

Annexe 2 au décret n° XXX**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 entre Trancrainville (Eure-et-Loir) et La Madeleine-de-Nonancourt (Eure) et de la RN 12 entre le futur noeud autoroutier de Vert-en-Drouais et l'échangeur avec l'actuelle RN 154 à l'est de Dreux (Article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)**

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

A cet égard, il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, étant précisé que les études à mener après la déclaration d'utilité publique relèvent pour l'essentiel de la responsabilité du concessionnaire autoroutier.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès du service Infrastructures et Déplacements de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Centre - Val de Loire, 5, avenue Buffon - CS 96407, 45064 Orléans.

1 Présentation de l'opération autoroutière

Entre les autoroutes A 13 et A 10, la RN 154 constitue la majeure partie de l'itinéraire entre Rouen et Orléans et permet ainsi de relier les régions Normandie et Centre – Val de Loire dont ces deux villes sont les préfectures. Elle inclut un tronç commun avec la RN 12 entre Nonancourt et l'Est de Dreux.

La RN 154 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 et de l'Eure-et-Loir, et en permettant la desserte des agglomérations et des territoires.

Le projet concerne, outre la RN 154, la RN12 à l'ouest de Dreux qui s'intègre dans une section tronç commun RN12/RN154 entre Dreux et Nonancourt. Cette section a été déterminée comme première priorité dans le rapport mobilité 21.

Compte tenu des niveaux de trafic observés et de leur évolution attendue, la décision du 15 mars 1994 du ministre de l'Équipement, du Transport et du tourisme reconnaissait déjà le rôle structurant qu'était appelée à jouer la RN 154. Elle fixait ainsi un parti d'aménagement à long terme de l'axe en route à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express, en distinguant un parti intermédiaire à 15 ans visant à aménager en priorité la déviation des agglomérations et accroître la capacité entre Evreux et le Sud-Est de Chartres.

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

27 JUIN 2018

Le Rapporteur

Depuis la décision ministérielle de 1994, 260 millions d'euros ont progressivement été investis sur fonds publics (État et collectivités locales) pour aménager la RN 154. Dans le département de l'Eure, la section comprise entre Louviers et Nonancourt est intégralement à 2x2 voies depuis 2005. Dans le département de l'Eure-et-Loir, 38.5 km ont été aménagés à 2x2 voies depuis 1994.

Le rôle structurant de la RN 154 est confirmé depuis de nombreuses années et l'axe supporte des trafics de plus en plus élevés, justifiant la réalisation à brève échéance du parti d'aménagement global prévu par la décision ministérielle de 1994, en vue notamment d'améliorer les conditions de circulation, la sécurité des usagers et le cadre de vie des habitants.

Environ 60 km de voies restent à aménager dans les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir entre Nonancourt et le raccordement à l'A10 afin d'achever la mise à 2x2 voies de la RN 154. Étant donné le coût élevé de ces aménagements et les contraintes budgétaires auxquelles sont soumis l'État et les collectivités locales, l'achèvement des travaux nécessaires ne pourrait intervenir avant plusieurs décennies si ceux-ci étaient réalisés à partir de crédits publics.

L'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 154 par mise en concession autoroutière permet de réaliser l'aménagement dans un délai raisonnable.

Le projet s'étend sur un linéaire d'une centaine de kilomètres et prévoit la réalisation de plus de 60 km de voies en tracé neuf. Il comprend en outre dix points d'échange avec les voiries existantes et il se raccorde notamment à quatre voies structurantes du territoire : RN 154 dans l'Eure, RN12 existante, A11 et A10.

Le coût des travaux est estimé à 769 M€ HT (valeur 2015). La construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure seront assurés par le futur concessionnaire qui sera désigné par l'État au terme d'une procédure de mise en concurrence. D'après les évaluations financières réalisées, la concession nécessitera un montant limité de subvention publique pour assurer son équilibre.

2 Caractère d'utilité publique

A l'heure actuelle, la RN 154 connaît des phénomènes de congestion sur plusieurs secteurs, notamment autour des agglomérations principales (Dreux et Chartres). Au sein des zones agglomérées, l'intensité du trafic et la fréquence de passage est source de nuisances importantes pour les riverains en termes de bruit et de pollution de l'air. En outre, la question de la sécurité routière reste un enjeu majeur sur les sections encore non aménagées de la RN154.

A l'horizon 2022, le trafic attendu sur la RN 154 et la RN 12 actuelles sera, selon les sections, compris entre 12 700 véhicules/jour au sud Chartres (avec 21% de poids lourds) et 32 000 véhicules/jour en traversée Nord de Dreux (avec 18% de poids lourds). En l'absence d'aménagement, les difficultés actuelles risquent donc de s'aggraver.

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 répond donc aux objectifs suivants :

- fluidifier les déplacements et garantir la fiabilité des temps de parcours ;

- améliorer le cadre de vie des habitants en éloignant des agglomérations les nuisances liées au bruit et à la pollution ;
- assurer la sécurité des usagers.

