiel de passage.

Construire ce projet ne peut se faire qu'avec l'ensemble des acteurs concernés, au premier rang desquels les élus et les habitants de l'Eure-et-Loir, qui seront les premiers bénéficiaires de l'aménagement de cet axe, vital aussi bien en termes de sécurité que pour le développement des territoires traversés. C'est pourquoi la DREAL Centre met en œuvre une démarche de concertation ambitieuse et indispensable pour éclairer les décisions qui seront prises.

Le document, dont vous allez prendre connaissance, constitue le dossier de la première phase de concertation sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12. Son objectif est de vous présenter, de manière détaillée, les premières conclusions des études engagées afin de déterminer un fuseau de passage préférentiel. Ultérieurement, au sein de ce fuseau, une autre phase d'études et de concertation permettra de déterminer les différents tracés possibles. Un nouveau dossier de concertation sera alors mis à votre disposition.

Ce premier dossier de concertation a été établi afin de faciliter votre participation aux échanges. Il est à destination de toutes celles et ceux qui souhaitent, en complément des autres supports d'information proposés par la DREAL Centre (document dans les boîtes aux lettres, expositions, réunions publiques...), prendre connaissance des analyses réalisées par les bureaux d'études qui travaillent actuellement sur le projet. Vous trouverez donc dans ce document l'ensemble des éléments qui vous permettront de mieux comprendre le déroulement et les résultats des études, à ce stade du projet.

Ce dossier de concertation est disponible dans les mairies directement concernées par le projet ainsi que sur le site Internet www.154-12.centre.gouv.fr, où sont également mises à disposition les annexes techniques du dossier.

Je souhaite que vous soyez nombreux à participer à cette première phase de concertation afin de construire ensemble le meilleur projet possible.

Bonne lecture.

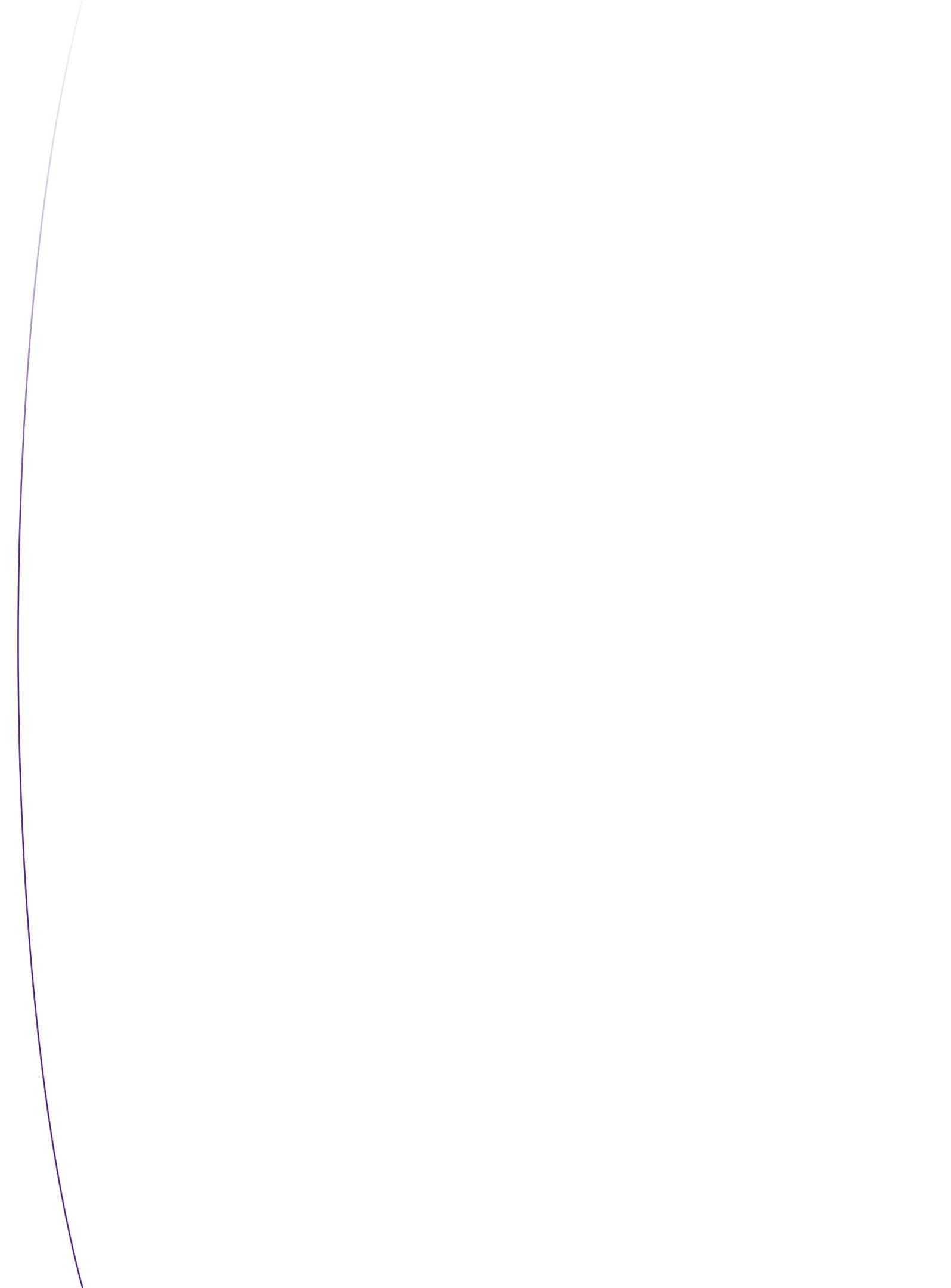
Michel Camux,
Préfet de la région Centre



La RN 154 et la RN 12 aujourd'hui



Le tronc commun
RN 154 et RN 12



POURQUOI LE PROJET DE MISE EN CONCESSION DE LA RN 154 ENTRE NONANCOURT ET ALLAINES ?

Un axe structurant à aménager	4
Un aménagement en cours depuis 1994	4
L'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines	5
La mise en concession de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12 est décidée	5

L'ORGANISATION DES ÉTUDES, DE L'INFORMATION ET DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

Les objectifs des études	6
2012 -2013 : les études préalables à l'enquête d'utilité publique	7
La participation et la concertation	8
Une 1 ^{re} phase de concertation qui s'engage	9

LA SÉCURITÉ ET LES DÉPLACEMENTS, ENJEUX MAJEURS DU PROJET

Un aménagement à 2x2 voies pour sécuriser l'axe	10
Déplacements : un aménagement à 2x2 voies pour améliorer les liaisons et les dessertes en facilitant les conditions de circulation	13

DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT À L'ANALYSE DES OPTIONS DE PASSAGE

Un état initial de l'environnement pour identifier les options de passage possibles	15
L'analyse et la comparaison des options de passage par secteur	21
Secteur Nonancourt-Dreux	22
Secteur Dreux-Chartres	39
Secteur Chartres	40
Secteur Chartres sud - A10	48
Conclusion : les options privilégiées à ce stade des études	52

ANNEXES

Guide de la concertation	55
Liste des communes directement concernées	56
Glossaire	57
Acronymes	58



Pourquoi le projet de mise en concession de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines ?

UN AXE STRUCTURANT À AMÉNAGER

Le rôle majeur de la RN 154 pour les territoires...

Entre l'autoroute A13 et l'autoroute A10, la route nationale 154 permet de relier Rouen à Orléans et ainsi les régions Haute-Normandie et Centre dont elles sont préfectures. Elle s'intègre dans un axe qui longe les contours de la région Île-de-France, en particulier pour le transport de marchandises.

Passant par Evreux, Dreux et Chartres, elle tient également une place importante au plan local, en desservant les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir et du Loiret, et en permettant la desserte des agglomérations et territoires.

... a conduit à décider de l'aménager à 2x2 voies dès 1994.

Compte tenu du rôle joué par la RN 154 aux niveaux national, régional et local, le ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, dans sa Décision du 15 mars 1994, a validé, à l'issue des études d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), le projet de son aménagement à 2x2 voies au statut de route express. La décision a précisé les conditions de sa réalisation. Elle se veut progressive :

- un parti d'aménagement à long terme : une route à 2x2 voies avec carrefours dénivelés (*) ;
- un parti d'aménagement intermédiaire à 15 ans : aménager en priorité la déviation des agglomérations et répondre à l'accroissement de la capacité de trafic entre Évreux et le sud-est de Chartres.

UN AMÉNAGEMENT EN COURS DEPUIS 1994

Une réalisation progressive toujours en cours

L'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12 (qui se situe entre Nonancourt et Dreux est) se réalise progressivement. Des travaux successifs ont permis des améliorations locales, mais ils restent insuffisants pour répondre à l'enjeu global d'aménagement :

- 91,5 km sont déjà à 2x2 voies ou en cours de réalisation sur l'ensemble de l'axe jusqu'à Rouen
 - 83 km mis en service entre 1992 et aujourd'hui ;
 - 8,5 km en cours de réalisation au sud de Chartres.

Environ 60 km de l'aménagement restent à réaliser dans le département de l'Eure-et-Loir.

L'ACHÈVEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN 154 ENTRE NONANCOURT ET ALLAINES

Un débat public sur l'opportunité de recourir à la concession pour achever l'aménagement

Un débat public portant sur l'opportunité de finaliser rapidement l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 ainsi que sur les moyens d'y parvenir, a été mené entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Au cours de ce débat, il a été mis en lumière qu'environ 700 millions d'euros sont nécessaires pour terminer l'aménagement à 2x2 voies et assurer ainsi l'homogénéité et la continuité de l'itinéraire RN 154 et RN 12 en traversée de l'Eure-et-Loir. Ce montant représente plusieurs décennies de financements État-collectivités. Dans ce contexte, le recours à la concession est apparu comme l'une des solutions qui permettrait d'accélérer le processus.

Ce débat a donné lieu à :

- 15 réunions publiques et un atelier portant sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières ;
- la mobilisation de 3 000 participants ;
- la rédaction de 22 contributions ou cahiers d'acteurs, remis au maître d'ouvrage.

Il a permis de confirmer :

- la nécessité d'achever l'aménagement de la RN 154 à 2x2 voies ;
- le souhait que cet achèvement soit accéléré : le recours à la concession est alors apparu comme une solution pour y parvenir.

Le débat public

Le débat public vise à engager, dès la conception du projet et en amont des études de tracé, une première phase de dialogue sur l'opportunité du projet et les grandes caractéristiques de l'infrastructure.

Le débat public a pour but, d'abord, d'informer le public, ensuite, de lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet et de débattre avec le maître d'ouvrage, enfin d'éclairer sa décision.

LA MISE EN CONCESSION DE LA RN 154 ET DE SON TRONC COMMUN AVEC LA RN 12 EST DÉCIDIÉE

Suite au débat public, la poursuite de l'aménagement et l'accélération de sa réalisation par le recours à la concession ont été confirmées par la décision ministérielle du 25 juin 2010.

Le principe de la mise en concession de la RN 154

Dans son principe, la concession permet le recours à un partenaire extérieur, le concessionnaire qui :

- finance l'opération ;
- réalise les travaux ;
- exploite et entretient l'ouvrage, ici une autoroute, pendant la durée de la concession.

En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir un péage auprès des usagers, ce qui lui permet de couvrir le coût de réalisation et les dépenses d'exploitation.



L'organisation des études, de l'information et de la concertation sur le projet

LES OBJECTIFS DES ÉTUDES

La décision ministérielle du 25 juin 2010, feuille de route du projet

À l'issue du débat public, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, par décision ministérielle du 25 juin 2010, a décidé :

- la poursuite et l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 (entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux) par le recours à la concession ;
- la nécessité de préciser le périmètre de la concession et par conséquent les fonctionnalités de l'axe.

La DREAL

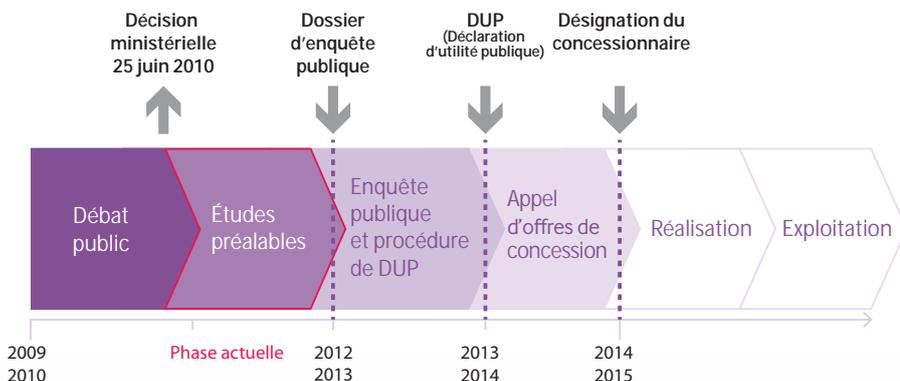
Dans le cadre de la réforme de l'État, le Conseil de modernisation des politiques publiques a décidé, en décembre 2007, la création d'un échelon régional unifié du ministère du Développement Durable : la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Cette structure régionale pilote les politiques de développement durable résultant notamment des engagements du Grenelle de l'Environnement ainsi que celles du logement et de la ville.

Cette décision ministérielle constitue la feuille de route du préfet de la région Centre, désigné préfet coordonnateur du projet, et de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre. Celle-ci assure, par délégation du préfet, la maîtrise d'ouvrage du projet.

Le calendrier prévisionnel du projet

Les grandes échéances du projet sont :

- **fin 2013** : lancement de l'enquête d'utilité publique (*) ;
- **2014** : Déclaration d'Utilité Publique(*), par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'État ;
- **2015** : désignation d'un concessionnaire (*) ;
- **2018** : mise en service.



L'enquête publique

L'enquête publique est une des phases importantes de la concertation préalable aux grandes décisions d'aménagement comme la création d'une autoroute. C'est un moment durant lequel chacun peut s'exprimer sur le projet sans aucune restriction.

Une enquête publique doit obligatoirement précéder la réalisation de certains projets au budget important, à risques ou dangereux, ayant des impacts potentiellement sur l'environnement et la santé et/ou présentés comme d'intérêt public.

À l'issue de l'enquête publique, et après avis de la commission d'enquête, le projet sera ou non déclaré d'utilité publique. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) permettra d'engager les phases suivantes d'études et de travaux.

Le périmètre et la portée des études

Les études sont conduites sur l'ensemble de l'itinéraire entre Nonancourt (Eure) et le raccordement à l'A 10 dans le secteur d'Allaines (Eure-et-Loir). Elles incluent la section en tronc commun avec la RN 12 de l'est de Dreux à Nonancourt.

Les objectifs des études sont :

- la recherche, l'analyse et la comparaison de toutes les solutions de tracé au regard de leurs impacts sur l'environnement (milieux naturels et cadre de vie), le paysage, l'agriculture et la sylviculture, le patrimoine ainsi que sur les enjeux techniques et de coût ;
- l'intégration et la mise aux normes des sections déjà aménagées à 2x2 voies ;
- la localisation des points d'échanges ;
- la définition précise du périmètre de la concession et des modalités de tarification envisagées.

2012 -2013 : LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

La définition progressive d'un axe préférentiel à porter à l'enquête publique fin 2013

Le maître d'ouvrage mène, sur les années 2012-2013, une analyse progressive des enjeux du territoire afin d'identifier un axe préférentiel pour le passage de la nouvelle infrastructure. Certains secteurs déjà à 2x2 voies nécessiteront uniquement une mise aux normes autoroutières et environnementales (application de nouvelles réglementations).

Pour définir l'axe préférentiel, la DREAL Centre procède en 4 étapes.

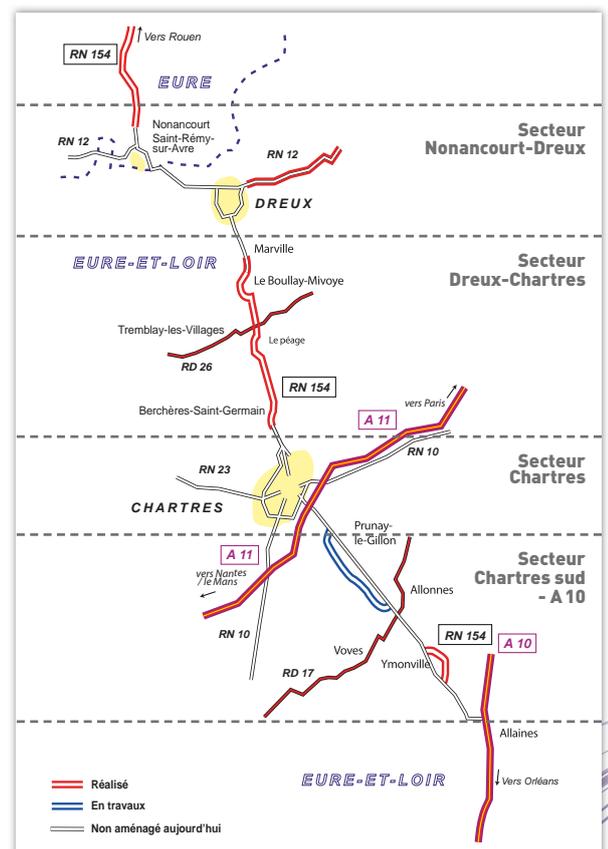
- **Étape 1** : identification des différents enjeux des territoires concernés ;
- **Étape 2** : comparaison de toutes les options de passage ;
- **Étape 3** : analyse des hypothèses de tracé au sein du fuseau préférentiel retenu ;
- **Étape 4** : définition de l'axe préférentiel (et sa bande dite de 300 m) qui sera porté à enquête publique, fin 2013.

Des études organisées selon 4 secteurs

Le projet porte sur un axe continu de Nonancourt à Allaines, cependant, l'existence ou non d'aménagements déjà à 2x2 voies conduit à adapter le contenu des études en fonction des secteurs.

Du nord au sud, ces études portent donc sur :

- 1. Secteur Nonancourt-Dreux** : la recherche d'une solution de contournement des villes de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre et de Dreux (secteur du tronc commun RN 154 – RN 12) ;
- 2. Secteur Dreux-Chartres** : l'étude de la mise aux normes autoroutières et environnementales de la section déjà à 2x2 voies entre Marville-Moutiers-Brulé et le nord de Chartres ;
- 3. Secteur Chartres** : la recherche d'une solution de contournement de Chartres ;
- 4. Secteur Chartres sud - A 10** : la recherche d'une solution pour compléter la section au sud de Chartres tout en intégrant les contournements de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville et en assurant un raccordement à l'A 10.

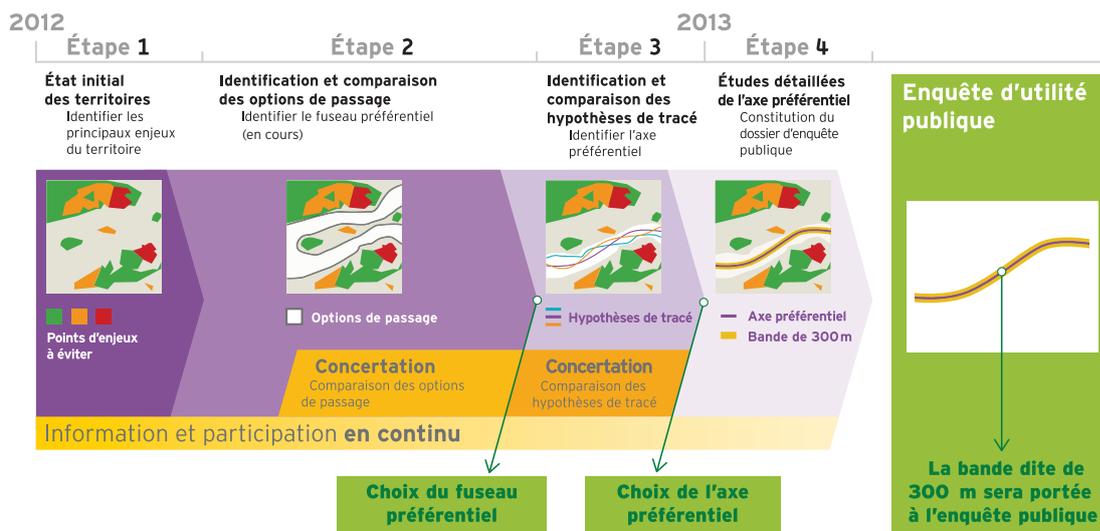


LA PARTICIPATION ET LA CONCERTATION

L'information et la concertation du public sur le projet sont mises en œuvre par la DREAL Centre. Elles figurent parmi les dispositions de la décision ministérielle du 25 juin 2010.

Une information et une participation en continu marquées par deux phases de concertation

La DREAL Centre organise les études et l'information de manière parallèle et continue. De plus, les études 2012-2013 seront marquées par deux temps forts de concertation qui permettront respectivement de choisir un fuseau préférentiel parmi les options de passages identifiées, puis un axe préférentiel parmi les variantes de tracé étudiées au sein du fuseau préférentiel.



Un garant pour la concertation

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'une personnalité indépendante : le garant. Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et au bon déroulement de la concertation jusqu'à l'enquête publique. M. Jean-Yves Audouin, ancien membre de la Commission Particulière du Débat Public sur la RN 154 a été désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en tant que garant de la concertation et de l'information sur le projet. Observateur indépendant, il peut faciliter en tant que de besoin les échanges entre les participants et formuler d'éventuelles remarques et suggestions. Il ne se prononce pas sur le projet lui-même, mais uniquement sur la concertation et l'information du public.

www.154-12.centre.gouv.fr

Le site internet du projet vous informe en continu sur le projet et l'avancée des études. Il permet également de contacter et/ou questionner à tout moment le garant de l'information et de la concertation ainsi que le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, un **guide de la concertation** propose un certain nombre de principes sur le déroulement de la concertation. Ce guide est disponible en annexe du présent dossier ainsi que sur le site Internet du projet www.154-12.centre.gouv.fr.

CONTACTER LE GARANT

→ **PAR ÉCRIT** : Adresse : Jean-Yves Audouin, 5 avenue Saint-Honoré d'Eylau, 75116 Paris

Courriel : utilisez le formulaire du site internet du projet.

www.154-12.gouv.centre.fr.

→ **PAR TÉLÉPHONE** : pour ce faire, il vous faudra communiquer au garant, par courriel, votre numéro de téléphone, accompagné de l'objet de votre demande. Le garant vous contactera en retour.

→ **EN RENDEZ-VOUS** : vous pouvez demander à le rencontrer en prenant un rendez-vous qui sera organisé en préfecture à Chartres ou en sous-préfecture à Dreux.

Un bilan de la concertation

À l'issue de chaque phase de concertation, la DREAL Centre rédigera un bilan écrit de la concertation. Il permettra de tirer des enseignements précis pour le projet, les différentes décisions et la poursuite des études et de la concertation.

Chaque bilan sera mis à disposition du public (téléchargeable sur le site internet du projet : www.154-12.centre.gouv.fr). Il fera partie intégrante du dossier d'enquête publique.

UNE 1^{re} PHASE DE CONCERTATION QUI S'ENGAGE

Un objectif : recueillir les avis du public sur les options de passage

La première phase de concertation portant sur les options de passage débute le 24 septembre 2012 avec la distribution d'un document d'information de 6 pages dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet (liste des communes sur www.154-12.centre.gouv.fr). Jusqu'au 19 octobre 2012, la DREAL Centre propose plusieurs outils d'information et de recueil des avis qui lui permettront de nourrir les études et d'éclairer la décision sur le choix du fuseau préférentiel.

