

Commissaires enquêteurs :
Michel Badaire, Président de la commission.
André Robin et Christian Brygier, membres de la commission.

Département de l'Eure.

Communes de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.

Département de l'Eure et Loir.

Communes de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Eveque, Garnay, Gaville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-de-Joncherêts, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sérazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-villages, Tréon, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

Enquête publique unique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Première partie, sur les 1 669 observations issues du registre numérique

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

OBSERVATIONS PORTEES sur les REGISTRES

Dans le rapport et les conclusions, l'ensemble des observations a été pris en compte.

L'ensemble des contributions issues du registre numérique et des registres papier a été scrupuleusement étudié.

Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans les registres et dont vous trouvez ci-après une retranscription et une synthèse non exhaustive.

1. Les habitants de Challet sont à 98% contre le projet.
2. Il est injuste de mettre l'autoroute en concession, donc payante, car la partie réalisée est déjà payée par nos impôts, c'est une spoliation (confiscation).
3. Comment seront taxés les poids lourds ?
4. Contre le projet qui est une spoliation et en désaccord avec la COP 21, le paquet énergie climat et la loi de transition énergétique.
5. Le projet a été rejeté par la commission mobilité 21.
6. Augmente le risque d'accident sur les itinéraires de substitution par le report de trafic, ne sécurise que l'autoroute à péage.
7. Le projet MOB 28 SÉCURISE les RN 154 et RN 12 sans report de trafic sur les routes secondaires traversant les villages,
8. Le projet consomme 6 fois plus de terres agricoles (660 hect.) alors que le projet MOB 28 limite la consommation de terres agricoles (97 ha),
9. Le projet pollue la nappe phréatique alimentant l'eau potable des 53 000 habitants du Drouais alors que le projet MOB 28 PRÉSERVE la nappe phréatique de l'agglomération drouaise.
10. Le projet détériore notre paysage rural et urbain. Cette imposante barrière crée une rupture sociale alors que le projet MOB 28 IRRIGUE le département en préservant et développant le tissu artisanal et industriel.
11. Le projet initial prévoyait un axe de l'A154 dans l'axe de l'ouvrage de la RN10 (RD 910 actuelle) et de l'A 10. A la lecture de l'APSI on remarque que le fuseau est beaucoup plus proche de la Commune de Nogent le Phaye et du Hameau de Brétigny. Il semble également que le profil en long de la future voie colle au terrain naturel actuel. Cela pose deux problèmes majeurs. Sur les nuisances sonores et visuelles. De plus l'ouvrage qui va enjambrer la A154 sur la RD 24 (2000 VL/J) en sortie de Nogent le Paye sera très haut. D'où encore des nuisances sonores sur le bourg lui-même jusqu'ici épargné par cela. Et l'aspect visuel très NUL.
12. On comprend ici les intérêts du Président de Chartres Métropole qui sauvegarde SA zone industrielle au détriment des habitants des communes rurales alentour. Pour voir cette zone s'étendre en Chartres et l'A154. Encore fallait-il faire les réserves foncières utiles. Il me semblait que les terres de la ferme d'Archevilliers avaient été réservées à ces fins il y a de cela quelques années.
13. Le projet coute 1 Milliard d'euros (préfet de région 2015) alors que le projet MOB 28 coute 320 Millions d'euros (estimation du Ministère des Transports 2015), Le projet se réalise dans les 9 ans pour sa globalité alors que le projet MOB 28 résout le trafic de Saint-Rémy-sur-Avre à 100% dans les 4 ans, et en 10 ans pour la globalité.
14. Tout a été fait pour que ce projet soit le plus favorable possible à la globalité des habitants des alentours. J'invite d'ailleurs aux personnes qui disent que ce projet n'a aucune utilité publique, à mettre une tente au bord de la n12 et vérifier ce qui fait tout le flux de trafic actuel au niveau de la pollution à chacun des habitants au bord de la même. Tous les efforts ont été faits pour que les

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

15. impacts soient réduits, et c'est bien clair sur la documentation présentée, donc si il y a quelqu'un qui peut faire des propositions pour améliorer le projet ça sera bienvenu, sinon les commentaires vagues et égoïstes sont vraiment dispensables.
16. Avancement du projet le plus rapidement possible.
17. La plupart des collectivités ont accepté l'idée de concession uniquement s'il y avait gratuité pour les Euréliens. Au début du projet cela devait être gratuit pour les euréliens, cet axe nous l'avons déjà financé, pour quoi nous faire de nouveau payer ?
18. les transports représentent 27% des GES (gaz à effet de serre)*... et en 2050, c'est+50% de ce volume d'émissions si nous continuons... **IL FAUT RÉAGIR** en Beauce, le projet d'autoroute A154 est une politique toxique, nous demandons que ce projet soit purement et simplement abandonné *Source rapport du GIEC2014
19. je suis asthmatique donc contre cette autoroute qui nuirait à la protection de la nature de l'air, de l'environnement de cette région.
20. Les villages qui ont été déviés seraient à nouveau traversés par camions et voitures pour éviter les péages quel intérêt pour les riverains si ce n'est des nuisances et dépenses.
21. Ce projet n'est pas souhaité par la population. Si référendum il aurait, celui-ci serait vite abandonné. Qui voudrait payer 3 fois un ouvrage? qui voudrait d'un projet qui dégraderait la santé des riverains? qui voudrait d'un projet qui exposerait la population à des risques sanitaires de pollutions?
22. La RN154 entre Dreux et Chartres fait régulièrement l'objet de travaux de remise en état. Cet axe va être livré comme neuf au concessionnaire. Ce n'est pas normal.
23. Le contournement de la vallée de l'Avre est une nécessité. Le trafic autoroutier ne doit plus passer au centre de Saint Rémy sur Avre, qui divise la commune en 2. Il y a de nombreux accidents au rondpoint de "Netto" et sur les carrefours à feux impliquant souvent des poids lourds. Idem sur l'intersection de la RN12 entre St Rémy sur Avre et Dreux qui sont très dangereuse. Les poids lourds passent à 2m des maisons, là où ils pourront passer à 200m sur le contournement.
24. Créer des routes 2x2 voies qui contourneraient la vallée est inéluctable, en déplaise aux défenseurs de l'environnement. Ces gens utilisent probablement d'autres autoroutes lors de leur trajet en vacances qui ont été créées sur des plaines, champs et qui ont dénaturé le paysage et surement fait l'objet de mêmes plaintes par les locaux. Le tout est de trouver un tracé qui convient le mieux à tous sans couper les communes éloignées.
25. Ceux qui vont bénéficier le plus de ces contournements sont les usagers en transit. Qu'ils soient des véhicules légers ou des poids lourds, s'ils souhaitent contourner la vallée de l'Avre et Dreux-Vernouillet, c'est à eux de payer.
26. Pour inciter les usagers à prendre ce contournement payant, des aménagements contraignants, devront être créés : traversée de Saint Rémy sur Avre en 1x1 voie avec largeur de voirie réduite, aménagement urbain, piste cyclable, trottoirs, arbres, ralentisseurs, etc.
27. Sur la forme de l'organisation, nous vous demandons : D'allonger la durée de l'enquête ; D'organiser 3 réunions publiques d'information sur le contenu du dossier ; De modifier les horaires de vos permanences pour que les salariés et autres actifs puissent venir vous rencontrer, en semaine, de 16h à 19h, en plus des deux samedis en matinée ; D'augmenter le nombre de permanences en présence de commissaire ; De mettre à disposition du public un dossier d'enquête dans toutes les communes impactées par les conséquences de la mise en concession
28. je devrais me rabattre sur les axes secondaires pour ne pas payer et je ne serais pas le seul. Les petits villages aux alentours vont donc subir un flot de véhicules important et donc augmenter significativement l'insécurité routière.
29. La mise en concession autoroutière est une bonne chose, car sans ce projet la route ne sera jamais aménagée en 2x2 voies.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

30. Quelle publicité pour l'enquête ? Pour pallier à cet affichage insuffisant et non pertinent, face à la carence des services de l'état heureusement que des associations ont pris en réalisant leur propre affichage pour annoncer l'enquête. A l'heure où l'on nous parle de démocratie participative, donnons la voix aux Euréliens par un référendum.
31. Le projet MOB28 coute 3 ou 4 fois moins cher en plus. Vous croyez que les poids lourds vont se priver de dévier eux aussi??? De plus? Depuis des mois des tas de gens sont contre ce projet et le disent haut et fort, alors écoutons-les un peu non??? Pourquoi construire une autoroute alors qu'il suffit d'utiliser le réseau existant et optimiser le trafic poids lourds et véhicules légers par la construction d'un ouvrage à la hauteur de Saint Rémy Sur Avre
32. la circulation retraversera les villages notamment du BOULLAY-MIVOYE de BERCHERES SAINT GERMAIN.
33. Le Grenelle de l'Environnement n'va-t-il pas remis en cause la nécessité de construction de nouvelles autoroutes, engagement N° 14 du Grenelle. Etablir et évaluer une programmation régionale des infrastructures de transport (voir aussi chapitre gouvernance). La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration des services, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux existants ».
34. Je trouverais plus logique de développer les pistes cyclables si rares dans notre région Drouaise.
35. Etant commerçante à CHALLET, je suis contre cette autoroute qui fermera les accès premiers à mes clients, fin des commerces et activités.
36. Retours des Camions dans nos villages, et véhicules qui voudront contourner l'autoroute, les voies de substitutions sont encombrées et mal entretenues.
37. J'ai des chambres d'hôtes à quelque centaine de mètres de cette voie expresse qui nous desserre à merveille. Demain on veut nous interdire de partir ou rentrer chez nous comme bon nous semble.
38. Je suis d'accord pour qu'il y ait une déviation payante pour contourner St Rémy-sur-Avre et qu'elle soit obligatoire pour les poids lourds.
39. Je suis favorable au projet soutenu par UFC Que choisir.
40. Quand j'entends certains élus dire que c'est bon pour le dynamisme de la région que la RN 154 soit transformée en Autoroute payante, je dis que c'est surtout bon pour leurs intérêts personnels.
41. Je travaille à Chartres et je dois m'y rendre parfois deux fois par jour, car mes horaires sont en début et en fin de journée. Mon salaire est très faible et en retirant mes frais de déplacement, je ne gagne déjà presque rien. Si à présent je dois payer un péage pour utiliser la double voie que j'utilise depuis des années, je ne pourrai plus aller travailler. Les voies de substitutions sont bien plus dangereuses et fatigantes. De plus, comme un bon nombre d'accès à la voie rapide seront supprimés avec ce projet, je devrai faire encore plus de (petite) route pour la rejoindre.
42. Les trafics prévisionnels de la plupart des projets contrôlés par la Cour des Comptes étaient inexacts. La DREAL constate des baisses de trafic, mais continue à prévoir des hausses !
43. Bilan de la concertation DREAL de février 2015 : 75% de NON. Si on ajoute les 16% qui y sont favorables sous condition, ce sont 91% des personnes qui ne sont pas d'accord avec la mise en concession telle que proposée par la DREAL. Le projet autoroutier a donc été rejeté par plébiscite.
44. L'Autorité Environnementale a donné officiellement son avis, elle pointe des manques dans le dossier, note que très peu d'éléments prouvent l'apport du projet en termes de congestion de la circulation et sécurité routière et que son évaluation socio-économique ne permet pas de convaincre pleinement.
45. L'ouverture de la ligne ferroviaire Chartres-Orléans est prévue pour 2022.
46. Le projet va détruire la vallée de la Blaise entre Tréon et Garnay. Si le projet se réalise, dans le sud de la vallée de la Blaise, il serait trop proche de : Fortisle(commune de Tréon), à 450 m (environ 50 habitants concernés) du Clos Liéfart (commune de Garnay), 350 m de la ferme du Défaut

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

(commune de Garnay) 260 m. La pollution va augmenter dans la vallée de la Blaise, de Garnay à Tréon, déjà soumise à celle provenant de la route RD 928 dont le trafic est de 9700 véhicules / jour à Tréon, et l'état de santé des habitants va se dégrader. Le bruit à partir du viaduc de la vallée de la Blaise d'une hauteur de 40 m va provoquer une ambiance sonore non modérée pour tous les habitants du sud de la vallée de la Blaise sur la commune de Tréon alors qu'aucun aménagement antibruit n'est prévu pour protéger les habitants.

47. la réalisation de l'autoroute A154 est indispensable pour alléger le trafic sur les voies départementales non dimensionnées pour accueillir le trafic des poids lourds en constante augmentation. Cette réalisation et mise en service doivent s'accompagner d'une incitation voire d'une obligation pendant la nuit aux trafics de transit d'utiliser l'A154 en lieu et place du réseau secondaire.
48. Cette mise en concession n'est pas utile.... Ce projet vient du passé.. La plupart des chiffres fournis par la DREAL sont erronés sur les prévisions de trafic, sur l'accidentologie, sur l'éventuelle fréquentation, sur les coûts de réalisation...
49. Je pense que des solutions pourraient être trouvées grâce à l'évolution des technologies. Le dispositif actuel de télépéage est un système qui pourrait être mis à profit pour tenter de résoudre la problématique rencontrée. L'attribution de badges de type télépéage aux utilisateurs locaux permettrait de différencier ceux qui font des petits trajets de ceux qui utilisent l'autoroute sur un trajet long (à l'identique de la solution mise en place pendant un certain nombre d'années pour utiliser le pont sur la Charente à Rochefort où les utilisateurs résidant en Charente-Maritime bénéficiaient de la gratuité au contraire des autres utilisateurs). Un coût forfaitaire annuel ou mensuel minime, quel que soit le nombre de trajets pourrait être envisagé pour les utilisateurs réguliers.
50. Le coût d'entretien des axes secondaires sera substantiellement augmenté.
51. Le contournement et l'aménagement de certaines portions semblent indispensables, surtout vu la densité du trafic de poids lourds (St Rémy sur Avre, liaison Chartres - A10).
52. Le projet autoroutier utilise beaucoup trop de terres agricoles.
53. Les ronds-points de la rocade de Chartres peuvent être aménagés : passages supérieurs et inférieurs.
54. Qui compensera la dévaluation des nombreuses maisons touchées par les nuisances de cette autoroute ?
55. Je suis bien conscient que le contournement Est de Chartres est un enjeu important pour notre agglomération, mais il ne doit pas se faire dans la précipitation au détriment du bon sens, je ne suis pas contre ce contournement, je suis contre la mise en concession, cette mise en concession va isoler les villages mitoyens, aggraver dangereusement le trafic sur les voies secondaires,
56. certains parlent de camions qui vont quitter cet axe pour les voies départementales afin de s'exonérer des péages, les Maires des communes traversées peuvent émettre des décrets interdisant aux plus de 10 tonnes la traversée de leur village (sauf desserte locale). D'autres arguent du fait de frais de péage pour les employés qui font au quotidien les trajets Dreux-Chartres ou Chartres-Orléans et aller et retour; Nos Élus locaux, régionaux, peuvent et doivent négocier dans le contrat de concession, la gratuité de ces trajets. Le badge électronique utilisé pour les files T des entrées d'autoroute sont capables de gérer ces passages spécifiques.
57. Je reproche à nos élus décideurs leur attitude anti démocratique sur ce projet : ils ont passé outre le rejet du public lors de la concertation préalable, ils ont méprisé le contreprojet (MOB28) présenté par les associations, ils ont négligé les délibérations prises dans certaines communes traversées par le projet ; cette attitude autiste est incompréhensible pour le citoyen de base et risque de dévaloriser encore un peu plus notre pacte républicain.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

58. Nous avons remarqué que les habitants de l'Eure voisin, sud de l'Eure en particulier, n'a pas été inclus dans cette enquête publique alors que le bassin de vie de la région de Dreux est utilisé par de nombreux habitants du sud de l'Eure, soit pour leur travail, soit pour rejoindre le sud de la France.
59. Je suis habitant de Saint-Prest et j'ai le regret de vous informer que je suis contre ce projet pour les raisons suivantes. Le peu de fréquentation sur les A19, A28 et A65 devrait vous inciter donner une suite défavorable à ce projet.
60. Le confort auquel ont droit les habitants de Gasville -Oisème et Saint Prest semble ne pas intéresser les fervents supporters de ce projet et j'oublie certainement d'autres communes.
61. Un contournement de Dreux et Chartres semble suffisant sans pour autant créer une autoroute. Une rocade d'agglomération doit faire le tour complet de son aggro qu'on fasse le nécessaire juste sur ces points et tout ira mieux.
62. -le contournement de St Rémy par l'autoroute n'est pas la solution puisqu'il est déjà prévu que presque 50 % du trafic utiliserait l'itinéraire de substitution qui n'est autre que l'actuelle RN154...
63. Enfin, comme le disent certains.....quelle est la réelle plus-value de cette enquête, car il me semble que nombre de décideurs ou personnes y ayant des intérêts dans ce projet ont déjà acté le tracé médian.... Si au moins le peuple pouvait être entendu !!!!
64. Habitant Trancrainville et en sortie de village (à environ 500m du futur ouvrage d'art) ; je ne comprends toujours pas ce projet pour plusieurs raisons : Sur notre commune les vents dominants sont Nord-Ouest ou Sud-Ouest donc nous avons déjà toute la nuisance sonore de l'autoroute. Et 8000 véhicules de plus par jour.....comment nous faire croire que cela ne va pas être pire !!! La privatisation de cet axe (dernier : doublement RN 154) payé au moins 2 à 3 fois par le contribuable eurélien va engendrer une augmentation du trafic sur le réseau secondaire (à rénover d'ailleurs à certains endroits - Le CD 28 ne peut plus l'entretenir) et certains villages vont voir augmenter leur trafic routier notamment à proximité d'arrêts de bus scolaires, du transbeauce et de lieux publics (écoles, églises, etc...). Cette augmentation de trafic va engendrer une dégradation du revêtement routier déjà abîmé. Tous ces facteurs sont cause d'accidents routiers et là...ce projet est censé améliorer "la sécurité et le confort de vie"..... Disons que ce projet va contraindre des frais de remise en état...une nouvelle fois à charge du contribuable....bien joué !
65. A une époque orientée vers la réduction des pollutions notamment celles liées aux véhicules et à la préservation des espaces naturels et agricoles, que vient faire ce projet qui est tout le contraire du choix des politiques publiques.
66. L'Eure-et-Loir est un territoire étendu, mais avec des bassins économiques le long de la RN154. La privatisation va ainsi allonger le temps de parcours des trajets entre bassins d'emploi avec des saturations de trafic sur le réseau secondaire le matin et le soir pour des communes traversées qui vont disparaître à terme. Donc, l'on peut fortement estimé que ce projet va engendrer des mobilités d'entreprises vers de plus grands pôles faisant ainsi disparaître le tissu économique local et intercommunal.... Je croyais que le gouvernement avait une politique volontariste en matière de préservation des tissus économiques locaux....ce projet montre le contraire.
67. Un traitement par rail de l'axe Rouen Chartres serait bien plus intelligent et moins invasif.
68. De plus, alors que la partie Ouest de Chartres était vouée au contournement de la ville, voilà qu'on condamne maintenant la partie Est et la belle vallée de l'Eure qui va être traversée par plus de 30 000 véhicules par jour !
69. Possible tracé passant à environ 300m du collège Soutine de St Prest posant des problèmes de santé pour les enfants.
70. Y a t-il dans votre projet une sortie (direction Chartres) de la voie de substitution Dreux-Chartres ? Si cela n'est pas le cas, vous pénalisez en plus les communes le Poisvilliers et de Bailleau l'évêque.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

71. Nous découvrons page 6 de l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale que le courrier du ministre du 3 février 2014 (qualifié de « dernier courrier aux maires des communes concernées ») comporte le paragraphe suivant : « Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'Etat que les grands élus concernés m'ont tous assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs, notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN 154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession ».
72. Concernant Saint-Prest, l'autoroute coupera le village en deux, en particulier par l'édification d'un viaduc disgracieux et onéreux, au-dessus de la vallée de l'Eure et passant proche des habitations et d'un collège (300m) .Aucune protection n'est possible concernant la pollution due aux gaz d'échappement pour la santé des habitants et des élèves de ce collège ainsi qu'une pollution sonore.
73. Où vont passer les carriers avec leurs nombreux camions chargés de lourds matériaux, et les agriculteurs ?
74. A la permanence, je me suis beaucoup questionné par rapport au viaduc qui doit traverser la vallée de la Blaise. Les cartes qui étaient exposées ne me paraissent pas très claires (ces cartes, je ne réussis pas à les retrouver dans le dossier d'enquête, il y a bien la zone, mais pas l'éventuel tracé). il y aurait une zone d'enfouissement... En automne 2012, on nous a dit que ce viaduc ferait 1000 m de long pour une cinquantaine de mètres de hauteur. La vallée de la Blaise se trouve d'après les courbes de niveau IGN à 100 m, Chambléan entre 136 et 138 m, le chemin de la comtesse sur l'autre rive de la vallée "entre 129 et 133 m. soit une différence au plus de 40 m. Comment peut-on décaisser alors que le viaduc (50 m) est prévu plus haut que la profondeur de la vallée (40 m).
75. Pour la rocade de Chartres je pense que l'agglomération serait mieux irriguée par le Nord Est la N 823 actuelles pourraient être aménagée.
76. Pollution visuelle, olfactive et acoustique pour de nombreux villages, dont Gasville-Oiséme qui sera enclavé entre 2 autoroutes A10 et A154 et un grand échangeur à proximité de lotissements d'habitations.
77. Je suis contre parce que je suis assistante maternelle et je n'aurai plus de travail les parents ne viendront plus chez moi donc chômage.
78. Contraint d'accepter la construction de la nouvelle rocade sur Nogent le Phaye malgré l'emprise de cet ouvrage sur des terres agricoles déjà bien dépourvues je demande fortement que le projet initial soit retenu à savoir l'enfouissement des voies afin de réduire au maximum les nuisances sonores néfastes a la santé des populations. ESPERANT ETRE ENTENDU.
79. La mise en concession suffit à perturber bien des esprits. Mais pas ceux de l'Ae qui juge, dans la note 13, page 9, de son Avis délibéré, qu'en l'absence d'itinéraires de substitution raisonnables, le projet ne peut pas être concédé en l'état.
80. Entrepreneur, je juge que ce projet est indispensable au désenclavement du territoire, mais si passer la RN154&RN12 à 2x2 voies sur la portion proposée est une bonne idée, son passage en autoroute payante en est une très mauvaise.
81. Alors que ce département est particulièrement à la pointe dans de nombreux secteurs, il a raté la gare TGV, un éventuel aéroport, qui auraient pu dynamiser encore plus l'économie locale.
82. OBSERVATIONS n° AB5 Il apparait que les rédacteurs du dossier soit n'ont pas eu leurs textes relus par des niveaux de compétence appropriés, soit que la qualification de « faute de plume » fasse partie de la formation des scripteurs de dossier de concession. En effet, dans le paragraphe 1.4 Programme de travaux, l'Ae relève une affirmation (le projet est indépendant, autonome et autoporteur dès lors qu'il ne constitue pas, avec un autre projet, une unité fonctionnelle) qui est contredite par la présentation du projet comme l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

154. Et l'Ae conclut : c'est donc l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN154, et donc la dernière phase d'un programme de travaux initié en 1992. L'Ae explique que cette omission (ou erreur, ou faute de plume) a pour conséquence qu'aucune appréciation des impacts de l'ensemble d'un programme de travaux auquel il appartiendrait ne figure dans la description du projet. Elle recommande en conséquence de compléter le dossier par une appréciation des impacts de l'ensemble de travaux que constitue l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154, en portant plus particulièrement son attention sur la consommation de sols et l'urbanisation induite, les continuités écologiques et les impacts sanitaires (pollution de l'air, bruit).