Il renforce par ailleurs l'attractivité du territoire en contribuant à :

- améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandises ;
- soutenir l'économie agricole ;
- renforcer la cohésion de la région Centre – Val-de-Loire
- aider au développement harmonieux des pôles de Dreux et Chartres.

L'ensemble de ces objectifs confère au projet un indéniable caractère d'utilité publique. Ce caractère est confirmé par l'évaluation socio-économique d'après laquelle le projet profite à la collectivité puisque son bénéfice actualisé s'élève à 1101 M€ (valeur 2010) tandis que son taux de rentabilité interne est égal à 12.4%

Les inconvénients de ce projet, qui intègre les sections déjà aménagées à 2x2 voies, n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'ils représentent. La démarche « Eviter – Réduire – Compenser » qui a été mise en œuvre dans le cadre de la conception de l'aménagement et sera appliquée lors de sa réalisation, permet de répondre aux enjeux environnementaux du projet.

3 Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du *Code de l'environnement*. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que sur le classement de l'infrastructure dans la catégorie des autoroutes.

La commission d'enquête a remis le 3 mars 2017 son rapport et ses conclusions motivées. Elle a rendu un **avis favorable assorti de deux réserves à la déclaration d'utilité publique du projet** d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la RN154 et de la RN12 par mise en concession autoroutière. Elle a également donné un **avis favorable sans réserve ni recommandation à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** ainsi qu'**au classement de l'infrastructure** dans la catégorie des autoroutes.

La première réserve relative à l'utilité publique de l'opération porte sur l'intégration au projet d'une sortie Nord/Sud au niveau du rond-point des Anglais à La Madeleine-de-Nonancourt.

Dans un premier temps, il doit être précisé que le dispositif présenté à l'enquête publique ne supprime pas les possibilités d'accès aux communes de Nonancourt et de la Madeleine-de-Nonancourt depuis le Nord de la RN154 : les usagers en provenance d'Evreux pourront toujours accéder à ces communes en sortant à l'échangeur 2 et en prenant ensuite la RN12 vers l'Est jusqu'au giratoire des Anglais. Il est également rappelé qu'un autre parcours existe déjà à l'heure actuelle pour rejoindre le giratoire des Anglais depuis le Nord de la RN154 : il est en effet possible de quitter la RN154 à l'échangeur de Marcilly-la-Campagne (première sortie de la RN154 située au Nord du rond-point des anglais) et d'emprunter ensuite la RD6154 qui est en tracé rectiligne et constitue l'itinéraire de substitution de l'actuelle RN154.

Néanmoins, au niveau de Nonancourt, le système d'échanges présenté à l'enquête publique est effectivement susceptible de pénaliser les mouvements locaux dans le sens nord vers sud/est (depuis l'échangeur 1 vers La Madeleine de Nonancourt) pour lesquels il est généré un allongement de parcours par rapport à une configuration intégrant une sortie directe vers le giratoire des Anglais. Cet allongement de parcours rend plus difficile la desserte de plusieurs zones d'activités de Nonancourt et de La-Madeleine-de-Nonancourt et peut s'avérer préjudiciable à certaines entreprises de transport implantées dans le secteur.

Pour ces raisons, le maître d'ouvrage considère que la création d'une bretelle de sortie dans le sens Nord-Sud au niveau du rond-point des Anglais peut présenter un intérêt sur le plan local même s'il ne relève pas des objectifs structurants fixés au projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies des RN 154 et RN12.

Plusieurs études ont été conduites afin d'identifier la faisabilité technique de l'aménagement demandé mais également son impact en termes de trafics, de coûts d'investissement et de subvention d'équilibre. Ces études montrent que la réalisation de la bretelle est techniquement faisable et ne nécessite pas de modification du périmètre du plan général des travaux. Par rapport au projet présenté à l'enquête publique, la création de la bretelle entraînerait en outre une légère augmentation des trafics sur la RN12 actuelle à l'Est du giratoire des Anglais en direction de Dreux mais cette augmentation resterait limitée au regard des trafics globaux attendus sur cet axe après mise en service du projet.

La hausse du trafic sur la RN12 s'opérerait entre autres au détriment du projet A154, qui verrait sa fréquentation légèrement diminuer. Suivant les estimations menées par le maître d'ouvrage, cette baisse de fréquentation aurait pour conséquence une hausse de plusieurs millions d'euros de la subvention d'équilibre nécessaire au projet global d'aménagement des RN154 et RN12.

Au regard de ces éléments, le maître d'ouvrage considère qu'une bretelle de sortie Nord-Sud au niveau du rond-point des Anglais peut être intégrée au projet. Néanmoins, étant donné l'intérêt essentiellement local de cet aménagement, il considère que le supplément de subvention d'équilibre évoqué précédemment doit être intégralement pris en charge par les collectivités locales. Le Président du Conseil Départemental de l'Eure, auquel ce principe a été exposé, s'est engagé à trouver les financements nécessaires à la réalisation de la bretelle, en mobilisant les fonds de sa collectivité et au besoin ceux d'autres partenaires qu'il se charge d'identifier.