Contactez la DREAL Centre

Tout au long des études vous pouvez contacter la DREAL Centre et exprimer vos avis en utilisant le formulaire de contact du site internet du projet : www.154-12.centre.gouv.fr.

Des outils d'information et de recueil des avis

La DREAL Centre vous invite à exprimer vos avis sur le projet ainsi que sur les résultats d'études présentés dans ce document. Pour ce faire, différents outils et actions sont mis en œuvre :

Période/Dates	Actions	Comment s'exprimer ?
Du 24 au 29 septembre 2012	1 document d'information de 6 pages distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet.	Lettre T incluse dans le document d'information.
Du 1 ^{er} au 19 octobre 2012	Ce dossier de concertation présentant le détail des résultats d'études. Il est mis à disposition dans chaque mairie concernée par le projet. Il peut être transmis gratuitement sur simple demande auprès du maître d'ouvrage.	Site Internet www.154-12.centre.gouv.fr , ou par courrier à la : DREAL Centre - SDIT 5 avenue Buffon - BP6407 45064 Orléans Cedex 2
Du 1 ^{er} au 19 octobre 2012	6 expositions <ul style="list-style-type: none">Centre culturel Oscar de Saint-Rémy-sur-AvreHall d'accueil de l'Hôtel de Dreux AgglomérationSalle du conseil municipal de la mairie de Tremblay-les-VillagesHôtel de Ville de Chartres, salle Jehan de BeauceHall d'accueil de la mairie de VovesMairie de Nonancourt (du 1^{er} au 5 octobre 2012) Les expositions seront accessibles aux heures d'ouverture des lieux d'accueil. La DREAL Centre assurera, à certaines dates, une permanence sur les lieux d'exposition afin de répondre aux questions du public.	Registres d'expression dans chaque lieu d'exposition. Permanences : une 1/2 journée par semaine et par lieu. Voir le programme des permanences sur www.154-12.centre.gouv.fr
Les 2, 4, 9 et 10 octobre 2012	4 réunions publiques (à partir de 19 h) Le 2 octobre : Théâtre de Dreux Le 4 octobre : Salle Silvia Montfort à Voves Le 9 octobre : Gymnase Oscar à Saint-Rémy-sur-Avre Le 10 octobre : Salon Marceau de l'Hôtel de Ville de Chartres	Questions pendant les réunions publiques (enregistrement des débats).



La sécurité et les déplacements, enjeux majeurs du projet

UN AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES POUR SÉCURISER L'AXE

La sécurité routière représente l'un des principaux enjeux de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154. Elle a justifié son inscription au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) (*).

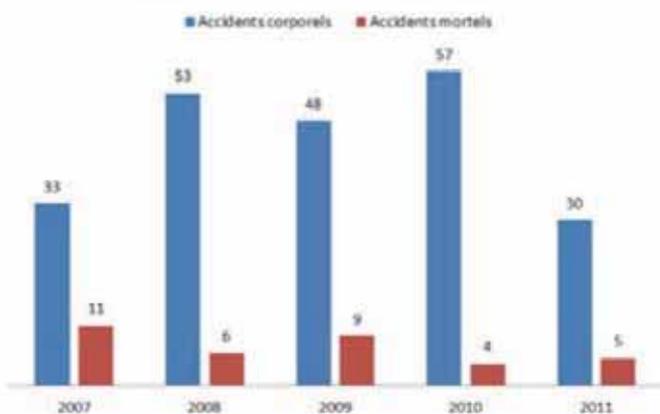
Statistiques générales : moins d'accidents mais une gravité qui reste trop forte

Les statistiques des cinq dernières années (2007 - 2011) montrent que **le nombre d'accidents corporels diminue malgré une évolution fluctuante**. En 2007, on a recensé 33 accidents, puis un pic a été atteint en 2010 avec 57 accidents pour diminuer en 2011 avec 30 accidents.

Le nombre d'**accidents mortels** présente une **tendance à la baisse** : on en comptait 11 en 2007 et 5 en 2011. Le nombre de tués est passé, quant à lui, de 17 en 2007 à 5 en 2011.

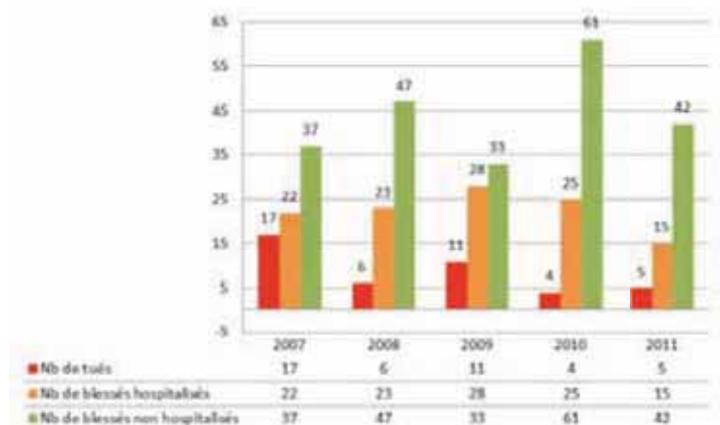
Ainsi, malgré les mesures prises par le gouvernement depuis 2003 en faveur de la sécurité routière et la baisse constatée du nombre d'accidents sur la RN 154 et la RN 12 entre Nonancourt et Allaines, les études montrent que leur gravité reste importante. Dans certains secteurs, elle est nettement supérieure à l'indicateur national sur des réseaux comparables.

BILAN DES ACCIDENTS PAR ANNEE



Source : Étude Egis.

BILAN DES VICTIMES PAR ANNEE



Analyse spatialisée sur la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12 : des contournements d'agglomérations accidentogènes

L'analyse détaillée des accidents recensés a mis en avant la relative dangerosité de certains secteurs. Il s'agit plus particulièrement des contournements des agglomérations :

- sur 9 zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) de niveau 1 (*), 5 sont situées au niveau des contournements de Dreux et de Chartres ;
- les contournements nord et est de Dreux ainsi que de la rocade ouest de Chartres présentent un taux et une densité d'accidents très importants ;
- enfin, on peut souligner la gravité des accidents sur la RN12, et sur la RN154 au sud de Chartres avec un pourcentage d'accidents mortels de plus de 45% (près de 2,5 fois plus que l'indicateur national pour un réseau comparable).



Légende :

○ Zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) de niveau 1 : zone de 850 m sur laquelle on constate au moins 4 accidents corporels ayant fait 4 victimes graves.

★ Accident avec tué(s).

★ Accident avec blessé(s) hospitalisé(s).

★ Accident sans tué(s) ni blessé(s) hospitalisé(s).

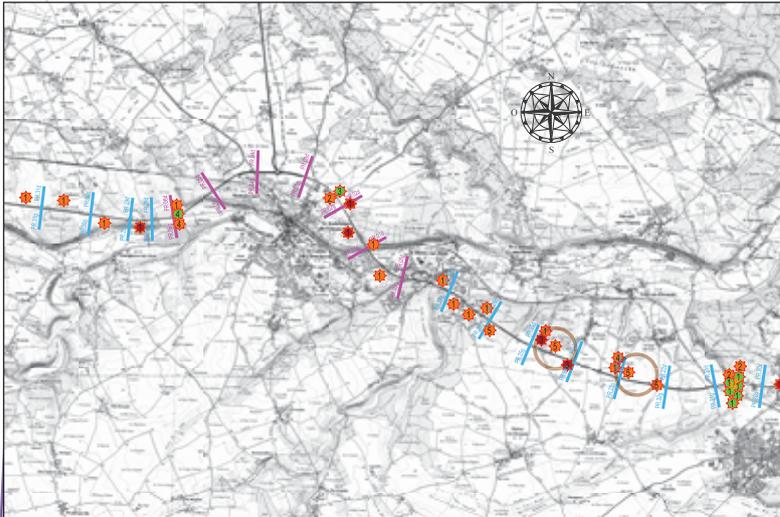
Le chiffre à l'intérieur des étoiles indique le nombre de victimes.

— Points de repères
du réseau routier.

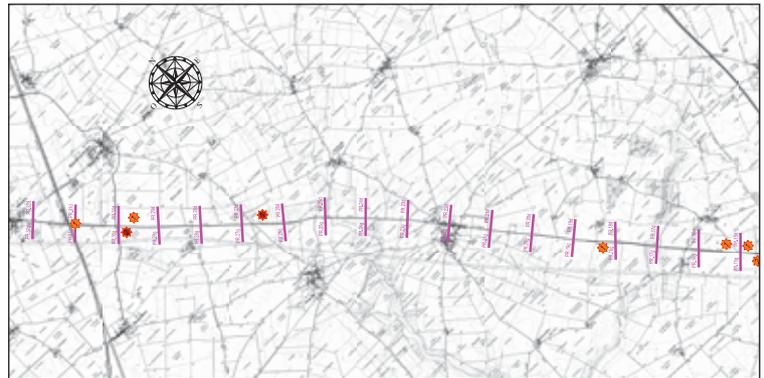
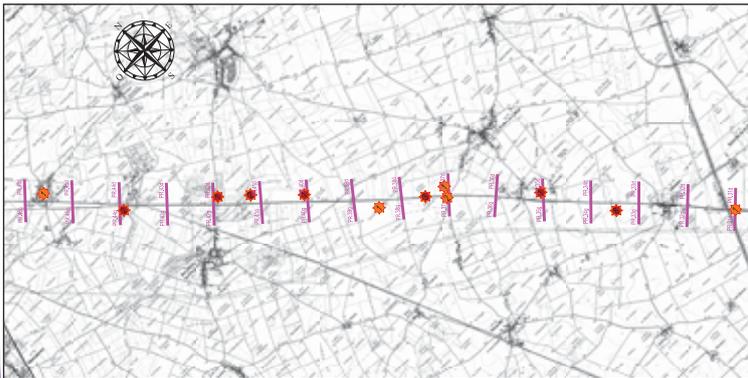
Source : base de données CONCERTO sur la période 2007-2011 (DDTM Eure-et-Loir)(*), sur le périmètre d'étude formé par les RN 154 et RN 12 entre Nonancourt et Allaines, incluant également la rocade ouest de Chartres.

L'accidentologie sur les autres secteurs de la RN 154 et de la RN 12

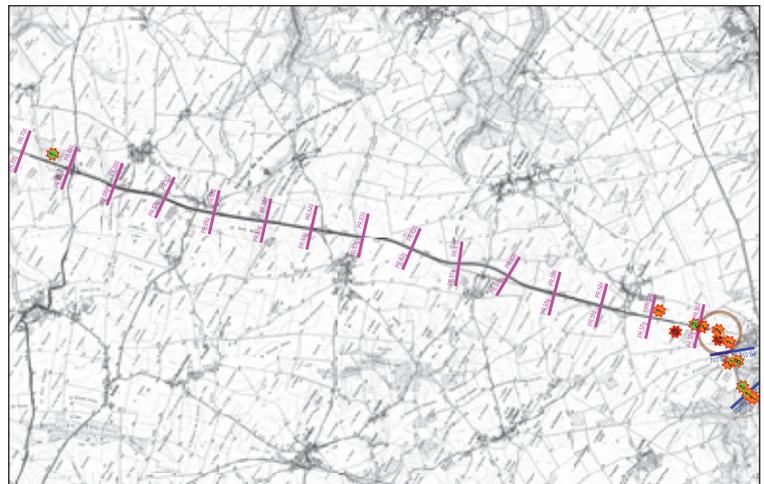
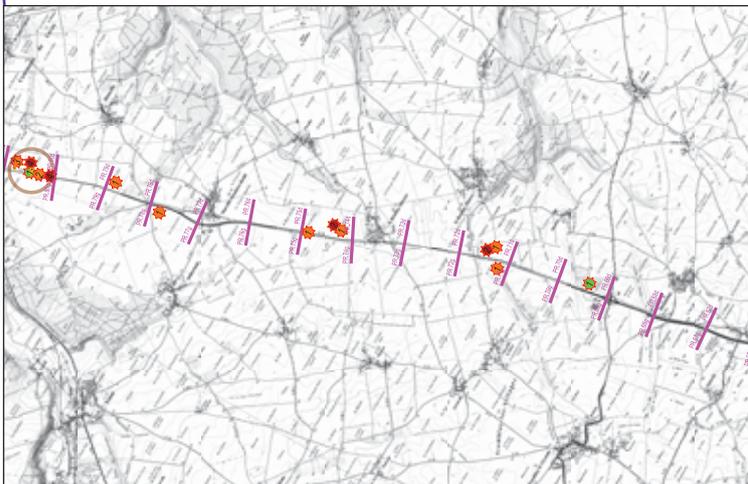
La RN 12



Entre Dreux et Chartres



Entre Chartres et l'A 10



Au regard des chiffres présentés ci-avant, la sécurité reste un enjeu majeur de l'aménagement de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12. La dangerosité particulière des contournements des agglomérations drouaise et chartraine, non aménagés aujourd'hui, confirme l'intérêt d'un aménagement à 2x2 voies.

DÉPLACEMENTS : UN AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES POUR AMÉLIORER LES LIAISONS ET LES DESSERTES EN FACILITANT LES CONDITIONS DE CIRCULATION

L'aménagement de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12 doit permettre de faciliter les déplacements tant à l'échelle locale que nationale.

Fiabiliser les solutions de contournement de l'Île-de-France pour les grandes liaisons

Au plan national (voir international), la RN 154 est un maillon de la grande liaison routière nord-sud qui contourne l'Île-de-France, et qui permet schématiquement de relier Calais à Barcelone. Mais elle constitue également, en Eure-et-Loir, la seule portion de ce grand axe qui n'est pas totalement aménagée à 2x2 voies.

Cette absence d'aménagement complique et ralentit les liaisons. Il incite une partie des flux routiers à emprunter les infrastructures autoroutières de la région Île-de-France, pourtant fortement congestionnées. C'est plus particulièrement le cas pour les flux de personnes et de marchandises entre le sud de la France et le nord-ouest jusqu'à la Manche (transport des productions céréalières et industrielles vers les grands ports de l'ouest).

Mais la RN 154 est aussi un prolongement naturel de l'A 19 (autoroute récemment mise en service et qui contourne la région parisienne par le sud) et son aménagement à 2x2 voies permettrait également de fiabiliser les contournements de l'Île-de-France dans les grandes liaisons est-ouest.

Enfin, en incluant le réaménagement de la RN 12, le projet rendrait les temps de trajet entre l'Île-de-France et la Bretagne plus fiables, car moins soumis aux aléas liés aux difficultés de circulation sur les sections non aménagées.

RN 154 : un trafic congestionné qui complexifie la desserte, les échanges et les liaisons

Le temps moyen nécessaire pour parcourir les 90 km de l'itinéraire RN 154 situés entre Nonancourt au nord et l'A 10 au sud est aujourd'hui de 1h20 à 1h35. Les moyennes de circulation sont donc de l'ordre de 60 km/h, ce qui est révélateur de la densité du trafic.

La RN 154 dans le réseau routier et autoroutier



■ RN 154

Assurer une desserte fine des territoires

Au plan régional, l'accessibilité renforcée et simplifiée aux grands ports de l'ouest est un élément important pour l'économie des territoires : notamment pour le transport des productions céréalières et industrielles.

Au plan départemental, l'aménagement à 2x2 voies permettrait d'apporter une réponse aux problèmes de congestion rencontrés actuellement sur trois points durs : le contournement de Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre, celui de Dreux et celui de Chartres. Le trafic de transit, les échanges entre les deux pôles économiques du département que sont Dreux et Chartres et les déplacements quotidiens (type domicile-travail) s'en trouveraient facilités.

Enfin, **localement**, le projet doit permettre l'aménagement des agglomérations en éloignant les trafics de contournement des centres habités.

La RN 154 supporte actuellement :

- un trafic de transit, c'est-à-dire un trafic de véhicules traversant le territoire sans s'y arrêter et qui représentent 40% du total des flux ;
- des trafics d'échanges (avec une origine ou une destination en Eure-et-Loir) pour 30% ;
- des trafics internes au département (avec une origine et une destination en Eure-et-Loir) pour 30%.

Les niveaux de trafics sont variables mais importants sur l'ensemble de l'itinéraire.

Le trafic sur la RN 154





De l'état initial de l'environnement à l'analyse des options de passage

UN ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT POUR IDENTIFIER LES OPTIONS DE PASSAGE POSSIBLE

Méthodologie d'étude

La détermination des options de passage du projet s'appuie sur un diagnostic du territoire concerné, afin de déterminer les contraintes qui s'y exercent : comment le territoire est-il aujourd'hui "occupé" ? Quelles sont les zones sensibles qui peuvent influencer la définition des options ?

Pour mener à bien ce diagnostic, une approche progressive, déclinée en quatre étapes majeures, a été mise en œuvre.

Première étape, identification des sensibilités

Une analyse documentaire a été réalisée, s'appuyant sur les études réalisées depuis 1994 complétées par la consultation de différentes sources bibliographiques. Cette documentation complémentaire a été recueillie auprès des administrations et organismes concernés : préfetures, Conseils généraux, communes, DREAL, Directions Départementales des Territoires (DDT), Agence de l'Eau, SNCF... En outre, des investigations de terrain ont été nécessaires pour compléter certaines informations.

Deuxième étape, hiérarchisation des sensibilités

Les sensibilités sont hiérarchisées (sensibilités modérées, fortes ou très fortes) afin de faire ressortir les zones les plus vulnérables.

Troisième étape, carte de synthèse des sensibilités

Cette hiérarchisation des sensibilités permet d'établir une carte de synthèse présentant, à partir de la superposition des différentes sensibilités, les zones les plus favorables aux options de passage jusqu'aux zones les plus défavorables, selon un dégradé de couleurs (de rouge pour les zones les plus défavorables à jaune pour les moins défavorables). Cette carte permet donc d'obtenir rapidement une visualisation de l'ensemble du territoire concerné et de ses principales sensibilités.

Quatrième étape, définition des options de passage

Sur la base de la carte des sensibilités hiérarchisées, les options de passage ont été définies par secteur, en favorisant autant que possible les zones de plus faibles contraintes. L'ensemble de ces options a été représenté sur une carte des options de passage.

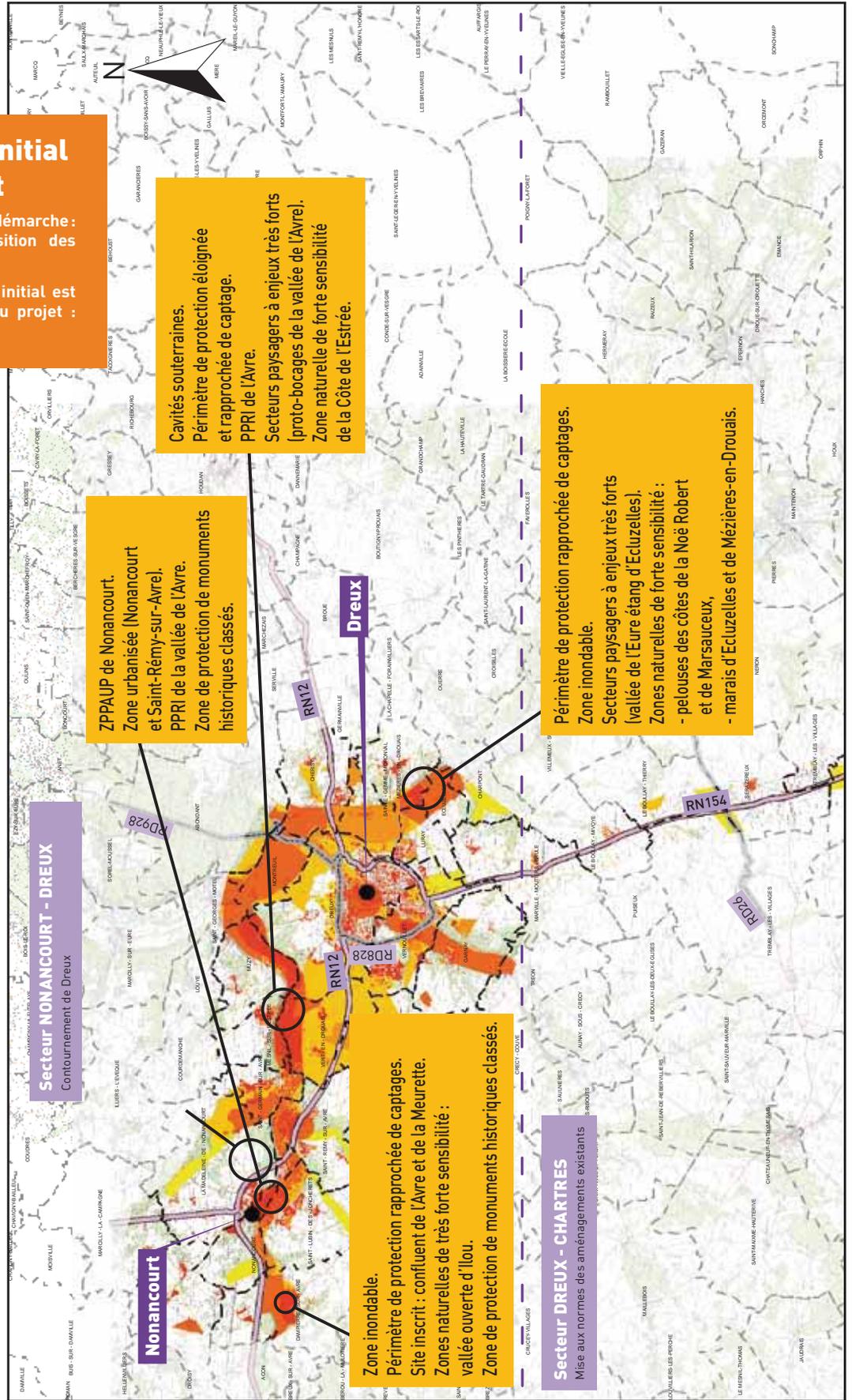
L'état initial s'articule autour de 4 thématiques :

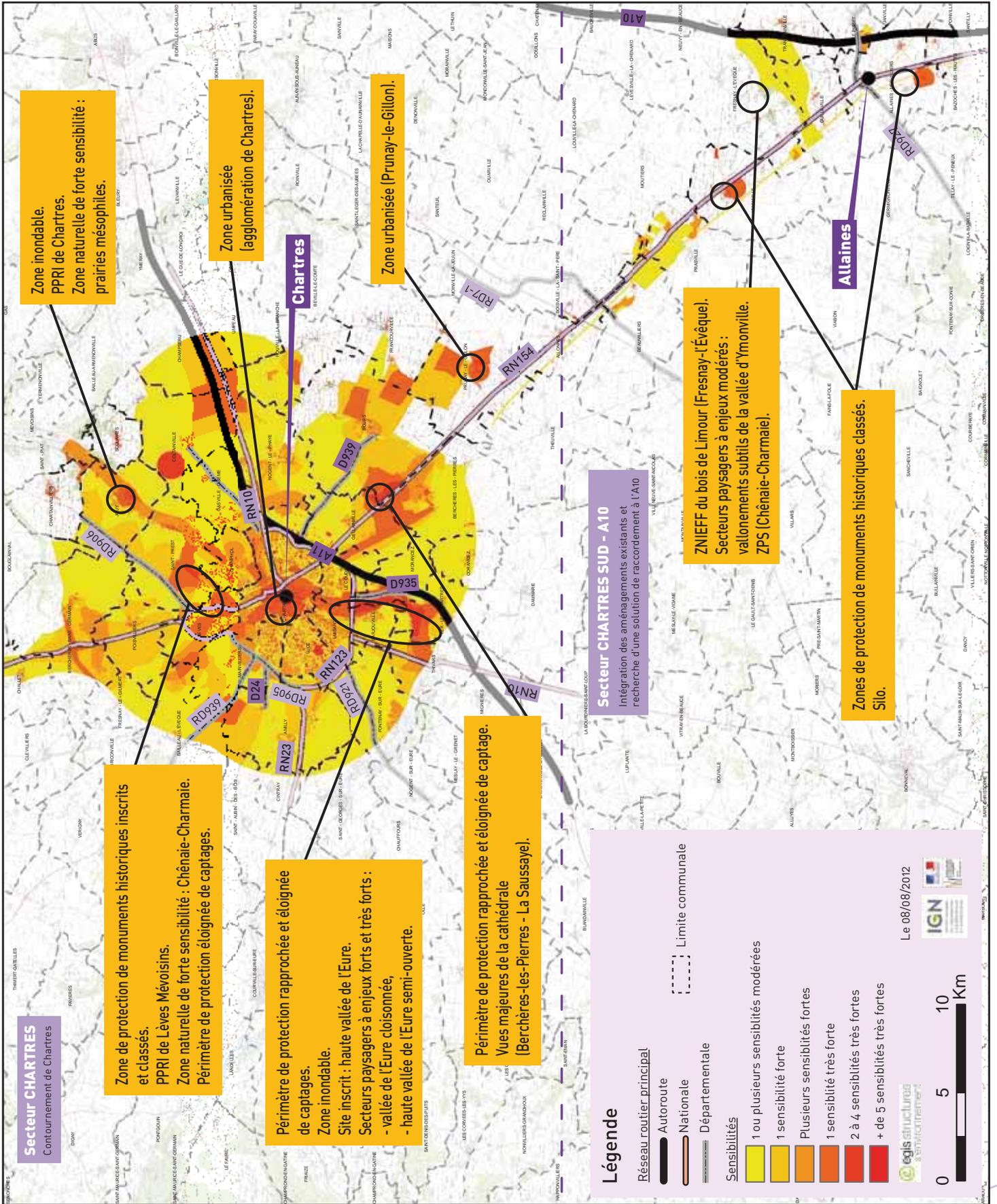
- milieu physique (analyse des cartes IGN, recensement des risques naturels, des captages d'alimentation en eau potable (*)...);
- patrimoine et paysage (observation du paysage sur le terrain, échanges avec les services concernés par la préservation du patrimoine, consultation des Atlas des paysages...);
- milieu humain (recensement des zones habitées, des risques technologiques, identification des sources de bruit et estimation de l'ambiance sonore existante, analyse de l'activité agricole sur le territoire ...);
- milieu naturel (recensement des milieux naturels sensibles, estimation de l'enjeu des sites et des espèces présents...).