83. je pense que ce projet oublie ou ignore le paramètre écologique
84. Un aqueduc sur le site des étangs de Tranchevilly que les communes avaient fait l'effort de préserver et de maintenir à l'état naturel tant d'effort pour rien.
85. Un passage sur les zones de captages des eaux alimentant la nappe qui fournit en eau potable saint Lubin, Dampierre sur avre, Escorpain entraînera inévitablement une pollution de cette dernière et il faudra aller chercher ailleurs cette ressource qui grâce aux efforts des agriculteurs et aux zones d'enherbages avait une bonne qualité pour la consommation.
86. Un passage sur un centre aéré et une zone boisée, qui financera le déplacement du centre aéré?
87. Mettre à 2x2 voie une route et la rendre payante dissuadera les plus pauvres de prendre cette voie pour utiliser un autre chemin. C'est assurer une rente a un acteur privé d'un domaine public, grignoter un espace public en le bétonnant davantage. C'est renoncer à créer un projet plus écologique avec des liaisons par le biais d'une autre façon que par la voiture ou les poids lourds qui l'éviteront, car chercheront un itinéraire moins coûteux. Bref projet d'un autre âge et en inadéquation totale avec les enjeux d'avenir. Faites un appel aux jeunes avec une conception de projet du futur et créez une opportunité de changer la vision de la mobilité et des infrastructures en proposant un appel à projet aux eureliens et vous aurez quelque chose de plus ambitieux et respectueux du territoire et des hommes qui y habitent ou le traversent.
88. Le projet autoroutier traverse les bassins de captage des eaux potables de Dreux-Vernouillet, MOB28 les évite en passant en aval.
89. D'autre part, comment peut-on envisager de faire passer une autoroute auprès d'un collègue alors que d'autres communes telles que Paris ferment des voies sur berge pour préserver l'environnement.
90. Habitant Saint Prest, et plus particulièrement Le Gorget, je vois d'un mauvais oeil la destruction de mon cadre de vie si agréable. J'ai du mal à imaginer un viaduc traversant mon village. Et cela pour que les hommes politiques soient satisfaits ? Que les concessionnaires s'enrichissent sur le dos des contribuables ? Nous sommes, Euréliens, majoritairement contre ce projet, car.
91. Habitant CHARPONT et ayant une petite entreprise de transport en poids lourd, c'est la "mort assurée"! Nous effectuons plusieurs fois par jour les trajets entre DREUX et CHARTRES, le coût des péages pour les camions est énorme et nous obligera à passer sur les réseaux secondaires, provoquant ainsi des risques supplémentaires pour les usagers de la route et les riverains. Sans compter que ces tronçons 2x2 voies ont déjà été payés.
92. En observant le fuseau des 3 cents mètres, on peut constater qu'il se trouve beaucoup plus proche de la Gâtine que de St Remy. De plus, il semblerait que la future autoroute passe au-dessus de la départementale entre St Remy et la Gâtine ce qui va entraîner des nuisances visuelles et sonores très importantes pour les habitants du hameau de la gâtine.
93. Je souhaite soulever un point pas encore évoqué dans cette mise en concession autoroutière payante de la RN154, qui concerne les usagers que j'appelle "les navetteurs de l'espoir". Ce sont ces associations caritatives qui œuvrent bénévolement et sillonnent pratiquement tous les jours les routes de l'Eure et loir et donc la RN154. Ne les oublions pas.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

94. Par la présente je souhaite faire savoir et valoir mon opposition à l'aménagement routier dont il est question ici près de nos habitations et lieux de marches, jogging, vélo et balades.
95. Pour ceux qui ne pourront prendre l'autoroute, les trajets seront rallongés en km et en temps. Les chicanes, dos d'âne, stops, limitations de vitesse vont augmenter les difficultés. Les trajets abîmeront davantage le dos des conducteurs et les amortisseurs des voitures.
96. En fin le viaduc dans la valet de l'Eure et une hérésie écologique.
97. Entrepreneur chartrain, je travaille régulièrement sur l'axe Orléans - Evreux et peux témoigner de l'apport évident de confort, de fluidité et de sécurité que constitue la mise en 2x2 voies du trafic routier sur la totalité du parcours. Il s'agit d'un axe de transport routier important qu'utilisent nombre de poids lourds. La mise en concession doit autoriser un trafic plus rapide et plus sûr et constituera un investissement évident de développement commercial pour tous. Un effort de mémoire doit permettre de valider ce projet ne serait-ce que sur le tronçon Chartres Orléans avant la mise en 2x2 partielle : quelle galère s'était... Je vote donc OUI à 100% et si l'aboutissement de cette martingale doit passer par une concession autoroutière qui placera le financement du dispositif sur l'usager plutôt que sur le citoyen. Que cela soit, pour autant que cela soit rapide et enfin concrétisé.
98. Professionnel travaillant en l'Eure et loir depuis 18 mois, je suis effaré par la médiocrité des voies de déplacement de ce département. En Eure et Loir "il n'y a rien qui se passe parce que rien n'y passe". A part Dreux et Chartres qui vivent dans leur "bulle", c'est souvent compliqué et notamment les trajets vers Châteaudun et Nogent le Rotrou. Chartres / Dreux c'est autant de temps de trajet que de délais pour faire les 5 derniers kilomètres !
99. Penser à intégrer des corridors pour les animaux qui voient leur zone de vie partagée en morceaux séparés après l'opération, les privant de ressources vitales et de partenaires de vie.
100. Prévoir aussi des accès entrées sorties fréquemment, afin que les usagers ne soient pas prisonniers de la voie en cas de bouchon ou d'accident comme c'est le cas avec des portions autoroutières, payantes de surcroît.... Cette voie doit rester accessible gratuitement pour tous.
101. Ne sera-t-il pas judicieux de consulter les associations spécialisées ?????.
102. Pour la tranquillité des habitants de Brétigny et dans un souci d'égalité, il serait souhaitable que l'autoroute passe à égale distance de Bonville et de Brétigny.
103. Surtout que les vents dominants ramènent le bruit vers Brétigny.
104. L'autoroute sera utile à tout le monde, notamment aux entreprises de nos villages, il est donc normal que les nuisances soient partagées.
105. Le Conseil Municipal de Sorel-Moussel a voté une résolution défavorable au projet d'autoroute payante entre Chartres et Dreux.
106. Une réflexion par comparaison conduit à constater qu'en zone dite "de montagne" ou pour le passage des ponts de Charente-Maritime, l'instauration de péages a été assortie d'exonération desdits péages pour tout ou partie des usagers des autoroutes ou des ouvrages d'art concernés. Ce n'est a priori pas une option envisagée pour le projet qui nous occupe.
107. Habitant à Garnay je connais mieux l'environnement de la vallée de la Blaise et de sa région que le reste des sites impactés par cette mise en concession. En effet, dans la pièce E, étude d'impact, il est nommé p 67, "La côte blanche" . Le tracé y passe en limite. Sur cette côte blanche poussent de façon endémique, une espèce d'anémone pulsatile et plusieurs espèces d'orchidées sauvages. Ces espèces seront menacées. De la même façon, il est noté entre les pages 131 et 172, les risques qu'encourent certaines espèces animales notamment les oiseaux. Le busard des roseaux, le busard cendré et d'autres espèces protégées dans notre région, sont en danger " FORT", noté en rouge dans cette pièce.
108. Pareillement, on peut se poser des questions par rapport aux passages des différents "gros animaux" : cerfs élaphe, biches, chevreuils, sangliers ... qui seront bloqués par cette autoroute.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

109. Ce projet va aussi entrainer de nombreux remembrements qui vont aboutir à une plus grande banalité et à une plus grande pauvreté des paysages.
110. La sécurité a été apportée sur la N154 au cours de ces dernières années grâce aux aménagements réalisés ces dernières années. (Page 63 Pièce G du dossier)
111. Pourquoi lors du débat public la DREAL nous a-t-elle martelé que la situation se DEGRADE ? Pourquoi de nombreux grands élus ont-ils soutenu la même chose ?
112. Les prétendus projets alternatifs (ex : MOB 28), ils sont irréalistes, car non financés et ne reviennent en réalité qu'à protéger les intérêts privés de ceux qui voudraient que l'autoroute passe chez le voisin... Où est l'intérêt général ?
113. Considérant: que lors des travaux des forages pour les fondations des piliers de support du viaduc de vingt mètres de hauteur à Nonancourt dans la vallée de L'Avre, de constater à court terme par la fracture du sous-sol une pollution des nappes phréatiques et de l'assèchement de l'étang des Folies.
114. Considérant: que dans la lecture de la synthèse du dossier technique sur les nuisances sonores et polluantes sont relevées comme aggravées, par rapport à ce qui existe.
115. Ce projet n'est pas rentable puisqu'il faut au minimum 25.000 véhicules/jour pour qu'une autoroute soit rentable, or, actuellement il y a une fréquentation de 29.000 véhicules/jour et il est estimé dans le rapport que 12.000 usagers n'emprunteront pas l'autoroute puisque payante, ne restera donc que 17.000 usagers autoroutiers,
116. Par ailleurs, habitant dans le lieudit de La Gâtine ce projet va nous couper davantage de la ville de Saint Remy sur Avre.
117. Page 36 de la pièce G je note pour objectif : « favoriser l'usage de l'infrastructure par les populations locales ».
118. Les 119 conseillers communautaires des 78 communes de l'agglomération trouvent-ils « d'utilité publique » pour le bien-être de leurs concitoyens ruraux, un projet autoroutier payant et dangereux par le report de trafic sur les réseaux secondaires qui impactera leurs communes. Ce projet des grands élus n'est-il pas une fois encore un moyen d'influencer les orientations du milieu rural pour répondre à leurs grandes ambitions urbaines ?
119. Plus concrètement quel est l'intérêt d'avoir décentralisé un équipement sportif de l'agglomération tel que COVAL à St Rémy si l'accès actuel par la N12, 2x2 est privatisé et une parallèle 1x1 proposée en substitution ?
120. -j'habite sur la commune de Champhol est en vérifiant les plans en mairie, il se trouve que les nouveaux quartiers n'apparaissent pas sur les plans (Varennes II, clos de la plisse, croix Jouvét et d'autre) pour ma part je vis entre l'église et le château des Vauventrier et vu le tracé l'autoroute passerait près d'habitation, elle apporterait des nuisances sonores et risque de santé publique par les particules de carbone. Nous ne sommes pas la seule commune concernée je me suis rendu-compte que Gasville-Oiséme était dans le même cas (plan cadastre pas à jour). Pourquoi les plans n'ont-ils pas été vérifiés et mis à jour avant de tracer des plans de réseaux
121. Les horaires de consultation des documents ne sont pas adaptés aux actifs et les personnes présentes, certes de bonne volonté, ne sont pas en mesure d'apporter les réponses aux nombreuses questions que suscite ce projet.
122. De manière totalement incompréhensible, le tracé du fuseau opère après « Le Pas de St Martin » une orientation vers la gauche ramenant celui-ci vers Brétigny à environ 200 mètres de l'entrée du hameau.
123. Le tracé du fuseau doit être déporté vers la gauche afin de respecter l'équité entre Bonville d'un côté (commune de Gellainville) et Brétigny (commune de Sours) de l'autre côté, et se déporter

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

le long du parc de la Saussaye (Diapo 1). A cela s'ajoute le fait que Brétigny est soumis aux vents dominants d'Ouest, facteur de nuisances sonores importantes pour le Hameau. (Pièce D page 10)

124. De plus le plan utilisé par les autorités n'est pas actualisé et fait apparaître le château de la Saussaye comme obstacle au tracé alors que celui-ci a été démoli pendant la Seconde Guerre mondiale (Diapo 2) ! Dès lors on peut légitimement s'interroger sur le tracé et également sur le fait que Brétigny ait été totalement ignoré par les différents services en charge du projet !
125. Consommation de plus de 600 ha de terres agricoles soit 6 fois plus que le projet MOB 28. L'observatoire national de la consommation des espaces agricoles (ONCEA) qui a fait de la protection des espaces agricoles et forestiers sa priorité devrait y être sensible !
126. Je me déplace fréquemment sur le réseau autoroutier français et ne me réjouis pas de celui de mon département.
127. Toutes les décisions administratives et juridiques vont dans le sens de l'utilité de l'A54 avec concession, il ne faudrait pas dans ce dossier, comme dans d'autres, que ce soit les minorités qui bloquent l'avenir et le développement économique de l'Eure et loir et au-delà.
128. Les accès Entrée et sortie à Challet par la 154 seront supprimés, ce qui nuira énormément aux commerces local.
129. Pourquoi avoir construit le centre nautique là où devait passer la déviation de St-Rémy?
130. Un autre « point noir » non abordé par la DREAL à la Fontaine de Gallardon (OISEME) – en effet cet endroit est prévu pour servir de bassin de rétention des eaux de tous les lotissements, mais aussi peut-être des eaux des parkings du futur Chartres-expo ? (à confirmer si cela a été prévu). En cas de concession autoroutière ne risque-t-on pas de voir se reproduire ce qui s'est produit sur l'A 10 en Juin 2016 ? et voir la Roguette qui traverse le village déborder.
131. Dans le dossier de la DREAL CENTRE, soumis à l'enquête publique, des lacunes inadmissibles ont été relevées (voir pièce jointe). Le bassin d'alimentation des 6 captages d'eau potable de Dreux-Vernouillet sera traversé sur plusieurs kilomètres dans la zone de très forte vulnérabilité des eaux souterraines au droit de la zone d'étude (p 779 pièce E étude d'impact). Géologiquement, ce fait est corroboré à la p 181, pièce G étude d'impact, version octobre 2016 : "les eaux souterraines de la nappe de la craie sont ainsi extrêmement vulnérables à toute pollution issue de la surface". A la page 1 090, pièce E étude d'impact, le point 17 indique qu'il faut "protéger les aires d'alimentation des captages d'eau de surface destinée à la consommation humaine contre les pollutions". Or, la DREAL répond : "sans objet" ! Là encore, l'Autorité Environnementale, dans son rapport du 21 septembre 2016 l'a constaté ! Le projet MOB 28, passant par la rocade EST, protégera la nappe de la craie, vitale pour tous les habitants du Drouais.
132. En effet, au début on est contre, car on est directement concerné, mais rapidement, nous sommes les premiers à nous en servir.
133. Par ailleurs, une desserte par autoroute de nos villages permet également d'être plus accessibles. Aussi, nos villes et villages, proches des autoroutes, deviendront stratégiques pour l'implantation des entreprises. On le constate d'ailleurs... à chaque sortie d'autoroute, il y a une zone industrielle ou artisanale. Dès lors, on ne peut constater que : qui dit entreprises, dit emplois. Quant à la bataille du « qui va payer quoi ? », faisons confiance à nos élus qui sont au cœur même du débat et sauront défendre nos intérêts !
134. La pièce F « dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 » conclue pour toutes les populations étudiées à une incidence faible à négligeable.. Cette pièce F, non seulement ne mentionnent pas les 2 zones de protection ZNIEFF de type 1 au nord de Tréon et au sud d'Aunay, mais de plus, affirme une « amélioration des habitats » pour les chiroptères et un développement favorable pour les pelouses calcicoles. La synthèse va même jusqu'à conclure à une incidence résiduelle positive à long terme !!!

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

135. il sera impossible de rendre obligatoire pour les transporteurs français ou étranger de prendre l'autoroute. Par conséquent, les routes parallèles à ce projet deviennent des voies de circulation avec les risques d'accidents et de dégradation des ouvrages.
136. Il faut savoir que la DREAL dispose aujourd'hui de 10 Millions d'euros par an pour les grands aménagements routiers dans la Région Centre-Val-de-Loire. La conséquence est qu'il faudrait 30 ans pour réaliser le projet de MOB 28 et encore, en concentrant tous les crédits régionaux sur l'A 154 ce qui est irréaliste. Il n'y a donc pas d'autre solution que de faire payer les usagers.
137. Le trafic aujourd'hui sur la RN 154, c'est 30% de transit, 40% d'échanges venant de l'extérieur du département, et 30% de trajets locaux. Le système du péage incitera 70% des usagers extérieurs à participer au financement de l'équipement. Dans le cas contraire, l'équipement serait payé à 100% par les locaux, via l'impôt.
138. Le tarif. Tous les concessionnaires font aujourd'hui des offres tarifaires intéressantes. C'est le cas par exemple d'Atlandes qui propose une formule d'abonnement à 50% à partir du 11e trajet avec rétroactivité au premier trajet. Des négociations seront à mener avec le concessionnaire après sa désignation: plus le projet sera facile à faire, plus il sera facile à financer et plus les concessionnaires seront incités à proposer des formules intéressantes.
139. -Au sud de Chartres, l'A 154 sera synonyme de gains de temps, de remède à une accidentologie aujourd'hui trop élevée, et de préservation des nappes, à travers une protection des zones de captages très efficace dans les projets autoroutiers, sans commune mesure avec ce qui existe aujourd'hui.
140. La question de l'agriculture, Les deux agglomérations et le Département ont procédé avant le démarrage effectif du projet à d'acquisitions foncières pour en faciliter l'acceptabilité. Il faudra prendre en compte un remembrement élargi pour restructurer les exploitations impactées.
141. Le viaduc prévu derrière l'école-salle des fêtes-mairie et le hameau de Fortisle (Clos Liépard, Ferme du Défaut, château-ferme) ne peut qu'être en hauteur. De plus, cela permettrait au bruit de passer au-dessus du village et de protéger de la pollution (pensons aux écoliers asthmatiques).
142. Où sont les protections phoniques dans ce projet?
143. Pourquoi l'utilisation de ces plans qui ignorent des lotissements en grand nombre, des zones artisanales dans les communes entre Nonancourt (Eure) et Fresnay l'Evêque (Eure et Loir) .
144. Pourquoi le faisceau en largeur dit des 300 mètres qui parfois est de 500 mètres (?) a été modifié pour cette enquête publique ----> entre les diverses réunions (débat public , complément de débat public) il apparaît des influences très sérieuses (par ceux qui se baptisent ----> grands élus sur ces curieuses modifications)
145. Le projet d'autoroute est non seulement irréaliste, mais aussi nuisible! De même que la partie reliant la N154 à l'A10 passant à 300 mètres de Merasville, hameau où je réside pour le moment! Le 29 Novembre 2016 à Champhol je vous ai alerté, Monsieur le Président, du manque d'affiches informant la population de Oisème sur cette enquête, car il n'y en que deux : L'une à l'extérieur de la mairie. l'autre sur le séparateur de voies du Chemin des Tourelles en arrivant au rond-point avec la RD 32 et visible uniquement par les usagers qui quittent la commune. Aucun sur le panneau administratif de la place de la Madeleine (qui serait pourtant très visible) ni Route de Chartres / RD 105-4 (qui serait probablement supprimée (d'après ce que l'on peut en juger en consultant les plans mis à notre disposition en mairie).. Par contre à Gasville (moins concernée par le passage du fuseau des 300 mètres) on en dénombre trois : l'un sur le panneau administratif et deux sur le même panneau de son entrée en venant de Jouy par la RD 136 (visibles autant par les usagers qui entrent que par ceux qui sortent). Mais le plus curieux c'est qu'à plus de 7,5 Km du fuseau des 300 mètres on en trouve deux : un au lieudit "Les Moulins" (de la commune de Soulaire qui ne fait pas partie de la présente enquête) au croisement des RD 106-5 et RD 19-2) et un autre à Chartrainvilliers (commune

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

qui n'est pas concernée non plus par cette enquête) à l'angle des RD 106-5 et RD 6. Est-ce une erreur ou est-ce que cela signifie que l'option "Chartres Est Eloigné" est toujours d'actualité ?