Pour ces raisons, le maître d'ouvrage accepte d'inclure dans le projet la réalisation d'une bretelle de sortie Nord-Sud au niveau du rond-point des Anglais, sous réserve que les collectivités locales apportent la totalité du financement nécessaire pour couvrir le besoin supplémentaire de subvention d'équilibre induit par l'aménagement.

La deuxième réserve demande au maître d'ouvrage de reconsidérer le tracé du projet au niveau de Chartres et de prendre en compte celui passant par l'Ouest.

Il est tout d'abord rappelé que plusieurs options de passage à l'Ouest ont déjà été étudiées et présentées au public lors du débat public de 2009 et de la première phase de concertation de 2012. A l'époque, le maître d'ouvrage avait déjà exposé le fait que la rocade de Chartres dans sa configuration actuelle connaissait des phénomènes de congestion importants liés à la présence de carrefours giratoires et que son intégration au projet d'aménagement des RN154

et RN12 nécessiterait des travaux d'aménagement importants. Il avait également souligné les difficultés qui persisteraient malgré la réalisation éventuelle de ces travaux, notamment la réduction de la fonction de desserte locale de la rocade et la nécessité de mettre en œuvre des mesures de réduction des nuisances dues à l'augmentation de la vitesse autorisée à proximité des zones bâties.

Lors de la première phase de concertation de 2012, les élus et les habitants se sont majoritairement prononcés en faveur de la variante Est rapprochée au détriment notamment des variantes Ouest. A l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage a donc choisi de retenir la variante Est rapprochée comme solution préférentielle et a poursuivi les études sur cette seule variante en vue d'affiner ses caractéristiques et de la présenter à terme à l'enquête publique.

Les options Ouest ayant été écartées après la première phase de concertation, elles n'ont pas fait l'objet d'études aussi détaillées que le projet soumis à enquête publique. Suite à la remise des conclusions de la commission d'enquête et afin de pleinement répondre à la deuxième réserve, le maître d'ouvrage a toutefois mené des études complémentaires visant à analyser plus en détails certaines solutions de réutilisation de la rocade Ouest de Chartres et à pouvoir les comparer de manière fine avec le scénario d'aménagement proposé à l'enquête publique.

Ces études ont porté sur plusieurs options de passage à l'Ouest intégrant différents scénarios de réutilisation de la rocade (maintien de sa configuration actuelle, mise à 2x2 voies intégrale avec maintien des carrefours plans, transformation en route à 2x2 voies avec échangeurs dénivelés) et différents scénarios de tarification (rocade gratuite ou soumise à péage ouvert). Toutes ces options de passage à l'Ouest intègrent la création d'un barreau neuf à 2x2 voies au Sud de Chartres dont la réalisation est nécessaire afin d'assurer le raccordement de la rocade à l'extrémité Nord de la déviation de Prunay-le-Gillon.

Les études menées ont permis de montrer que les scénarios prévoyant une réutilisation de la rocade Ouest sans aménagement ou bien avec une simple mise à 2x2 voies sans dénivellation des carrefours présentent en termes d'écoulement des trafics un fonctionnement dégradé par rapport à celui du projet présenté à l'enquête publique. Ainsi, seul un parti d'aménagement à 2x2 voies avec carrefours dénivelés pour la rocade sur l'ensemble de son linéaire permettrait de respecter les objectifs liés à l'amélioration des conditions de circulations fixés au projet global d'aménagement des RN154 et RN12. Toutefois, le coût de cette solution d'aménagement est plus élevé que celui du contournement Est.

En tout état de cause, les différents scénarios Ouest étudiés nécessitent pour le projet un montant de subvention d'équilibre plus élevé que celui du projet actuel. Par conséquent, suivant l'évaluation socio-économique menée pour les différentes variantes, le projet présenté à l'enquête publique est le plus avantageux en termes d'efficacité des fonds publics mobilisés.

Sur le plan environnemental, les effets sur le milieu naturel des scénarios Ouest sont moins marqués que ceux du contournement Est, en particulier en termes de consommation d'espaces. Ces effets ne sont pas pour autant négligeables, notamment en raison de la création du barreau neuf au Sud de Chartres, et nécessitent eux aussi la mise en œuvre de mesures de compensation.

En outre, la rocade étant située à proximité de zones urbaines, les scénarios Ouest ont un impact plus marqué en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores en raison du nombre d'habitants exposés mais également de leur niveau d'exposition. En effet, pour toutes les variantes Ouest, la rocade de Chartres continuera de supporter un trafic important, accompagné d'une augmentation des vitesses pour les scénarios prévoyant une mise à 2x2

voies. A l'inverse, le scénario Est aura pour conséquence de diminuer le trafic sur la rocade ouest et réduira donc l'exposition des populations en termes de pollution de l'air et de bruit.

Pour l'ensemble des raisons exposées ci-dessus, le maître d'ouvrage considère que le projet global incluant un contournement de l'agglomération chartraine par l'Est en tracé neuf présente un caractère d'utilité publique supérieur à tout projet qui prévoirait un passage à l'Ouest de Chartres en réutilisant la rocade actuelle. Sur le secteur de Chartres, le maître d'ouvrage choisit donc de maintenir le parti d'aménagement tel que présenté à l'enquête publique.