Synthèse de l'état initial de l'environnement

Cette carte illustre la 3^e étape de la démarche : elle présente donc la superposition des sensibilités hiérarchisés.

Le dossier de synthèse de l'état initial est disponible sur le site internet du projet : www.154-12.centre.gouv.fr





Secteur CHARTRES
Contournement de Chartres

Zone de protection de monuments historiques inscrits et classés.
PPRI de Lèves Mévoisins.
Zone naturelle de forte sensibilité : Chênaie-Charmaie.
Périmètre de protection éloignée de captages.

Périmètre de protection rapprochée et éloignée de captages.
Zone inondable.
Site inscrit : haute vallée de l'Eure.
Secteurs paysagers à enjeux forts et très forts :
- vallée de l'Eure cloisonnée,
- haute vallée de l'Eure semi-ouverte.

Périmètre de protection rapprochée et éloignée de captage.
Vues majeures de la cathédrale
(Berchères-les-Pierres - La Saussaye).

Zone inondable.
PPRI de Chartres.
Zone naturelle de forte sensibilité : prairies mésophiles.

Zone urbanisée (agglomération de Chartres).

Zone urbanisée (Prunay-le-Gillon).

Secteur CHARTRES SUD - A10
Intégration des aménagements existants et recherche d'une solution de raccordement à l'A10

ZNIEFF du bois de Limour (Fresnay-l'Évêque).
Secteurs paysagers à enjeux modérés : vallonnements subtils de la vallée d'Ymonville.
ZPS (Chênaie-Charmaie).

Zones de protection de monuments historiques classés.
Silo.

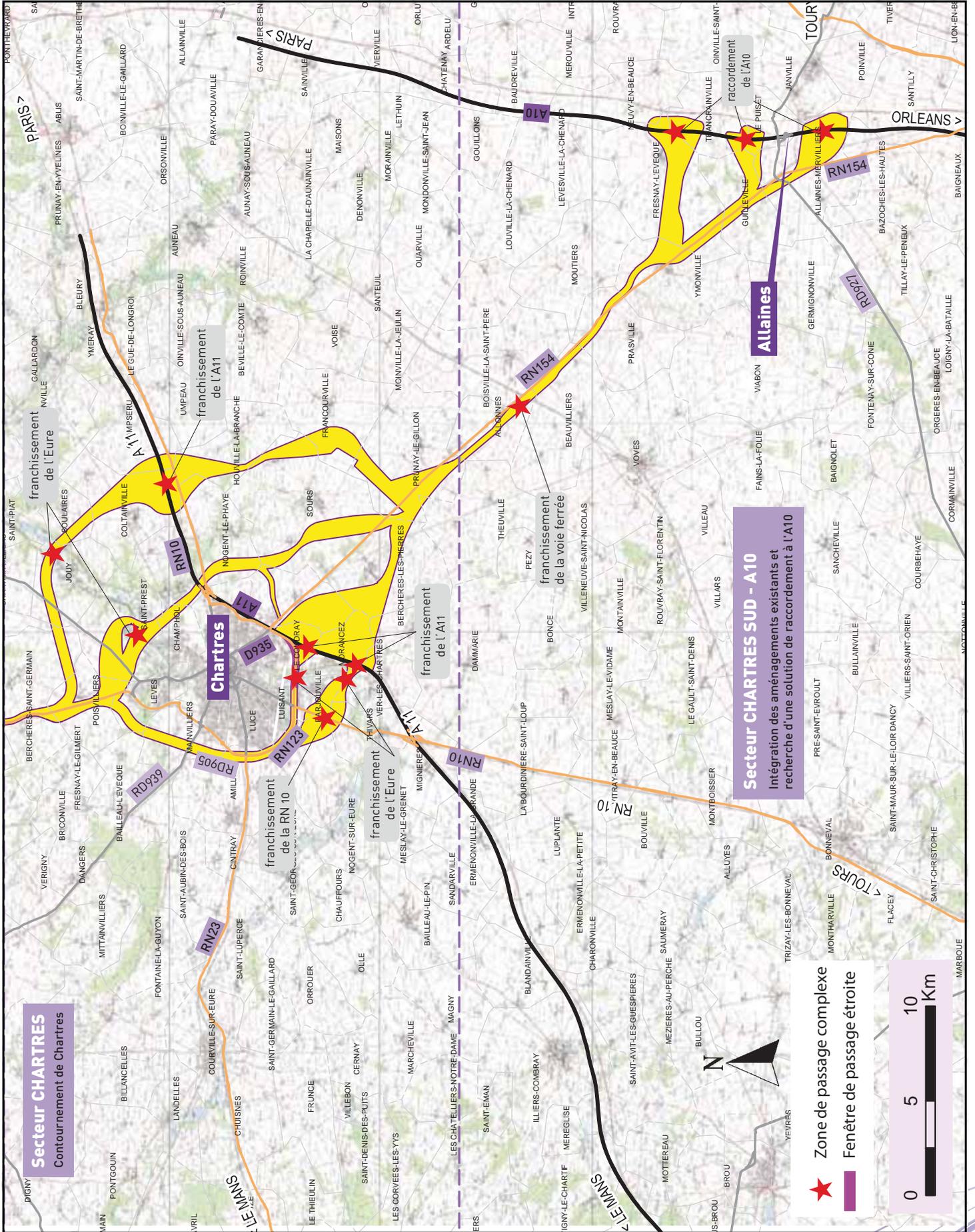
Légende

- Réseau routier principal
- Autoroute
- Nationale
- Départementale
- Limite communale

- Sensibilités**
- 1 ou plusieurs sensibilités modérées
 - 1 sensibilité forte
 - Plusieurs sensibilités fortes
 - 1 sensibilité très forte
 - 2 à 4 sensibilités très fortes
 - + de 5 sensibilités très fortes

Le 08/08/2012

0 5 10 Km

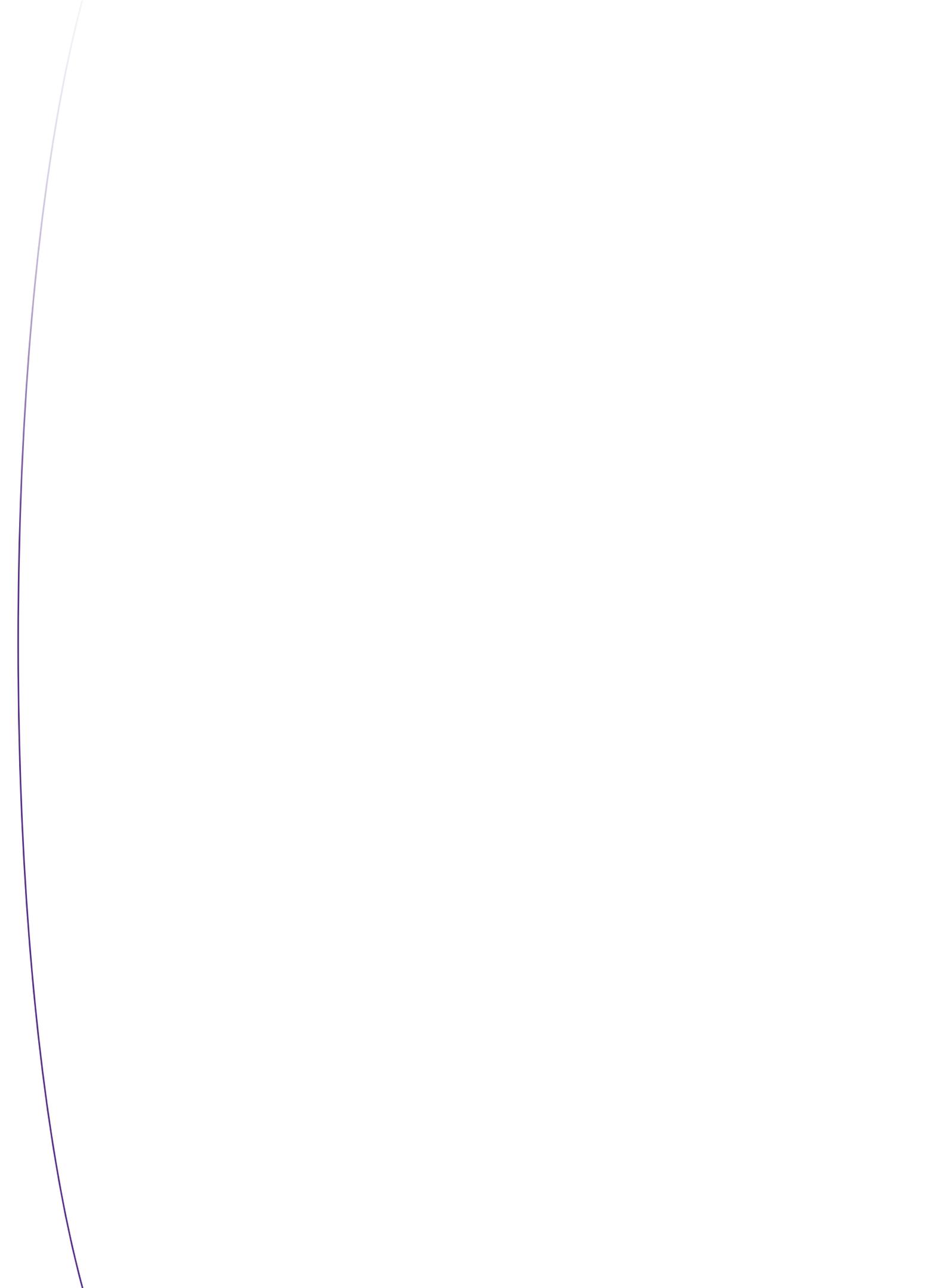


Secteur CHARTRES
Contournement de Chartres

Secteur CHARTRES SUD - A10
Intégration des aménagements existants et recherche d'une solution de raccordement à l'A10

★ Zone de passage complexe
■ Fenêtre de passage étroite





L'ANALYSE ET LA COMPARAISON DES OPTIONS DE PASSAGE PAR SECTEUR

Méthodologie d'étude

Après avoir réalisé un état initial de l'environnement et identifié toutes les options de passage envisageables pour le projet, le stade suivant de l'étude consiste à analyser, par secteur, les différentes options de passage et à les comparer afin de déterminer celle(s) qui présente(nt) le meilleur bilan global pour le passage du projet.

Pour assurer cette comparaison, chaque option a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères. Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de **couleur verte, grise, orange et rouge**, d'illustrer l'impact potentiel de chaque option par rapport aux autres (cf. légende ci-dessous).

Un document présentant l'ensemble des grilles d'analyses est disponible sur le site internet du projet.

Exemple : l'extrait de la grille d'analyse présenté ci-dessous montre, pour l'axe cadre de vie et l'objectif de protection des paysages et du patrimoine, le résultat de l'analyse pour les différentes options identifiées dans le secteur Nonancourt-Dreux :

Axes	Objectifs et fonctionnalités	Indicateur retenu	Secteur Nonancourt-Dreux					
			Option nord	Option centre 1	Option centre1 - RN12	Option centre2	Option centre2 - RN12	Option sud
Préserver le cadre de vie	Protéger les paysages et le patrimoine	Nombre de sites patrimoniaux interceptés par l'itinéraire	Grise	Orange	Verte	Grise	Verte	Grise
		Surface non urbanisée interceptée	Verte	Orange	Verte	Rouge	Orange	Orange

■ Option franchement moins favorable que les autres
 ■ Option moins favorable que les autres
 ■ Option dans la moyenne
 ■ Option plus favorable que les autres
 ■ Option franchement plus favorable que les autres

UNE SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

Dans le présent dossier de concertation, la DREAL Centre vous présente, par secteur et pour chaque option, une synthèse des grilles d'analyses au regard de 4 critères :

- **fonctionnalité** (essentiellement l'attractivité du projet pour les usagers de la RN 154-12 actuelle et sa capacité à desservir le territoire) ;
- **impacts** sur les milieux naturels et humains ;
- **concedabilité** (*), c'est-à-dire la capacité de l'ouvrage à être intégré dans un projet de concession et à pouvoir être accompagné d'un itinéraire de substitution pour les véhicules non autorisés sur l'autoroute ;
- **coût** de la réalisation. (À ce stade des études, compte-tenu des nombreuses possibilités de tracés au sein d'une même option, les coûts ne peuvent pas être définis précisément. Ainsi les chiffres annoncés dans le document sont à considérer comme des ordres de grandeur).

Au final, pour chaque option et selon les 4 critères décrits ci-dessus, un tableau de synthèse comportant des indicateurs de couleur verte, grise, orange et rouge afin d'illustrer l'impact potentiel de chaque option par rapport aux autres (cf. légende ci-dessus) a été réalisé.

En bilan de l'analyse, les options privilégiées à ce stade des études sont présentées.

Mais ces conclusions ne sont pas, à ce stade, des décisions du maître d'ouvrage. La concertation doit encore être menée et les études pourront être ajustées en conséquence.

SECTEUR NONANCOURT-DREUX

Une méthodologie particulière

Comme précisé dans la présentation de la méthodologie, à partir de la carte des enjeux environnementaux, toutes les options de passage pour le projet ont été étudiées. Dans ce secteur, cette méthode a conduit à identifier de multiples possibilités comportant elles mêmes des sous-variantes. Ainsi l'analyse et la comparaison des options deviennent particulièrement complexes.

Pour permettre une analyse et une comparaison complète, l'analyse a été menée de la façon suivante :

- 1 - les options ont été "découpées" en tronçons ;
- 2 - chaque tronçon a préalablement été analysé, ce qui a pu conduire à en écarter certains (par exemple en raison d'un coût manifestement excessif du projet à cet endroit, ou encore de contraintes de réalisation trop importantes) ;
- 3 - toutes les combinaisons possibles entre les tronçons restants ont été identifiées : une combinaison de tronçon constitue alors une option ;
- 4 - enfin, à l'aide de l'analyse de chaque tronçon, l'analyse comparative des options a été réalisée dans le cadre de la méthodologie présentée ci-avant.

Présentation du secteur

Les principaux enjeux

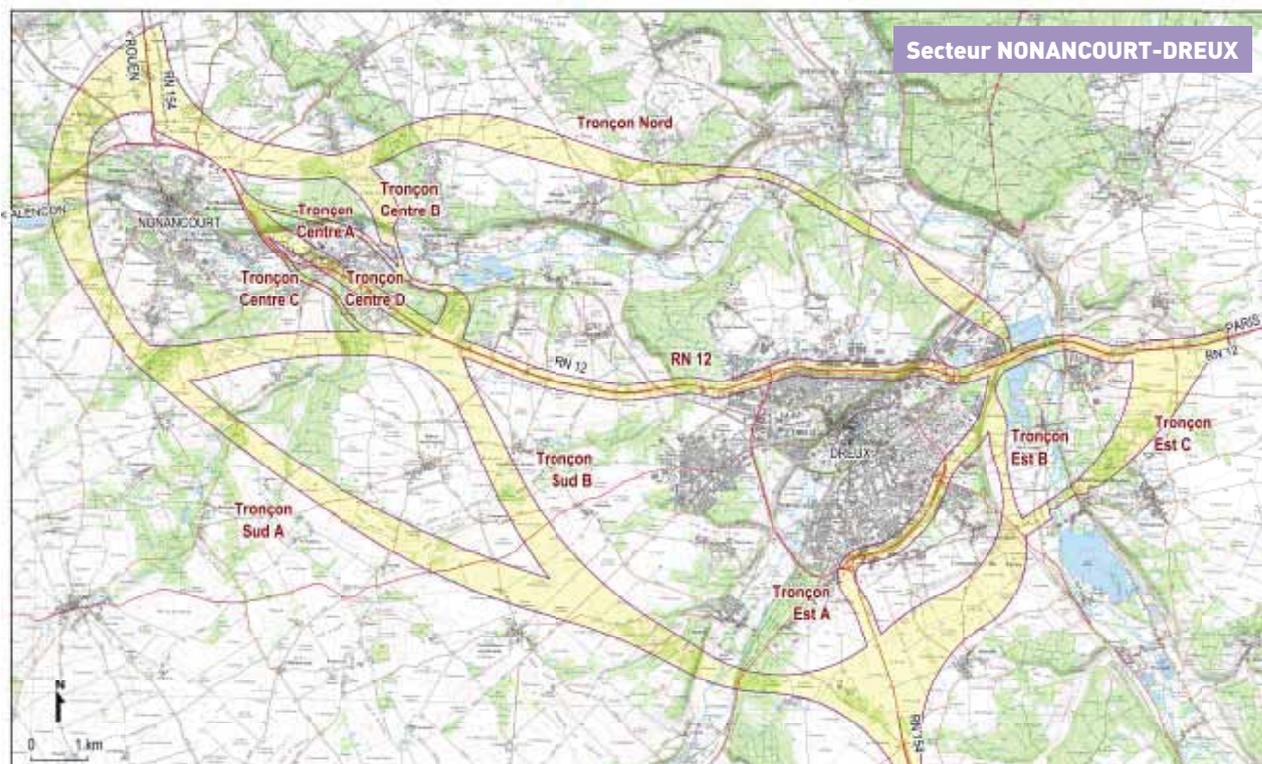
Globalement, les principaux enjeux environnementaux et techniques du secteur sont les suivants :

- la présence de secteurs bâtis sur les agglomérations de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux ;
- les vallées de l'Eure, de l'Avre, de la Blaise, avec la présence de zones inondables et d'enjeux paysagers ;
- les zones de protection de monuments historiques ;
- les périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable (*).

Mais il comporte plus spécifiquement deux zones aux enjeux majeurs :

- **entre Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre** où la problématique essentielle est la traversée des deux communes, soumises à de fréquents encombrements routiers et à des trafics importants avec une forte proportion de poids lourds. Cette situation engendre de nombreux problèmes de sécurité ainsi que des nuisances importantes pour les habitants ;
- **entre Saint-Rémy-sur-Avre et l'est de Dreux**, où l'aménagement à 2x2 voies doit répondre aux problématiques de déplacements des habitants, de développement économique et urbain, tout en étant compatible avec les opérations de rénovation des quartiers d'habitat social (Zones Urbaines Sensibles).

Les options identifiées



La carte ci-dessus présente l'ensemble des options de passage du secteur. **Chaque option est définie par une combinaison de tronçons.**

Chacun de ces tronçons a préalablement été analysé. L'un d'entre eux a été écarté avant de procéder à l'analyse comparative des options. Il s'agit du tronçon centre D, en tunnel sous la RN 12 à Saint-Rémy-sur-Avre, qui s'est révélé peu pertinent au regard de son coût de construction extrêmement important (supérieur à 400 M€). Il n'a donc pas été retenu pour la composition des options de passage.

Tous les autres tronçons ont été conservés pour la composition des options. Leur analyse est reprise lors de la présentation de l'analyse des options qui intervient dans les pages suivantes.

Les options analysées et comparées ci-après sont les suivantes :

- 1 OPTION NORD** : composée par le tronçon nord + les tronçons est A ou B ;
- 2 OPTION CENTRE 1** : composée par les tronçons centre A ou B ou C + les tronçons est A ou B ou C ;
- 3 OPTION CENTRE 1 - RN 12** : composée par les tronçons centre A ou B ou C + le tronçon RN 12 ;
- 4 OPTION CENTRE 2** : composée par le tronçon sud B + les tronçons est A ou B ou C ;
- 5 OPTION CENTRE 2 - RN 12** : composée par le tronçon sud B + le tronçon RN 12 ;
- 6 OPTION SUD** : composée par le tronçon sud A + les tronçons est A ou B ou C.

L'analyse des options

1 OPTION NORD : TRONÇON NORD + LES TRONÇONS EST A OU B

TRONÇON NORD

Il serait constitué d'un tracé neuf (*) de 17,5 km au nord de la RN 12 actuelle, passant au nord des communes de Mesnil-sur-l'Estrée et Muzy. Il comprendrait un viaduc de 790 m sur le ruisseau Le Ruet et un viaduc de 1800 m sur la vallée de l'Avre.



- + Principaux intérêts :** ce tronçon serait attractif pour les usagers de la RN 12 et pourrait susciter un report de trafic important.
- Principaux inconvénients :** son impact environnemental (il passerait sur le périmètre de protection d'un captage d'eau potable, dans la zone inondable de l'Avre [le projet sera conçu pour protéger les ressources contre les pollutions et pour limiter l'exhaussement des plus hautes eaux en cas de crue], dans des zones Natura 2000(*) de la vallée de l'Eure et dans des vallées à enjeux paysagers très forts) ; son coût serait également élevé du fait de la longueur importante des viaducs.

⚠ Difficultés particulières : échangeur à l'est de Dreux (espace très contraint pour construire cet ouvrage), franchissement de la voie ferrée à l'est de Dreux (difficile à réaliser car la circulation des trains devra être maintenues pendant les travaux).