146. Suite à ce débat, malgré une conclusion très favorable aux anti-autoroutes, M. Borloo, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a, par décision ministérielle du 25 juin 2010, décidé d'accélérer la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RN 154 par recours à la concession.
147. Les élus du Pays de Beauce ont voté dans leur grande majorité pour ce projet sans consulter leurs électeurs. C'est une honte.
148. "MOB 28", ce dernier ayant été reconnu par l'autorité Environnementale comme une variante au projet autoroutier.
149. Le mieux pour notre village de Gasville-Oïseme serait que la solution de déviation passant par l'ouest de Chartres soit retenue, puisque moins onéreuse. A défaut, habitant Gasville Oiseme, je demande qu'un mur antibruit soit édifié pour protéger le village de Oiseme des bruits de la future autoroute déviant Chartres. Ce mur pourrait être sous forme de tertre en terre qui soit végétalisé.
150. MOB 28 Notre faisceau de déviation sera en majeure partie en tranchée et il sera 8 km plus court que le Faisceau autoroutier dans ce secteur. Nous proposons aussi de créer dans l'emprise du massif forestier, une voie cycliste et piétonne reliant le GR 22 à St Lubin des Joncherets jusqu'à
151. Le récent avis de la commission de l'environnement à elle aussi émit des avis assez négatifs quant à l'utilité publique de ce dossier.
152. Les différents rapports LOTI qui ont suivi la mise en circulation d'autoroutes (A 28, A 19, A65 ..) démontrent toujours que le rêve de nombreux emplois est à chaque fois vain.
153. Je suis agriculteur au Péage, et pour sortir de chez moi avec certains matériels je suis obligé de prendre la voie à contresens, ainsi que les poids lourds. Je cultive aussi de l'autre côté de Dreux, je prends donc la parallèle à la RN154 ce qui est très pratique, mais avec 6000 véhicules/jours cela va devenir très dangereux du fait des bouchons que je vais occasionner; les conducteurs énervés parce que je n'avance pas vite vont doubler n'importe comment.
154. Depuis A19, la distance entre la dernière aire d'autoroute carburant (aire du Loiret) et l'aire du val de Neuvy (carburant) est de près de 80 km, le fait de ne pas permettre l'accès aux aires d'autoroute de Fresnay l'évêque en venant du sud, fera, qu'il y aura plus de 100 km sans aire carburant (circuit A19/A10/A154). L'aire de Neuvy a été récemment agrandie, et est en capacité d'accueillir un grand nombre de poids lourds. An nord de la station val de Neuvy, léger décalage, puis pont pour enjamber l'A10 (1 sens), et voies 1 sens rejoindraient au sud-ouest du bois existant les voies venant de l'A154 qui elles iraient rejoindre l'A10 au sud de l'aire de Francheville. Un pont entre les 2 stations de chaque côté de l'A10, permettrait la réalisation d'un échangeur complet. Des entrées / sorties automatisées par cartes au niveau des stations-service complèteraient le dispositif. Cela éviterait d'avoir à réaliser une autre station-service, utilisation du parc existant, sachant que la rentabilité d'une station-service n'est pas forcément très évidente. Voies et jonctions à l'écart des villages, préservation du tracé de l'ancienne voie de chemin de fer Fresnay / Ymonville qui forme une ligne verte de 4 KM.
155. Le franchissement de la vallée de la Blaise détruit plusieurs corridors écologiques. Le contournement de Dreux doit se faire par l'Est. - Trame verte et bleue : neuf corridors sont coupés et autant de vallées franchies par les viaducs. Il est impératif de respecter cette trame verte et bleue dans la mesure où elle se situe dans un espace cultivé de façon intensive. - Les corridors écologiques du Bois du Gibet, de la Vallée de Crampeau, du bois de la Mare du Sud, du bois Didot jouent un rôle fondamental dans la protection de certaines espèces. Le trajet projeté les coupe cependant à plusieurs reprises. - Les marais d'Ymonville abritent de nombreux hiboux des marais que la présence de l'autoroute toute proche va mettre en danger. Ces oiseaux ne sont pas très répandus dans la nature et

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

mérite le respect. - le tracé coupe des pistes cyclables et des chemins de randonnée contraignant ainsi les adeptes de ces loisirs à y renoncer d'autant que la pratique de ces sports à proximité d'un lieu d'émanation de pollution atmosphérique peut causer de graves dégâts de santé. - le descriptif manque de précision sur le recueil des eaux d'assainissement et de ruissellement. Où seront-elles collectées ?

156. A Oisème un lotissement est en cours de construction, l'autoroute A154 passera à moins de 300 mètres de celui-ci, cela est inadmissible ! ! ! nuisance sonore, pollution de l'air et de la Roguenette (petit ruisseau qui traverse notre village)
157. L'Autorité environnementale pièce M page 12/33 attire notre attention sur le facteur temps gagné ou perdu : « Le dossier conduit à s'interroger sur la validité des résultats de l'évaluation socio-économique du projet : son bénéfice dépendrait principalement des gains de temps qu'il permet, ce qui confère à ce paramètre un poids déterminant ». Elle trouve « des gains de temps insuffisamment prouvés et qui ne peuvent donc suffire à justifier l'utilité publique d'un tel projet ».
158. Investissons plutôt dans le ferroutage, c'est notre avenir et celui de nos enfants qui est en jeu. Et respectons le Grenelle de l'environnement.
159. Les collectivités locales ayant la possibilité d'accompagner ces dispositifs en accordant des aides aux usagers (abonnements à tarif réduit), nous demandons qu'un comité de pilotage soit créé entre les principales collectivités concernées (Département, agglomérations...) afin d'étudier la mise en œuvre d'un tel dispositif.
160. J'observe que cette autoroute va passer à quelques dizaines de mètres du collège Soutine, soumettant nos enfants au bruit et surtout à la pollution au moment où les corps d'adulte se forment.
161. Je propose d'aménager le contournement ouest. Coût moindre, terres déjà occupées, seulement des zones d'activités impactées. Le bon sens de nos politiques élus par nos bulletins de vote aurait dû imposer cette solution depuis longtemps.
162. Concernant le tracé dit privilégié, je souhaiterais que le tracé Chartres Est soit abandonné. Il va selon moi fortement impacter l'environnement en traversant une zone écologiquement sensible et en endommageant les vues paysagères avec la construction du viaduc. D'un point de vue urbanisme, je me demande où va passer l'autoroute dans cette zone encombrée: il est prévu l'implantation du nouveau Parc Expo, d'une nouvelle ZAC des Antennes. Une zone artisanale et des zones pavillonnaires sont présentes sur Gasville Oisème. La réalisation de la jonction avec l'autoroute existante me semble compliquée avec la présence des entreprises des zones des Propylées et d'Archevilliers, de l'aire pour les gens du voyage. Le tracé passe à proximité du collège Soutine ce qui impactera les conditions de vie des collégiens (bruit, pollution,..). Il passe à moins de 500 mètres du château classé des Vauventriers ce qui ne semble pas gêner les Pouvoirs Publics prompts à faire appliquer la réglementation pour les riverains concernés. Il implique la destruction de la RD823 construite en 2004 par le Conseil Général, et la piste cyclable Champhol Chartres financée par mes impôts. Si ce tracé devait rester, je souhaite qu'il soit réalisé entièrement en déblai afin de minimiser les impacts environnementaux, sur la pollution, et paysagers pour les riverains de Champhol, Saint Prest et Gasville Oisème.
163. A Champhol, de vive voix, puis sur le présent registre numérique je vous ai alerté sur le peu de panneaux annonçant cette enquête publique à Oisème (commune de Gasville-Oisème) : pas plus de 2 seulement. Vous m'aviez affirmé lors de notre rencontre que vous aviez diligenté des huissiers pour répertorier le lieu des 800 panneaux devant être implantés le long de ce fuseau, qu'en est-il de leur travail ?
164. Malgré les demandes de certains conseillers municipaux, la Marie de Gasville-Oisème n'a pas jugé opportun d'informer ses administrés (que ce soit par un tract distribué dans leur boîte aux lettres

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ou sur les panneaux administratifs) de votre venue dans ce village le mardi 03 Janvier 2017 après midi, ce qu'on ne peut que regretter.

165. Il est question de publication dans deux journaux locaux (Eure et Eure-et-Loir) dans les 8 jours et aussi « S'agissant d'un projet d'importance nationale, cet avis sera, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale 15 jours avant le début de l'enquête ». Voulez-vous me fournir, Monsieur le Président, les dates de parution des informations obligatoires ainsi que les noms des journaux ayant participé à l'information du public ?
166. Nous qui sommes exploitants agricoles et qui élevons des bovins, nous sommes menacés par un viaduc de 30 m de haut. nous ne pourrions pas continuer notre métier, car les bêtes seront stressées par la pollution et le bruit
167. Pour information sur les trois dernières années, AXERREAL a transporté par camions 150 000 Tonnes / an de marchandises sur cet axe aussi bien à l'aller qu'au retour d'où au total 300 000 T/AN. Ce projet est évidemment impactant sur notre activité économique, mais l'est aussi en matière de sécurité dès lors où les véhicules ne se croisent plus directement
168. Ce projet de concession autoroutière de la RN 154 n'est pas d'utilité publique, puisque les habitants des 37 communes concernées, dont je fais partie, ne pourront pas supporter les charges financières supplémentaires engendrées par ce péage pour se rendre au travail ou pour tout autre trajet régulier. Ils devront prendre des voies de substitution inadaptées à ce trafic en termes de sécurité et de temps de trajet.
169. en Mairie de Champhol, nous avons découvert qu'un immense échangeur entre l'A154 et l'A11 serait aménagé à trois pas d'un lotissement encore en cours de construction (lotissement des Garennes tranche 4), et que tous les habitants de Oisème seraient les premières victimes des nuisances (bruits, pollutions..) le tracé prévoit un passage aérien au-dessus de la ligne SNCF Chartres Gallardon et de la RD 823.
170. A ce jour, de nombreuses grandes agglomérations, à commencer par Paris, mettent en place des vignettes pour les véhicules afin de lutter contre la pollution de nos villes.
171. Avons-nous vocation à stériliser et polluer nos terres agricoles ? L'autorité Environnementale parle de très forte destruction des sols naturels et agricoles.
172. Il faut aménager la rocade Sud de Chartres qui bénéficie de réserves foncières suffisantes pour passer à 4 voies, c'est la solution la moins onéreuse et celle qui préserve la plus l'emprise sur les terres cultivables. Hormis l'impact sur le biotope et notre qualité de vie, quelque soit également son implantation, satisfera en premier les actionnaires les plus avides....à notre détriment : impôts, péages, etc...Je suis opposé à ce projet dans sa totalité.
173. Sur la rocade de Dreux, les ouvrages d'art existent déjà, pourquoi ne pas terminer cette rocade?
174. Pourquoi ne pas remettre en état la voie ferrée Dreux-Chartres ?
175. L'on cherche vainement une étude des risques géotechniques liés à cet ouvrage et l'on se contente d'évoquer de façon très générale la nature karstique du milieu et d'écrire : « La géologie de la zone est relativement simple et monotone...Les principaux enjeux au niveau de la géologie du site viennent essentiellement des formations alluviales anciennes des fonds de vallées potentiellement très compressibles » (page 31 – pièce G – Etude d'impact - résumé non-technique)
176. Nous sommes sur la bordure de l'anticlinal Beauce dans une zone karstique parsemée de failles, de dolines et de bétoires dans le lit des ruisseaux et des rivières.
177. Plusieurs effondrements et cavités sont visibles sur le flanc sud de la vallée, notamment côte de Villancé, là où doit s'appuyer la partie sud du viaduc.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

178. Le viaduc longe l'étang de Tranchevilly qui une ancienne gravière, dont l'exploitation a été interrompue alors qu'elle n'avait été exploitée que peu de temps, la « craie pourrie » ayant été atteinte rapidement, certains ont évoqué à l'époque le risque de création d'une bétouille dans laquelle l'Avre se serait déversé.
179. Ce risque n'est pas évoqué dans les documents de l'enquête publique alors qu'il va falloir forer en profondeur pour implanter les piliers compte tenu de la nature compressible du terrain.
180. Je rappelle que les caractéristiques géologiques de la zone sont un des motifs de l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur, le 10 juin 2015 à l'issue de l'enquête publique sur le projet de parc éolien de Dampierre et Prudemanche. Ce parc était situé à un peu plus de 2km de la barrière de péage de St-Lubin à l'extrémité sud du viaduc. L'avis a été suivi par le préfet de région dans son arrêté du 10 janvier 2016.
181. Je rappelle aussi que l'instabilité de la zone, suite à l'enquête publique, avait conduit à couvrir l'intérieur des fosses du CET de Prudemanche d'une membrane imperméable destinée à prévenir tout risque d'infiltration de lixiviat suite à un effondrement.
182. Plus étonnant encore l'étude d'impact ne fait aucune référence au rapport BRGM/RP-60458-FR de février 2012 qui recense le détail des accidents géologiques de la zone (voir illustration 18 en pièce jointe).
183. A l'époque, il y avait l'argent pour faire réaliser le prolongement de la RN12 en 2x2voies en faisant un tunnel du style de Pontchartrain et cela aurait résolu tous les problèmes. Mais, certains élus ont refusé cette idée parce qu'ils habitaient dans ce secteur. Dommage .enfin! il fallait trouver une solution pour remédier à ce problème. Les communes avoisinantes ont refusé ce projet par le centre ou le nord, aujourd'hui elle voudrait avoir le beurre et l'argent du beurre et avoir les avantages sans les inconvénients.
184. L'état a tranché entre le nord et le sud et a décidé de prendre le sud ,maintenant il va falloir se battre pour que les habitants se trouvant à proximité n'aient pas une gêne permanente par le bruit .**DONC HABITANT DE LA POTERIE „JE DEMANDE QUE CETTE OUVRAGE SOIT ENTERREE AU MAXIMUM DE SA LONGUEUR AUX ABORDS DES HAMEAUX DE LA FERRETTE POTERIE PERDIX VRISSEUIL ET EN PLUS PROTEGER PAR DES BUTTES DE TERRE ANTI BRUITS . QUE L'ECHANGEUR SITUE SUR ST LUBIN NE SOIT PAS ECLAIRE COMME UN STADE DE FOOT ET METTRE UN REVETEMENT BITUME LE PLUS POSSIBLE SILENCIEUX.**
185. Aujourd'hui, tout le monde prend les autoroutes pour partir en vacances ou ailleurs, mais personne en veut chez soi.
186. Pouvons-nous réellement penser qu'il est nécessaire de développer ce type d'infrastructure alors qu'il nous faut réduire nos émissions de CO2, de NOx, de particules fines (usures pneus et freins, résidus de combustion), et donc nos moyens de déplacement et de transport de marchandises ?
187. Des aménagements routiers et autoroutiers du 21ème siècle, une nécessité ! Le département d'Eure-et-Loir a besoin de voir ses axes de circulation modernisés. Traverser du nord ou sud le département est une vraie galère. A plus forte raison quand on arrive sur la demi-rocade de Chartres. Il faut trouver des solutions comme celle-ci. Et à tous ceux qui ne voient que le mal partout, il faut leur dire qu'une fois une autoroute en place, ils la prendront. Voilà une certitude de bon sens. Partent-ils en vacances en ne prenant que les chemins ruraux ou les routes départementales à bord d'une calèche tirée par des chevaux ? Il faut arrêter les délires de bienpensants d'un autre siècle. Quelle que soit la forme que doit prendre ce projet, il faut le défendre à tout prix, car, à vouloir dire toujours "non, non, non", on ne fait rien. **OUI A CE PROJET !**
188. Enfin, en quoi les expropriations pour la création d'un péage sur le site de la ZA du Val du Saule de Tremblay les Villages seront bénéfiques aux entreprises déjà installées ?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

189. Le fait de vivre à moins de 50 m d'une voie de circulation importante augmenterait de 7 % le risque de développer une démence. Le risque serait accru de 4 % pour un rayon de 50 à 100 m. Les auteurs ont démontré une association entre une exposition au dioxyde d'azote et aux particules fines et la survenue d'une démence. Si l'on ne tient pas compte de l'influence de ces deux polluants, l'impact de la proximité du domicile sur le risque de démence est diminué, « ce qui suggère que l'effet de l'exposition au trafic des véhicules agit, au moins en partie, par le biais de ce mécanisme », écrivent-ils.
190. Pour quelles raisons le tracé a été modifié (élargi) sur le territoire de Champhol-Oisème
191. Sur les plans certaines zones pavillonnaires ont disparu ?
192. Pour qu'elle raison il est prévu un terrassement en déblai et une autre partie en remblai il me semble qu'une solution déblai serait la meilleure solution pour l'environnement
193. Je suis opposé au projet, car nous n'avons pas eu d'information concernant les infrastructures qui seront mises en place pour limiter la pollution sonore ou aux particules. Je pense que les technologies actuelles permettent de résoudre de tels problèmes or nous n'avons reçu aucun document nous informant à ce sujet. Il me semble que cela aurait été la moindre des choses. Va-t-on avoir une autoroute construite à bas coût et qui ne tient aucun compte des conditions de vie des personnes à proximité?
194. Sans vouloir polémiquer Monsieur le Président, il faudrait que la DREAL Centre Val de Loire vous précise comment les milliers de véhicules qui vont passer (à nouveau) dans les villages traversés par les itinéraires de substitution vont leur apporter une sécurité supplémentaire et comment la suppression de bretelles d'accès favorisera le développement économique de certaines petites zones industrielles (à moins que le but de ce projet soit de favoriser la deux grandes zones industrielles que sont Dreux et Chartres au détriment de toutes les autres existantes rendant ainsi l'Eure et Loir une grande friche industrielle après le passage de cet aspirateur d'emplois à deux têtes).
- Surtout, il y a le MENSONGE formidable de la part de certains élus, celui d'avoir déclaré à l'origine que les Euréliens seraient dispensés du péage de l'A154. Pire : si l'équipement voit le jour, les Euréliens devront payer en sus, par l'impôt, la fameuse subvention d'équilibre destinée au concessionnaire. Et les collectivités territoriales et les intercommunalités devront financer la sécurisation des axes de substitution.
195. Économie: alors que beaucoup de petites communes vont être déviées de leurs dessertes existantes et ne pourront pas développer de petites unités d'entreprises ,de plus elles perdront le tourisme qui aujourd'hui est encore là et permet de faire vivre leurs commerces.
196. Développement du chemin de fer la liaison, Chartres Voves, Orléans va se poursuivre pour le bien des citoyens, mais ces élus n'en parlent pas. Puis de la liaison de chemin de Fer de Dreux, St Sauveur Levasville , Chartres qui existe et qui pourrait être restructurée et reprise pour le transport des voyageurs et des marchandises.
197. Développement des énergies renouvelables comme par exemple, la plantation sur les abords des routes et espaces publics libres, d'arbres à croissance rapide pour le chauffage réseau de chaleur ou des arbres pour menuiserie ou l'ébénisterie.
198. La majorité des élus de Chartres Métropole sont pour le projet d'autoroute payante, mais à condition qu'elle ne passe surtout pas dans leur commune ! Les habitants des communes concernées n'auront que les désagréments en particulier dans le secteur Saint-Prest/Champol/Oisème où cette autoroute passera proche des habitations et du collège Soutine au détriment de la santé des habitants et des enfants de ce collège sans parler de l'édification d'un viaduc inesthétique qui défigurera la Vallée de l'Eure. L'argument qu'une autoroute est moins accidentogène n'est pas acceptable, car de nombreux véhicules réemprunteront les routes secondaires, qui avaient été délaissées grâce aux

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

quatre voies gratuites et financées par les deniers publics, ce qui engendrera un supplément d'accidents.

199. "développement d'infrastructures favorisant la marche ou le vélo, investissements dans les systèmes de transports en commun" - A ce jour cette réorientation n'existe que par la volonté des citoyens et pas du tout par la volonté des élus en place qui conservent un mode de décision hérité du passé incompatible avec les enjeux de survie de l'humanité à brève échéance: les moyens disponibles doivent être fléchés vers les évolutions dont dépendent la survie de notre monde. Les moyens fléchés vers le projet A154 doivent donc être réorientés vers des infrastructures favorisant la marche ou le vélo et des investissements dans les systèmes de transports en commun.
200. La société Translocauto, active depuis près de 40 ans, est implantée à Dreux, 23 rue des Livraindières, et dispose d'agences, par le biais de sa Holding TLA Group, à : - Déville les Rouen 76 (Société SN Auger) - St Aubin Les Elbeur 76 (Société Maprochim Normandie) - Dreux (28) (Société TLA Logistique) Nos sociétés, spécialisées dans les transports routiers de fret interurbains, la logistique, le stockage et le copacking, comptent 240 salariés et ont réalisé en 2016 un chiffre d'affaires de 18,5 millions d'euros. Nous desservons au quotidien plus de vingt grandes agglomérations en France et en Europe. La RN 154 et la RN 12 sont les débouchés naturels de notre société au départ de Dreux et de l'Eure-et-Loir. C'est pourquoi compte tenu de l'importance de notre société dans le secteur du transport, de sa position géographique et des axes empruntés au quotidien par nos véhicules, nous tenons à exprimer ici l'importance que revêt pour nous l'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 et de la RN 12. Plusieurs raisons motivent notre position : . Un aménagement nécessaire pour des raisons de sécurité, car la RN 154 est un itinéraire qui reste dangereux, malgré quelques améliorations récentes. .Un aménagement indispensable pour l'aménagement du territoire, car la RN 154 est le seul maillon non encore aménagé de l'itinéraire nord-sud Calais-Barcelone, et de l'axe est-ouest Bretagne – Est de la France/Allemagne/Suisse, et de la grande rocade de contournement du bassin parisien. Chacun de ces itinéraires est essentiel dans l'exercice de notre activité, dans les relations avec la Grande-Bretagne, Barcelone, l'Allemagne, la Suisse. . Un aménagement prioritaire pour la fluidité du trafic : la traversée de l'agglomération de Saint-Rémy-sur-Avre, le contournement Ouest de Dreux et la rocade de Chartres sont congestionnés et génèrent des ralentissements et des pertes de temps considérables pour nos véhicules.
201. Enfin, le trafic à Marville va redevenir dangereux et intarissable, sans compter le prix de l'immobilier qui va chuter ! de plus ce plan débile reprend des directives de 1994 !!!! 22 ans d'âge, c'est presque aussi vieux que moi !
202. Ouvrage à créer au carrefour "dit la Pyramide" afin de rejoindre le plateau de Louvilliers en Drouais
203. nous habitons Escorpain depuis peu et aimeraient que l'on prenne en compte le bruit énorme de cet autoroute pour les habitants à savoir au sud de St Lubin des Joncherets -
204. Peut-on réfléchir "à enterrer" cet autoroute en partie pour réduire les nuisances du bruit ?? pour les riverains - D'autre part je pense aux personnes qui vont emprunter cette autoroute pour leur trajet quotidien "travail" Dreux- Chartres et Chartres- Dreux : avant 4 voies sans péage !!
205. En conclusion et en accord avec les 30 points négatifs relevés par l'Autorité Environnementale, je vous demande de ne pas valider ce dossier qui, s'il est réalisé, sera un nouveau gouffre d'exploitation.
206. Transiter par la Pyramide : les 2 projets passent par ce point hautement stratégique. C'est une aberration autoroutière (cf mes deux premiers commentaires déjà sur le site). Avantage MOB28
207. Irriguer les zones industrielles de Dreux : c'est une vocation d'une route 2x2voies, pas celle d'une autoroute (cf mes deux premiers commentaires déjà sur le site). Avantage MOB28

