

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

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

---

NOR : DEVR1015116S

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

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

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

Vu la loi du 03 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

Vu la décision du 07 janvier 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive ;

Vu le bilan publié par le président de la commission nationale du débat public le 26 mars 2010, ainsi que le compte-rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 26 mars 2010 ;

Considérant :

- que le projet d'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive a fait l'objet d'un débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a fait apparaître un large consensus sur la nécessité d'accélérer l'achèvement de l'aménagement de la RN154 en y incluant le tronç commun avec la RN 12 entre Nonancourt et Dreux afin d'améliorer les conditions de déplacements ;

- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession de l'aménagement de la RN 154 pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure notamment pour le trafic local ,
- que le débat a fait apparaître des divergences sur les modalités de réalisation des contournements de Nonancourt-Saint Rémy-sur-Avre, de Dreux, et de Chartres ainsi que de l'aménagement de la jonction avec l'autoroute A10 au niveau d'Allaines;
- que ce débat a mis en évidence :
  - la nécessité de poursuivre des aménagements de sécurité sur la RN 154 ;
  - l'importance des filières industrielles dans l'aire d'influence du projet ;
  - les nuisances importantes, tant à l'égard des riverains que de l'environnement, générées notamment par le système actuel de circulation est-ouest sur la section en tronç commun avec la RN 12 ;
  - les situations de congestion au niveau des agglomérations de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, de Dreux et de Chartres et de la jonction avec l'autoroute A10 au niveau d'Allaines;
  - la nécessité de préserver l'activité agricole de la plaine de la Beauce ;
  - la présence de milieux naturels et de paysages remarquables dans le périmètre du projet ;
- que le projet contribue, en cohérence avec la loi du 03 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement :
  - à répondre aux importants enjeux de fret qui se posent notamment à l'échelle de la région Centre ;
  - à mieux structurer, dans une perspective multimodale, les déplacements interrégionaux et dans ce cadre, à achever le maillon manquant du grand ouest parisien ;
  - à réduire les nuisances occasionnées par l'infrastructure existante au niveau des villages et villes qu'elle traverse dont notamment Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres ;
  - à permettre aux agglomérations de repenser leur développement autour d'un meilleur partage de la voirie.
- que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au Contrat de Projets 2007-2013 ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN 154 notamment du fait de l'absence de ligne ferroviaire entre Dreux et Chartres.

## **Décide :**

### **Article 1<sup>er</sup>**

Le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronc commun avec la RN 12, par recours à la concession, est retenu.

### **Article 2**

Les études devront être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire y compris la section en tronc commun avec la RN 12 dans une approche multimodale. Elles devront permettre de finaliser les choix en matière de contournements d'agglomération et de jonction avec l'autoroute A10. Elles devront préciser et justifier le périmètre de la concession, les modalités de tarification envisagées sur les différentes sections de l'itinéraire et les caractéristiques des aménagements retenus notamment pour tenir compte des aménagements déjà réalisés.

### **Article 3**

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

### **Article 4**

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

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



- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique).

### **Article 5**

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

### **Article 6**

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

### **Article 7**

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

Fait à Paris, le **25 JUIN 2010**

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



Jean-Louis Borloo