TRONÇON EST A

Ce tronçon intégrerait l'aménagement sur place de la rocade est de Dreux existante sur 2,3 km, avec le doublement de l'ouvrage portant la RD 309-3 afin de permettre de disposer d'un profil autoroutier. La longueur totale du tronçon serait de 8 km, dont 5,7 km en tracé neuf.



- + Principaux intérêts :** l'impact environnemental sur le milieu naturel est limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle.
- Principaux inconvénients :** ce tronçon, qui a aujourd'hui une fonction de desserte locale, ne pourrait plus l'assurer dans le cas d'un passage aux normes autoroutières puisqu'il impliquerait la fermeture de plusieurs points d'échanges. L'intégration de cette section existante dans une concession poserait donc des difficultés. Par ailleurs, ce tronçon serait incompatible à l'extrémité sud de la rocade avec une géométrie autoroutière (il nécessite un virage trop serré). Enfin, le tronçon passerait dans des zones vouées à l'extension urbaine.

⚠ Difficulté particulière : le tronçon offrirait peu d'espace pour réaliser des dispositifs d'échanges complexes, pour l'échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux et au sud de la rocade actuelle à hauteur de la RD 82.

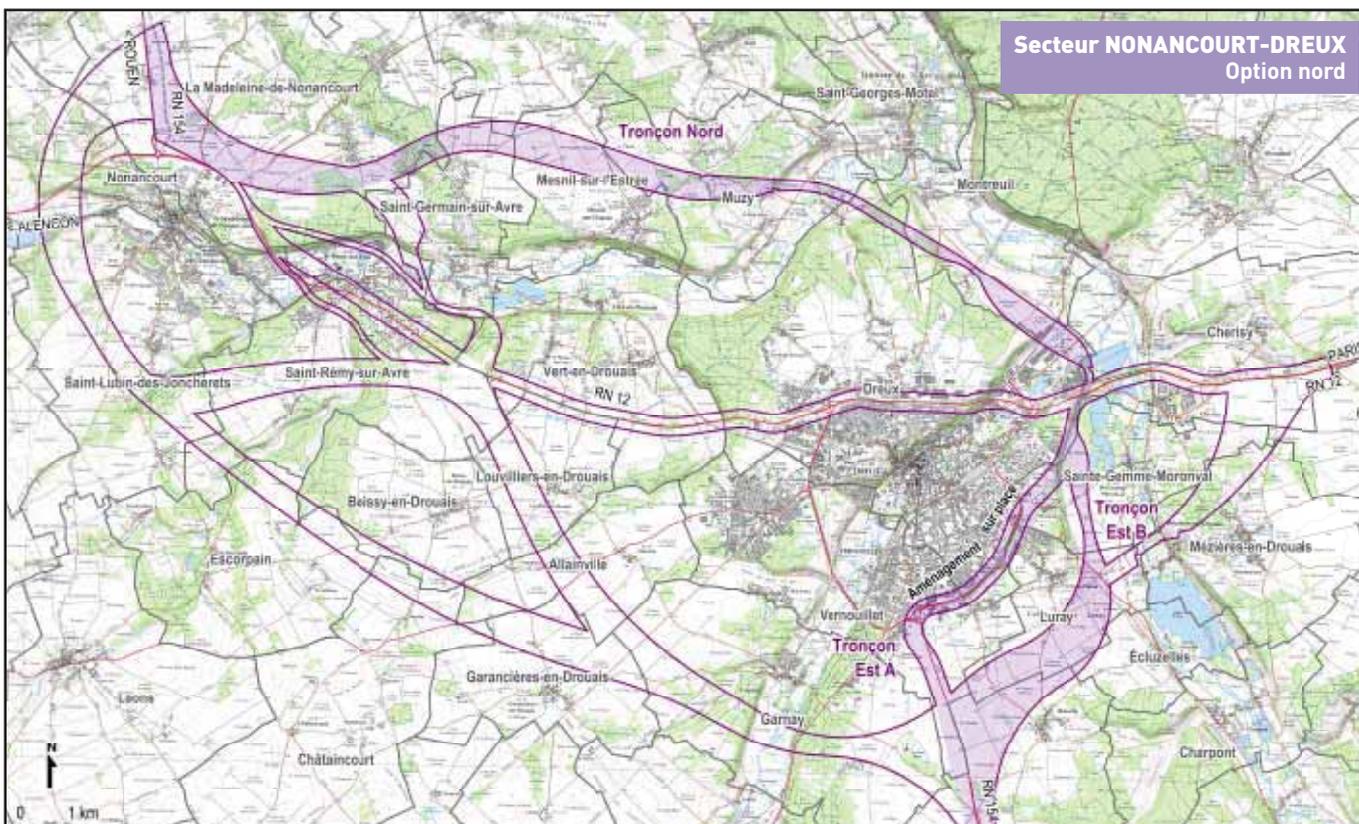
TRONÇON EST B

Il s'agirait d'un tracé neuf de 7,5 km à l'est de Dreux, à l'ouest de Saint-Gemme-Moronval, en rive gauche de l'Eure.



- + Principaux intérêts :** il pourrait être inclus dans la concession à péage.
- Principaux inconvénients :** le tronçon passerait dans la vallée de l'Eure, qui est un site inscrit et qui comporte d'importants enjeux paysagers.

⚠ Difficulté particulière : la difficulté de réalisation d'un échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux serait la même que pour le tronçon est A.



À noter : le tronçon nord ne peut être associé au tronçon est C. Le secteur nord de la RN 12 étant très fortement contraint (habitat, zone d'activité, enjeux pour le milieu naturel), il n'a pas pu être défini une option de passage à partir de ces deux tronçons.

Synthèse de l'analyse de l'option

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	Cette option serait attractive pour les usagers de la RN 12 actuelle. Sa continuité serait assurée sans allongement de parcours. L'option dessert les zones d'activités de Nonancourt et Dreux.						
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Impact très fort au nord de la RN 12. Tronçon nord : périmètre de protection de captage, zone inondable de l'Avre, zones Natura 2000 de la vallée de l'Eure, passage dans des vallées à enjeux paysagers très forts. Tronçon est A : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle. Tronçon est B : passage dans la vallée de l'Eure (site inscrit et enjeux paysagers).						
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	Possibilité de mettre un péage sur l'option, en retenant le tronçon est B (le tronçon est A ne pourrait être intégré dans le périmètre de concession). L'implantation de ce dispositif de péage pour connecter la RN 12 à l'est de Dreux serait toutefois très complexe (peu d'espace pour concevoir ces aménagements).						
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>300</td> <td>350</td> <td>400</td> <td style="background-color: #cccccc;">450</td> <td>500</td> <td>550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			

■ Option franchement moins favorable que les autres
 ■ Option moins favorable que les autres
 ■ Option dans la moyenne
 ■ Option plus favorable que les autres
 ■ Option franchement plus favorable que les autres

2 OPTION CENTRE 1 : TRONÇON CENTRE A OU B OU C + LES TRONÇONS EST A OU B OU C

TRONÇON CENTRE A

Il serait constitué d'un tracé neuf de 7,8 km passant au nord de Nonancourt et longeant la voie ferrée au nord de Saint-Rémy-sur-Avre. Il comporterait également un ouvrage de franchissement de cette voie ferrée. Ce tronçon rejoindrait la RN12 à l'ouest de la commune de Vert-en-Drouais.

- + **Principaux intérêts** : son tracé serait court, économique.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental est important. Il touche une zone inconstructible pour les bâtiments (la construction d'infrastructures de transports serait cependant autorisée sous certaines conditions, notamment assurer le libre écoulement des eaux) selon le PPRI(*) de l'Avre, un périmètre de protection de captage, un périmètre de protection de monument historique. Il a également un impact sur le milieu humain, notamment au nord de Saint-Rémy-sur-Avre car proche de secteurs habités.

⚠ Difficultés particulières : les emprises sont très limitées sur 1,6 km au nord de Saint-Rémy-sur-Avre, le long de la voie ferrée. Le franchissement de la voie ferrée à l'est de Saint-Rémy-sur-Avre est également délicat (ouvrage avec un biais important, en courbe, et circulation des trains à maintenir).



TRONÇON CENTRE B

Il serait constitué de 8,5 km en tracé neuf franchissant la vallée de l'Avre entre Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre pour se raccorder à la RN154 actuelle au nord de Nonancourt. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 530 m sur la vallée de l'Avre et un ouvrage de franchissement de voie ferrée. Il rejoindrait la RN12 à l'ouest de la commune de Vert-en-Drouais.

- + **Principaux intérêts** : son tracé serait court.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental. On note la présence de cavités souterraines abandonnées sur ce tronçon, qui par ailleurs touche une zone inconstructible pour les bâtiments (construction d'infrastructures de transports cependant autorisées sous certaines conditions, notamment assurer le libre écoulement des eaux) selon le PPRI de l'Avre. Il passerait également sur un périmètre de protection de captage et à proximité d'une zone Natura 2000, impliquant des mesures pour limiter ou compenser l'impact du projet sur ces milieux sensibles. Ce tronçon a également un impact important sur le milieu humain, notamment entre Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre (secteur du viaduc de 530 m) ; cette traversée de la vallée de l'Avre représente en outre des enjeux paysagers très forts ; le tronçon serait d'ailleurs significativement plus coûteux que le tronçon centre A du fait de la présence d'un viaduc.

⚠ Difficulté particulière : le franchissement de la voie ferrée à l'est de Saint-Rémy-sur-Avre (ouvrage avec un biais très important, en courbe, et circulation des trains à maintenir).



TRONÇON CENTRE C

Ce serait un tracé de 6,9 km reprenant en grande partie la trace de la RN12 actuelle entre Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre. Ce tronçon impliquerait un viaduc de 340 m et un tunnel de 500 m.

- + **Principaux intérêts** : il comporterait un tracé court.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental (cavités souterraines abandonnées, périmètre de protection de monument historique et secteur paysager assez sensible) et son impact sur le milieu humain, et notamment à l'est de Nonancourt du fait de la proximité de zones habitées ; la continuité de l'ex RN12 ne serait plus assurée (une section deviendrait un tracé autoroutier) ; ce tronçon serait également significativement plus coûteux que le tronçon centre A du fait de la présence d'un tunnel et d'un viaduc.

⚠ Difficulté particulière : nécessité d'un tunnel et d'ouvrages d'art (*) en milieu urbanisé.



TRONÇON EST A

Ce tronçon intégrerait l'aménagement sur place de la rocade est de Dreux existante sur 2,3 km, avec le doublement de l'ouvrage portant la RD309-3 afin de permettre de disposer d'un profil autoroutier. La longueur totale du tronçon serait de 8 km, dont 5,7 km en tracé neuf.

- + **Principaux intérêts** : l'impact environnemental sur le milieu naturel est limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle.
- **Principaux inconvénients** : ce tronçon, qui a aujourd'hui une fonction de desserte locale, ne pourrait plus l'assurer dans le cas d'un passage aux normes autoroutières puisqu'il impliquerait la fermeture de plusieurs points d'échanges. L'intégration de cette section existante dans une concession poserait donc des difficultés. Par ailleurs, ce tronçon serait incompatible à l'extrémité sud de la rocade avec une géométrie autoroutière (il nécessite un virage trop serré). Enfin, le tronçon passerait dans des zones vouées à l'extension urbaine.

! Difficulté particulière : le tronçon offrirait peu d'espace pour réaliser des dispositifs d'échanges complexes, pour l'échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux et au sud de la rocade actuelle à hauteur de la RD 82.



TRONÇON EST B

Il s'agirait d'un tracé neuf de 7,5 km à l'est de Dreux, à l'ouest de Saint-Gemme-Moronval, en rive gauche de l'Eure.

- + **Principaux intérêts** : il pourrait être inclus dans la concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait dans la vallée de l'Eure, qui est un site inscrit et qui comporte d'importants enjeux paysagers.

! Difficulté particulière : la difficulté de réalisation d'un échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux serait la même que pour le tronçon est A.

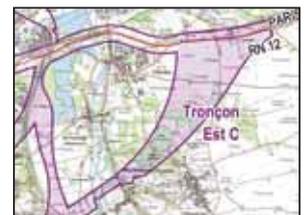


TRONÇON EST C

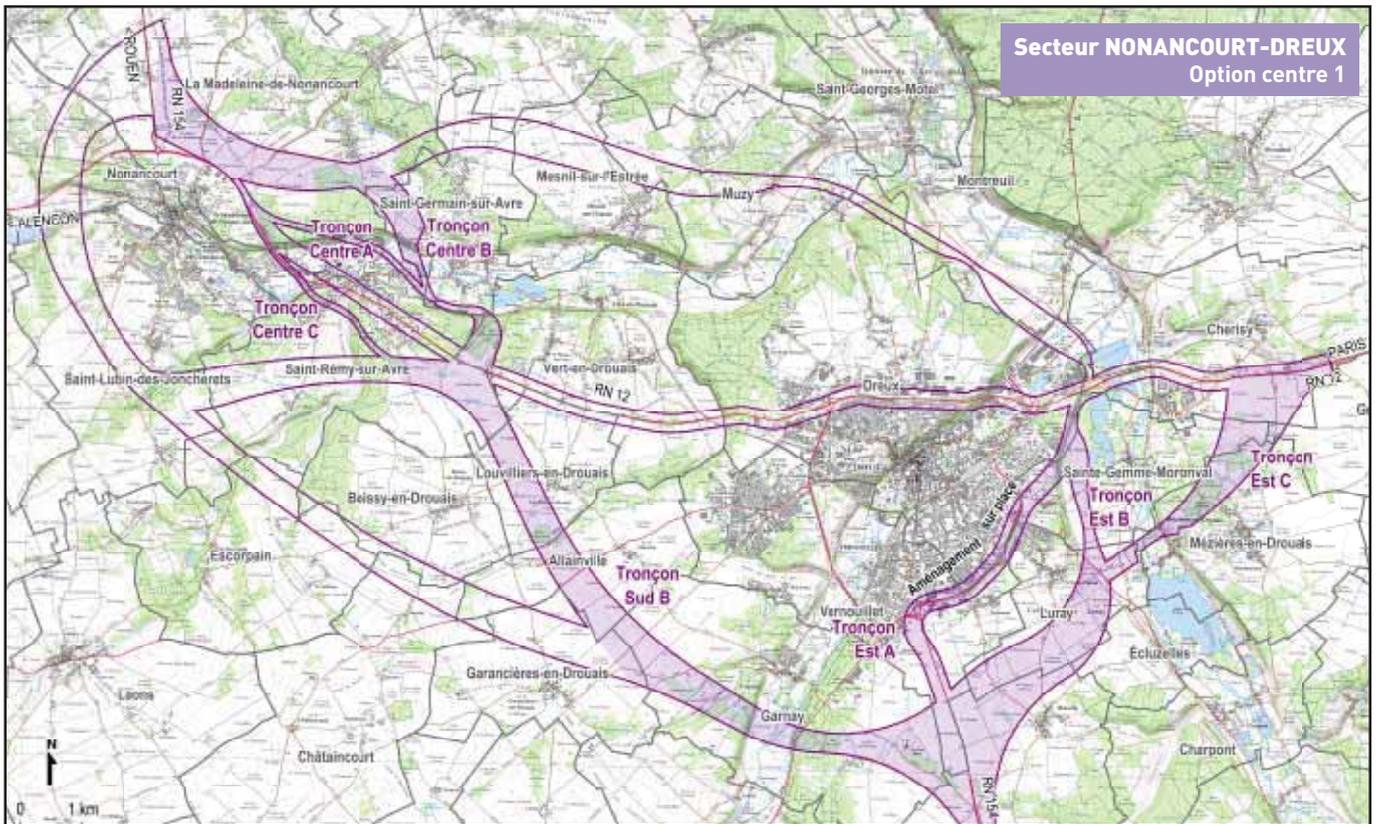
Il s'agirait de 10 km en tracé neuf déviant Mézières-en-Drouais par le nord, avec un raccordement sur la RN12 à l'est de Cherisy. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Eure.

- + **Principaux intérêts** : le tronçon est C pourrait être inclus dans une concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait lui aussi dans la vallée de l'Eure et toucherait notamment une zone Natura 2000. Il comporterait d'importants enjeux paysagers ; par ailleurs, la présence d'un viaduc entraînerait un surcoût important.

! Difficulté particulière : le viaduc de franchissement de la vallée de l'Eure se situerait dans un secteur contraint (bâti notamment).



2 OPTION CENTRE 1 : TRONÇON CENTRE A OU B OU C + LES TRONÇONS EST A OU B OU C (SUITE)



Synthèse de l'analyse de l'option

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	La liaison RN 154 nord-sud est courte, et donc intéressante pour les usagers de la RN 154 au regard des temps de parcours potentiels. Ceci favoriserait les reports de trafic. On noterait un allongement de parcours pour la continuité de la RN 12, mais le raccordement entre la RN 12 est vers la RN 154 sud est performant. La desserte des zones d'activités de Nonancourt et Dreux est assurée.						
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Tronçon centre A : zone inconstructible selon le PPRI de l'Avre, périmètre de protection de captage, périmètre de protection de monument historique, impact sur le milieu humain. Tronçon centre B : cavités souterraines abandonnées, zone inconstructible selon le PPRI de l'Avre, périmètre de protection de captage, zone Natura 2000, enjeux paysagers très forts ; impact sur le milieu humain. Tronçon centre C : cavités souterraines abandonnées, périmètre de protection de monument historique et secteur paysager assez sensible, impact sur le milieu humain. Tronçon sud B (partiel) : traversée de la vallée de la Blaise, périmètre de protection de captage. Tronçon est A : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle. Tronçon est B : passage dans la vallée de l'Eure (site inscrit et enjeux paysagers). Tronçon est C : traversée de la vallée de l'Eure, avec viaduc (zone Natura 2000 et enjeux paysagers).						
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	Les tronçons est B ou C seraient plus facilement intégrables à une concession que sur le tronçon A.						
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	L'option la plus onéreuse est celle incluant le tronçon centre C (tunnel de 500 m et viaduc de 340 m) et le tronçon est C... (viaduc de 620 m). Les nombreuses combinaisons possibles conduisent à une grande variabilité du coût de l'option.						
		<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>300</td> <td>350</td> <td>400</td> <td>450</td> <td>500</td> <td>550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			

■ Option franchement moins favorable que les autres

■ Option moins favorable que les autres

■ Option dans la moyenne

■ Option plus favorable que les autres

■ Option franchement plus favorable que les autres

3 OPTION CENTRE 1 - RN12 : TRONÇON CENTRE A OU B OU C + TRONÇON RN12

TRONÇON CENTRE A

Il serait constitué d'un tracé neuf de 7,8 km passant au nord de Nonancourt et longeant la voie ferrée au nord de Saint Rémy-sur-Avre. Il comporterait également un ouvrage de franchissement de cette voie ferrée. Ce tronçon rejoindrait la RN12 à l'ouest de la commune de Vert-en-Drouais.

- + **Principaux intérêts** : son tracé serait court, économique.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental est important. Il touche une zone inconstructible pour les bâtiments (la construction d'infrastructures de transports serait cependant autorisée sous certaines conditions, notamment assurer le libre écoulement des eaux) selon le PPRI de l'Avre, un périmètre de protection de captage, un périmètre de protection de monument historique. Il a également un impact sur le milieu humain, notamment au nord de Saint-Rémy-sur-Avre car proche de secteurs habités.

⚠ Difficultés particulières : les emprises sont très limitées sur 1,6 km au nord de Saint-Rémy-sur-Avre, le long de la voie ferrée. Le franchissement de la voie ferrée à l'est de Saint-Rémy-sur-Avre est également délicat (ouvrage avec un biais important, en courbe, et circulation des trains à maintenir).



TRONÇON CENTRE B

Il serait constitué de 8,5 km en tracé neuf franchissant la vallée de l'Avre entre Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre pour se raccorder à la RN 154 actuelle au nord de Nonancourt. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 530 m sur la vallée de l'Avre et un ouvrage de franchissement de voie ferrée. Il rejoindrait la RN 12 à l'ouest de la commune de Vert-en-Drouais.

- + **Principaux intérêts** : son tracé serait court.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental. On note la présence de cavités souterraines abandonnées sur ce tronçon, qui par ailleurs touche une zone inconstructible pour les bâtiments (construction d'infrastructures de transports cependant autorisées sous certaines conditions, notamment assurer le libre écoulement des eaux) selon le PPRI de l'Avre. Il passerait également sur un périmètre de protection de captage et à proximité d'une zone Natura 2000, impliquant des mesures pour limiter ou compenser l'impact du projet sur ces milieux sensibles. Ce tronçon a également un impact important sur le milieu humain, notamment entre Saint-Rémy-sur-Avre et Saint-Germain-sur-Avre (secteur du viaduc de 530 m) ; cette traversée de la vallée de l'Avre représente en outre des enjeux paysagers très forts ; le tronçon serait d'ailleurs significativement plus coûteux que le tronçon centre A du fait de la présence d'un viaduc.

⚠ Difficulté particulière : le franchissement de la voie ferrée à l'est de Saint-Rémy-sur-Avre (ouvrage avec un biais très important, en courbe, et circulation des trains à maintenir).



TRONÇON CENTRE C

Ce serait un tracé de 6,9 km reprenant en grande partie la trace de la RN 12 actuelle entre Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre. Ce tronçon impliquerait un viaduc de 340 m et un tunnel de 500 m.

- + **Principaux intérêts** : il comporterait un tracé court.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental (cavités souterraines abandonnées, périmètre de protection de monument historique et secteur paysager assez sensible) et son impact sur le milieu humain, et notamment à l'est de Nonancourt du fait de la proximité de zones habitées ; la continuité de l'ex RN 12 ne serait plus assurée (une section deviendrait un tracé autoroutier) ; ce tronçon serait également significativement plus coûteux que le tronçon centre A du fait de la présence d'un tunnel et d'un viaduc.

⚠ Difficulté particulière : nécessité d'un tunnel et d'ouvrages d'art (*) en milieu urbanisé.