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

208. Le concessionnaire va se contenter d'emprunter à taux très bas avec garantie publique et encaisser de gros profits pour des dizaines d'années en exportant certainement les bénéfices à l'étranger pour évader l'impôt. L'Etat ne peut-il pas le faire lui-même au bénéfice de tous?
209. -dossier mal adapté et pas étudié en profondeur
210. Pour le contournement de Chartres on est capable de trouver de l'argent pour payer un second bassin de 50m là où il y a déjà deux bassins de 25 et un de 50, on emprunte de l'argent pour un hôtel de ville, un champ de courses, un hall d'exposition, déplacement de zone commerciale et on veut nous faire croire qu'il est impossible de trouver une solution abordable en aménageant la rocade ouest existante déjà prévue pour passer à deux fois deux..... la vérité c'est faire payer au nord du département les aménagements chartrains comme d'habitude. On se moque du monde.....
211. Il est fort regrettable que ce projet d'autoroute a été établi sur des plans périmés ou incomplets. Pourquoi préserver la vue du château de la Saussaye, alors qu'il a été détruit depuis plus de 50 ans. Et que faites-vous pour préserver la vue de notre belle cathédrale !!!! Je confirme que sur les premiers plans mis à ma disposition le hameau de Brétigny a complètement été écrasé.
212. IL EST EVIDENT DE REVENIR SUR UN AUTRE TRACE; Je prie les personnes en charge de ce dossier de bien vouloir prendre le temps de se déplacer afin de voir les lieux impactés par ce tracé. Vous pouvez voir de vos propres yeux si la situation que vous nous imposez est réellement vivable pour vous, Mesdames et Messieurs. CONSTRUIRE UNE AUTOROUTE A 300 mètres de Brétigny. Ou alors vous n'avez pas de coeur, et vous pouvez penser aussi que ce n'est que 80 âmes.....
213. Nous sommes d'ailleurs très surpris qu'aucune rencontre des commissaires enquêteurs ne soit proposée dans le Loiret.
214. Le trafic actuel entre Orléans et Chartres ne justifie pas une autoroute : Il y a 9 000 véhicules jours actuellement sur ce tronçon. S'il devient payant, il y en aura encore moins.
215. OUI à la poursuite de l'aménagement NON à l'autoroute qui en passant supprime tout lien avec les commerces locaux, restaurants notamment.
216. Je suis contre l'autoroute qui consommera 6 fois plus de terres agricoles que le projet MOB28
217. Habitante de Trancrainville, il serait bon de prendre en compte qu'actuellement l'A10 est extrêmement bruyante dans notre village. Nous proposons la mise en place de murs anti bruit (du lieudit Moulin de Rollu) jusqu'à l'échangeur (Champ Girault). Je ne suis pas pour l'autoroute, mais si elle se fait il serait vraiment très très important pour nous d'avoir ces murs anti bruit. Actuellement nos habitations son travail difficilement "vendables" à cause du bruit.
218. A Trancrainville il est impératif d'avoir des murs anti bruit tout au long de notre village, du lieudit Moulin de Rollu jusqu'à l'échangeur de Champ Girault. Actuellement l'A10 est très bruyante. En ajoutant donc la circulation de l'A154, cela serait insupportable.
219. Que les céréaliers puissent assurer le transport de leurs produits vers Rouen/Le Havre dans de meilleures conditions de circulation, de sécurité et SANS être pénalisés par un péage,
220. St Prest sera coupé en deux, isolant encore plus le hameau du Gorget qui pourtant s'est agrandi en 2015 de 18 maisons avec vue sur la future autoroute (sans en avertir les futurs acquéreurs - c'était à eux de se renseigner), le lotissement des gringales, inscrit comme "projet en cours". Et si le Gorget demandait à être rattaché à Lèves ?
221. Nos voies départementales et chemins ruraux seront-ils préservés ? on nous parle de fermetures de voies très empruntées au Gorget, la CD340 2 et 3, là où on vient d'installer ce lotissement de 18 maisons.

C'est un viaduc ou pont suspendu, un ouvrage à 2 tabliers, 12 travées et 11 piliers, ossature acier-béton, qui traversera à l'entrée de la vallée de l'Eure au Gorget, au-dessus de la D62, sur les étangs, l'Eure et le

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

chemin de fer, aux vues des habitants du Gorget et des Hérailles : ce projet est bien trop proche des habitations, constatation relevée également dans vos documents (pièce E page 645) où il est indiqué "le franchissement de la vallée de l'Eure à St Prest s'effectue à proximité d'une zone urbanisée qu'il conviendra de protéger des nuisances sonores".

Les riverains subiront en permanence ces nuisances sonores, olfactives et visuelles générées par cette autoroute. Quelle garantie avons-nous que le concessionnaire prendra ces éléments en considération ? Il est prévu, pour pallier aux nuisances sonores (pièce E page 966) "d'isoler en façade une habitation individuelle et de poser un écran absorbant sur les 514m (hors raccordement)" : on en demande 2 ; 1 de chaque côté, ayant des habitations des 2 côtés.

Ce secteur est jugé très sensible également du point de vue écologique, d'abord par sa proximité avec le captage d'eau potable à préserver, mais aussi avec les plans d'eau et zones humides, les surfaces boisées, sa faune et flore à protéger, mais aussi jugé sensible du point de vue paysager : intégrer ce viaduc dans la vallée de l'Eure et sauvegarder la vue sur la cathédrale.

222. Où seront placés ces 11 piliers qui seraient nécessaires pour soutenir ce pont qui passera juste au-dessus du captage d'eau potable qui, bien qu'il ne soit plus en activité, constitue une réserve d'eau, ses périmètres de protection rapprochée étant toujours en vigueur (pièce G page 289). Il s'agit d'une zone très fortement vulnérable (pièce E page 780) "pour le secteur 3, les points de rejets (des eaux) sont distants de moins de 1km du point de pompage AEG de St Prest".

223. Et que dire de notre collège Soutine situé à environ 300m de cette autoroute (environ puisque le passage dans la bande réservée des 300m n'est pas indiqué) ? Ce collège qui accueille plus de 600 élèves et peut-être 750 à la prochaine rentrée si celui de Jean Moulin ferme ! Même si on considère que le passage à proximité du collège est légèrement enterré, il n'est pas sous tunnel et la pollution sera présente et se propagera aux alentours (ce n'est pas "Tchernobyl" qui s'arrête aux frontières). Devrons-nous supprimer l'espace extérieur et l'éducation physique pour préserver la santé de nos enfants ?

224. Ce report de circulation sur le réseau secondaire est INACCEPTABLE, d'autant plus que l'entretien de ce réseau incombera à nos communes qui subissent des baisses de dotation régulières : comment faire si ce n'est augmenter les impôts : là ce n'est plus "l'utilisateur-payeur" cher à Mr Gorges !

225. Ce dossier, tel qu'il nous est présenté, est incomplet : de nombreux critères qui auraient intéressé les habitants et élus ne sont pas chiffrés, car dépendants du concessionnaire et c'est à lui que reviendra le choix des ouvrages d'art, des matériaux et revêtements, de la protection et isolation phonique et l'emplacement à l'intérieur de la bande des 300m réservée, ce qui d'ailleurs peut faire craindre un passage au plus près de certaines habitations et du collège. Mais l'impact de ces choix ira aussi sur le coût du projet estimé actuellement à 853 millions : Quel en sera le prix définitif à la réalisation, c'est la grande inconnue.

226. Si cette autoroute venait à voir le jour, que deviendra notre belle promenade et piste cyclable arborée qui longent le D 823 (Propylés- Champhol) que nous avons payées avec nos propres deniers, bien sûr!!! (elles sont sur le tracé de l'autoroute)

227. Exerçant une profession d'aide à domicile J'emprunte une portion de la N154 plusieurs fois par jour dans le cadre de mon travail afin de me rendre dans les différentes communes de l'agglomération Drouaise, ainsi que dans mon quotidien. Il me paraît inconcevable de payer chaque fois que j'emprunterai ces tronçons d'autoroute. Par ailleurs le calme, le mode de vie choisit, auparavant ne sera plus comparable.

228. Dans le dossier, pièce G page 120, la DREAL ose timidement aborder cette question et envisage ce qui se passe en cas d'objectif de trafic n'atteint.

229. Timidement, car elle n'envisage qu'une baisse possible de 1% !

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

230. Elle calcule que pour ce 1% en dessous des prévisions la subvention d'équilibre passerait de 55,7M€ à 82,5 M€.
231. Qu'en serait-il pour 2%, 3% ou plus ?
- Compte tenu de la situation budgétaire de l'Etat, la mise en concession représente la seule solution pour aménager les RN 12 et RN 154 en 2 x 2 voies dans un délai raisonnable
 - la subvention d'équilibre est connue pour le projet présenté et le type de péage propose et est évaluée à environ 60 millions d'euros à partager entre l'Etat et les Collectivités Locales.
 - l'A 154 créatrice d'emplois : en phase de construction, environ 1500 emplois créés sur 4 ans ; en phase d'exploitation, environ une centaine d'emplois permanents pour l'A 154. C'est aussi permettre l'installation d'entreprises créatrices d'emplois aux abords des agglomérations.
 - l'A 154 génératrice d'impacts : vrai, mais un projet sans impact n'existe pas. Les études menées par l'Etat ont pour objectif d'Eviter, de Réduire voire au pire de Compenser les impacts (doctrine ERC)
 - l'accroissement du trafic sur les itinéraires de substitutions peut être maîtrisé par :
 - des mesures réglementaires d'interdiction PL
 - des aménagements de bourgs tendant à faire ralentir les automobilistes (chicanes, ralentisseurs, feux, radars....)
 - des mesures d'incitations tarifaires sur l'autoroute
232. Ce n'est pas parce qu'une autoroute est gratuite qu'il y a plus d'échangeurs, détournant le trafic local des villages. Le fait qu'il n'y ait que 3 échangeurs entre Dreux et Chartres incitera les usagers à rester sur l'autoroute et à ne pas emprunter les axes secondaires traversant les communes.
233. Ainsi -pour ceux qui craignent un passage accru de poids lourds dans la traversée des villages compte tenu de l'autoroute à péage -les groupes et autres entreprises structurées sont obnubilés par la gestion de leurs stocks et la prévisibilité des temps de trajet. Il conviendrait aussi d'étudier sérieusement la question du feroutage. Pour les transporteurs, emprunter les petites routes est synonyme de perte de temps et de risques au niveau mécanique. Par ailleurs, le principe de l'écotaxe qui a été enterré devrait ressurgir. Les poids lourds privilégieront une autoroute même payante, mais bien aménagée au passage sous des portiques qui les taxera sur des axes secondaires moins propices aux transports routiers. Il suffit aussi que le coût du passage sous les portiques écotaxe soit plus élevé que le coût du péage pour que les camions empruntent l'autoroute.
- une autoroute n'est pas accidentogène : les véhicules lourds sont impliqués dans moins de 3 % des accidents de la route et encore moins si on ne compte que les routiers français.
234. Le projet de la concession de l'A154 comme il est envisagé, répond à un usage de commerces et de transports internationaux .Il s'éloigne des besoins des usagers locaux et porte un préjudice conséquent à l'environnement du terroir par une consommation de terre agricole, et à la qualité de vie de certains villages riverains.
235. La commune de Saint Prest va subir cet ouvrage linéaire, ce qui va occasionner plus de contraintes que d'avantages pour ses administrés et activités.
236. Remembrement à prévoir sur quelle surface et par quelle procédure ? remembrement gratuit ? volontaire ? avec répartition d'emprise ? sur quelle surface ? quelle sont les réserves foncières réellement disponibles.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

237. Ne déléstera pas l'usage du passage à niveau ferroviaire de Saint Prest qui est dangereux par des fréquentations élevées aux heures de pointe. -ne déléstera pas également la traversée des usagers locaux de la vallée de l'Eure à Lèves.
238. Par ailleurs, il est à noter que de l'été à l'automne en Beauce, les axes de substitution sont empruntés par des moissonneuses-batteuses et autres tracteurs. Il va sans dire que nous verrons de nouveau se former des bouchons ou voir des dépassements dangereux.
- Le projet traverse des espaces naturels sensibles, dont des sites NATURA 2000 qui abritent une espèce protégée de chauve-souris.
 - Je tiens par ailleurs à préciser que la haute autorité environnementale a émis un avis. Elle a demandé que lui soient apportées des précisions sur les gains en matière de sécurité routière. Elle regrette la destruction importante de sols naturels et agricoles et souhaite une étude plus approfondie sur les nuisances écologiques et sur l'impact socio-économique du projet.
239. Enfin, je vous rappelle la jurisprudence du Conseil d'Etat selon laquelle une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. (CE 28 mai 1971 - Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé "Ville nouvelle Est" - Rec. Lebon p. 409).
240. En tous cas, si cette autoroute voit le jour, il faudrait en revoir le tracé. Il y a 3 km entre Bonville (village situé sur la 154) et BRETIGNY. et repousser le tracé de façon à ce qu'il passe à mi-chemin de ces 2 villages serait plus juste pour tout le monde.
241. Il est nécessaire de dialoguer avec les populations des zones traversées et trouver des réponses intelligentes qui sans satisfaire tout le monde trouveront le consensus pour faire au mieux. soit de répondre aux exigences économiques et humaines.
242. Les plus de 1000 observations qui ont précédé celle-ci vont majoritairement dans le même sens, celle d'une opposition à la mise en concession de l'A154 et je me rallie à l'ensemble de ces arguments. Mais j'ai bien conscience que le système de l'enquête publique qui s'affiche comme un vrai ressort de la démocratie est en fait un jeu de dupe et l'avenir nous le confirmera. Une apparente bienveillance d'écoute, faux semblant démocratique et un passage en force comme la plupart du temps au nom d'un soi-disant intérêt économique ou autre et que le bon peuple ne peut pas comprendre.
243. Aussi je ferai la proposition suivante si d'aventure le projet voit le jour, de réfléchir à la réalisation d'un petit contournement de la traversée du village du Boullay-Mivoye en créant une continuation de la voie dite parallèle le long du talus à l'ouest du village qui jouxte l'actuelle nationale en deux fois deux voies et en créant aussi un rondpoint à l'entrée sud du Boullay-Mivoye, au croisement de la D854 et de la D140.
244. Les conditions de vie de tous les habitants des villages Garnay, Bois le roi, les Corvées et Vernouillet arasés par le faisceau-est, seraient impactées par les nuisances portées par les vents d'ouest : pollution des échappements, nuisances visuelles, sonores...
- Garnay, surplombé par un immense viaduc, Natura 2000 saccagé, la santé de nos enfants en danger,
245. -Chambléan les maisons qui sont très proches du tracé, échangeurs avec toute la pollution et le bruit,
80 % des contributions déposées sur ce registre sont contre la mise en concession. 80 % c'est aussi le résultat du sondage de l'Echo Républicain du samedi 7 janvier. Bien sûr ce n'est pas un référendum, mais nous avons là une bonne image de l'avis des citoyens. L'étude d'impact dit tout de la continuité écologique (450 pages), mais rien ou presque sur la continuité et la sécurité routière

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

régionale : rien sur les prévisions de trafic, et en particulier des poids lourds (internationaux ou cabotage) à l'échelle de l'ensemble des territoires traversés, suivant différentes hypothèses, -rien sur les vies mises en danger du fait des reports prévisibles de trafic sur le reste du réseau, en particulier sur la Départementale 937, déjà quasi- saturée (4 à 5 000 véhicules par jour) et qui va être la ligne de délestage évidente. L'analyse est biaisée parce que se limitant à l'analyse du « fuseau préférentiel de passage ». Il faudrait une arborescence d'options et valoriser les vies potentiellement sauvées sur les routes secondaires (deux fois plus dangereuses que les autoroutes).

246. Le contournement Est est pour moi une autoroute urbaine, car trop proche des habitations de OISEME d'un côté et des infrastructures de l'agglomération de l'autre (futur HALL d'exposition de Chartres et pôle d'entreprise EST).
247. De plus, il y a un échangeur de prévu entre l'A 11 et l'A154, une des boucles de cet échangeur se trouve du côté de OISEME. Cette boucle va se retrouver proche des habitations, dont une quarantaine ne figurent pas sur le plan, le lotissement la garenne 4, alors qu'il est le plus exposé à environ 150 mètres de la boucle de l'échangeur. La situation de la boucle est dans la vallée de la roguenette, et je n'ai pas vu de courbe de niveau précis, hors il y a une forte déclinaison.
248. Il aurait été préférable pour la population de OISEME qui habite en fond de vallée pour la plupart, qu'il n'y ait pas cette boucle. Dans le projet une autre solution était envisagée, sans cette boucle côté OISEME, qui aurait épargné le côté habité de la vallée.
249. L'échangeur et l'a 154 se trouve par rapport à OISEME du côté des vents dominant.
250. Actuellement, les anticyclones d'hivers se font remarquer par les pics de pollution notamment en vallée. La situation en fond de vallée face au vent dominant, me fait craindre un blocage de la pollution sur la commune de OISEME.
251. Si un viaduc était construit entre le hameau de Fortisle et le bourg de Garnay (école/mairie/salle des fêtes), il faut veiller à ce que l'eau puisse inonder ces terrains (cas des grandes crues : la crue centenaire arrive jusqu'au début de la rue de Chailloy se souviennent les anciens). Donc pas de talus.
252. N'oublions pas que le lit de la Blaise à Garnay a été modifié et canalisé (château). La rue qui mène à l'église St-Martin était l'ancien lit de la rivière.
253. L'autoroute Artenay /Courtenay est 1 échec : personne sur cette autoroute qui est d'ailleurs très chère.
254. L'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact montre que le projet prend trop peu en compte l'environnement :
- non-respect du plan local d'urbanisme (PLU) de Champhol, en effet le faisceau d'emplacements réservés dans le plan de zonage de Champhol longeait la route départementale D823. Maintenant, je découvre que non seulement le tracé d'autoroute sort complètement de ce faisceau, mais en plus est au plus près du rayon de 500m du château des Vauventriers, inscrit aux Monuments Historiques. De plus, dans cette partie, nous trouverons une surélévation en remblais de l'autoroute afin de passer au-dessus de la voie ferrée. Qui devra supporter la reconstruction de la D823 et de l'aménagement de la piste cyclable, ouvrages qui ont à peine une dizaine d'années ?
 - nuisances sonores, compte tenu du passage important prévu du trafic autoroutier, de jour comme de nuit, notamment en période de vacances. Les habitants de Champhol et de Gasville Oisème ont acheté leurs biens immobiliers en agglomération chartraine pour pouvoir bénéficier du calme de la campagne tout en étant proche de commodités (commerces, écoles, piscine, etc.), mais en acceptant d'être proche de l'aérodrome qui porte déjà une certaine nuisance ; avec le projet d'A154, une réduction de 8000 véhicules/j est prévue sur la rocade

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

de Chartres, mais une augmentation de 14500 véhicules/j dont 2600 poids lourds se trouvera aux abords de Champhol et Gasville-Oisème !

- ce projet va également bloquer les projets d'extension de l'agglomération chartraine et en particulier le projet de construction ZAC des Antennes sur Champhol, apportant à la commune plus de 800 logements supplémentaires. Ce sera donc moins de familles, moins d'enfants dans la commune, soit un manque non négligeable de revenus pour la commune (moins d'impôts locaux, de taxe d'habitation, d'utilisation de structures (écoles, commerces ; etc.).

255. L'expérience montre que les patrons demandent aux poids-lourds d'utiliser au maximum les nationales ou départementales gratuites, plutôt que les autoroutes payantes, quitte à perdre du temps.

256. Habitant de Saint Lubin rue de Dampierre à côté de l'usine Sacred, nous sommes très préoccupés par les nuisances sonores provenant du Viaduc de 700 m qui enjambrera les étangs de Saint Lubin. Nous souhaitons que les solutions les plus efficaces en matière de murs anti bruits et de revêtements autoroutiers soient mises en place au niveau du viaduc. Les sons descendants d'un viaduc vers des habitations situées vers le bas sont les plus difficiles à atténuer. A 500 m de l'ouvrage ou à 1 km, des centaines d'habitants devront supporter des bruits importants de 50 Db en journée selon l'étude d'impact. Le centre-ville de Saint Lubin sera situé environ à 1,4 km du viaduc. De très nombreux habitants verront leur qualité de vie fortement se dégrader.

257. Et arrêtez de faire croire aux Euréliens que vous accorderez des tarifs spéciaux d'abonnement ou de réductions financés par les impôts du département et de l'agglo. là c'est bien le contribuable qui devra payer ces réductions ! les promesses n'engagent que ceux qui y croient. On ne vous croit plus Messieurs les politiques !

Environnemental; il est difficile de justifier le nouveau tracé qui va venir traverser la Vallée de l'Eure où se trouvent les plus beaux endroits de promenade (St Prest et Oisème) à proximité de Chartres. Il semble évident que la meilleure solution est d'améliorer les infrastructures de la rocade Ouest (suppression des ronds-points pour fluidifier le trafic et création de bretelles), cela n'ayant pas de nouveaux impacts écologiques et de nuisances sonores dans une zone principalement d'activité et non résidentielle. Tel qu'évoqué dans le projet MOB-28, rendre payante la route de Dreux à Orléans va augmenter le trafic dans les villages avoisinants et donc générer de la pollution et des nuisances sonores pour les habitants.

258. Il serait plus facile et moins coûteux de partir de sur la RN 12 juste après la station TOTAL en passant sous la ligne de la S.N.C.F. et de rejoindre le rondpoint de la station LECLERC .

259. Les hameaux de St-Lubin, St-Rémy, Dampierre, Boissy, Louivilliers et bien d'autres, en plus de tous les désagréments de pollutions, vont subir une perte financière importante à la revente de leurs biens, car leur valeur sera dépréciée.

260. Je suis un jeune agriculteur de 33 ans sur la ville de NONANCOURT, installé depuis Mai 2011. Je fais donc partie des habitants de cette ville, qui ne supporteront pas d'avoir une route au-dessus de notre tête. JE SUIS CONTRE CE PROJET D'AUTOROUTE RN154 METTANT MON EXPLOITATION EN PÉRIL !!!!! Je suis en projet de développer mon cheptel laitier de 80 à 100 vaches. Mon bâtiment se trouverait à gauche du chemin qui accède à la ferme. Cependant, 30 mètres de mon bâtiment se trouverait dans le tracé des 300 mètres de l'autoroute RN154. Nous avons aussi constaté que sur le plan GIGN, votre tracé se trouve sur ma fumière et ma fausse à lisier dans mon PROPRE TERRAIN!! MON EXPLOITATION EST DONC TOUCHER A 80%. Pouvez-vous proposer une autre solution? - Comment comptez-vous nous indemniser?

261. L'obligation légale de créer un itinéraire de substitution sécurisé et équivalent en cas de concession payante ne serait donc pas respectée.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

262. Je m'inscris sur le registre comme le responsable légal de la société Dethan Transports située à Saint Lubin des Joncherets. Notre avis sur le contournement est une bonne chose aussi bien au niveau des embouteillages qui deviennent insupportables que pour la concentration de gaz d'échappement sur les points de feux rouges, sans compter les freinages, accélération, etc... L'un des points qui restent à établir est la sortie pour accéder à nos entreprises. Il y a un accès qui pourrait être conservé comme sortie (le rondpoint des anglais) qui permet aux entreprises locales de transports d'accéder en haut de la madeleine. Le projet prévoit une sortie au niveau du hameau "le Gérier" soit un bas d'une côte. Soit une augmentation des effets de gaz.
263. Agriculteur à Berchères les pierres, mes terres vont être traversées par l'autoroute, je vais donc perdre en surface, environ 10 ha. J'ai déjà subi 2 remembrements en 15 ans et j'ai des propriétaires qui sont mécontents, car ils vont perdre en surface. Il serait bon d'entendre ces propriétaires et moi-même afin d'être indemnisés à hauteur du préjudice. J'exploite 100ha irrigués à Ymonville, depuis l'aménagement foncier de 2011 j'ai réalisé d'importants travaux d'irrigation, car à cette époque les autorités administratives nous ont répondu qu'il n'y avait pas de projet autoroutier au programme ! Presque 20% de ma SAU irrigable serait perdu, mais les remboursements bancaires demeurent. S'ajoute ensuite le risque d'avoir des îlots culturels à tailles et formes compliquées à cultiver, entre la RD22 et ses méandres, la voie ferrée désaffectée où pullulent les lapins destructeurs des cultures. Il faut étudier le déplacement ou la suppression de ces deux contraintes. De plus le tracé préférentiel passe au milieu d'un projet éolien de 5 machines, signé avec l'entreprise JPEE qui se voit ajourné, m'occasionnant une perte financière importante pour moi et les collectivités locales. Cela oppose un projet de développement durable à un projet détruisant la nature. Si ce projet voyait le jour, il faudrait réaliser un aménagement foncier le plus vaste possible pour diminuer l'impact sur les expropriations, redistribuer des terres irriguées aux exploitants qui irriguent en finançant si besoin des travaux rétablissant les installations.
264. Mon exploitation se trouve dans l'emprise du tracé autoroutier avec une sortie, aire de repos, station-service, bassin de rétention d'eau... Sur les 110ha de mon exploitation à Beauvilliers environ 60 sont concernés ainsi que sur la commune de Sours. Cette situation est inacceptable pour moi. Elle met en péril mon exploitation, mais aussi l'avenir de mon fils qui est actuellement salarié. Cette perte de surface engendrera une perte de revenu importante sur des terres à fort potentiel pour des cultures tel-que pomme de terre, betteraves, etc... Parcelles irrigables L'investissement matériel ne correspondra plus avec la surface ainsi que le bâtiment de stockage pomme de terre situé à Villereau. Celui-ci se trouvera enclavé, car il n'y aura pas de pont pour rejoindre la RN154 pour les transports (camions, remorques agricoles) Perte de temps pour rejoindre le bâtiment par les petites routes. Pourquoi une sortie à Beauvilliers ? Elle ne servira à rien si ce n'est que de redonner de la circulation dans Beauvilliers. Le conseil municipal de la commune à l'intention de demander une déviation par la suite et la aussi nous serons encore impacté par une emprise. Aujourd'hui aucune déviation prévue pour traverser Beauvilliers afin de se rendre à Voves Bonneval Châteaudun.
265. Une emprise de terre bien trop importante, je suis jeune agriculteur sur l'exploitation familiale à Beauvilliers. Quel avenir à t'on ?
266. Il faut arrêter d'écouter les écolos BOBO ! contre tout,
267. Cela aura un impact considérable pour la commune d'Allonnes avec une forte augmentation du trafic routier, de gens qui refuseront de prendre l'autoroute, qui entrainera une mise en danger pour les habitants d'Allonnes.
- J'ai observé que la D313 qui relie actuellement La FERRETTE (St Lubin des Joncherêts) à La POTERIE (St Lubin des Joncherêts) va être coupée par l'autoroute. Il faudra donc passer par la D11.1 pour aller de La FERRETTE à La POTERIE : cela engendre 3.14km supplémentaires. Pour moi, qui est agriculteur éleveur, je fais au moins une fois par jour ce

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

trajet (soit plus 1100kms supplémentaires/an) c'est pourquoi je souhaiterais que la D313 soit maintenue au gabarit des engins agricoles. - En ce qui concerne le tracé de l'autoroute entre le centre Edouard Hoff (St Lubin des Joncherêts) et le passage de la D313.12 : il serait préférable de rester parallèle à la D313.8. En effet, sur ce passage, la qualité de terre est beaucoup moins bonne qu'à 300m plus à EST ou à OUEST.

268. Pourquoi ne dispose-t-on pas d'un tracé plus précis et de l'altimétrie du tronçon ...?
269. Je rappelle que le pèlerinage de Chartres, les scouts de France et tous autres pieux pèlerins empruntent chaque année notre belle vallée afin de parvenir en toute sérénité et joyeusement à notre belle cathédrale de Chartres !
270. Les maisons d'habitations du nouveau lotissement de Oisème "Garenne IV" ne figurent même pas sur le document "pièce E - volume 2" du dossier d'enquête alors qu'elles sont bien là et qu'une bretelle d'accès à l'autoroute serait située à 100 mètres de ces habitations...Une aberration !!!.
271. Qu'avez-vous prévu pour les différentes retenues d'eau pluviale sur les bassins versants ?
272. Qui compensera la moins-value des habitations à proximité de ces infrastructures lors de leurs reventes ?
273. Après avoir consulté les plans en mairie de La Madeleine de Nonancourt j'ai observé que 2 parties de routes ne seront pas réutilisées au niveau du rondpoint RN12 RN154 sur cette commune, mais une création d'une nouvelle bretelle. Les parties de routes non utilisées seront-elles démontées puis remises en terres cultivables. Il ne sera plus possible de sortir de la voie express venant d'Evreux qui a Beaucé pour aller à Nonancourt . Par conséquent une augmentation du trafic dans Beaucé et Buray, Pourquoi dégrader la qualité de vie de ses habitants et d'avoir les infrastructures existantes et de ne pas les utiliser.
274. Cependant, dans le cas de la poursuite du projet, nous avons apporté plusieurs arguments afin de décaler le tracé plus à l'Ouest de Brétigny ayant pour objectifs de limiter les nuisances pour ce hameau de Sours, mais aussi de proposer un tracé moins gourmand en terres agricoles. Ces derniers jours j'ai encore pris le temps d'étudier les documents disponibles en mairie de Sours et je ne vous cacherai pas ma surprise lorsque j'ai pu lire sur le détail du tracé proche de Brétigny : "Au Sud aucune covisibilité avec le Château de la Saussaye protégé par le domaine boisé". Aurait-il échappé aux équipes ayant proposé ce tracé que le Château de la Saussaye fut démolit pendant la Seconde Guerre Mondiale? L'argument de réaliser une courbe pour éviter de passer proche du "Château" devient alors peu pertinent d'autant plus que le parc existant toujours est une propriété publique. Si le projet global devait voir le jour et fort de cet argument supplémentaire, je vous serais donc reconnaissant de considérer la proposition de tracé relayée par l'ensemble des agriculteurs de la commune de Sours. Celle-ci viserait à longer voir empiéter sur les parcelles boisées situées entre l'actuelle N154 à Bercheres les Pierres, le Bois d'Arrêt, le bois de la Saussaye, cela afin d'éloigner le tracé du Hameau de Brétigny tout en préservant un maximum de terres agricoles.
275. Pour prendre l'exemple d'Ymonville, commune dont je suis originaire et dans laquelle je serai prochainement amené à reprendre une exploitation agricole, c'est un vrai désastre. Tout d'abord d'un point de vue purement agricole c'est catastrophique. Suite à un remembrement des terres agricoles (ayant eu lieu il y a trois ans seulement) et au cours duquel le projet d'une autoroute a été tout à fait scandalement dissimulé, de nombreux investissements ont été consentis (notamment au niveau de l'irrigation). Ce projet autoroutier rend obsolètes de nombreux investissements très lourds et prévus sur le long terme et menace directement la survie des exploitations concernées. Par ailleurs, les exploitations concernées se retrouvent totalement esseulées suite au remembrement et il serait inconcevable et injuste qu'elles se retrouvent seules à assumer les sacrifices de terres cultivables. De plus l'accès aux parcelles serait de plus en plus compliqué avec le franchissement de nouveaux ponts relativement étroits compte tenu de la largeur de certains outils agricoles, constituant une source de

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

danger supplémentaire pour tous les usagers : automobilistes, cyclistes, piétons et agriculteurs. En conclusion, il semble indéniable que le potentiel gain économique de cette mise en concession ne pèse vraiment pas lourd comparé aux préjudices et aux nuisances qu'il engendre pour les populations locales.

276. Le pont proposé va écraser de sa masse la commune et sera visible à des kilomètres à la ronde alors que l'on pourrait, pour autant que ce nouvel ouvrage est une quelconque utilité, commencer à tourner vers l'Est beaucoup plus au Nord, évitant les communes de Nonancourt, La Madelaine et Saint Rémy pour aller rejoindre la N12 en direction de Dreux dans un tracé beaucoup plus simple et logique.
277. L'étude a-t-elle tenu compte ? ; de la toute récente nouvelle ligne ferroviaire entre Chartre/Voves (ouverte depuis décembre 2016) puis vers Orléans en 2022 (10 trains par jour, 1 toutes les heures en période de pointe) ? de la loi (dit Macron) permettant l'ouverture des lignes de cars supplémentaires ? de la loi récente sur le télétravail (avec des horaires et jours de travail décalés) ? Le numérique est la clé de la proximité. La vraie priorité est de rapprocher le travail du domicile du travailleur, et aujourd'hui la technologie le permet. Il s'agit d'abord d'optimiser aussi ces réseaux. la prise en compte des convois exceptionnels (dans le coût du traitement de ceux-ci et les éventuels reports sur les routes de substitution) ?
278. Fermeture de commerce (restaurant 150 couverts jour-bar-tabac et leur personnel. Je m'étonne que le coût de la gestion des déchets générés par une autoroute ne soit pas pris en compte alors qu'il est généralement considérable. (cf document annexé de l'IFEN – Institut Français de l'Environnement) Pouvons-nous avoir accès aux mêmes arguments que les « grands élus », car ceux-ci
279. Notre société empruntera l'axe Dreux / Châteauneuf en Thymerais / Chartres, nous ne pourrons pas nous permettre de payer, car nous allons tous les jours sur la région de Chartres.
280. Elle passe trop près des habitations de NOGENT LE PHAYE, alors qu'elle aurait pu être décalée, sur la limite de CHARTRES.
281. il faut savoir qu'il y a eu des terrains qui ont été achetés par Chartres Métropole pour le passage de cette autoroute, et vu le tracé actuel, elle ne passe pas sur ces terrains, mais elle passe dans les bois qui appartiennent à des particuliers.
282. L'autoroute couperait le canton de Chateauneuf en deux. Serazereux se trouverait de l'autre côté de l'autoroute ? Et nul doute que les poids lourds ainsi que d'autres véhicules emprunteraient nos petites routes de campagne pour éviter les péages. Ce serait une catastrophe.
283. A Berchères st Germain, l'autoroute devrait passer à l'emplacement de la Salle des fêtes qui vient d'être refaite : ceci est aussi de l'argent public qui serait gaspillé.
284. Les tableaux et graphiques de la pièce G – évaluation socio-économique donnent les coûts de construction, mais de façon totalement incohérente :
- Page 38 : 769 M€ HT (janvier 2015) pour le coût global du projet qui doit comprendre les acquisitions foncières
 - Page 104 tableau 17 : 912,8M€ comme coût des travaux (donc hors acquisitions foncières)
 - Page 107 figure 17 : environ 550M€ (base 2010) en investissement selon le graphique
285. Alors que dans d'autres documents des coûts différents sont donnés comme par exemple dans la pièce C – Notice explicative page 49 tableau 2 : 921M€ TTC (janvier 2015) dont 17,3M€ d'acquisitions foncières et 48,7M€ d'études
286. Quel est le coût de construction du projet tel que demandé à l'article Article R1511-4 ?
287. On trouve à un seul endroit les coûts d'entretien et d'exploitation et ils sont globalisés dans le même graphique page 107, figure 17 : 121M€ (base 2010) ; mais est-ce des coûts sur 20ans (des

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

projections jusqu'en 2042 ayant été faite pour le trafic) ou sur 50 ans comme le laisserait penser la figure 18 sur la même page où la courbe va jusqu'en 2069 ?

288. De toute façon ce montant est incompatible avec la charge de personnel prévisible si l'on se réfère au tableau 16 page 85 : Bilan des emplois en phase d'exploitation. En excluant de 330 emplois créés les 30 gendarmes et les 20 emplois indirects liés à l'exploitation de l'autoroute, il reste quand même 280 emplois à la charge du concessionnaire. Au taux moyen de charges de personnel de la catégorie ouvrier-employé de 2015, le coût annuel est de l'ordre de 9,24M€ soit 184,8M€ sur 20ans, montant déjà incompatible avec les coûts d'entretien et d'exploitation du graphique.
289. Quel est le coût d'entretien ? Quel est le coût d'exploitation ? Ils ne sont pas indiqués et le coût global est incohérent avec les emplois. Là encore l'article Article R1511-4 n'est pas respecté
290. Quel le coût de renouvellement de l'infrastructure demandé par l'article Article R1511-4 ? Nulle part il n'est indiqué !
291. En ce qui concerne la subvention d'équilibre, estimée à 55,7 M€ (janvier 2015) pour un coût global de 769 M€HT elle évolue entre 36,9M€ et 362,9M€ (cf. tableau 30 page 119), ce facteur 10 montre bien le risque que fait prendre aux collectivités locales ce projet d'autoroute.
292. Le scénario médian de subvention semble être entre 36,9M€ et 161,2M€, encore une variation avec un facteur 4 d'après le tableau 22 page 108.
293. De toute façon sur quels chiffres s'appuient les bilans socio-économiques et bilans financiers étudiés au chapitre 5.7 Tests de sensibilité ? Des chiffres que l'on peut qualifier de « sortis du chapeau ». Comment ont-ils été élaborés, en effet nulle part ils ne sont démontrés !
294. La figure 29 de la pièce G donne une chronique des avantages nets annuels ; c'est la seule pièce qui donne une vision dans le temps de l'économie du projet et rien n'étaye ces chiffres dans les documents soumis à enquête publique, il n'y a pas de compte d'exploitation prévisionnel justifiant les chiffres avancés et récapitulants année par année l'économie du projet :
295. La connaissance du référentiel de valorisation est aussi essentielle. Prenons par exemple le gain de temps qui est particulièrement significatif : en plusieurs points dans le dossier d'enquête les gains de temps et les trafics par tronçons sont indiqués donc on connaît le gain de temps cumulé de l'ensemble des usagers qu'il suffit de multiplier par un taux horaire. Quel est le taux horaire utilisé dans le bilan par poste ? On se rendrait peut être compte qu'il est bien supérieur au taux horaire de la rémunération des milliers de navetteurs qui ne sont pas CSP+ (86% de ceux qui font des trajets entre les trois Zones Chartres, Dreux et St-Lubin cf. tableau 8 page 18 de la pièce G) et que le chiffrer comme il a été chiffré ne relève pas d'une réalité socio-économique
296. Plus grave quand l'on tente de monter un compte en se servant des éléments du dossier (coûts de construction, charges de personnel, trafic par tronçon et par « chevelus » de l'étude CEREMA jointe au dossier d'enquête, tarif des péages) l'on se rend compte que le besoin en subvention d'équilibre dans le scénario central avec interdiction PL sur IS n'est pas de 36,9M€, mais est voisin de 170M€ compte tenu que le trafic n'est pas suffisamment important pour assurer une bonne rentabilité (TMJA bien inférieur à 30.000 véhicules sauf au voisinage de Dreux et de la conurbation Nonancourt, St-Lubin, St Remy) et ce besoin en subvention d'équilibre peut atteindre 490M€ si l'on retient les hypothèses du tableau 30 page 119.
297. A noter aussi que la rentabilité du projet serait fortement améliorée (et sécurisée) si l'on mettait en concession autoroutière les 46 km de N154 entre Nonancourt et l'A13, l'investissement serait faible compte tenu des travaux déjà réalisés. En ajoutant 52% de Km en plus au projet de concession (88,3 km cf. Description générale du projet, pages 33 à 36 – pièce C : Notice explicative) ce tronçon pèserait lourd dans l'économie du projet et permettrait d'assurer une subvention d'équilibre raisonnable, voir un « retour sur bonne fortune » ! Mais il n'y a pas d'enquête publique de mise en concession de ce tronçon pour l'instant.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

298. Destruction partielle ou totale de sites naturels (site ZNIEFF de Saint Lubin a Brezolles ; centre Edouard Hoff; vallée de l'avre et site des étangs avec la construction du viaduc)
299. Enfin, j'ai constaté que de nombreuses personnes de ma commune n'étaient pas ou trop tardivement informées de cette enquête et de son calendrier, ce qui doit nous interroger sur le mode d'information inadapté pour un projet de cette importance.
300. Je suis contre ce projet. Je pense que l'impact de la pollution n'a pas été pris en compte de manière honnête et impartiale. De plus à t'ont pensé aux villages qui seront de nouveau engorgés par la circulation avec le risque de voir les accidents exploser? Je me pose également des questions quant à l'impact sur le village de gasville-oisème. Il est dommage de ne pas le voir apparaître sur les différentes cartes alors que l'échangeur et le tracé sont situés aux abords proches de maisons d'habitations. Sommes-nous si négligeables alors qu'au vu des différents projets nous serons enclavés entre 2 autoroutes, un aérodrome et un zénith?
301. Celui-ci permettra d'améliorer la sécurité routière de cette Route Nationale, de relier Chartres à Orléans ainsi que le développement économique du sud du département d'Eure et Loir.
302. Quelle que soit la solution de financement définitivement retenue, l'aspect technique de la réalisation reste le même. A ce sujet nous sommes plus particulièrement sensibles au traitement de la portion nouvelle entre MARVILLE MOUTIERS BRULE et VERT en DROUAI. Nous souhaitons que soit réalisé un viaduc enjambant la vallée de la Blaise entre GARNAY et FORTISLE, encastré dans les coteaux de part et d'autre afin de limiter les nuisances sonores qu'engendrera la circulation.
303. A l'image de ce qui a été réalisé dans la portion NONANCOURT - EVREUX, où les voies de circulation ont été creusées dans le plateau, nous souhaitons que les zones habitées d'IMBERMAIS - CHAMBLEAN - FORTISLE - GARNAY - BOIS LE ROI - ALLAINVILLE et LES CORVEES soient ainsi protégées, avec en plus des merlons latéraux issus des déblais du creusement (cf. décision du Conseil Municipal de Garnay pour la concertation interservices préalable à l'enquête d'utilité publique, en date du 12 mai 2016). Ceci dans le but d'éliminer les nuisances sonores de ces secteurs habités péri-urbains.
304. Concernant le contournement de Chartres par l'Est, a-t-on pensé à la santé des collégiens, puisque le tracé doit passer à environ 300 mètres du collège ? Avoir une autoroute près d'habitations, ce sont de nombreuses nuisances : pollutions visuelles, olfactives, acoustiques (nous savons de quoi nous parlons puisque nous avons habité au pied d'une autoroute avant de venir nous installer dans notre commune). La création de murs antibruit ou de remblais (si création), n'empêchera pas le dépôt des particules fines dans nos habitations. On en parle assez souvent de ces pics de pollution dans les grandes villes dus aux trafics routiers et autoroutiers. Pour nous ce sera la même chose. Les informations nous ont rapporté ces derniers jours qu'habiter près d'une autoroute favorisait les cas de démence, sans parler des problèmes respiratoires !!! La santé des citoyens est plus importante que la création d'une autoroute.
- La partie du tracé concernant ma commune (Vernouillet) a été élaborée en dépit du bon sens. Celui-ci passerait à un km de la zone urbaine et ne serait même plus enterré, selon les dernières informations, ce qui traduit un mépris total des populations concernées méritant d'être dénoncé avec force par les habitants puisque leurs édiles semblent rester quasiment muets sur ce point.
 - Le tracé de liaison N12/N154 qui passe bien trop près de l'agglomération de Vernouillet, va léser également nombre de petites communes réputées calmes et tranquilles (Tréon, Garnay, etc...) et amener par exemple (mais ce cas est symbolique) une entreprise locale dynamique et appréciée de tous (les "Jardins d'Imbermais") à devoir fermer ses portes. Quel gâchis alors que prévoir un tracé plus éloigné au milieu de zones céréalières non habitées aurait été bien plus respectueux de la vie et de l'activité de l'agglomération sud-ouest de Dreux.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