3 OPTION CENTRE 1 - RN12 : TRONÇON CENTRE A OU B OU C + TRONÇON RN12 (SUITE)

TRONÇON RN12

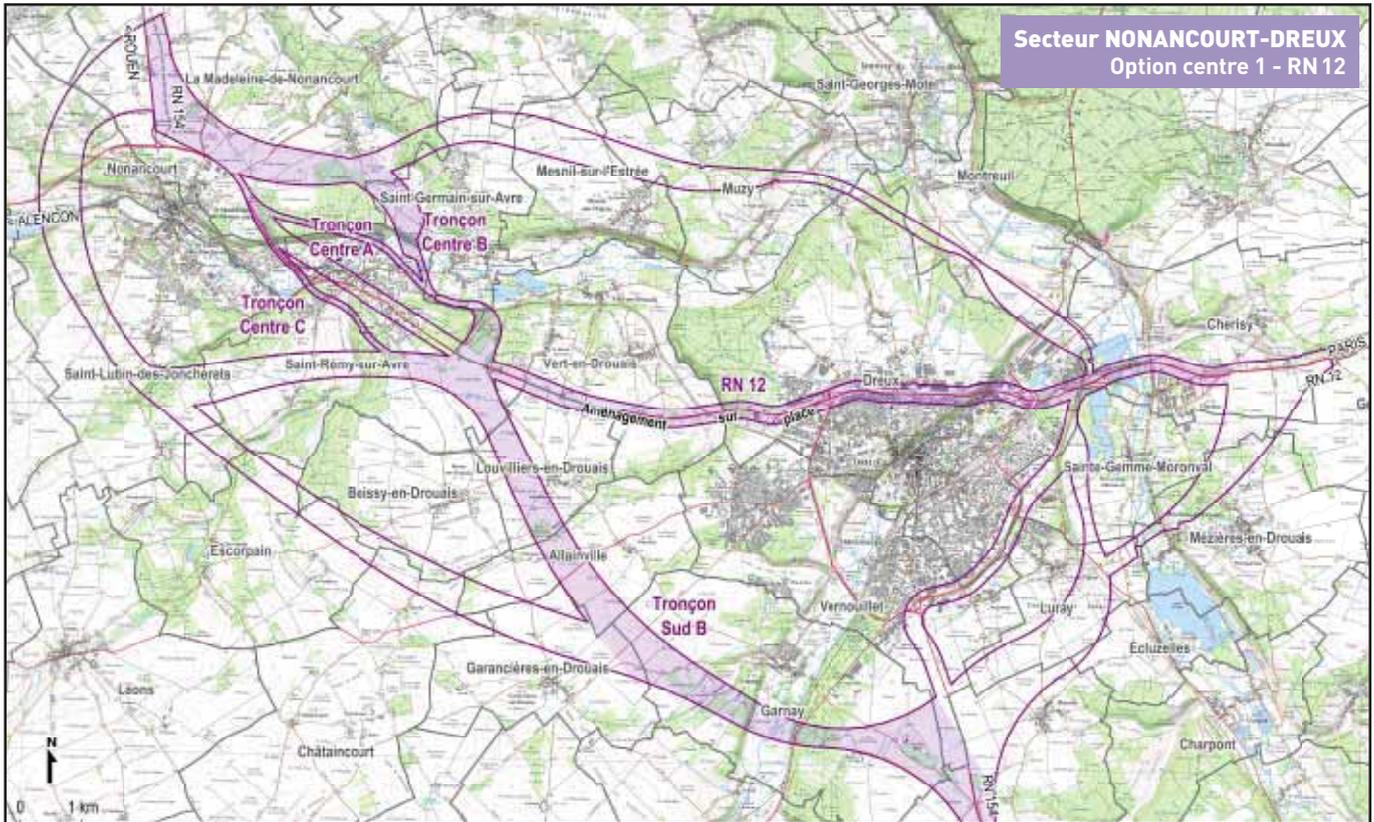
Il consisterait en un aménagement sur place de la RN 12 sur 13 km, entre l'est de Saint-Rémy-sur-Avre et l'est de Dreux, comprenant l'élargissement des ouvrages d'art existants ou la construction de nouveaux ouvrages pour permettre le passage du profil autoroutier et pour dénivelier les carrefours plans existants.

- + **Principaux intérêts** : son impact environnemental sur le milieu naturel serait limité du fait de la réutilisation de la voie actuelle, même si des élargissements et des voies latérales sont nécessaires.
- **Principaux inconvénients** : il ne participerait pas à la liaison nord-sud de la RN 154, mais constituerait uniquement une possibilité pour assurer une liaison à 2x2 voies de la RN 12 ; son impact en termes de bruit pour les riverains est également défavorable ; enfin, il serait difficile d'assurer à la fois des fonctionnalités de transit et d'échanges locaux dans le cadre d'une concession à péage.

! Difficulté particulière : il s'agit essentiellement de la construction des ouvrages d'art et de l'élargissement de la voie, dans un secteur aux emprises contraintes, dans un environnement urbain, et sous circulation.



Secteur NONANCOURT-DREUX
Option centre 1 - RN 12



Synthèse de l'analyse de l'option

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

<p>Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>La liaison RN 154 nord-sud est courte et donc intéressante pour les usagers de la RN 154 au regard des temps de parcours potentiels. Ceci favoriserait les reports de trafic. L'allongement de parcours pour la continuité de la RN 12 est peu important. La desserte des zones d'activités de Nonancourt et Dreux est assurée.</p>						
<p>Impact Axe 2 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>Tronçon centre A : zone inconstructible selon le PPRI de l'Avre, périmètre de protection de captage, périmètre de protection de monument historique, impact sur le milieu humain.</p> <p>Tronçon centre B : cavités souterraines abandonnées, zone inconstructible selon le PPRI de l'Avre, périmètre de protection de captage, zone Natura 2000, enjeux paysagers très forts ; impact sur le milieu humain.</p> <p>Tronçon centre C : cavités souterraines abandonnées, périmètre de protection de monument historique et secteur paysager assez sensible, impact sur le milieu humain.</p> <p>Tronçon sud B (partiel) : traversée de la vallée de la Blaise, traversée de périmètre de protection de captage.</p> <p>Tronçon RN 12 : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la voie actuelle, même si des élargissements et des voies latérales sont nécessaires. Fortes contraintes pour les riverains de la RN12 (bruit).</p>						
<p>Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>Difficultés pour assurer à la fois les fonctionnalités de transit et d'échanges locaux dans le périmètre d'une concession.</p>						
<p>Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>L'option la plus onéreuse est celle incluant le tronçon est C (tunnel de 500 m et viaduc de 340 m).</p> <table border="1" data-bbox="496 1944 1409 1977"> <tr> <td>300</td> <td>350</td> <td>400</td> <td>450</td> <td>500</td> <td>550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			



4 OPTION CENTRE 2 : TRONÇON SUD B + LES TRONÇONS EST A OU B OU C

TRONÇON SUD B

Il consisterait en un tracé neuf de 24,6 km au sud de la RN12 actuelle, dont 13,8 km en commun avec le tronçon sud A. Ce tronçon dévierait par le sud Saint-Lubin-des-Joncheret et Garnay et par le nord Boissy-en-Drouais. Il rejoindrait la RN154 existante au nord de Marville-Moutiers-Brulé. Il comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Avre et un viaduc de 840 m sur la vallée de la Blaise.



- + **Principaux intérêts** : comme le tronçon sud A. Il permettrait un passage relativement éloigné des zones bâties les plus étendues.
- **Principaux inconvénients** : il engendrerait un allongement de parcours et un surcoût vis-à-vis du tronçon sud A ; on notera la nécessité de traverser les vallées de l'Avre et de la Blaise ainsi que des enjeux paysagers très forts et la traversée d'un périmètre de protection de captage.

⚠ Difficultés particulières : il supposerait un ouvrage sur voie ferrée à l'ouest de Dreux (ouvrage en courbe, proche d'un viaduc projeté et circulation des trains à maintenir).

TRONÇON EST A

Ce tronçon intégrerait l'aménagement sur place de la rocade est de Dreux existante sur 2,3 km, avec le doublement de l'ouvrage portant la RD309-3 afin de permettre de disposer d'un profil autoroutier. La longueur totale du tronçon serait de 8 km, dont 5,7 km en tracé neuf.



- + **Principaux intérêts** : l'impact environnemental sur le milieu naturel est limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle.
- **Principaux inconvénients** : ce tronçon, qui a aujourd'hui une fonction de desserte locale, ne pourrait plus l'assurer dans le cas d'un passage aux normes autoroutières puisqu'il impliquerait la fermeture de plusieurs points d'échanges. L'intégration de cette section existante dans une concession poserait donc des difficultés. Par ailleurs, ce tronçon serait incompatible à l'extrémité sud de la rocade avec une géométrie autoroutière (il nécessite un virage trop serré). Enfin, le tronçon passerait dans des zones vouées à l'extension urbaine.

⚠ Difficulté particulière : le tronçon offrirait peu d'espace pour réaliser des dispositifs d'échanges complexes, pour l'échangeur sur la RN12 à l'est de Dreux et au sud de la rocade actuelle à hauteur de la RD82.

TRONÇON EST B

Il s'agirait d'un tracé neuf de 7,5 km à l'est de Dreux, à l'ouest de Saint-Gemme-Moronval, en rive gauche de l'Eure.

- + **Principaux intérêts** : il pourrait être inclus dans la concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait dans la vallée de l'Eure, qui est un site inscrit et qui comporte d'importants enjeux paysagers.



⚠ Difficulté particulière : la difficulté de réalisation d'un échangeur sur la RN12 à l'est de Dreux serait la même que pour le tronçon est A.

TRONÇON EST C

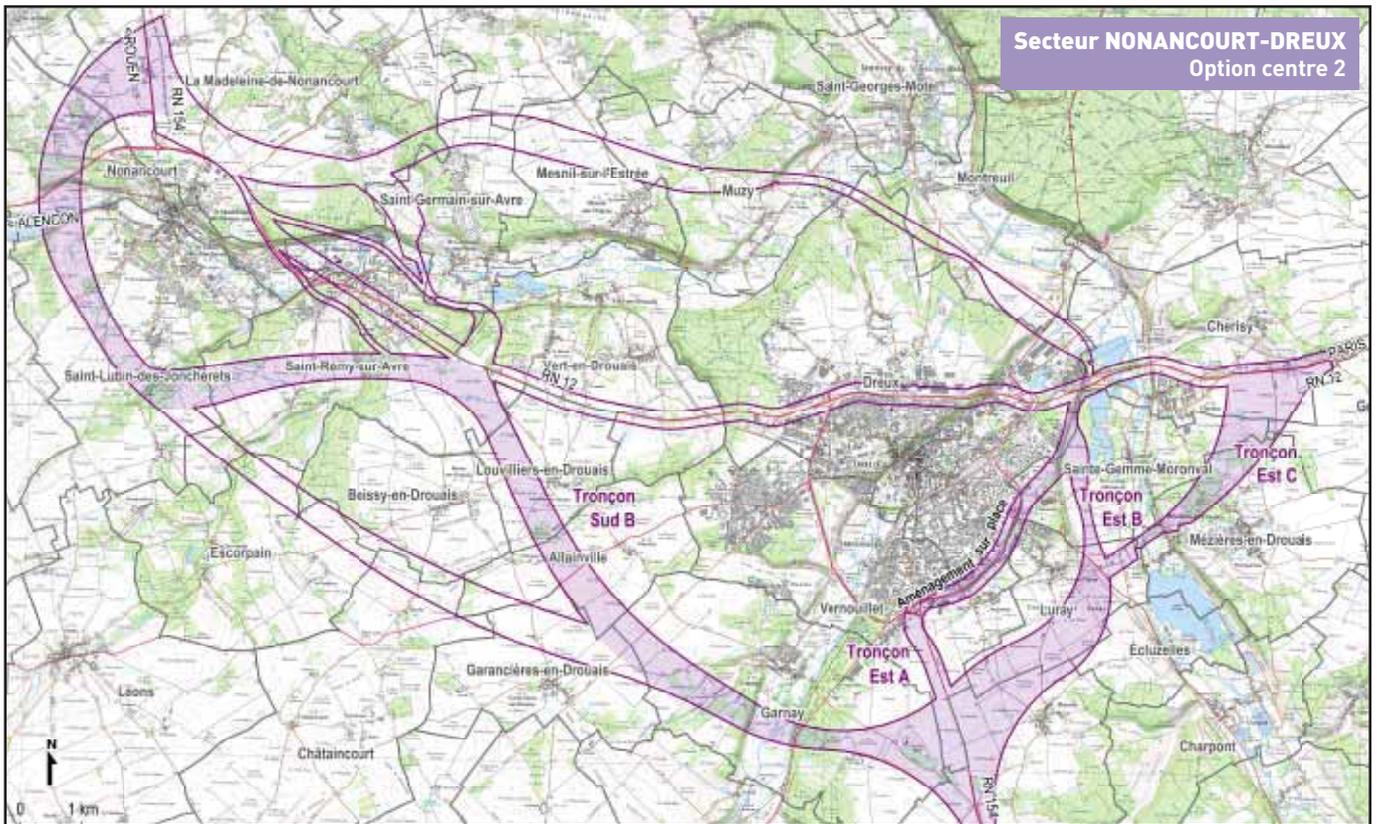
Il s'agirait de 10 km en tracé neuf déviant Mézières-en-Drouais par le nord, avec un raccordement sur la RN12 à l'est de Cherisy. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Eure.



- + **Principaux intérêts** : le tronçon est C pourrait être inclus dans une concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait lui aussi dans la vallée de l'Eure et toucherait notamment une zone Natura 2000. Il comporterait d'importants enjeux paysagers ; par ailleurs, la présence d'un viaduc entraînerait un surcoût important.

⚠ Difficulté particulière : le viaduc de franchissement de la vallée de l'Eure se situerait dans un secteur contraint (bâti notamment).

Secteur NONANCOURT-DREUX
Option centre 2



Synthèse de l'analyse de l'option

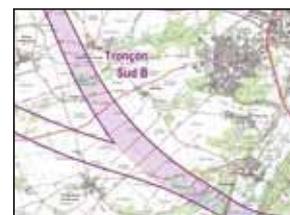
ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

<p>Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>La liaison RN 154 nord-sud serait allongée par la sinuosité du tracé de cette option au sud de Saint-Rémy-sur-Avre. Il y aurait un allongement de parcours pour la continuité de la RN 12, mais le raccordement RN 12 est vers RN 154 sud est performant. La desserte des zones d'activités de Nonancourt et Dreux est assurée.</p>						
<p>Impact Axe 2 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>Tronçon sud B : traversée des vallées de l'Avre et de la Blaise, enjeux paysagers très forts, traversée d'un périmètre de protection de captage.</p> <p>Tronçon est A : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle.</p> <p>Tronçon est B : passage dans la vallée de l'Eure (site inscrit et enjeux paysagers).</p> <p>Tronçon est C : traversée de la vallée de l'Eure, avec viaduc (zone Natura 2000 et enjeux paysagers).</p>						
<p>Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>Les tronçons est B ou est C seraient plus facilement intégrables à une concession que le tronçon est A.</p>						
<p>Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse</p>	<p>■</p>	<p>L'option la plus onéreuse est celle incluant le tronçon est C (viaduc de 620 m).</p> <table border="1" data-bbox="496 1749 1409 1783"> <tr> <td>300</td> <td>350</td> <td>400</td> <td>450</td> <td>500</td> <td>550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			

5 OPTION CENTRE 2 - RN12 : TRONÇON SUD B + TRONÇON RN12

TRONÇON SUD B

Il consisterait en un tracé neuf de 24,6 km au sud de la RN12 actuelle, dont 13,8 km en commun avec le tronçon sud A. Ce tronçon dévierait par le sud Saint-Lubin-des-Joncheret et Garnay et par le nord Boissy-en-Drouais. Il rejoindrait la RN154 existante au nord de Marville-Moutiers-Brulé. Il comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Avre et un viaduc de 840 m sur la vallée de la Blaise.



- + **Principaux intérêts** : comme le tronçon sud A. Il permettrait un passage relativement éloigné des zones bâties les plus étendues.
- **Principaux inconvénients** : il engendrerait un allongement de parcours et un surcoût vis-à-vis du tronçon sud A ; on notera la nécessité de traverser les vallées de l'Avre et de la Blaise ainsi que des enjeux paysagers très forts et la traversée d'un périmètre de protection de captage.

⚠ Difficultés particulières : il supposerait un ouvrage sur voie ferrée à l'ouest de Dreux (ouvrage en courbe, proche d'un viaduc projeté et circulation des trains à maintenir).

TRONÇON RN12

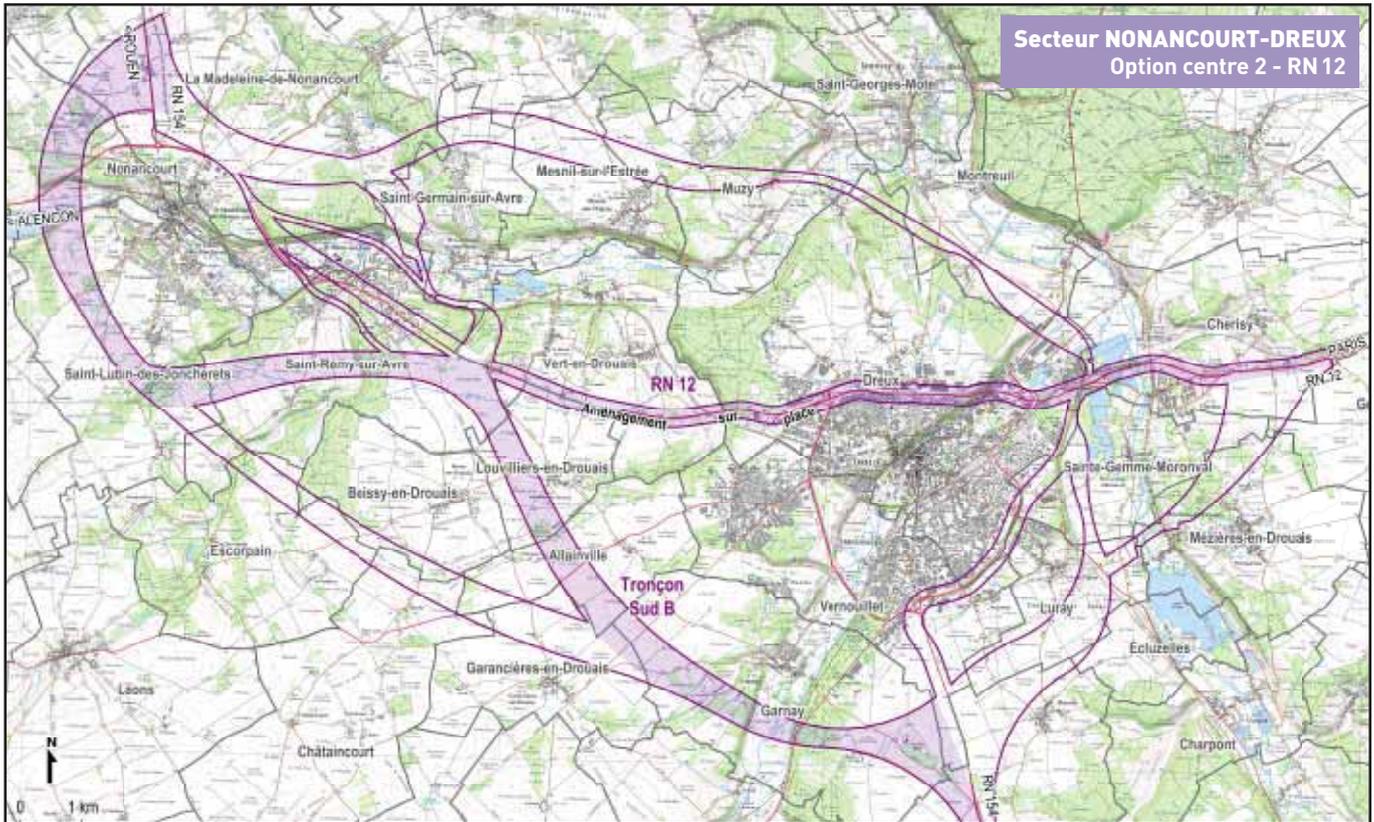
Il consisterait en un aménagement sur place de la RN12 sur 13 km, entre l'est de Saint-Rémy-sur-Avre et l'est de Dreux, comprenant l'élargissement des ouvrages d'art existants ou la construction de nouveaux ouvrages pour permettre le passage du profil autoroutier et pour dénivelier les carrefours plans existants.

- + **Principaux intérêts** : son impact environnemental sur le milieu naturel serait limité du fait de la réutilisation de la voie actuelle, même si des élargissements et des voies latérales sont nécessaires.
- **Principaux inconvénients** : il ne participerait pas à la liaison nord-sud de la RN154, mais constituerait uniquement une possibilité pour assurer une liaison à 2x2 voies de la RN12 ; son impact en termes de bruit pour les riverains est également défavorable ; enfin, il serait difficile d'assurer à la fois des fonctionnalités de transit et d'échanges locaux dans le cadre d'une concession à péage.

⚠ Difficulté particulière : il s'agit essentiellement de la construction des ouvrages d'art et de l'élargissement de la voie, dans un secteur aux emprises contraintes, dans un environnement urbain, et sous circulation.



Secteur NONANCOURT-DREUX
Option centre 2 - RN 12



Synthèse de l'analyse de l'option

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse		La liaison RN 154 nord- sud serait légèrement allongée par la sinuosité du tracé de cette option au sud de Saint-Rémy-sur-Avre. On noterait peu d'allongement de parcours pour la continuité de la RN 12. La desserte des zones d'activités de Nonancourt et Dreux est assurée.						
Impact Axe 2 de la grille d'analyse		Tronçon sud B : traversée des vallées de l'Avre et de la Blaise, enjeux paysagers très forts, traversée d'un périmètre de protection de captage. Tronçon RN12 : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la voie actuelle, même si des élargissements et des voies latérales sont nécessaires. Fortes contraintes pour les riverains de la RN 12 (bruit).						
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse		Difficultés pour assurer à la fois les fonctionnalités de transit et d'échanges locaux dans le périmètre d'une concession.						
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse		<table border="1"> <tr> <td>300</td> <td>350</td> <td>400</td> <td>450</td> <td>500</td> <td>550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			

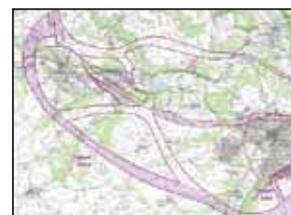
6 OPTION SUD : TRONÇON SUD A + LES TRONÇONS EST A OU B OU C

TRONÇON SUD A

Il s'agirait d'un tronçon de 23,4 km en tracé neuf au sud de la RN 12 actuelle, déviant par le sud Saint-Lubin-des-Joncheret, Boissy-en-Drouais, Garnay, et rejoignant la RN 154 existante au nord de Marville-Moutiers-Brulé. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Avre, et un viaduc de 840 m sur la vallée de la Blaise.

- + **Principaux intérêts** : permettrait un passage relativement éloigné des zones bâties les plus étendues.
- **Principaux inconvénients** : son impact environnemental serait réel même s'il reste inférieur à celui mesuré sur le tronçon nord : il nécessiterait la traversée des vallées de l'Avre et de la Blaise. Les enjeux paysagers seraient très forts.

⚠ Difficultés particulières : il nécessiterait un ouvrage sur la voie ferrée à l'ouest de Dreux (ouvrage en courbe, proche d'un viaduc projeté, et circulation des trains à maintenir).



TRONÇON EST A

Ce tronçon intégrerait l'aménagement sur place de la rocade est de Dreux existante sur 2,3 km, avec le doublement de l'ouvrage portant la RD 309-3 afin de permettre de disposer d'un profil autoroutier. La longueur totale du tronçon serait de 8 km, dont 5,7 km en tracé neuf.

- + **Principaux intérêts** : l'impact environnemental sur le milieu naturel est limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle.
- **Principaux inconvénients** : ce tronçon, qui a aujourd'hui une fonction de desserte locale, ne pourrait plus l'assurer dans le cas d'un passage aux normes autoroutières puisqu'il impliquerait la fermeture de plusieurs points d'échanges. L'intégration de cette section existante dans une concession poserait donc des difficultés. Par ailleurs, ce tronçon serait incompatible à l'extrémité sud de la rocade avec une géométrie autoroutière (il nécessite un virage trop serré). Enfin, le tronçon passerait dans des zones vouées à l'extension urbaine.

⚠ Difficulté particulière : le tronçon offrirait peu d'espace pour réaliser des dispositifs d'échanges complexes, pour l'échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux et au sud de la rocade actuelle à hauteur de la RD 82.



TRONÇON EST B

Il s'agirait d'un tracé neuf de 7,5 km à l'est de Dreux, à l'ouest de Saint-Gemme-Moronval, en rive gauche de l'Eure.

- + **Principaux intérêts** : il pourrait être inclus dans la concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait dans la vallée de l'Eure, qui est un site inscrit et qui comporte d'importants enjeux paysagers.

⚠ Difficulté particulière : la difficulté de réalisation d'un échangeur sur la RN 12 à l'est de Dreux serait la même que pour le tronçon est A.



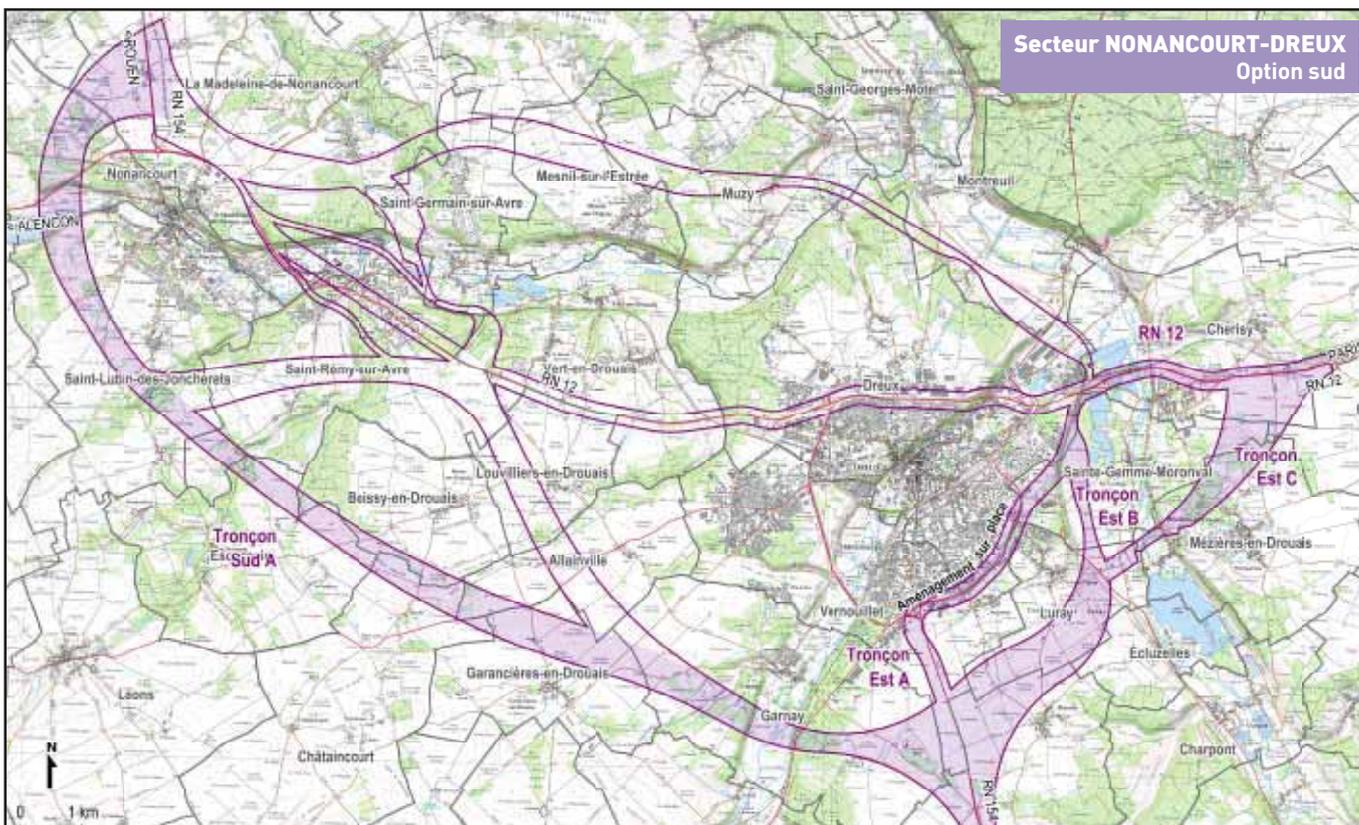
TRONÇON EST C

Il s'agirait de 10 km en tracé neuf déviant Mézières-en-Drouais par le nord, avec un raccordement sur la RN 12 à l'est de Cherisy. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 620 m sur la vallée de l'Eure.

- + **Principaux intérêts** : le tronçon est C pourrait être inclus dans une concession à péage.
- **Principaux inconvénients** : le tronçon passerait lui aussi dans la vallée de l'Eure et toucherait notamment une zone Natura 2000. Il comporterait d'importants enjeux paysagers ; par ailleurs, la présence d'un viaduc entraînerait un surcoût important.

⚠ Difficulté particulière : le viaduc de franchissement de la vallée de l'Eure se situerait dans un secteur contraint (bâti notamment).





Synthèse de l'analyse de l'option

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	La liaison RN 154 nord-sud serait performante. Le parcours serait allongé pour la continuité de la RN 12, mais le raccordement RN 12 est vers RN 154 sud est performant. La desserte des zones d'activités de Nonancourt et Dreux est assurée.						
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Tronçon sud A : traversée des vallées de l'Avre et de la Blaise, enjeux paysagers très forts. Tronçon est A : impact environnemental sur le milieu naturel limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle. Tronçon est B : passage dans la vallée de l'Eure (site inscrit et enjeux paysagers). Tronçon est C : traversée de la vallée de l'Eure, avec viaduc (zone Natura 2000 et enjeux paysagers).						
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	Les tronçons est B ou est C seraient plus facilement intégrables à une concession que le tronçon est A.						
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	L'option la plus onéreuse est celle incluant le tronçon est C (viaduc de 620 m). <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">300</td> <td style="width: 15%;">350</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">400</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">450</td> <td style="width: 15%;">500</td> <td style="width: 15%;">550</td> </tr> </table>	300	350	400	450	500	550
300	350	400	450	500	550			

Les options privilégiées à ce stade des études

Suite à l'analyse menée et présentée dans les pages qui précèdent, plusieurs solutions semblent à privilégier à ce stade des études, étant entendu que ces analyses doivent encore faire l'objet d'une démarche de concertation.

- **L'option centre 1 – RN12** : composée par le tronçon centre A, B, ou C + la RN12.
- **L'option centre 2 – RN12** : composée par le tronçon sud B + la RN12.
- **L'option sud** : composée par le tronçon sud A + les tronçons est B ou C.

Les éléments majeurs qui ont motivé ces conclusions de l'analyse sont les suivants :

- **L'option nord** induit des impacts très significatifs sur l'environnement et s'avère onéreuse. La réalisation du point d'échange entre cette option nord et la RN 12 à l'est de Dreux est en outre extrêmement contrainte. Cette option n'est donc pas privilégiée.
- **L'option centre 1** induit un allongement de parcours significatif pour les usagers de la RN 12. Cette option n'est pas privilégiée.
- **L'option centre 2** propose de relier la RN 12 existante en 2 points, à la fois à l'est de Dreux et à l'ouest de Vert-en-Drouais. Cette disposition implique un surcoût ainsi qu'un allongement de parcours pour les usagers de la RN 12. Cette option n'est donc pas privilégiée.
- **À l'est de Dreux**, la réutilisation de la rocade est difficilement intégrable à un réseau concédé. Le tronçon est A n'est donc pas privilégié.

Synthèse de la comparaison des options

	Option nord	Option centre 1	Option centre1 - RN12	Option centre2	Option centre2 - RN12	Option sud
Fonctionnalité						
Impact						
Concédabilité						
Coût						

Option franchement moins favorable que les autres
 Option moins favorable que les autres
 Option dans la moyenne
 Option plus favorable que les autres
 Option franchement plus favorable que les autres

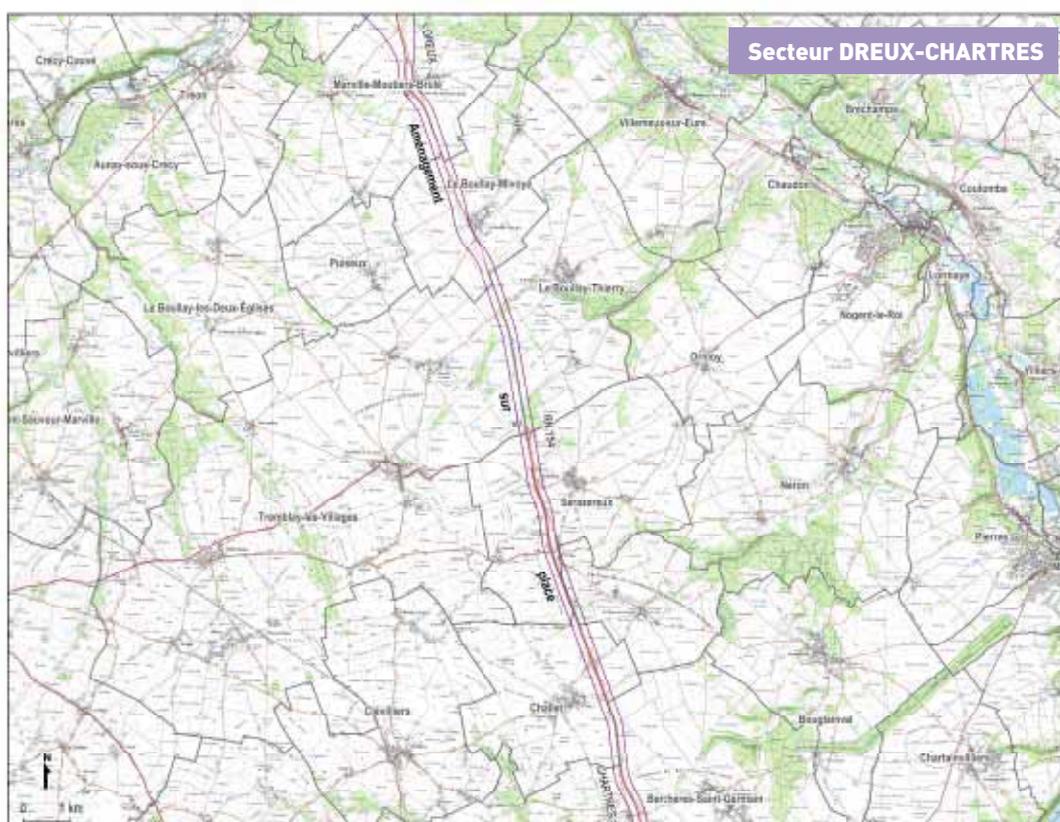
Il est rappelé que les échanges peuvent porter sur toutes les options de passage étudiées. Les options privilégiées ici ne sont donc pas des décisions du maître d'ouvrage.

SECTEUR DREUX-CHARTRES

Présentation du secteur et de l'objectif des études

La RN 154 entre Marville-Moutiers-Brûlé et le nord de Chartres est déjà aménagée à 2x2 voies, avec une vitesse maximale autorisée à 110 km/h. Les franchissements des axes secondaires sur cet axe sont dénivelés(*) (franchissement de la route par-dessus ou par-dessous sans carrefours) et un itinéraire parallèle existe.

Cette section sera intégrée dans la concession autoroutière, après réalisation des travaux nécessaires pour se conformer au référentiel autoroutier aujourd'hui en vigueur, et pour limiter l'impact de l'infrastructure sur l'environnement.



Les travaux envisagés sur cet axe sont les suivants :

- élargissement et stabilisation des accotements pour la constitution de Bandes d'Arrêt d'Urgence(*) ;
- suppression des dispositifs d'échanges existants, non compatibles avec la mise aux normes autoroutière (interdistance minimale entre points d'échanges, géométrie des dispositifs d'insertion ou de décélération, bande d'arrêt d'urgence...) ;
- modifications ponctuelles de la géométrie pour s'adapter à la nouvelle vitesse de référence retenue (pour les secteurs qui passeront de 110 à 130 km/h) ;
- mise aux normes de l'assainissement : création, lorsque cela est nécessaire, de réseaux spécifiques pour recueillir et traiter les eaux de ruissellement de chaussées.

Le coût de la réalisation de ces travaux, estimé à ce stade de l'étude, est de l'ordre de 30 à 50 M€ TTC.

SECTEUR CHARTRES

Présentation du secteur

Les principaux enjeux

La RN 154 traverse aujourd'hui le cœur de l'agglomération chartreuse. Les principes d'aménagement doivent concilier les enjeux de déplacement et de développement économique.

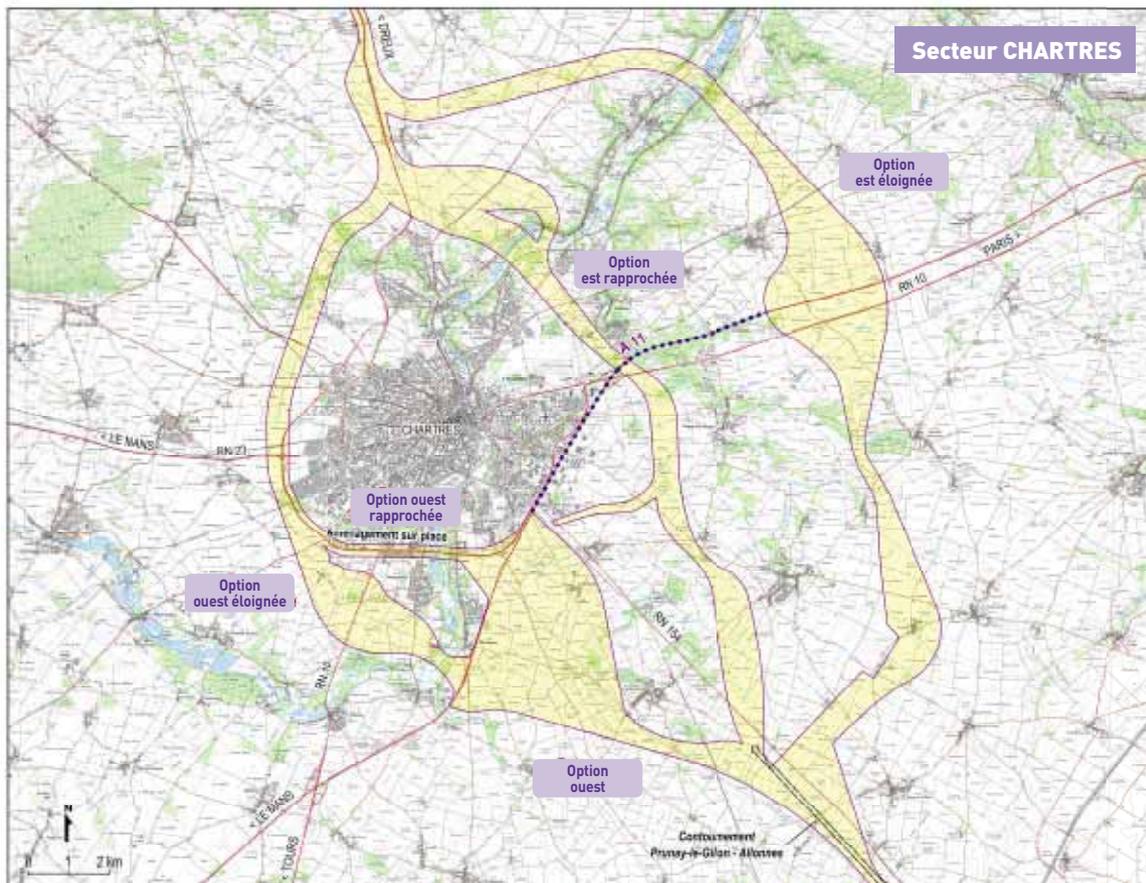
Globalement, sur ce secteur, les principaux enjeux environnementaux et techniques sont les suivants :

- les secteurs bâtis sur l'agglomération de Chartres ;
- les vallées de l'Eure ;
- les zones de protection de monuments historiques (vues majeures de la cathédrale) ;
- les périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable ;
- les secteurs paysagers à enjeu (vallée de l'Eure).

En s'appuyant sur la démarche exposée page 21, toutes les possibilités de passage répondant aux objectifs fixés pour le projet, ont été étudiées.

Les options identifiées

La carte ci-dessous présente l'ensemble des options de passage identifiées dans ce secteur. Chacune d'elle a été analysée selon la méthodologie présentée précédemment.



Des options écartées dès les premières analyses

La DREAL Centre a étudié des combinaisons entre certaines options, combinaisons qui intègrent l'utilisation de l'A 11 existante : il s'agit d'options dites "baïonnette". Dans ce cas, la continuité de l'aménagement est assurée en empruntant une section de l'autoroute A11 existante.

Les deux options "baïonnette" étudiées sont les suivantes :



Option baïonnette A11 rapprochée



Option baïonnette A11 éloignée

Dès les premières analyses, ces options "baïonnette" avec A 11 ont montré qu'elles présenteraient des inconvénients majeurs :

- la lisibilité de l'itinéraire et la qualité de service dégradée pour les usagers de l'autoroute projetée ;
- l'impossibilité de réaliser une continuité autoroutière conforme entre l'A11 et l'option est rapprochée (présence de la gare de péage de l'A 11 et de bâti) ;
- le coût très élevé des options associées à un nœud autoroutier(*) entre A11 et l'option est éloignée ;
- les contraintes de réalisation des nœuds autoroutiers avec l'A 11, très importantes du fait de la nécessité de permettre la poursuite de l'exploitation de cette autoroute pendant les travaux, avec un niveau de service adapté aux trafics très importants mesurés sur les sections concernées (2x3 voies) ;
- l'accroissement du trafic sur l'A11, susceptible d'induire des mesures de réduction d'impact sur cette autoroute.

Ces options, qui ont été comparées, ne ressortent donc pas comme privilégiées à ce stade des études et n'ont pas été intégrées dans les comparaisons qui suivent. Des informations complémentaires concernant ces solutions sont disponibles dans le dossier d'évaluation des options, consultable sur le site internet du projet www.154-12.centre.gouv.fr.



Un "nœud autoroutier".

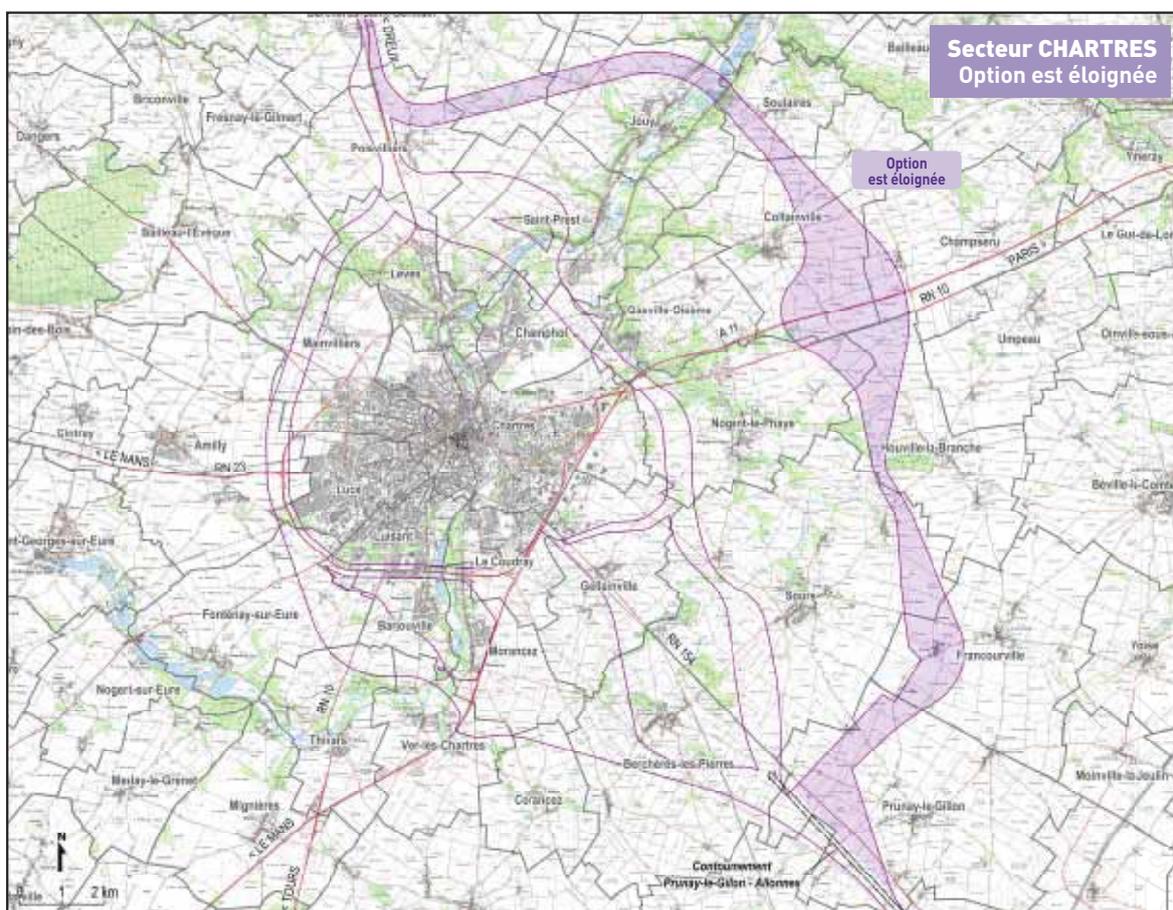
L'analyse des options

1 OPTION EST ÉLOIGNÉE

Elle serait constituée de 30 km en tracé neuf à l'est de Chartres, déviant par l'est Jouy, Coltainville et Sours. L'option se raccorderait au sud sur le contournement de Prunay-le-Gillon – Allonnes. Elle comprendrait un viaduc de 900 m sur la vallée de l'Eure.

- + Principaux intérêts :** l'impact environnemental serait réel mais moins important que celui de l'option est rapprochée présentée plus loin (traversée de la vallée de l'Eure, zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, secteurs de plantes protégées à enjeux forts).
- Principaux inconvénients :** l'option est loin de Chartres, très onéreuse, et l'emprise sur les terres agricoles serait importante.

⚠ Difficultés particulières : le nœud autoroutier avec A 11, dont la conception serait très complexe ; le viaduc de franchissement de l'Eure, et deux ouvrages sur voie ferrée (circulation des trains à maintenir).