- Pour les riverains impactés, la logique de ce projet les amènerait donc à payer pour être pollués et lésés par toutes les nuisances engendrées par cette autoroute.
305. . Historique et contreprojet MOB28
- Ce projet d'autoroute aujourd'hui remis en lice, pour de multiples raisons, était déjà fort mal né lors de sa première présentation, lorsque le gouvernement Ayrault avait décidé, à juste titre, de le geler. Contre toute attente, le voici qui réapparaît aujourd'hui tel un phénix, assorti de contraintes encore aggravées pour les habitants des zones concernées (abstraction faite des habitants de Nonancourt et de Saint-Rémy sur Avre dont on comprend aisément la position actuellement insupportable).
306. Enfin, il est intéressant de noter la faiblesse de l'argumentaire développé pour balayer d'un revers de main le contreprojet dénommé "MOB28" qui, comme par hasard, prenait précisément et bien davantage en compte un certain nombre de considérations "écoresponsables" touchant les habitants et l'environnement. En conclusion, loin de considérer comme naturel le fait d'en être déjà au stade presque provocateur de la "déclaration d'utilité publique" pour ce projet inique, il me semble indispensable, soit d'y mettre un terme définitivement, soit d'en modifier très profondément la définition comme le mode de financement et d'exploitation qui ne sont pas acceptables, ce qui a déjà été martelé depuis des années tout en faisant l'objet d'un singulier mépris que l'on mesure aujourd'hui.
307. Si d'aventure le résultat majoritairement négatif de la présente enquête devait aboutir à une poursuite de ce projet sans qu'il soit au minimum amendé très profondément, cela nous prouverait que l'exercice légal de la consultation publique peut être biaisé et constitue une duperie. Espérons ne pas en arriver à devoir dénoncer cela également.
308. Il est enfin utile de remarquer l'avis très critique de Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable sur ce projet autoroutier : « Le projet privilégie le scénario d'un contournement par l'est [de Chartres] au détriment de la rocade ouest existante pour des raisons peu convaincantes ».
309. En parallèle, pour ne citer qu'un dernier exemple, détruire la RD823 construite en 2004 par le Conseil Départemental et sa piste cyclable pour en reconstruire une quelques mètres plus loin est une aberration ...
310. Un seul pont est prévu entre Fresnay-l'Evêque et le lieu-dit Mérasville. Ymonville ne sera plus accessible directement de Fresnay-l'Evêque. Cette route est actuellement en bon état et est le moyen privilégié pour rejoindre Voves, Orléans, Chartres...
311. Ce projet va placer le village de Fresnay-l'Evêque dans un entonnoir, entre l'A10 et l'A154. Suivant l'axe des vents, les habitants subiront directement des nuisances sonores, pollution de l'air... venant de l'une ou l'autre des autoroutes.
312. Depuis plus de 28 ans, notre exploitation familiale s'efforce de préserver un site varié, naturel et agréable privilégiant une agriculture raisonnée pour accueillir notre clientèle dans notre cueillette de fruits et légumes près de Marville MB. (25ha de biodiversité) (se reporter à l'article 2.4.1.1.1 PIECE G p24 carte n°9 sur l'usage agricole du sol où vous citez "le cas de Marville MB est remarquable dans ce paysage uniforme, avec une surface importante d'un seul tenant en légumes"... il s'agit de notre activité! Nous accueillons également de nombreux groupes scolaires pour des visites pédagogiques. Notre entreprise est génératrice d'emplois permanents et saisonniers, et est également un point de commercialisation pour de nombreux autres producteurs locaux. Ce système de vente directe très souvent mis en avant par les élus locaux peut être vite fragilisé par les difficultés pour y accéder! Notre jardin est apprécié toute l'année pour son calme, mais qu'en adviendra-t-il avec la proximité de cette autoroute destructrice! INQUIETUDES concernant cette autoroute:

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

313. De nombreuses routes secondaires actuelles risquent d'être supprimées (D 311.4 et D309.1 par exemple) donc difficultés pour accéder facilement à notre commerce et circuler entre nos villages.
314. Echangeur et foncier agricole : pour rappel, il avait été prévu à l'origine une aire de service non loin du Péage (à côté du Bois Jeanne). Des fouilles archéologiques ont été menées à l'époque. Cette parcelle est en friche depuis 20 ans, voir incultivable en l'état, et sur une autre partie un entrepôt de terre existe et appartient au département. A quoi cela aura-t-il servi ?
315. La sortie au niveau de l'échangeur peut encore être améliorée : pourquoi ne pas utiliser les parcelles de bois à proximité. D'une manière ou d'une autre, l'échangeur reste malgré tout un point indispensable pour pérenniser la ZA de la Vallée du Saule et créer de l'emploi sur notre secteur par la venue de nouvelles entreprises, mais il consomme encore trop de terres agricoles. Le fait qu'il n'y ait que trois échangeurs entre Dreux et Chartres (Marville, Tremblay et Poisvilliers) incitera les usagers à rester sur l'autoroute, et à ne pas emprunter les axes secondaires traversant les communes. Les entreprises sont plus que soucieuses par la gestion de leurs stocks et la prévisibilité des temps de trajet. Un camion qui roule à vitesse régulière sur autoroute, c'est du gain de temps, de la prévisibilité, un moindre coût à l'entretien notamment au niveau du freinage et des pneumatiques. A contrario, emprunter des petites routes est synonyme de perte de temps et de risques au niveau mécanique et de risques d'accidents.
316. Echangeur de Tremblay La DREAL a pour projet une aire de service au niveau de cet échangeur, dont le principal inconvénient est de confisquer 50 hectares de terre agricole. L'alternative pourrait être de retenir l'idée d'un échangeur sans aire de service, et disposant de bornes automatiques, limitant l'emprise foncière. Les deux agglomérations et le Département ont procédé à des acquisitions foncières pour en faciliter l'acceptabilité. Cependant, le projet va prendre énormément sur la consommation des terres agricoles. La question de l'agriculture reste cependant une réelle préoccupation. Il ne faut pas oublier que les agriculteurs empruntent également l'actuelle RD854 pour livrer leur récolte au silo de Fadainville et Boullay-Mivoye ou convoier du matériel chez les concessionnaires (prévoir aménagement d'accotements stabilisés). Le projet semble avantageux pour les habitants des agglomérations de Chartres et de Dreux. Notre commune se situe sur la section Dreux-Chartres. Ce tronçon de 20 km est déjà aménagé en 2X2 voies entièrement aménagé et déjà financé par le contribuable et d'usage gratuit depuis toujours. Il est donc difficile d'en démontrer l'utilité publique à ce niveau. C'est pourquoi il est important que toutes les solutions soient mises en œuvre pour neutraliser au maximum le coût du péage sur la section Dreux-Chartres pour le trafic local. Il est nécessaire d'étudier plus avant l'aménagement du diffuseur sur la RD26 : cette sortie doit être aménagée sous un autre format, du type diffuseur simple avec 4 bretelles et 4 barrières de péage. Cela permettrait de limiter l'impact du projet sur la consommation des terres agricoles.
317. Nous souhaitons avoir connaissance de toutes les contributions reçues en dehors du registre numérique, à savoir : Contributions papier, remises par voie postale, déposées en Mairie ou remises en main propre aux commissaires enquêteurs lors de leurs permanences en Mairie et Contributions déposées sur les registres papier mis à disposition du public dans les différentes Mairies.
318. Pour passer ce projet autoroutier, les "grands élus" avancent l'argument de résoudre les problèmes des habitants des 70 maisons bordant la RN12 dans ma commune.
Or, cet argument est mensonger. Cette autoroute ne résoudra que partiellement ces problèmes et la qualité de vie des habitants de ces 70 maisons ne sera que peu améliorée. Pour ce "petit" gain de qualité de vie, ce sont les habitants de plusieurs centaines de maisons (de La Gâtine, du Plessis, du Bois d'Hauterre, de La Ferette, de La Poterie, ... sans parler de Louvilliers en Drouais et de tant

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

d'autres communes, mais également des agriculteurs expropriés) qui verront leur qualité de vie considérablement dégradée et leur bien immobilier dévalué.

Je trouve particulièrement égoïste de la part des habitants des bords de la RN12 de vouloir imposer aux autres ce qu'eux même ne veulent plus.

319. GAUTIER Jean-Claude

Je vous confirme avoir reçu votre LR+AR très impérative quant aux sondages autoritaires à convenir, avec le projet de défigurer et de couper en trois notre unité forestière paraît-il traversée en son centre par une autoroute à 4 voies, et privée de surcroît sur 80 km depuis Chartres..

Je vous rappelle par la présente avoir refusé toute intrusion sur nos parcelles, et encore moins d'y réaliser des sondages, d'autant plus inutiles que cette colline et son plateau sont connus comme calcaire depuis la nuit des temps, et ainsi repris sur l'ensemble des cartes géologiques, tant que vous ne nous auriez pas transmis les trames des zones projetées.

Nous ne nous étions jusqu'à ce jour pas manifestés auprès des associations de défense locales, ni souscrit aux pétitions relatives à ce projet vieux de 40 ans, persuadés que l'intelligence et le respect de l'environnement préserveraient la folie humaine débordante d'exceptions.

Nous vous rappelons que :

1/ Au sud, nous sommes situés le long de la ligne des eaux alimentant Paris Ouest,

2/ Au nord, nous englobons la motte féodale du 9^{ème} siècle classée au patrimoine des monuments historique, pas loin du pont sur l'Avre, où 3 rencontres royales se sont déroulées entre 3 rois de France et 3 d'Angleterre pour mettre fin aux conflits

3/ Alors que nous avons constitué une sci spécifique pour créer un lotissement "Haut de Plaisir" à flanc de colline, dans les pins, sur 18 hectares (inexploitable en forêt vu la pente), en préservant 43 hectares de forêt sur le plateau),

ET OBTENU UN ACCORD verbal AVEC MONSIEUR le Maire et ses adjoints, les services des monuments historiques nous avaient fait savoir qu'ils refuseraient toute construction à moins de 500m de cette motte historiquement inventoriée.

(Ce qui n'a pas empêché assez récemment la naissance d'un lotissement de quarante pavillons dans le champ en friche bordurier, à 40m de l'épicentre de la motte, de ses murailles et de son puits ...L'architecte des bâtiments de France avait, paraît-il été "changé")

Vous comprendrez donc que nous allons faire valoir ces arguments à contre sens de votre projet. De plus,

4/ nous avons été sommés l'an dernier par le crpf et la DDT, et avec menaces de fiscales en février 2014, de souscrire obligatoirement un Plan Simple de Gestion forestière pour 20 ans, ce que nous avons fait avec l'aide de la coopérative le 11 août 2014. 5/ Ce PSG "la mare du sud" à St-Remy sur Avre, nous a été confirmé le 16 avril 2015 comme agréé par délibération du 16 mars 2015, et ce, jusqu'au 31 décembre 2035.

6/ Or, de ce que l'on sait aujourd'hui, rien n'est prévu pour le passage des grumiers sous l'autoroute qui couperait la forêt en son milieu,

la rendant inexploitable puisque disséquée en 3 parties inconciliables :

(Images non intégrées 1)

1/L'autoroute passe en plein milieu du bois(Le château d'eau d'en haut est celui proche de la motte féodale classée)

Et la ligne des eaux alimentant Paris en bleu+ pointillé. Soit en plein centre du bois... mais, plus grave,

2/ en l'éventrant profondément (en vert) pour remblayer la vallée de la pluche (en rouge).

Ce sera affreux et inexploitable. (Les photos des maquettes ne sont pas ici reprises par votre site) :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

1/3 au nord, sans sortie routière possible pour les engins forestiers sans causer de dégâts et impossible au vu des constructions;

1/3 au centre, constitué par l'emprise imposante du projet d'autoroute, sans passage souterrain pour des camions grumiers de 40/60 tonnes, avec un simple passage piétonnier pour les randonneurs du GR22 (qui traverse aussi nos forêts dans l'Orne, alors qu'aucune convention n'a jamais été ratifiée);

1/3 au sud, "coincé" par la ligne des eaux, infranchissable à cause des risques d'éboulements de cet ouvrage d'art d'exception),

le remblaiement de la vallée par les milliers de tonnes de calcaires arrachés à la partie forestière
Images intégrées 1

En conclusion, au stade actuel du lancement de l'enquête publique, on ne peut qu'être étonnés de ce qui semble être une volonté de passage en force, en contrevenant notoirement non seulement au droit relevant de la propriété, mais aux obligations d'Etat en matière forestière.

Nos contestations- qui ne sont pas d'ordre environnemental, au sens initial du terme- vont devoir se situer bien au-delà de la simple indemnisation financière foncière classique (estimation du service des domaines face aux experts forestiers, etc..), en relevant un véritable délit fiscal et délit d'entrave à la libre exploitation existante et au potentiel touristique..

Il est bien évident que nous allons saisir dans les règles, tant le commissaire enquêteur et nous exprimer, que les habitants et élus concernés, et que nous n'entamerons qu'en cas de totale indifférence les actions auprès des tribunaux administratifs et civils diligentés par avocats spécialisés. Le présent courrier constituera - sans prise en considération avant le 10 janvier 2017- en reprenant les termes de celui daté du 25 avril 2015- la preuve de départ du contentieux.

320. Les hameaux de St-Lubin, St-Rémy, Dampierre, Boissy, Louivilliers et bien d'autres, en plus de tous les désagréments de pollutions, vont subir une perte financière importante à la revente de leurs biens, car leur valeur sera dépréciée.

321. **FDSEA canton de Voves**

Certes il est important d'avoir une voie rapide pour aller de Lyon à Rouen, ou d'Orléans à Dreux, mais est-ce pour les locaux ou pour les véhicules en transit?

Certes il faut sécuriser la RN 154 sur les portions à 2 voies et il faut dévier les villages pollués par la surcharge des véhicules. Il faut des voies rapides pour attirer des entreprises et préserver l'emploi.

La rocade de Chartres a certainement été mal calibrée à l'époque de sa construction et celle de Dreux par l'Est devient quasi impossible.

Les travaux doivent se faire vite et si la mise en concession, telle que décidée après les multiples réunions de concertation, est validée comme étant la seule solution possible, cela ne doit pas se faire au détriment des agriculteurs, des activités para-agricoles et des propriétaires fonciers.

Il est trop facile de traverser la plaine, même avec indemnités, sans prévoir les conséquences.

Le besoin foncier est d'environ 600 à 700 ha pour créer cette autoroute, mais pourquoi le tracé proposé contourne-t-il certaines zones boisées (St Lubin) ou évite-t-il l'emprise de certaines anciennes lignes SNCF (Ymonville- Fresnay)? Faut-il protéger les lapins ou les paysans? Faut-il tenir compte de projets très hypothétiques municipaux ou d'associations?

Certains aménagements sont particulièrement consommateurs de foncier: faut-il 2 stations-service avec des aires de repos qui consomment 25 à 30 ha? Faut-il des échangeurs pour rouler à 130km/h sur 15 à 20ha ou des échangeurs à 50 km/h sur seulement 5 ha?

A l'heure du tout numérique, n'est-il pas envisageable d'avoir des mini-barrières de péages connectées qui captent le passage du véhicule et vous envoient la facture (ça marche bien pour les pv !!!)

En responsable élu agricole local, je demande que le tracé de cette autoroute si elle doit se faire, soit revu avec les technologies du futur et pas avec les plans des années 80.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Je demande qu'il y ait le moins de délaissés possibles et que toute surface qui ne sera pas cultivable (bassin de rétention, intérieurs des échangeurs, talus,...) soit considérée comme une compensation écologique.

Je demande que l'aménagement foncier qui accompagnera ce projet soit au minimum sur les communes traversées et les communes limitrophes.

Je demande que soit dès maintenant engagée une politique de création de réserves foncières dans le périmètre de l'aménagement foncier pour que chaque exploitant qui souhaite continuer son activité puisse le faire sans crainte pour la pérennité de son outil de travail.

Je demande que les voies de substitution soient clairement identifiées, analysées et que le coût du réaménagement soit précisé, sans oublier la liberté de circulation des engins agricoles avec une largeur légale de 4m50 (convoi agricole de 3m50 à 4m50).

Je précise que dans le cadre du réaménagement foncier, le concessionnaire devra replacer ou laisser en place en protégeant les infrastructures agricoles type drainage et irrigation et qu'il devra préserver les franchissements nécessaires pour la circulation agricole et para agricole.

Je comprends la volonté de certains villageois qui veulent que le projet s'écarte de chez eux, mais je demande qu'il soit mis en place les protections phoniques suffisantes plutôt que taper dans les champs.

Le gouvernement a validé en 2016 le principe de la compensation économique agricole: je demande à ce que le concessionnaire l'applique à ce projet pour que l'agriculture puisse récupérer une partie de la valeur ajoutée départementale, perdue par les emprises foncières.

Je demande que dans chaque secteur, la profession agricole soit associée au concessionnaire pour affiner le tracé, la situation des bassins de rétentions, l'emplacement des franchissements et autres ouvrages.

Messieurs les commissaires enquêteurs, si vous jugez cet ouvrage d'utilité publique, merci d'avance de faire en sorte que les agriculteurs qui travaillent tous les jours pour nourrir leurs concitoyens restent aussi considérés d'utilité publique.

322. FDSEA Chartres sud :

Si le tracé de référence du projet a été présenté en comité de suivi du 8 janvier 2016 par M. le Préfet de la région Centre-Val de Loire et qu'il donne des indications sur le futur projet, il n'en demeure pas moins que le concessionnaire pourra encore ajuster son tracé dans le cadre de la bande de 300m ou bande de DUP. Il convient dès lors d'insister sur plusieurs points de vigilance :

- La consommation foncière agricole ;
- L'impact du projet sur les circulations agricoles avec les différents circuits et dessertes locales ;

Pour limiter les impacts négatifs sur l'activité agricole, nous préconisons les points suivants :

- Optimiser au maximum les réserves foncières existantes et celles à prévoir. Un remembrement le plus large possible faciliterait par ailleurs l'exploitation des terres alentour sur un maximum d'agriculteurs, limitant ainsi l'impact sur quelques victimes collatérales.

- Limiter les emprises par un tracé le plus rectiligne que possible, tant pour le tracé en lui-même que pour les aménagements « annexes » tels que les aires de repos et de services, les échangeurs, etc. Dans ce cadre, les agriculteurs de la commune de Sours ont émis des souhaits qui n'ont jusqu'alors pas été pris en compte faute d'intérêt pour le maître d'ouvrage, ou faute de compréhension. Je tenais donc à repréciser leurs doléances concernant le tracé actuel.

Ce tracé traverse des terres profondes de meilleure qualité au détriment de terres plus superficielles et met à mal l'intérêt du dernier remembrement. Ainsi, afin de minimiser l'impact, nous préconisons un décalage de quelques centaines de mètres afin de solutionner plusieurs problèmes. Le tracé le plus

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

judicieux serait plus rectiligne en partant de l'embranchement du Hazard vers la pointe du parc de la Saussaye, en passant entre les bois des Grands prés et le bois de Fonteny.

Concernant la commune de Nogent-le-Phaye : un tracé plus rectiligne entre la D339.19 et la D910 en passant dans la contrée du buisson du coq entre le bois des Bates et le bois des Godon.

- Réaliser des ouvrages permettant les circulations agricoles vers les parcelles, les lieux de collecte et d'approvisionnement, les coopératives d'utilisation du matériel agricole (CUMA)... En effet, ces déplacements sont vitaux pour l'économie agricole d'un territoire et permettent ainsi d'éviter la fragmentation de l'espace rural. Elle répond par ailleurs à des besoins de sécurité des usagers, de fluidité des transports et de confort des riverains. Dans ce sens et dans un plan propre à notre territoire cantonal, un passage d'engins agricoles au médian des ponts (D28 et D939) devrait être mis en place pour permettre aux exploitants agricoles de réduire les distances et le temps de cheminement, d'autant que certaines exploitations travaillant en commun se retrouveraient séparées.

323. **La FDSEA et JA d'Eure-et-Loir**, dans le cadre de l'enquête publique sur l'aménagement en 2x2 voies par la mise en concession autoroutière des RN 154 et 12, souhaitent formuler plusieurs avis. Elle tient tout d'abord à rappeler, qu'elle est certes favorable à un aménagement en 2x2 voies sur la longueur du tracé à l'étude, mais pas par le biais d'une mise en concession autoroutière (cf. cahier d'acteur lors du débat public). Nos syndicats ont toutefois pris acte de la décision gouvernementale et su travailler à l'élaboration d'un projet le moins impactant pour l'agriculture eurélienne.

Si semble-t-il, le tracé de référence du projet a été présenté en comité de suivi du 8 janvier 2016 par M. le Préfet de la région Centre-Val de Loire et qu'il donne des indications sur le futur projet, il n'en demeure pas moins que le concessionnaire pourra encore ajuster son tracé dans le cadre de la bande de 300m ou bande de DUP. Il convient dès lors d'insister sur plusieurs points de vigilance :

En préambule et suite à l'analyse du dossier d'enquête publique, on peut d'ores et déjà déplorer le peu d'éléments concernant l'analyse de l'activité agricole et de l'impact économique du projet sur un foncier agricole qui sera artificialisé de façon définitive (Cf. Pièce G – Evaluation socio-économique). On pourra également s'étonner de la pertinence des chiffres présentés concernant l'artificialisation des terres agricoles (p. 22 du document précité), notamment la référence aux 100 ha de moyenne par an. Quid également de l'impact du projet sur les circulations agricoles avec les différents circuits et dessertes locales ?

Rappelons qu'historiquement, la région Centre est le grenier de la France et que le département d'Eure-et-Loir n'y déroge pas, avec une forte production de céréales, d'oléagineux et de protéagineux. Comme indiqué dans le rapport d'enquête, la part de surface consacrée à l'usage agricole est très forte (entre 75 et 80 %). Dès lors, la logique veut qu'une infrastructure aussi importante qu'une autoroute ait un impact fort sur cette activité. Nous insistons alors à nouveau sur la nécessité de limiter la consommation de foncier par un projet le plus rationnel et raisonnable possible dans la réalisation des ouvrages.

Pour limiter les impacts négatifs sur l'activité agricole, nous préconisons les points suivants :

- Optimiser au maximum les réserves foncières existantes ; celles à prévoir devront être strictement nécessaires et utilisées exclusivement pour cet ouvrage linéaire.
- Limiter les emprises par un tracé le plus rectiligne possible et le plus proche des habitations pour éviter des zones creuses, tant pour le tracé en lui-même que pour les aménagements « annexes » tels que les aires de repos et de services, les échangeurs, etc. Concernant ces ouvrages, il faudra utiliser les délaissés pour les positionner.
- Réaliser des ouvrages permettant les circulations agricoles vers les parcelles, les lieux de collecte et d'approvisionnement, les coopératives d'utilisation du matériel agricole (CUMA)... En effet, ces déplacements sont vitaux pour l'économie agricole d'un territoire et

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

permettent ainsi d'éviter la fragmentation de l'espace rural. Elle répond par ailleurs à des besoins de sécurité des usagers, de fluidité des transports et de confort des riverains.

- Mettre en place un aménagement foncier rural sur l'ensemble des communes concernées ainsi que celles limitrophes, avec des possibilités d'échange de parcelles sur tout le territoire.

Un point fondamental dans la prise en compte de l'économie agricole et de la valeur réelle des terres agricoles (au-delà de leur simple valeur vénale), consistera à mettre en place la compensation agricole prévue par la loi d'avenir de l'agriculture. En effet, la perte du foncier agricole représente en moyenne 60 000 ha/an depuis 2000, selon des chiffres du ministère de l'Agriculture, et met à mal non seulement les exploitations amputées, mais produit également des dommages collatéraux sur l'ensemble du tissu économique du territoire impacté. Aussi, convient-il dans un département comme celui d'Eure-et-Loir, que le maître d'œuvre prenne en compte cet outil et l'applique dans le cadre du présent projet. Elle permettra de financer des projets agricoles collectifs ou de filière et ainsi de compenser la perte économique induite. Nous resterons inflexibles à la mise en place de cette mesure.

324. Le projet tel qu'il nous est présenté sur les documents techniques va engendrer d'importantes nuisances (sonores, environnementales, visuelles...) et contraintes pour les habitants du hameau de Brétigny ainsi que pour les agriculteurs exploitants sur la commune de Sours et Gellainville. Le tracé proposé va passer à quelques centaines de mètres des premières habitations de Brétigny alors qu'il serait tout à fait envisageable de l'éloigner à 1km en respectant une certaine équité de distance entre Brétigny et Bonville (environ 2kms séparant ces 2 villages) puis de longer ou même traverser le parc de la Saussaye (propriété du conseil départemental d'Eure et Loir qui ne reçoit jamais aucun visiteur!!!) pour rejoindre l'entrée de la déviation d'Allonnes réutilisée par le projet autoroutier. Les arguments avancés actuellement, "absence de covisibilité du château de la Saussaye" ou "proximité du périmètre d'une aire de captage d'eau potable", pour justifier le rapprochement du tracé près de Brétigny ne peuvent pas être considérés comme opposables, car le château de la Saussaye n'existe plus depuis...la 2nde guerre mondiale !!! et la portion de zone "éloignée" de captage peut être imperméabilisée comme le sont les autres aires de captages euréliennes traversées par des infrastructures routiers. Cet éloignement permettrait de solutionner plusieurs contraintes: -la préservation de la qualité de vie des résidents du hameau de Brétigny situé sous les vents dominants (Ouest) -la possibilité de réaliser une courbe apparemment nécessaire à la limitation de la vitesse sur la 2X2 voies -faciliter un aménagement foncier digne de ce nom pour permettre aux exploitants agricoles de poursuivre leurs activités sans leur occasionner des rallongements de parcours excessifs ou les contraindre à utiliser davantage le réseau routier secondaire qui va sans aucun doute se densifier en périphérie chartraine... -limiter le gaspillage de terres agricoles lié à la création de pointes, enclaves non exploitables en s'éloignant de la D939 et des bois actuellement en bordure de tracé. D'autre part, la majeure partie des agriculteurs présents sur cette zone exploitent des parcelles sur les deux communes qui vont être séparées par la 2X2 voies ou ont mis en place des fonctionnements mutualistes (entraide, détention de matériels en commun). Il serait donc nécessaire de réaliser une voie d'accès rurale pour passer de part et d'autre de l'autoroute à l'endroit de la D339 (Brétigny-Bonville) qui sera supprimée.

325. Avis favorable pour le développement économique du territoire et le déplacement en sécurité des collaborateurs des entreprises. En veillant à maintenir la sortie actuelle située à la jonction Tremblay les villages-Nogent-le-Roi

326. La route la plus dangereuse de France n'est pas la RN 154, mais la RN 79 dans sa traversée de l'Allier et de la Saône-et-Loire, pourtant les habitants ont rejeté la concession à 94,8%. Au final, c'est l'Etat qui va prendre en charge les travaux ; les élus de ces départements seraient-ils plus efficaces que les nôtres ? La question mérite d'être posée.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

327. D'autant plus que l'hypocrisie règne ; le monde politique appuie ce projet de concession en arguant de son utilité ; on en déduit que cette autoroute devrait être rentable ; dans ce cas, pourquoi assurer au concessionnaire sur nos impôts une subvention d'équilibre ? Nous avons des sociétés autoroutières privées qui augmentent leur tarif plus que l'inflation et qui ne veulent prendre aucun risque. Nous avons déjà payé une grande partie de cette future autoroute par nos impôts et nous continuerons à régler la subvention d'équilibre en plus du péage.
328. L'Etat n'a pas hésité à organiser un référendum pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ; il faut vraiment que les politiques aient peur du vote populaire.
329. Si l'abstention augmente, c'est bien par ce que notre pays ne peut plus être considéré comme une véritable démocratie.
330. Pétitions de 437 personnes favorables au projet, au lieu de 439, un couple a souhaité annuler sa signature.
331. Va apporter vols et insécurité.
332. JARDINS D'IMBERMAIS : Non au projet autoroutier. Depuis plus de 28 ans, notre exploitation familiale s'efforce de préserver un site varié, naturel et agréable privilégiant une agriculture raisonnée pour accueillir notre clientèle dans notre cueillette de fruits et légumes près de Marville MB. (25ha de biodiversité) (se reporter à l'article 2.4.1.1.1 PIECE G p24 carte n°9 sur l'usage agricole du sol où vous citez "le cas de Marville MB est remarquable dans ce paysage uniforme, avec une surface importante d'un seul tenant en légumes"... il s'agit de notre activité! Nous accueillons également de nombreux groupes scolaires pour des visites pédagogiques. Notre entreprise est génératrice d'emplois permanents et saisonniers, et est également un point de commercialisation pour de nombreux autres producteurs locaux. Ce système de vente directe très souvent mis en avant par les élus locaux peut être vite fragilisé par les difficultés pour y accéder! Notre jardin est apprécié toute l'année pour son calme, mais qu'en adviendra-t-il avec la proximité de cette autoroute destructrice! NOS INQUIETUDES concernant cette autoroute: La pollution sonore, atmosphérique et visuelle (dès la mise en service de cette autoroute, mais aussi durant la longue période des travaux avec tous les inconvénients que cela peut engendrer) De nombreuses routes secondaires actuelles risquent d'être supprimées (D 311.4 et D309.1 par exemple) donc difficultés pour accéder facilement à notre commerce et circuler entre nos villages. Terres agricoles sacrifiées Route payante et aggravation du risque accident sur les voies de substitution Conclusion:NON AU PROJET AUTOROUTIER OUI pour l'aménagement de la N154 existante en 2 x 2 voies gratuites.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

MOB 28 :

Abordons les questions relatives à la sécurité routière en revenant au débat public (oct. 2009 à janv. 2010).

La sécurité, pour le Maître d'Ouvrage (MO), fait partie des principaux enjeux. Préoccupation constante, il en parle plus de 40 fois dans 23 des 83 pages du dossier. Il utilise un tableau pour arriver à cette conclusion ahurissante : La situation s'est dégradée dans les dernières années sur la RN154. Non il n'y a pas de dégradation de la sécurité !

Au contraire, la situation continue de s'améliorer, année après année.

Le nombre d'accidents diminuant plus vite que le nombre de tués, le taux de gravité augmente mathématiquement ! Mais en aucun cas il y a aggravation de l'insécurité.

Pourquoi le MO a-t-il profité-il du thème de la sécurité pour justifier la mise en concession autoroutière ?

P39 « la sécurité représente l'un des principaux sujets d'inquiétudes et fait partie des principaux enjeux » (en gras dans le texte !)

P52 « contribuer à la grande cause nationale qu'est la sécurité routière » (en gras aussi dans le texte !)

Il devait très bien savoir que "Les autoroutes sont connues comme étant les axes sur lesquels le taux de gravité des accidents est le plus important", (Le 13 juin 2012 Dans Puissance 2D Yann Drouet directeur du préfet du Loiret et de la Région Centre).

Préconiser une solution autoroutière n'est donc pas la solution pour faire diminuer le taux de gravité.

L'évolution positive des accidents est deux fois plus importante sur la RN154 qu'au niveau national (-77%). Pourquoi ne nous donne-t-on pas les bonnes données et les bonnes conclusions ? Le débat public s'est clos et nos contestations non prises en compte.

Avant le débat public, les cahiers d'acteur pro-autoroutiers comme la CCI ou « Un euro pour la vie ». s'en servaient pour justifier leur choix.

Pendant le débat public, le MO a utilisé le coefficient de GRAVITE comme un épouvantail et a réussi à faire taire la plupart des contestations.

Après le débat, des hommes politiques, et non des moindres, ont continué à marteler cette « ERREUR-MENSONGE » dans les assemblées, dans leurs discours, dans leurs lettres, dans la Presse et même dans leur campagne électorale n'hésitant pas à publier « qu'il est vraiment criminel de retarder encore ce projet »

Les services officiels reconnaissent pourtant que sur les RN12 et RN154 il n'y a pas plus de problèmes que sur les autres routes. Le MO fait remarquer lui-même « qu'il n'y a plus d'accidents sur les parties déjà aménagées » Verbatim du 11 janvier 2010 et que l'accidentologie est pratiquement nulle entre Chartres et Nonancourt.

Sécurité, OUI, mais Sécurité pour TOUS. Dès 2008 le département s'est doté d'un Document Général d'Orientation. Celui de 2013 - 2017 qui se mobilise pour que se poursuive la baisse de l'accidentologie en Eure-et-Loir. L'Etat, le Conseil Général et l'Association des Maires ont décidé en 2013 de poursuivre leur action collective de lutte contre l'insécurité routière dans le département. Les pouvoirs publics ont affirmé en décembre 2011 qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : « Toutes les victimes de la route sont parfaitement évitables ». Le 13 octobre 2015 le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve nous assure de « la totale et constante mobilisation du Gouvernement pour la Sécurité routière pour empêcher ces drames de la route qui sont inacceptables ». Il fixe l'objectif de réduire de moitié la mortalité routière (par rapport à 2010) en passant sous le seuil des 2 000 tués sur les routes à l'échéance 2020.

Les questions de sécurité ne justifient pas la mise en concession ! Au contraire !

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

En diminuant les entrées sur le tracé, en nous en faisant payer un péage, plus d'un SMIC par an pour un travailleur, la privatisation de nos routes nationales nous pousserait par milliers sur des routes départementales bidirectionnelles accidentogènes, en mauvais état, et de moins en moins entretenues. Le nombre d'accidents et de morts dans tout le département ne pourrait malheureusement qu'augmenter. A quel coût humain s'élèverait la mise en concession, la DREAL peut-elle répondre à cette question ?

La Commission Duron (MOBILITE21) n'ayant pas trouvé prioritaire la réalisation de la mise en concession, nos grands élus ont su agir en février 2014 auprès du ministre des transports pour passer outre l'avis de cette Commission. Ont-ils vraiment le réel souci de la sécurité des citoyens en réclamant la transformation de nos routes nationales en autoroute payante ?

La DREAL n'ayant pas été mandatée pour trouver des solutions alternatives, des citoyens compétents ont élaboré en plusieurs années de travail un projet alternatif MOB28 qui respecte les directives de la commission Mobilité21, fluidifie le trafic, et continue à sécuriser l'axe N12-N154 sans insécuriser les autres routes du département comme le ferait le projet autoroutier. MOB28 contribue à la grande cause nationale qu'est la sécurité routière et a été reconnu crédible par la DREAL elle-même.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Monsieur Gombert :

Interrogations concernant le « résumé non technique » de l'étude d'impact

Page 5, il est écrit « 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 2 x 2 voies au statut de route express ».

Comment peut-on considérer que 22 ans plus tard, la situation est restée la même et que ce projet nécessite toujours un aménagement en voie express, à une époque où l'on souhaite diminuer et l'impact du trafic routier ? Ce gèbre de décisoïn à retardement est ce qui conduit à des situatoinis de type « aéroport de Notre-Dame-des-Landes ». Est-ce cet axe est prioritaire pour le ministère actuellement en charge du réseau routier ? Pourquoi cette priorité alors que Chartres n'est même pas relié, ni par train, ni par voie express, aux autres préfectures de la région Centre-Val de Loire, dont Blois et Tours, cette dernière étant pourtant la ville étudiante de prédilectoin pour nos jeunes ?

Page 27, « L'infrastructure projetée franchit la vallée de l'Eure à l'Ouest du lieu-dit « Les Herailles » et d'un point de captage d'alimentation en eau potable, puis elle franchit une voie ferrée ». Entre le hameau du Gorget et l'entrée de St-Prest, il n'y a pratiquement aucune habitatoïn à l'exception du hameau des Herailles : et c'est justement là que passera la future voie express ! Pourquoi ne pas la décaler de quelques centaines de mètres vers l'Est afin de laisser ces habitants tranquilles (je précise que je n'en fais pas partie) ? La page 28 le fait bien remarquer « À la présence de plusieurs secteurs urbanisés situés à moins de 500 m du tracé »

Page 28, « Le référentiel retenu est ICTAAL L1, pour une vitesse de 130 km/h ». Pourquoi ne pas utiliser le référentiel ICTAAL L2 à la traversée des zones urbanisées de l'agglomératoïn de Chartres et des zones sensibles comme la vallée de l'Eure ? Cela réduirait en outre le risque d'accident sur le futur viaduc de franchissement de l'Eure, où que soit son tracé, ainsi que les nuisances sonores et la pollution atmosphérique pour les riverains, et notamment pour les 500 élèves du collège Soutine de St-Prest. En outre, les rayons autorisés étant plus courts, on pourrait ainsi mieux adapter le tracé de la voie express, notamment pour passer le plus loin possible du Gorget, des Herailles, de La Villette et surtout du collège Soutine. Si le référentiel ICTAAL L1 est quand même retenu, pourquoi ne pas réduire la vitesse à 110 km/h à la traversée de l'Eure ainsi que de part et d'autre afin de respecter les habitants et les élèves : le collège est en effet situé dans une belle et calme zone rurale. Il est bien écrit page 26 « Une réduction de vitesse permet en outre de limiter les nuisances pour les riverains et d'adopter une géométrie » : puisque l'ICTAAL L1 a été rédiut à 110 voire 90 km/h sur d'autres tronçons de cette future 2x2 voies, pourquoi ne pas adopter le même principe lors du contournement de Chartres, d'autant plus qu'on sait que ce type d'autoroute périurbaine sert beaucoup d'axe de contournement pour les usagers locaux et qu'il y aura donc localement plus de trafic ? La modification de rayon ne permettrait-elle pas de contourner Les Herailles par l'Est et de passer le plus à l'Ouest possible du collège Soutine pour respecter la santé et la tranquillité des riverains (habitants et élèves) ?

Page 38, il est écrit : « Une espèce est protégée au titre de l'arrêté préfectoral du 12 mai 1993 fixant la liste des espèces protégées en région Centre-Val de Loire : l'Orchis pyramidal. Cette orchidée représente donc une contrainte réglementaire pour le projet d'aménagement. Toutefois, cette espèce présente un faible enjeu. ». Que signifie « un faible enjeu » ? Est-ce que cela veut dire qu'on ne cherchera pas à l'identifier dans les zones potentiellement impactées par le projet ? Une « espèce

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

protégée » par un AP n'est-elle au final pas pas protégée ? Quelles mesures seront-elles prises pour respecter cette protection ?

Page 40, il est écrit : « Pour les chauves-souris, on note une diversité d'espèces corrélée à une activité de chasse élevée dans les fonds de vallée (Blaise amont, Eure, Avre) ». Les couloirs de chasse des chiroptères ont-ils été délimités ? Ont-ils des risques d'être recoupés par la future voie express, notamment au niveau de ouvrages d'art (viaducs) ? Quelles sont les actions qui seront prises pour éviter les risques de collision entre les chiroptères (espèces protégées) et les véhicules qui traverseront ces vallées perpendiculairement à leur orientation principale, notamment la vallée de l'Eure ?

Page 42, il est écrit : « L'aire d'étude présente une faible diversité d'insectes parmi les groupes étudiés (rhopalocères, odonates, orthoptères). » Qu'en est-il des hétérocères : à moins que la circulation nne soit interrompue la nuit, pourquoi n'ont-ils pas été inventoriés ? Quid des coléoptères ?!

Page 53, parmi les « 14 projets majeurs à vocation d'habitat ou économique [qui] sont recensés à l'échelle de la zone d'études », le lotissement des Gringales, à St-Prest, est terminé et il ne s'agit donc pas d'un « Projet en cours » : ce lotissement se trouvera à moins de 300 m du fuseau de passage de la future voie express. Pourquoi la version « octobre 2016 » de cette étude n'est-elle pas à jour ? Cette étude peut-elle être mise à jour ?

Page 58, il est écrit : « Les mesures de bruit réalisées sur le terrain et la modélisation acoustique réalisée montrent que les bâtiments de la zone d'études sont en grande majorité en zone d'ambiance sonore pré-existante modérée. ». Ceci est plutôt un euphémisme en ce qui concerne le secteur du Gorget et de la Haute Villette (St-Prest) où aucune activité bruyante n'existe alors que la future voie express passera au-dessus du lotissement des Herailles (hameau du Gorget) et en bordure immédiate du collège Soutine où travaillent environ 500 enfants. Quelles sont les mesures de prévention et de remédiation contre les nuisances sonores qui seront prises, en tenant compte du fait qu'on se trouvera, dans le cas du collège, sous les vents dominants de secteur Ouest ?

Page 58, il est écrit : « Les deux campagnes de mesure, réalisées chacune pendant 4 semaines, au cours des mois de mai et juin 2014 et avril et mai 2015, ont mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur, excepté à proximité des axes routiers majeurs (RN 154, RN 12, RD 910 et A 11)... ». Puisqu'il est implicitement reconnu que la RN154 altère la qualité de l'air en teneurs en dioxyde d'azote et en benzène au point de la faire passer au-delà des normes de qualité de l'air en vigueur, pourquoi faire passer la future voie express à proximité immédiate (voir même peut-être au-dessus car il s'agira ici d'un viaduc) du lotissement des Herailles à St-Prest puis à proximité immédiate du collège Soutine où se trouvent environ 500 enfants ? Quelles sont les mesures de prévention et de remédiation qui seront prises, en tenant compte du fait qu'on se trouvera, dans le cas du collège, sous les vents dominants de secteur Ouest ?

Page 60, le chapitre sur le contexte socio-démographique ne met l'accent que sur les points positifs du projet comme, par exemple : « De plus, le projet a vocation à améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants riverains de l'actuelle RN 154 ». Qu'en est-il des habitants qui ne sont pas actuellement sur le trajet de la RN154, comme c'est le cas à la traversée de la commune de St-Prest, et qui vont soudainement se retrouver avec des dizaines de milliers de véhicules par jour qui

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

traverseront leur vallée, y compris la nuit ? Quel point positif en recueilleront-ils ? Quelles remédiations leur sont-elles proposées pour supprimer les impacts sonores, olfactifs, polluants et visuels du projet ?

Plus loin, dans le même chapitre, il est écrit : « Enfin, l'amélioration de l'accessibilité du territoire à l'agglomération parisienne par la création de nœuds autoroutiers avec les autoroutes A 10 et A 11 va considérablement améliorer les conditions d'accessibilité aux pôles d'emplois franciliens par voie routière. ». Cela ne va-t-il pas à l'encontre de la politique actuelle de réduction de la place de la voiture ? Comment expliquer à la population qu'on aura dépensé au total 920 millions d'Euros pour créer une autoroute en période de transition écologique alors que les 250 millions d'Euros nécessaires pour reconstruire la ligne de train Chartres-Orléans attendront jusqu'à 2020 ?

Page 62, dans le chapitre sur l'ambiance sonore, comment peut-on oser écrire : « Pour l'ensemble des axes routiers à proximité du projet, les effets induits sont négligeables et inférieurs aux seuils réglementaires. Aucune protection acoustique n'est à mettre en œuvre. » ? Les milliers de personnes qui vivent dans la vallée de l'Eure, à St-Prest, dont environ 500 enfants scolarisés au collège Soutine, vivent actuellement dans une ambiance sonore calme du fait de l'absence d'activités bruyantes. Ils vont obligatoirement pâtir d'une ambiance sonore dégradée et cela se ferait sans « aucune protection acoustique ». Plutôt que de tenter de cacher les problèmes, pouvez-vous énoncer les méthodes de remédiation qui devront être mises en place pour restaurer l'ambiance sonore actuelle, principalement au niveau du collège susmentionné ?

Même page, au chapitre sur la qualité de l'air, il est écrit : « En revanche, une légère dégradation de la qualité de l'air au droit du projet du fait de sa réalisation est à déplorer. Toutefois, la réalisation du projet n'induit aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur. ». Comment peut-on faire croire que transférer 30 000 véhicules par jour en période de pointe (et même jusqu'à 36 000 véhicules à l'horizon 2042 !, cf. page 893 de l'étude d'impact), dont près d'un quart de poids-lourds, dans un site actuellement peu fréquenté comme la vallée de l'Eure n'induit « aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur » pour les habitants qui seront sous l'un des viaducs (quartier des Herailles à St-Prest) ou pour les écoliers dont le collège se trouvera en limite de la future voie express (Collège Soutine à St-Prest), et qui plus est sous les vents dominants de secteur Ouest ?

Page 92, il est écrit : « Un projet de ce type est susceptible d'avoir un impact sur le cadre visuel et acoustique d'équipements de loisirs et de structures d'hébergement localisés à proximité du tracé. ». Ainsi, on se préoccupe plus de l'impact acoustique sur les structures de loisirs, à usage temporaire, que sur les habitations et collèges, occupés plusieurs heures par jour ? Cela n'est pas acceptable en l'état : il faut vraiment limiter l'impact acoustique au niveau du franchissement de la vallée de l'Eure et en bordure du collège Soutine de St-Prest.

Page 94, il est enfin mentionné en légende de la carte « étude acoustique » qu'un écran acoustique de 2 m sera installé sur le viaduc de St-Prest sur 514 m de longueur. Comme ce viaduc devrait mesurer 700 m, pourquoi un tel écran n'est-il pas installé sur toute sa longueur ? Et pourquoi n'est-il pas prévu de « revêtement acoustique performant » sur ce viaduc et aux abords du collège Soutine ? Par ailleurs, on sait que les joints de dilatation à chaque entrée des ouvrages d'arts sont très bruyants lorsque les véhicules passent dessus, notamment les poids-lourds : pourquoi n'en est-il

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

pas fait mention ici ? Qu'est-ce qui est prévu pour limiter ce type d'impact sonore sur tous les viaducs du projet ?

Page 102, il est écrit : « ♦ le bilan du concessionnaire : ce bilan est légèrement négatif : en effet, les péages engendrés par l'utilisation de l'A154 couvrent largement les coûts d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure mais pas l'investissement dans sa totalité ». Qui va croire qu'un concessionnaire autoroutier va accepter de financer une autoroute qu'il sait pertinemment être déficitaire ? Comment peut-on oser chiffrer à presque 600 M€ un gain de trajet de 5 à 20 minutes malgré le coût supplémentaire d'un péage?! Telle qu'elle est présentée, cela s'apparente plus à une mascarade qu'à une véritable étude de rentabilité économique !