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	Tracé long induisant des temps de parcours importants. Tracé éloigné des zones d'activités présentes à l'est de Chartres.					
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Traversée de la vallée de l'Eure, zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, secteurs de plantes protégées à enjeu forts, emprise agricole importante.					
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	L'option serait facilement intégrable à une concession.					
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">200</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">250</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">300</td> <td style="width: 20px; text-align: center; background-color: #cccccc;">350</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">400</td> </tr> </table>	200	250	300	350	400
200	250	300	350	400			

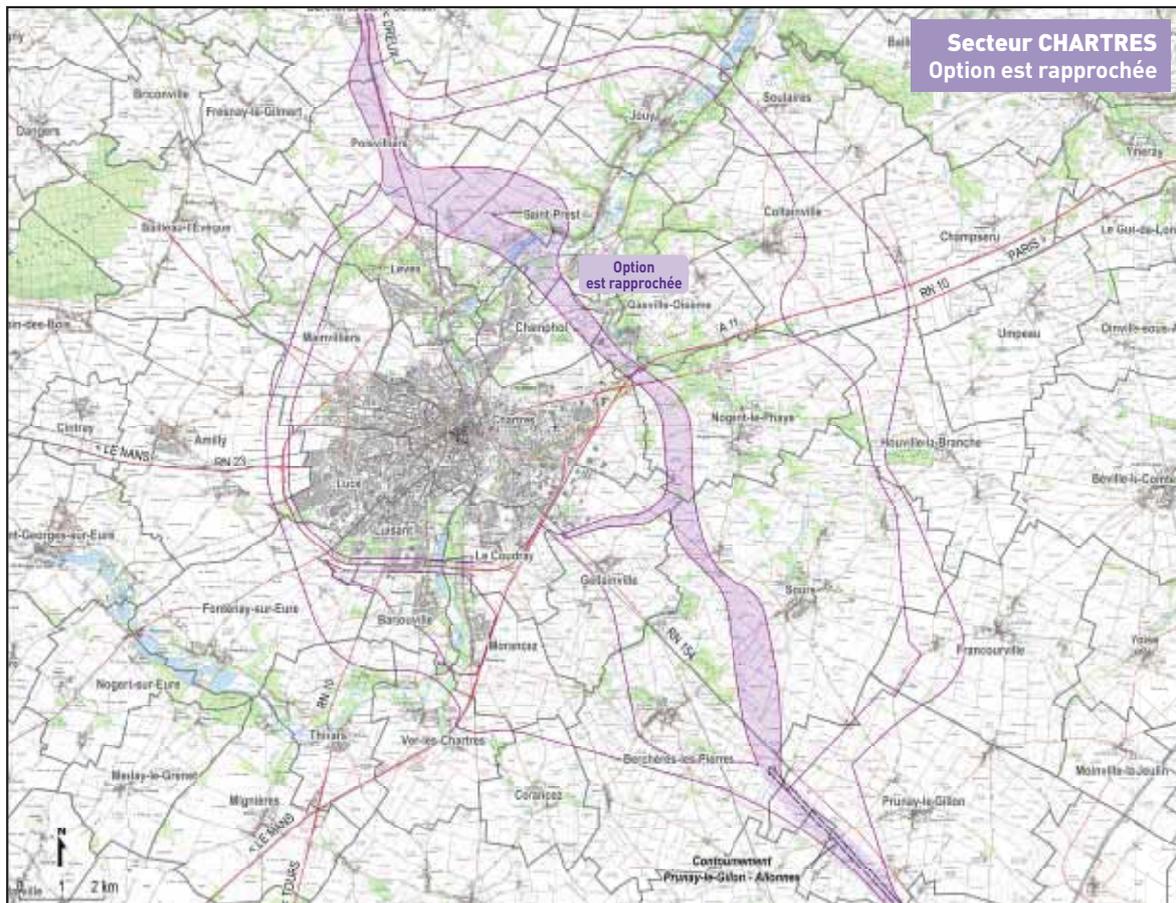
- Option franchement moins favorable que les autres
- Option moins favorable que les autres
- Option dans la moyenne
- Option plus favorable que les autres
- Option franchement plus favorable que les autres

2 OPTION EST RAPPROCHÉE

Il s'agirait d'un tracé neuf de 19 km à l'est de Chartres, déviant par l'ouest Saint-Prest, Gasville-Oisème, Nogent-le-Phaye et Sours. L'option se raccorderait au sud sur le contournement de Prunay-le-Gillon – Alnonnes. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 590 m sur la vallée de l'Eure.

- + Principaux intérêts :** l'option est courte et économique, et permet une desserte proche de Chartres est et de ses secteurs d'activités ; de plus, cette option est en cohérence avec le SCOT (*).
- Principaux inconvénients :** impact environnemental (périmètre de protection de captage, impacts en termes de cadre de vie, zone vouée à l'extension urbaine à Nogent-le-Phaye, zones de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, secteurs de plantes protégées à enjeux forts).

⚠ Difficultés particulières : la bifurcation autoroutière avec A11, techniquement complexe (la proximité de la gare de péage existante sur A11), le viaduc de franchissement de l'Eure, deux ouvrages sur voie ferrée (circulation des trains à maintenir).



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	Tracé court induisant des temps de parcours réduits. Desserte proche des zones d'activités présentes à l'est de Chartres.					
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Traversée de la vallée de l'Eure, périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, zone vouée à l'extension urbaine à Nogent-le-Phaye, impacts sur les zones habitées, zones de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, secteurs de plantes protégées à enjeux forts.					
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	L'option serait facilement intégrable à une concession.					
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">200</td> <td style="text-align: center;">250</td> <td style="text-align: center;">300</td> <td style="text-align: center;">350</td> <td style="text-align: center;">400</td> </tr> </table>	200	250	300	350	400
200	250	300	350	400			

■ Option franchement moins favorable que les autres
 ■ Option moins favorable que les autres
 ■ Option dans la moyenne
 ■ Option plus favorable que les autres
 ■ Option franchement plus favorable que les autres

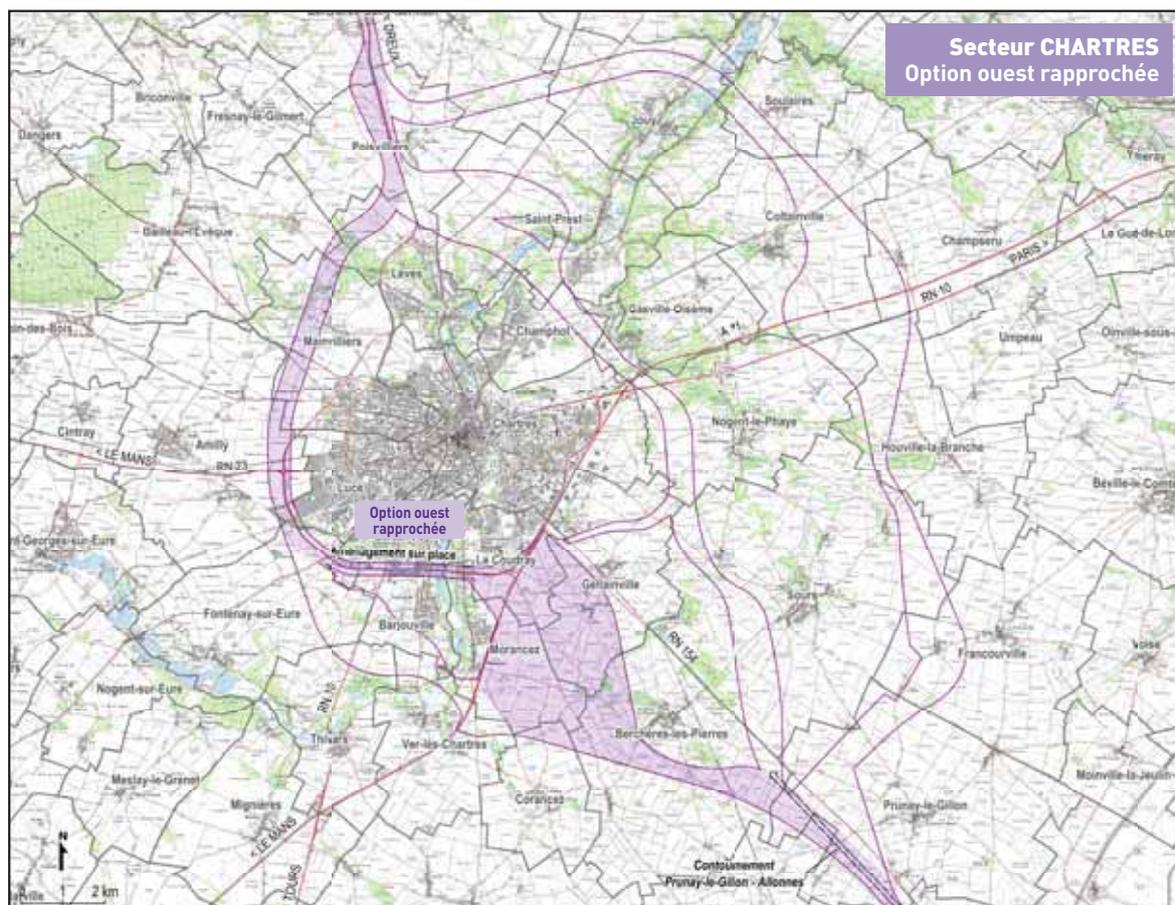
3 OPTION OUEST RAPPROCHÉE

Cette option réutilise, en l'adaptant aux normes autoroutières, la rocade ouest de Chartres entre la RD923 (ex RN23) à l'ouest et la RD29 au sud, soit 7 km. Elle mesure 20 km, en tracé neuf, hors section de rocade réutilisée. L'option dévie Lèves et Séreville par l'ouest, le sud de l'option dévie Morancez par l'est et Berchères-les-Pierres par l'ouest.

L'aménagement sur place de la rocade ouest, comprendrait la modification de deux ouvrages de franchissement de voie ferrée sur cette rocade, pour accueillir le profil autoroutier. À noter que les carrefours plans (*) existants sur la rocade ouest seraient supprimés, les voies secondaires seraient dénivellées et raccordées sur une voie latérale à créer. L'intégration de la rocade ouest réaménagée dans une concession autoroutière est difficile à envisager (difficultés pour assurer à la fois des fonctions de transit et d'échanges locaux dans le cadre d'une concession).

- + **Principaux intérêts** : impact environnemental sur le milieu naturel présent mais limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle (zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, traversée d'une zone destinée à l'accueil d'une zone d'activités importante).
- **Principaux inconvénients** : difficultés pour intégrer la partie de l'option constituée par la rocade actuelle dans une concession à péage. De plus, un statut autoroutier de la rocade poserait le problème du franchissement de la vallée de l'Eure par les véhicules non autorisés sur l'autoroute (quelle voie emprunter ?) ; l'impact phonique lié à une vitesse maximale autorisée supérieure à celle actuellement permise sur la rocade ouest, est important.

⚠ Difficultés particulières : franchissement très difficile de l'A11 (ouvrage courbe sous la 2x3 voies en service), modification de deux ouvrages sur voie ferrée et réalisation de deux ouvrages neufs, dénivellation des carrefours sur la rocade en service.



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse		Tracé court induisant des temps de parcours réduits. Desserte proche des zones d'activités présentes à l'ouest de Chartres. Problème de franchissement de la vallée de l'Eure par les véhicules non autorisés sur autoroute.					
Impact Axe 2 de la grille d'analyse		Impact environnemental sur le milieu naturel présent mais limité du fait de la réutilisation de la rocade actuelle, zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, traversée d'une zone destinée à l'accueil d'un projet de zone d'activités importante, impact phonique lié à une vitesse maximale autorisée supérieure à celle actuellement permise sur la rocade ouest. À noter que la vallée de l'Eure et son périmètre de protection rapproché de captage sont franchis en utilisant les ouvrages existants.					
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse		Difficultés pour intégrer la rocade ouest dans une concession.					
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse		La mise aux normes autoroutières de la section de la rocade ouest qui serait intégrée au projet induirait un surcoût important par rapport à un aménagement en voie rapide urbaine. <table border="1" data-bbox="603 824 1362 855" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">200</td> <td style="text-align: center;">250</td> <td style="text-align: center;">300</td> <td style="text-align: center;">350</td> <td style="text-align: center;">400</td> </tr> </table>	200	250	300	350	400
200	250	300	350	400			

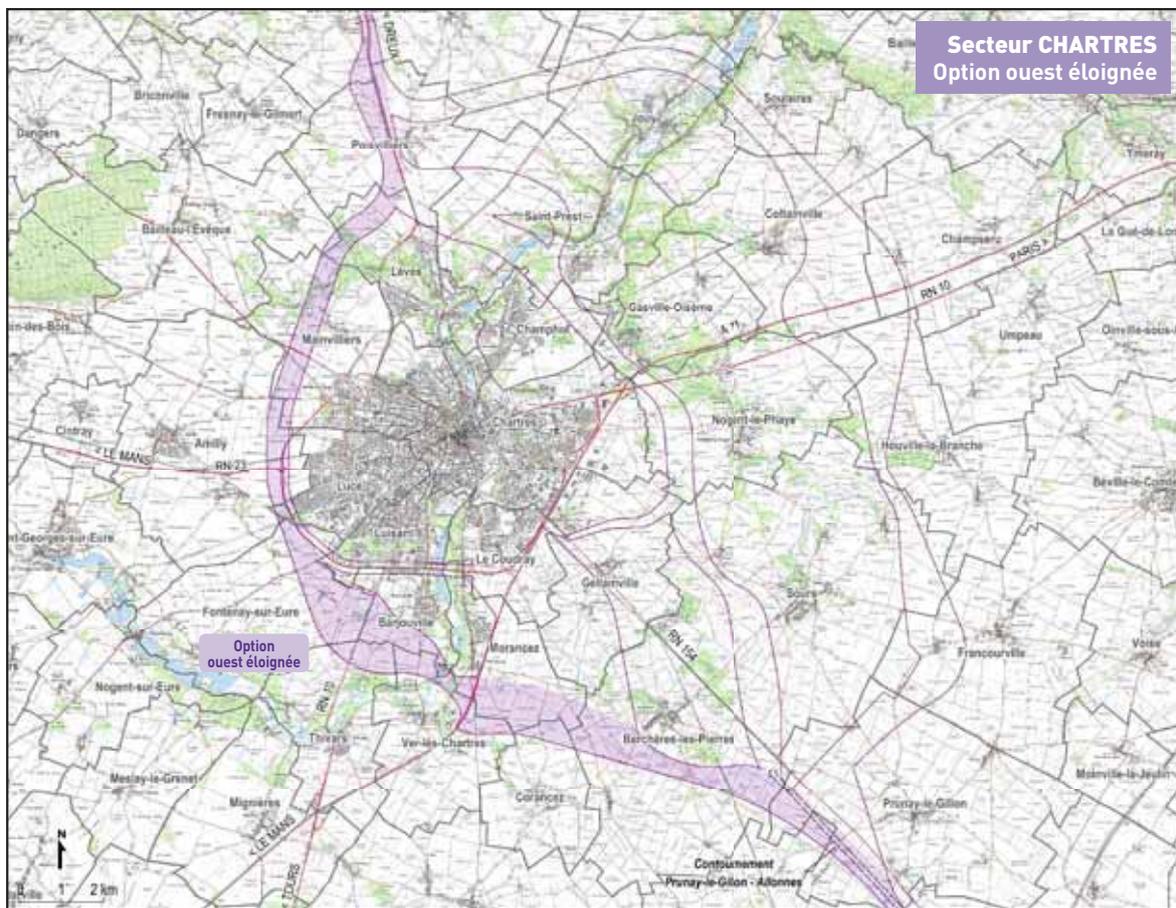
4 OPTION OUEST ÉLOIGNÉE

Elle consisterait à créer un tracé neuf de 25 km à l'ouest de Chartres, déviant au nord du tronçon Lèves et Séreville par l'ouest (commun à l'option ouest rapprochée) et déviant Morancez et Berchères-les-Pierres par l'ouest au sud du tronçon. Ce tronçon comprendrait un viaduc de 300 m en franchissement de la vallée de l'Eure.

Les échanges avec l'A 11 pourraient être assurés soit depuis l'échangeur projeté sur la RN 10, puis via la gare de péage existante de Thivars, soit par création d'un nœud autoroutier dont la réalisation serait cependant très complexe.

- + Principaux intérêts :** le tracé serait relativement court.
- Principaux inconvénients :** l'impact environnemental serait important : traversée de la vallée de l'Eure, site inscrit et enjeux paysagers très forts, et périmètre de protection de captage associé, zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres.

⚠ Difficultés particulières : franchissement et échange avec l'A 11 (ouvrage à réaliser sous la 2x3 voies en service), réalisation de 4 ouvrages sur voie ferrée.



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	Tracé court induisant des temps de parcours réduits. Desserte proche des zones d'activités présentes à l'ouest de Chartres.					
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Zone de protection de vue sur la cathédrale de Chartres, traversée de la vallée de l'Eure (site inscrit et enjeux paysagers très forts) et du périmètre de protection de captage associé.					
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	Intégration facile dans le périmètre d'une concession.					
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">200</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">250</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">300</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">350</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">400</td> </tr> </table>	200	250	300	350	400
200	250	300	350	400			

- Option franchement moins favorable que les autres
- Option moins favorable que les autres
- Option dans la moyenne
- Option plus favorable que les autres
- Option franchement plus favorable que les autres

Les options privilégiées à ce stade des études

Suite à l'analyse menée et présentée dans les pages qui précèdent, plusieurs solutions semblent à privilégier à ce stade des études, étant entendu que ces analyses doivent encore faire l'objet d'une démarche de concertation.

→ **L'option est rapprochée.**

→ **L'option ouest** avec tronçon ouest éloigné (sans réutilisation de la rocade).

Les éléments majeurs qui ont motivé ces conclusions de l'analyse sont les suivants :

- **L'option ouest rapprochée** induit une problématique de franchissement de la vallée de l'Eure pour les véhicules non autorisés sur autoroute et des difficultés importantes de franchissement de l'A11. Elle serait difficilement intégrable à une concession sur la partie de la rocade ouest réaménagée. Cette option n'est donc pas privilégiée.
- **L'option est éloignée** n'est pas privilégiée essentiellement du fait de son coût très élevé et d'une fonctionnalité peu satisfaisante.

Synthèse de la comparaison des options

	Option est éloignée	Option est rapprochée	Option ouest rapprochée	Option ouest éloignée
Fonctionnalité				
Impact				
Concédabilité				
Coût				

■ Option franchement moins favorable que les autres

■ Option moins favorable que les autres

■ Option dans la moyenne

■ Option plus favorable que les autres

■ Option franchement plus favorable que les autres

Il est rappelé que les échanges peuvent porter sur toutes les options de passage étudiées. Les options privilégiées ici ne sont donc pas des décisions du maître d'ouvrage.

SECTEUR CHARTRES SUD - A10

Présentation du secteur

Les principaux enjeux

Sur la section Chartres sud – A10, l'aménagement de la RN154 compléterait les contournements d'Ymonville (mis en service en 2011) et de Prunay-le-Gillon - Allonnes (en cours de réalisation).

Globalement, sur ce secteur, les principaux enjeux environnementaux et techniques sont :

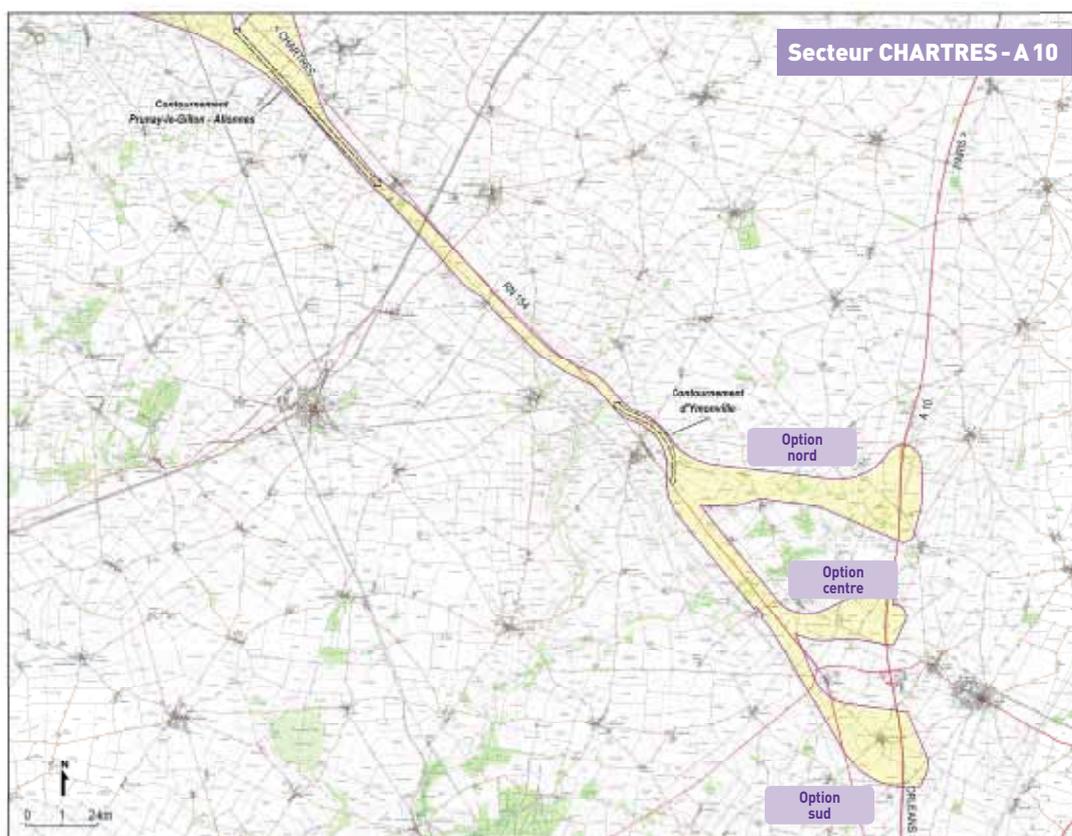
- les secteurs bâtis ;
- les zones de protection de monuments historiques ;
- les zones naturelles sensibles (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique - ZNIEFF et Zone de Protection Spéciale - ZPS) ;
- secteurs paysagers à enjeux.

Les options envisagées sont constituées d'un tronc commun entre Chartres sud et Ymonville, et de deux options distinctes (dont l'une avec deux tronçons possibles) visant différentes possibilités de raccordement sur A10. Il ferait environ 20 km en rive ouest de la RN154 actuelle, pour partie en tracé neuf et pour partie en empruntant les contournements d'Ymonville et de Prunay-le-Gillon – Allonnes ; ce tronc commun franchit la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) par un ouvrage neuf.

▲ Difficultés particulières : le franchissement de la LGV, et la traversée de la RN154 au nord d'Ymonville (présence d'une ZNIEFF et de carrières).

Les options identifiées

La carte ci-dessous présente l'ensemble des options de passage identifiées dans ce secteur. Chacune d'elle a été analysée selon la méthodologie présentée page 21.

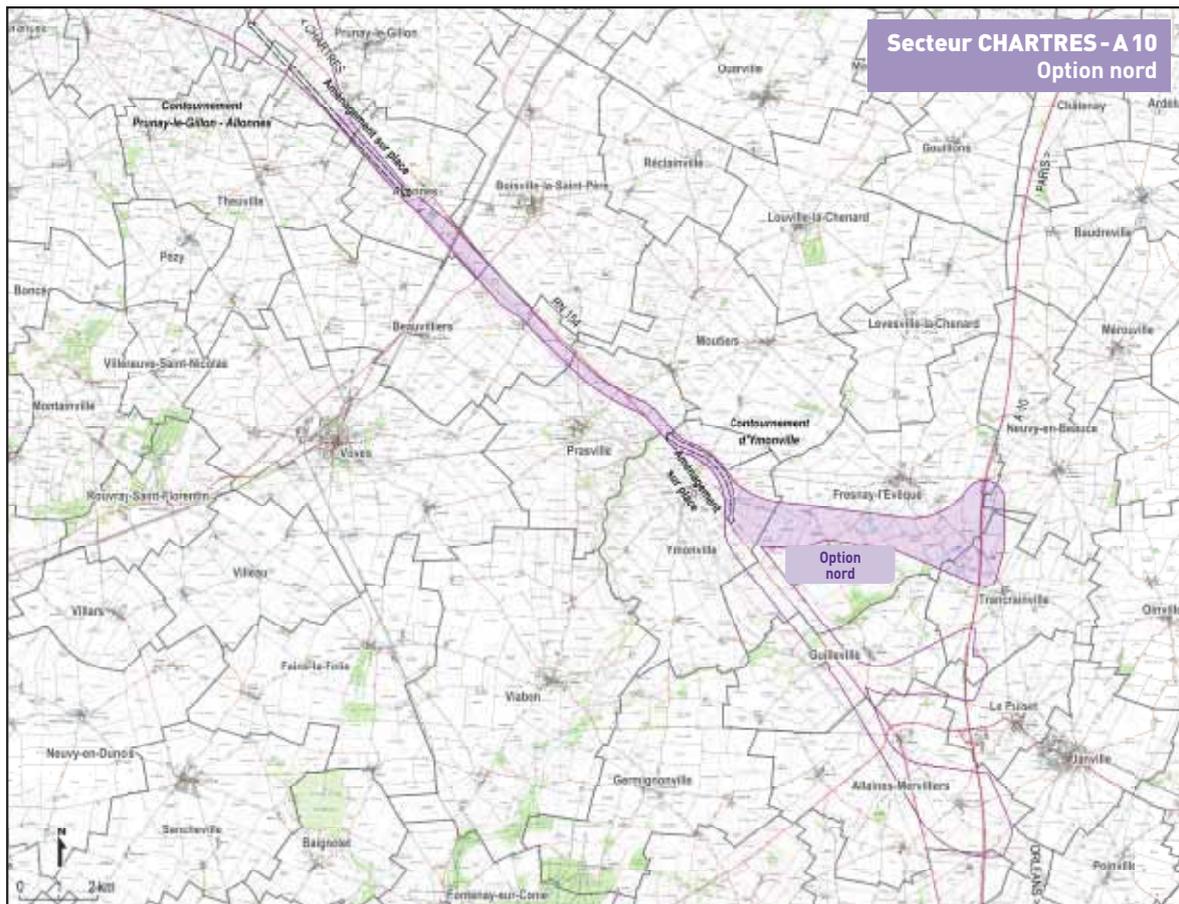


Les options sont donc constituées des trois localisations de raccordement à l'A10. Chacun de ces raccordements est constitué par un nœud autoroutier qui permet toutes les possibilités d'échanges entre les deux autoroutes. Les échanges avec le réseau local non concédé demeurent gérés par l'échangeur d'Allaines existant sur A10.

L'analyse des options

1 OPTION NORD

Le raccordement sur l'A 10 s'effectue à hauteur de Fresnay-L'Évêque. Cette solution serait la plus courte et la plus économique.



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

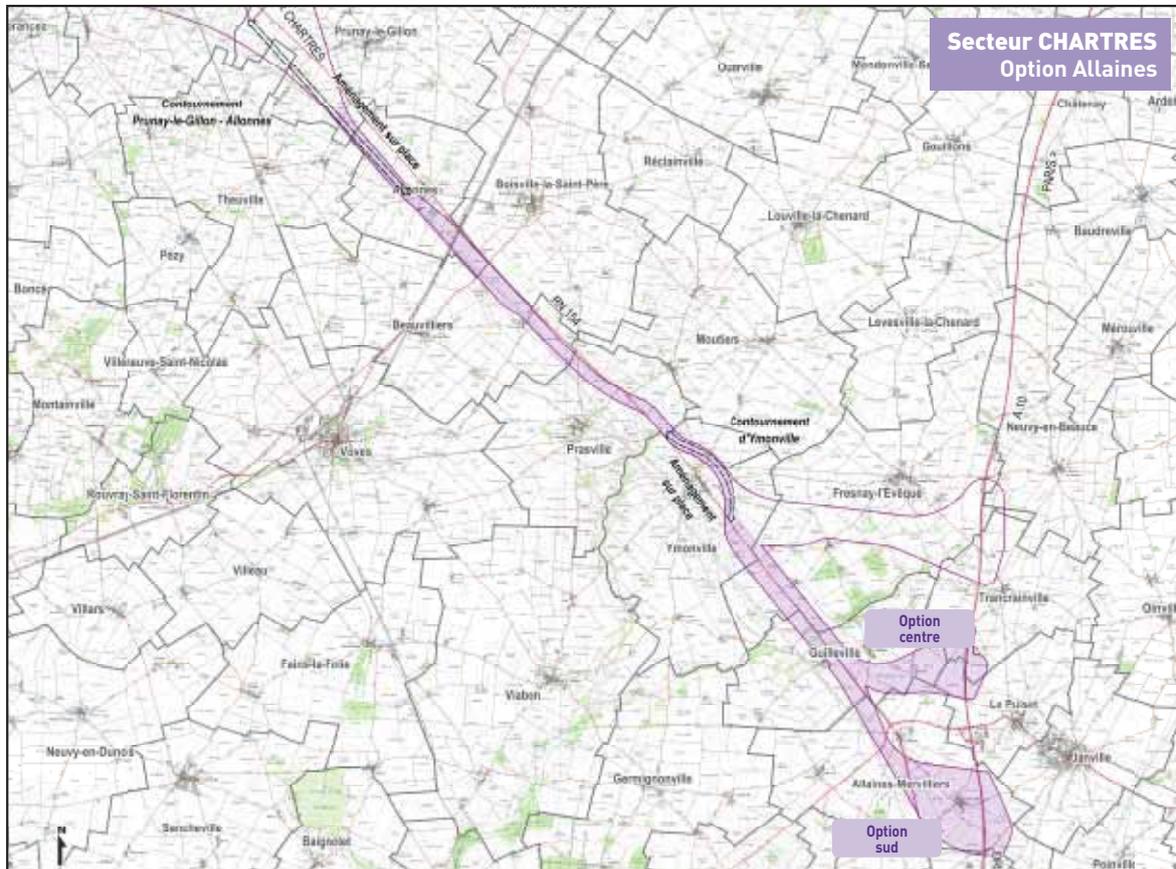
Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	<input type="checkbox"/>	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	<input type="checkbox"/>	Impact réduit sur les terres agricoles par rapport à l'option Allaines. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux.
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	<input type="checkbox"/>	Intégration facile à une concession autoroutière.
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	<input type="checkbox"/>	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 20px;"> <div style="width: 100px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 100px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000; position: relative;"> 100 </div> <div style="width: 100px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000; position: relative;"> 150 </div> <div style="width: 100px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000; position: relative;"> 200 </div> </div>



2 OPTIONS ALLAINES

Deux tronçons seraient possibles pour le raccordement sur A10, au nord ou au sud d'Allaines. Très peu différents, leur analyse amène aux mêmes conclusions. L'option passant au sud d'Allaines serait plus longue et onéreuse au regard des autres options.

⚠ Difficultés particulières : le raccordement sur l'A10 (commun à toutes les options).



Synthèse de l'analyse comparative

ÉVALUATION ET COMMENTAIRES

Fonctionnalité Axe 1 de la grille d'analyse	■	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.			
Impact Axe 2 de la grille d'analyse	■	Impact plus significatif que l'option nord sur les terres agricoles. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux.			
Concédabilité Axe 3 de la grille d'analyse	■	Intégration facile à une concession autoroutière.			
Coût (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	■	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">100</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">150</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">200</td> </tr> </table>	100	150	200
100	150	200			

■ Option franchement moins favorable que les autres
 ■ Option moins favorable que les autres
 ■ Option dans la moyenne
 ■ Option plus favorable que les autres
 ■ Option franchement plus favorable que les autres

Les options privilégiées à ce stade des études

Suite à l'analyse menée et présentée dans les pages qui précèdent, une solution semble à privilégier à ce stade des études, étant entendu que ces analyses doivent encore faire l'objet d'une démarche de concertation.

→ L'option nord.

Synthèse de la comparaison des options

	Option nord	Options Allaines
Fonctionnalité		
Impact		
Concédabilité		
Coût		

CONCLUSION : LES OPTIONS PRIVILEGIÉES À CE STADE DES ÉTUDES

Nous vous présentons ci-après les cartes des différentes options qui, au regard des analyses présentées dans les pages qui précèdent, ressortent comme étant les options privilégiées à ce stade des études.

NONANCOURT-DREUX

Option centre 1 – RN 12



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

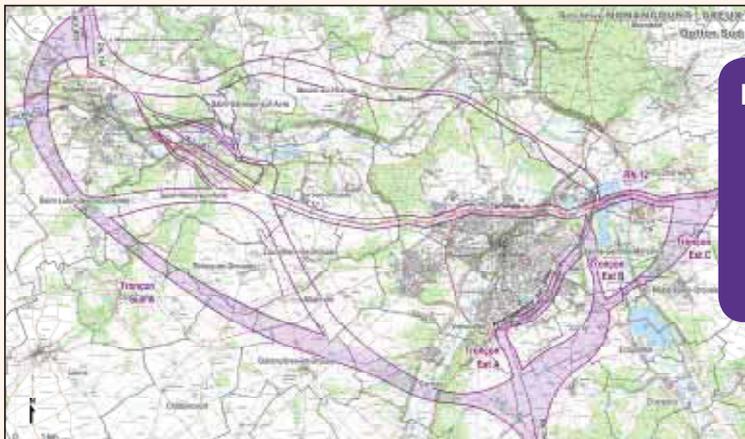
Option centre 2 – RN 12



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

Option sud



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

DREUX-CHARTRES



Dans ce secteur l'aménagement existant sera réutilisé. Une simple mise aux normes autoroutières et environnementales (en application des nouvelles réglementations) est nécessaire.

CHARTRES

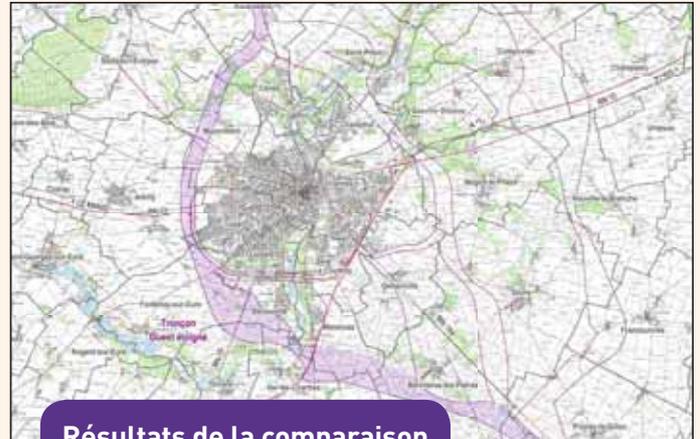
Option est rapprochée



Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

Option ouest éloignée

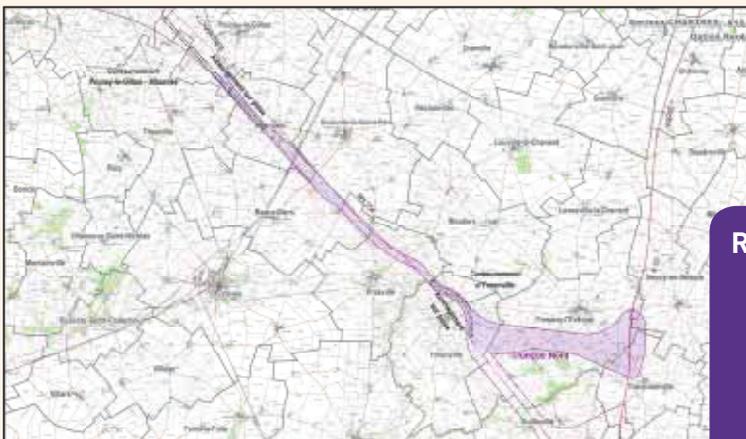


Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

CHARTRES SUD - A 10

Option nord



Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

ANNEXES

RN 154 et RN 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession

Guide de la concertation

La DREAL Centre organise, pendant les études préalables et jusqu'au lancement de l'enquête publique (prévue fin 2013), l'**information, la participation et la concertation sur le projet**. Si l'information et la participation sont continues durant les études, la concertation se concrétise a contrario par deux périodes spécifiques durant lesquelles la mise en place d'outils d'information et d'expression plus nombreux permet de recueillir l'avis du public sur les choix fondamentaux du projet. Ces avis alimentent la réflexion du maître d'ouvrage et éclairent les décisions.

La première période de concertation (du 24 septembre au 19 octobre 2012) concerne les options de passage. La seconde (début 2013) portera sur les variantes de tracés.

Pour organiser la concertation et la rendre efficace tant pour le projet que pour le public, la DREAL Centre propose ci-dessous quelques principes et éclairages sur la démarche :

LES FONDAMENTAUX DE LA CONCERTATION

Une démarche ouverte à tous...

Chaque personne souhaitant prendre part à la concertation - habitant, représentant d'institution, d'association, d'entreprise... - doit pouvoir y participer facilement. Pour ce faire, chacun doit avoir rapidement accès à l'information et trouver les moyens de s'exprimer à tout moment.

... qui permet de traiter l'ensemble des sujets...

L'information et l'expression doivent pouvoir porter sur tous les aspects du projet. Si les phases de concertation visent plus particulièrement à traiter des choix de conception du projet, elles doivent également permettre d'exprimer son avis et d'échanger sur les enjeux du projet et tout autre sujet jugé nécessaire par les participants.

... et pour laquelle le maître d'ouvrage s'engage

Afin que la concertation soit utile et efficace, la DREAL Centre s'engage à :

- **informer** du contenu des études, de la tenue des réunions sur le projet et des décisions prises au fur et à mesure de leur avancement ;
- **organiser et animer** les phases de concertation ;
- **rendre public les résultats** de la concertation dans un bilan.

UN GARANT DE LA DÉMARCHÉ

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'une personnalité indépendante, le garant, **M. Jean-Yves Audouin**. Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et au bon déroulement de la concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Il peut notamment faciliter les échanges entre les participants et formuler d'éventuelles remarques et suggestions.

Quelques principes pour un bon déroulement de la concertation

Pour que les périodes de concertation participent pleinement à nourrir les études du projet et éclairer les décisions, chaque participant est invité à respecter les principes suivants :

- **L'équivalence** entre tous les participants : quels que soient les mandats, les titres, les qualités, etc. de chacun, chaque point de vue sera équivalent aux autres et aucun ne sera privilégié.
- **La transparence** : toutes les informations utiles à la compréhension du projet devront être communiquées pour permettre un échange utile.
- **L'argumentation** : chacun devra veiller à étayer son avis avec des éléments objectifs et détaillés, chiffrés lorsque cela sera possible.
- **Le respect** des autres participants : il est demandé de ne pas diffuser d'informations partielles ou déformées et de faire preuve d'écoute des points de vue de chacun, notamment au cours des réunions publiques.
- **L'implication** : le public est invité à s'impliquer dans la concertation pour toute la durée du processus d'études, jusqu'à la mise à l'enquête d'utilité publique du projet. Cette implication sur un temps long permettra à chacun de comprendre les décisions prises à chaque étape et d'éviter de revenir sur les raisons des choix antérieurs.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Durant les deux phases de concertation, le maître d'ouvrage met en œuvre différentes actions et outils :

- le site internet www.154-12.centre.gouv.fr afin de contacter et questionner le maître d'ouvrage et le garant de la concertation tout au long des études ;
- des réunions publiques, dont les débats seront enregistrés (annonce faite en début de réunion) ;
- des expositions avec registres d'expression ;
- un document d'information distribué en boîtes aux lettres et qui comportera un bulletin d'expression ;
- un dossier de concertation qui présentera la synthèse des résultats d'étude et qui sera disponible dans les mairies directement concernées (liste des communes sur le site du projet www.154-12.centre.gouv.fr).

Mieux comprendre quelques notions-clés

→ **L'INFORMATION** sur le projet est continue. Elle est à l'initiative du maître d'ouvrage qui, en fonction de l'avancement des études en cours, en présente les principales conclusions, pour permettre à chacun de se préparer au mieux pour les phases de concertation.

→ **LA CONCERTATION** caractérise des phases spécifiques d'échanges sur les résultats d'études. Elle vise à recueillir l'avis de tous sur certains choix fondamentaux de conception du projet. Il s'agit, sur une période donnée (environ un mois) et en amont des décisions du maître d'ouvrage, de nourrir les études du projet et d'éclairer les décisions.

→ **LA PARTICIPATION** consiste à donner les moyens à chacun de s'exprimer tout au long des études, même en dehors des phases de concertation. Le site internet du projet et des instances spécifiques comme le comité de suivi ou des groupes de travail thématiques (environnement, cadre de vie, sécurité) doivent notamment permettre d'échanger tout au long de l'évolution du projet.



Liste des communes directement concernées

Études des options de passage et première phase de concertation 24 septembre - 19 octobre 2012

Département de l'Eure-et-Loir

ABONDANT
ALLAINES-MERVILLIERS
ALLAINVILLE
ALLONNES
AMILLY
BAILLEAU-L'ÉVÊQUE
BARJOUVILLE
BEAUVILLIERS
BERCHÈRES-LES-PIERRES
BERCHÈRES-SAINT-GERMAIN
BOISSY-EN-DROUAIS
BOISVILLE-LA-SAINT-PÈRE
BOUGLAINVAL
CHALLET
CHAMPHOL
CHAMPSERU
CHARPONT
CHARTRES
CHATAINCOURT
CHERISY
CINTRAY
COLTAINVILLE
CORANCEZ
DAMPIERRE-SUR-AVRE
DREUX
ECLUZELLES
ESCORPAIN
FONTENAY-SUR-EURE
FRANCOURVILLE
FRESNAY-L'ÉVÊQUE

FRESNAY-LE-GILMERT
GARANIÈRES-EN-DROUAIS
GARNAY
GASVILLE-OISÈME
GELLAINVILLE
GUILLEVILLE
HOUVILLE-LA-BRANCHE
JOUY
LE BOULLAYE-MIVOYE
LE BOULLAY-THIERRY
LE COUDRAY
LE PUISET
LÈVES
LOUVILLIERS-EN-DROUAIS
LUCE
LUISANT
LURAY
MAINVILLIERS
MARVILLE-MOUTIERS-BRÛLÉ
MEZIÈRES-EN-DROUAIS
MONTREUIL
MORANCEZ
MOUTIERS
NOGENT-LE-PHAYE
POISVILLIERS
PRASVILLE
PRUNAY-LE-GILLON
SAINT-AUBIN-DES-BOIS
SAINT-GEORGES-SUR-EURE
SAINT-LUBIN-DES-JONCHERETS

SAINT-PREST
SAINT-RÉMY-SUR-AVRE
SAINTE-GEMME-MORONVAL
SERAZEREUX
SOULAIRES
SOURS
THEUVILLE
THIVARS
TRANCRAINVILLE
TREMBLAY-LES-VILLAGES
TRÉON
VER-LES-CHARTRES
VERNOUILLET
VERT-EN-DROUAIS
YMONVILLE

Département de l'Eure

COURDEMANCHE
DROISY
LA-MADELEINE-DE-NONANCOURT
LOUYE
MARCILLY-LA-CAMPAGNE
MESNIL-SUR-L'ESTRÉE
MUZY
NONANCOURT
SAINT-GEORGES-MOTEL
SAINT-GERMAIN-SUR-AVRE



Glossaire

Aménagement sur place : création de l'autoroute en réutilisant la route à 2x2 voies existante.

Bandes d'Arrêts d'Urgence : bandes dégagées de tout obstacle situées sur la chaussée de l'autoroute, habituellement à droite et permettant, en cas de nécessité, l'arrêt et/ou le stationnement des véhicules.

Captage d'Alimentation en Eau Potable : dispositif de prélèvement d'eau potable pour l'alimentation des populations. Le prélèvement se fait :

- soit à partir d'une source qui sort naturellement de terre ;
- soit à partir d'un cours d'eau ou du réservoir d'un barrage ;
- soit à partir d'une nappe d'eau souterraine ou aquifère.

Carrefour à niveau ou carrefour plan : croisement entre deux voies situées au même niveau, dont la circulation est généralement réglementée par des feux ou autre système de signalisation (stop, cédez le passage...).

Carrefour dénivelé : ensemble de deux ou plusieurs routes qui se croisent sur des niveaux séparés par le biais d'un ou de plusieurs ouvrages d'art. Les routes se croisent donc sans conflits sur les circulations.

Concédabilité : faculté d'une portion du projet à être intégré ou non dans le périmètre d'une concession autoroutière.

Concession : dans son principe, la concession se caractérise par le recours à un partenaire extérieur, le concessionnaire qui finance l'opération, réalise les travaux, exploite et entretient l'ouvrage. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir un péage auprès des usagers, ce qui lui permet de couvrir le coût de réalisation et les dépenses d'exploitation. La durée de concession est fixée dans un contrat de concession.

Débat Public : le débat public vise à engager, dès la conception du projet et en amont des études de tracé, une première phase de dialogue sur l'opportunité du projet et les grandes caractéristiques de l'infrastructure. Il a pour but d'informer le public et de lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet et d'en débattre avec le maître d'ouvrage afin d'éclairer sa décision. Il se déroule sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public et se trouve mis en œuvre par une Commission Particulière du Débat Public dédiée.

Déclaration d'Utilité Publique : procédure qui attribue le droit de réaliser une infrastructure, ici une autoroute, sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique. Elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

Enquête d'Utilité Publique : procédure codifiée, préalable aux grandes décisions ou réalisations d'infrastructure, ici une autoroute. Durant celle-ci, chacun est invité à s'exprimer sur le projet et les détails de sa conception. Les habitants des communes potentiellement traversées par le projet sont plus particulièrement interrogés.

Études préalables : les études préalables définissent la phase d'études préalable à la mise à l'enquête publique d'un projet. Elles visent à définir les principales caractéristiques d'un projet. Elles permettent ainsi de construire un dossier qui sera la base du dossier d'enquête publique. À l'issue de cette phase, le projet est en effet soumis à enquête publique. La phase suivante correspond aux études de détail qui permettent de définir très précisément les caractéristiques du projet en vue de sa construction.

Zone Natura 2000 : site naturel ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'il contient. Le statut de zone Natura 2000 a pour objectif de conserver et protéger les aires concernées.

Nœud Autoroutier : désigne spécifiquement un aménagement (appelé échangeur) qui permet les échanges de trafic entre deux autoroutes.

Ouvrage d'art ou de franchissement : désigne plus communément une grande réalisation qui permet de franchir une rivière, une vallée ou encore des routes ou voies ferrées importantes... Les ouvrages d'art les plus courants sont les viaducs.

Périmètre de Protection de Captage d'Eau : les périmètres de protection de captage sont établis autour des sites de captages d'eau destinée à la consommation humaine, en vue d'assurer la préservation de la ressource. L'objectif est de réduire les risques de pollutions ponctuelles et accidentelles de la ressource sur des zones précises.

Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) : le SNIT doit se comprendre comme l'outil qui permettra la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement en matière d'infrastructures de transports : développement des modes de transport alternatifs à la route, amélioration de l'accessibilité des territoires, réductions des pollutions locales, recherche de l'efficacité énergétique, ... Il présente notamment les grands projets prioritaires au titre des objectifs précités. Pour le mode routier, sont inscrits dans le SNIT des projets visant à lutter contre la congestion ou l'insécurité routière.

Tracé neuf : correspond à la création d'une autoroute nouvelle.

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



Acronymes

A :	Autoroute
APSI :	Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire
CNDP :	Commission Nationale du Débat Public
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DDT :	Direction Départementale des Territoires
DUP :	Déclaration d'Utilité Publique
IGN :	Institut National de l'Information Géographique et Forestière
M€ :	Millions d'euros
PPRI :	Plan de Prévention du Risque Inondation
RD :	Route départementale
RN :	Route nationale
SCOT :	Schéma de COhérence Territoriale
SNCF :	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNIT :	Schéma National des Infrastructures de Transport
TMJA :	Trafic Moyen Journalier Annuel
ZA :	Zone Artisanale ou Zone d'Activité
ZAAC :	Zone d'Accumulation d'Accidents
ZNIEFF :	Zone Naturelle d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPS :	Zone de Protection Spéciale
ZPPAUP :	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZUS :	Zone Urbaine Sensible

www.154-12.centre.gouv.fr

Le site internet du projet vous informe en continu. Il permet également de contacter et/ou questionner à tout moment la DREAL Centre au sujet du projet et de l'avancée des études (via le formulaire «Contacter le maître d'ouvrage») ainsi que le garant de l'information et de la concertation.