Interrogations concernant l'étude d'impact proprement dite

Où sont les cartes de modélisation des nuisances sonores, notamment à la traversée de la vallée de l'Eure et à proximité du collège Soutine de St-Prest (voir remarque de l'Ae : « Le dossier ne fournit pas de modélisation du bruit sur l'ensemble de l'axe dans l'état initial ») ? Comment peut-on estimer que le détournement d'un flux de 30 000 véhicules/jour dans un secteur où il en passe actuellement 10 fois moins ne génèrera pas plus de 2 dB d'augmentation de nuisances sonores ? Pourquoi avoir pris une référence de 60 dB pour des secteurs où l'ambiance sonore est actuellement bien plus faible, comme la vallée de l'Eure au droit de son futur franchissement ?

Page 677, il est écrit : « Le franchissement d'un périmètre de protection rapproché de captage AEP en rive gauche de la vallée de l'Eure conduit à classer le secteur de Saint-Prest comme une zone très fortement vulnérable (couleur noire). À noter toutefois l'abandon programmé de l'exploitation de ce captage. ». Est-ce que ce captage AEP sera abandonné avant le lancement du projet ? Dans le cas contraire, même s'il s'agit d'un captage dont l'abandon est prévu, sa DUP ne sera pas forcément annulée. Plus loin, il est écrit : « Sur le secteur 3 les risques de pollution des eaux sont accentués du fait de la présence d'ouvrages de franchissement des cours d'eau sur l'Eure et la Roguette. ». : Quelles sont donc les précautions qui seront prises dans cette « zone très fortement vulnérable » pour respecter la réglementation en phase de travaux et, si la DUP n'est pas abrogée, en phase d'exploitation ?

Page 890, dans la section « Effets du projet sur les grands équipements et établissements sensibles », pourquoi le collège Soutine de St-Prest n'est-il pas recensé alors que la future voie express passera à sa proximité immédiate et qu'il se trouve actuellement dans un environnement sonore calme ? Cela signifie donc qu'aucune action de remédiation n'est prévue sur cette zone ? Pourquoi ne pas au moins mettre un écran antibruit et/ou un revêtement absorbant ?

Page 989, comment peut-on oser écrire : « L'analyse comparative des émissions polluantes entre l'horizon 2010 (état initial) et l'horizon 2042 sans réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express (état de référence) met en évidence une diminution importante des émissions routières pour l'ensemble des polluants, excepté pour le dioxyde de soufre, le benzo(a)pyrène et les métaux pour lesquels les émissions augmentent. » ! Cela signifie donc que faire passer 30 000 véhicules par jour dans des zones, comme la vallée de l'heure, où il en passe actuellement dix fois moins aurait un impact positif sur la qualité de l'air ?!!! Quelle est

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

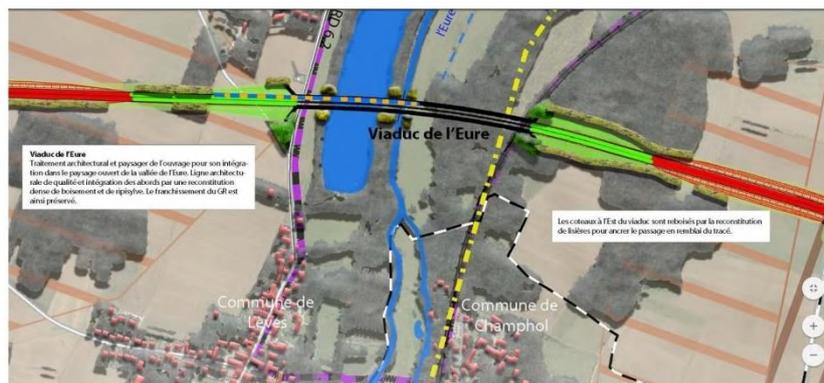
cette absurdité ? Pourquoi prendre comme référence l'état actuel et non pas l'état futur en 2042 dans le cas où la voie express n'existerait pas ?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

MOB 28 :

Les estimations faites en 2007 prévoyaient des trafics en hausse exponentielle moyenne par an de 2,5% pour les VL et 1,7% pour les PL jusqu'en 2035.

Le modèle tablait sur une croissance de 1,9% par an. Le document gouvernemental réactualisé « Projections de la demande de transport sur le long terme », s'il tient compte de la forte baisse des trafics qui a résulté de la crise de 2008, se base aussi sur une croissance du PIB de 1,9 % par an entre 2012 et 2030.

Cour des Comptes : Communiqué de presse du 15 juillet 2013, ECA/13/22 : « Les prévisions de trafic relatives à la plupart des projets contrôlés se sont avérées inexactes... les objectifs de développement économique n'étaient pas mesurables et aucune information n'est disponible concernant l'incidence des projets sur l'économie locale ou nationale. Pour la moitié des projets, la viabilité économique réelle, calculée sous la forme d'un rapport coûts-avantages fondé sur les coûts et l'utilisation réels, était considérablement inférieure aux prévisions effectuées lors de la phase de planification, qui s'appuyaient sur des coûts inférieurs et/ou un trafic plus important... La Commission devrait favoriser l'échange de bonnes pratiques entre les services nationaux de voirie en ce qui concerne les solutions techniques optimales pour des projets routiers fondés sur des prévisions de trafic fiables »

« Des prévisions de trafic trop optimistes ont entraîné une augmentation des coûts des projets routiers ».

Peut-être faudrait-il aussi préciser les projections de trafic en tenant compte de diverses hypothèses de découplage du trafic avec le produit intérieur brut et bien prendre en compte les incertitudes qui s'attachent aux chiffres annoncés. Quel choix est opéré en matière d'élasticité du trafic au PIB ? Plusieurs scénarios prospectifs devraient être envisagés. La commission MOBILITE21 a retenu une élasticité de 0,3. Quelle élasticité pour la DREAL ?

En ce qui concerne l'évolution du PIB, elle était de 1,3 en 2015. En 2016 elle est estimée à 1,4% dans les publications récentes de Michel Sapin.

« Tendance à la stabilisation du trafic départemental sur ses dernières années » trouve-t-on dans le Document Général d'Orientation 2013-2017 réalisé fin 2012 en concertation entre l'Etat, les collectivités locales, les associations pour que se poursuive la baisse de l'accidentologie en Eure-et-Loir.

« Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie » : prévoit une stagnation des déplacements quotidiens. Le nombre de véhicules par foyer n'augmentera plus. Le renchérissement des produits pétroliers pousse les experts à estimer que le rythme des déplacements risque même de baisser. Commission des affaires économiques et de la mission d'information du Sénat, déposé le 6 février 2008.

« Ce tassement des trafics ressort de plusieurs facteurs combinés : ralentissement de l'expansion des réseaux, saturation de la motorisation des ménages, congestion chronique de certains segments du réseau, augmentation (limitée) des offres modales alternatives pour le passager comme pour le fret ».

« La circulation routière sur le territoire métropolitain marque une inflexion à partir de 2003 et semble plafonner depuis ».

Notons que le MO s'appuie sur les études du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Nantes (CETE), mais que celui-ci s'est déjà fourvoyé pleinement avec ses modèles prédictifs. Ses prévisions de captage pour l'A19 démontrent le mat fondé de ses bases de calcul et son incapacité à prévoir la réalité, même à très court terme : « Dès son ouverture en juin 2009 l'A19

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

apporterait entre 300 et 600 véhicules légers et entre 200 et 300 poids lourds chaque Jour sur la RN151 ») p36 du dossier du MO.

Les trafics induits ne sont pas au rendez-vous. Si le trafic espéré n'est pas au rendez-vous, la rentabilité y sera-t-elle ? M Serge Gaillard a l'honnêteté de reconnaître publiquement : « Nous ne sommes effectivement pas très cohérents en disant d'un côté que nous constatons une baisse et en continuant, de l'autre, à prévoir des progressions ». Verbatim de ta réunion du débat public du 22 oct 2009

Les prévisions de trafic du Maître d'ouvrage doivent-elles être entièrement revues ?

Constatons à partir des données fournies par la DREAL la stagnation des trafics sur l'axe envisagé. Tendence est à la baisse des trafics moyens, le pic de trafic est derrière nous.

Les RIM 10, RN 12, RN 154 et même l'autoroute confirment cette tendance.

Prévisions ?

L'infrastructure de l'A 154, est censée absorber le nombre croissant de poids lourds. Or, Le transport routier de marchandises , après avoir crû régulièrement entre 1995 et 2007, ne cesse de décroître depuis.

Prévision d'une baisse de 25 à 30.% par le Commissariat Général du Développement Durable. Etudes et documents n°71 d'octobre 2012. Service de l'Economie, de l'Evaluation et de l'Intégration du Développement Durable.

A partir de leurs données, nous pouvons en déduire qu'une baisse de 0,3% du PIB ferait baisser d'environ 25 % le trafic prévu.

De plus, d'après 13 Fédérations des transporteurs Centre-Val de Loire : « Les camions éviteront les axes payants. »

La politique nationale en matière de transport vise aussi à élaborer des trajectoires de transition énergétique pour la mise en oeuvre de la Stratégie nationale Bas Carbone adoptée en novembre 2015.

Ce cadrage considère également!...) une augmentation du taux d'occupation des véhicules grâce à la diffusion du covoiturage.

S'ajoute à cela le développement du transport par autocars, ce qui fait baisser mathématiquement le trafic des voitures individuelles. La part de marché conjointe de ces deux modes de transport sur les déplacements France-France longue distance atteindrait 4,6 %.

Le transport routier de marchandises , après avoir crû régulièrement entre 1995 et 2007, ne cesse de décroître depuis

Le fret ferroviaire devient une priorité gouvernementale :

L'engagement national pour le fret ferroviaire... un report de 500 000 camions sur le fer d'ici 2020 (16 sept 2009)

La réouverture de la ligne Orléans-Chartres diminuera encore davantage la circulation routière : outre les 3000 à 4000 voyageurs par jour attendus sur la ligne, la rénovation de l'infrastructure profitera au fret, principalement céréalier. La Région Centre envisage des baisses de 20% d'ici 2020. (Plan Climat Energie Régional de février 2013 page 36) MOB28 qui améliore l'existant (sécurité, trafic et coûts) devra être pris en considération sérieusement.

Projet MOB 28 :

Une autoroute, seule solution pour dévier St-Rémy ? Pas du tout !

Pourquoi penser que la déviation nécessaire de St-Rémy sur Avre soit forcément couplée à un projet d'autoroute ?

Enquête publique relative à :

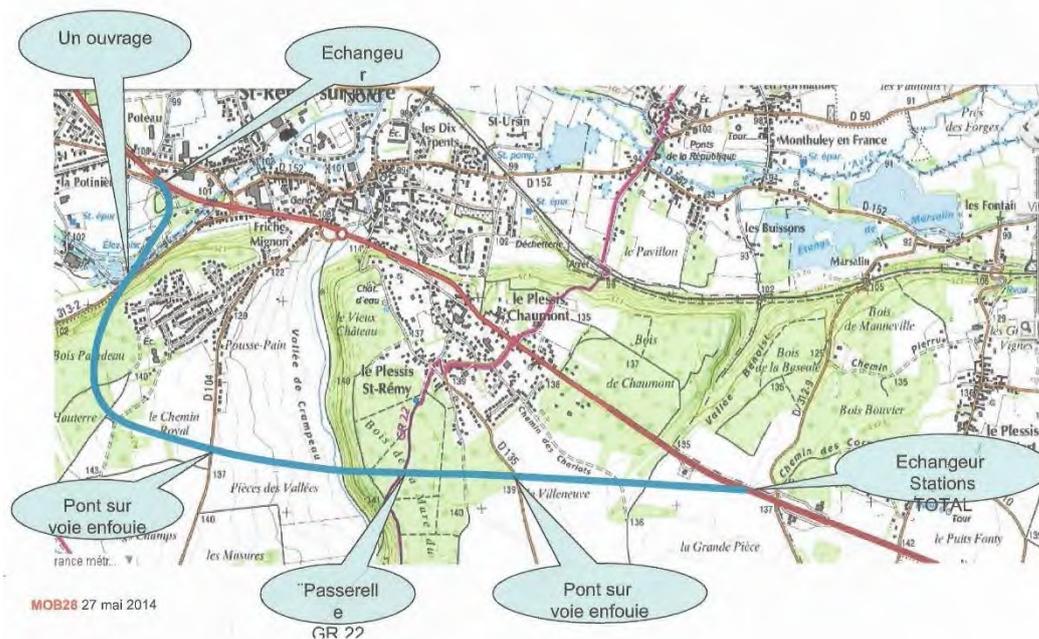
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Le projet MOB 28 intègre une déviation techniquement réalisable, et beaucoup moins consommatrice de terrains.

Notre projet MOB 28 à St Rémy



Roux Gabriel :

Après un Débat Public inutile, deux concertations publiques très orientées, une économie fantaisiste du projet, l'enquête avant DUP ne démontre pas l'utilité publique d'un passage en concession autoroutière de la RN154 pour en fait, ne réaliser à l'horizon 2020 - 2021 que les contournements de Chartres et Dreux et ne commencer à traiter qu'à partir de 2039 (2017 date de décision + 22 ans de subvention d'équilibre à financer) • Le problème majeur de Nonancourt Saint Rémy • les problèmes de sécurité sur l'itinéraire de substitution non adapté au trafic prévu Financièrement la concession autoroutière et l'aménagement complet de l'itinéraire de substitution mobilisera 27 à 28 années de crédits publics soit environ la même durée qu'un aménagement routier sans concession autoroutière et la même somme d'argent public que le projet MOB28. Cette enquête indique la nécessité d'irriguer les différentes zones industrielles ce qui n'est pas la vocation d'une autoroute. C'est donc la RN154 qu'il faut aménager (voir projet MOB 28). Si une autoroute est nécessaire au niveau national, la DUP devrait porter sur un itinéraire le plus rectiligne possible sans contournement urbain de Dreux Vernouillet, cela permettrait de diminuer les temps de parcours avec une vitesse homogène de 130Km/h gage de sécurité supplémentaire pour l'usager. L'autoroute A28, parallèle à la future A154 a déjà cet

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

objectif et n'est pas encore à saturation ! Toutes les données ci-dessus sont développées dans le fichier joint.

Ma conclusion

Après un Débat Public inutile, deux concertations publiques très orientées, une économie fantaisiste du projet, l'enquête avant DIP ne démontre pas l'utilité publique d'un passage en concession autoroutière de la RN154 pour en fait, ne réaliser à l'horizon 2020 - 2021 que les contournements de Chartres et Dreux et ne commencer à traiter qu'à partir de 2039 (2017 décision + 22 ans de subvention d'équilibre à financer)

le problème majeur de Nonancourt Saint Rémy

- les problèmes de sécurité sur l'itinéraire de substitution non adapté au trafic prévu

Financièrement la concession autoroutière et l'aménagement complet de l'itinéraire de substitution mobilisera 27 à 28 années de crédits publics soit environ la même durée qu'un aménagement routier sans concession autoroutière et la même somme d'argent public que le projet MOB28.

Cette enquête indique la nécessité d'irriguer les différentes zones industrielles ce qui n'est pas la vocation d'une autoroute. C'est donc la RM 54 qu'il faut aménager (voir projet MOB 28).

Si une autoroute est nécessaire au niveau national, la DUP devrait porter sur un itinéraire le plus rectiligne possible sans contournement urbain de Dreux Vernouillet, cela permettrait de diminuer les temps de parcours avec une vitesse homogène de 130Km/h gage de sécurité supplémentaire pour l'usager. L'autoroute A28, parallèle à la future A 154 à déjà cet objectif et n'est pas à saturation.

Tousavecmob28 :

EUP et COUTS

Coût du projet autoroutier (présenté aux collectivités comme l'unique solution)

Mise en concession RN154/RN12 Prix en M€ annoncé :

En 2006 par la Direction Générale des Routes 600€

En 2009 (dossier du MO) Solution sans concession 656€

En 2009 (dossier du MO) avec mise en concession 710 à 765€

le 3 février 2014 (Lettre de M. le Ministre Cuvillier) 853€

En février 2016 par la DREAL pour l'EUP 922,8€

1 milliard a été avancé par M. Le Préfet en 2015. Où cela va-t-il s'arrêter ?

Pour l'A19 le coût estimé des travaux était 595 M€, mais a été finalisé à 840M€ soit 41%.

Y a-t-il un intérêt public justifiant de telles sommes ?

La Cour des comptes Européenne le 15 juillet 2013 et le parlement nous répondent : « au cours de leur mise en œuvre, les projets contrôlés ont vu leurs coûts augmenter»

« Des prévisions de trafic trop optimistes ont entraîné une augmentation des coûts des projets routiers ». Elle arrive au constat de dépassement des coûts de 23% en moyenne

« Le contexte place les pouvoirs publics dans une situation qui ne permet pas de garantir que les intérêts des usagers et de l'État soient suffisamment pris en compte. »

Rapport du Parlement 24 juillet 2013 Relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes « la négociation des avenants aux contrats de concession et le suivi par le concédant se caractérisent par un déséquilibre au bénéfice des sociétés concessionnaires»

Subvention d'équilibre :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La lettre du 3 février 2014 de M. le Ministre Cuvillier en fixe les montants possibles. Elle est de 58M€ MINIMUM (de 58 à 172 et même pouvant aller jusqu'à 265 selon les scénarios possibles). Notons que la lettre finit par : « Il convient de rappeler que ce n'est qu'au moment de la désignation du concessionnaire que seront connus de manière définitive les niveaux de péage et le montant de la subvention d'équilibre ».

Est-il normal que son montant, à charge des contribuables locaux, ne soit pas annoncé clairement ?

Nos grands élus et même la DREAL ne parlent souvent que de la fourchette basse et annoncent publiquement

60M€ MAXIMUM.

Nous avons réclamé une rectification à M le Préfet par courrier, par voie de Presse écrite et par FR3 interposés sans aucun résultat. Il n'est pas très sain que les décisions de nos élus reposent sur des « erreurs » si graves et répétées. (Il est question de nos finances publiques et du montant de nos futurs impôts).

Il est même avoué dans le dossier que : « la subvention d'équilibre prévue ne présage en rien de la véritable subvention d'équilibre » !

Selon l'évolution de la situation, Il faudra la multiplier par 5 si le PIB n'évolue pas comme prévu, par 3 si on n'arrive pas à interdire les PL sur les voies de substitution, par 3 si le tarif autoroutier entre Chartres et Dreux est allégé, et même par 10 si les coûts prévus sont dépassés (Tests de sensibilité et vision optimiste pour l'interdiction des PL).

A la fin, les coûts seront fixés avec le concessionnaire autoroutier qui n'a pas vocation à défendre l'intérêt général.

Si le projet autoroutier était d'Utilité publique, ne doutons pas que la clarté serait faite sur le côté financier.

Danger pour les finances personnelles ?

Pour aller travailler faudra-t-il subir un racket permanent pendant plus de 50 ans si on veut éviter les routes secondaires accidentogènes.

Avec le prix de 0,084 € / km annoncé lors du débat public en 2009 nous avons calculé que :

Pour aller quotidiennement travailler, Il faudrait dépenser plus d'Un SMIC

1500€ pour Chartres-Dreux 1300€ pour Chérisy-Nonancourt 3200€ pour Chartres-Orléans

Le 3 fev 2014 M. Cuvillier avance un prix de 0,09€ à 0,11€ HT,

Le prix donné le 24/11/2016 par Via Michelin sur l'A19 (SENS - COUP.TENAY) est de 0,167

€/km. Le prix autoroutier 3 fois depuis 2009 ! Les salaires l'ont-ils été ?

Ce qui a été payé par le contribuable eurélien doit rester gratuit pour lui, il ne veut pas payer 4 fois ;

Par ses impôts

Pour la subvention d'équilibre

Pour les péages pendant plus de 50 ans

Pour les aménagements des routes secondaires accidentogènes.

« S'acquitter d'un péage pour emprunter une voie aujourd'hui gratuite apparaît inacceptable »

Mme Marie-Bénédicte AGUILA-BAIDIT (membre de la CPDP)

Abonnements :

S'ils se mettent en place, ils ne seront que partiels, à charge de nos collectivités locales et en fin de compte payés par nos impôts locaux qui ne pourront inmanquablement qu'augmenter.

« Dans toutes les délibérations des collectivités d'Eure-et-Loir l'adhésion à la mise en concession s'accompagne de l'exigence d'aménagements complémentaires et de conditions tarifaires préférentielles pour le trafic local », Compte rendu du débat public par le Président de la CPDP,

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Notre ministre des transports, M. Cuvillier, le 3 février 2014 écrit clairement :

«Les conséquences financières sur le montant de la subvention d'équilibre des mesures qui pourraient être décidées dans le cadre de la mise au point fine du projet pour limiter les effets de la mise à péage sur l'usager local seront prises en charge intégralement par les collectivités locales».

Gratuité promise. Les services de l'Etat ont évalué à 110MC la gratuité du tronçon Chartres-Dreux. Nous évaluons la gratuité à 250 M€ pour l'ensemble.

La Communauté d'agglomération de Dreux, le 25 janvier 2010 se prononce pour la gratuité de l'axe pour les habitants et le maintien des diffuseurs.

Le Conseil Général d'Eure-et-Loir le 25 janvier 2010 s'est résolu à la solution de concession autoroutière en exigeant en cas de concession la gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir.

Le Conseil Général d'Eure-et-Loir le 25 janvier 2010 « en cas de mise en concession exige une irrigation satisfaisante.. 5 échangeurs supplémentaires par rapport au projet de l'Etat. La gratuité des trajets internes à l'Eure-et-Loir ...et veut empêcher les transferts de trafic»

M.Papinutti (directeur des infrastructures de transport : « Plus il y aura d'équipements complémentaires, comme les échangeurs, plus la subvention publique d'équilibre sera élevée ».

Ceux qui ne pourront prendre l'autoroute paieront quand même, car les trajets alternatifs seront plus longs donc plus coûteux, useront davantage leur véhicule sur des routes encombrées de dos d'âne ou de chicanes, le paieront en fatigue et mal au dos, et surtout en vies laissées sur les routes encombrées non prévues pour de tels trafics et de moins en moins entretenues. Ici on ne parle plus d'Utilité Publique mais de Nocivité Publique

Danger pour les finances collectives ? L'Etat ne prenant en charge que 30M€ il restera à payer aux collectivités :

28 à 235M€ de subvention d'équilibre (suivant tes choix faits) (lettre du 3/02/14 de M, Cuvillier)

250 M€ Gratuité réclamée. (Evaluée à 110MC par les services de l'Etat pour le tronçon Chartres-Dreux)

70 M€ Abonnements domicile-travail (d'après nos calculs). Le MO p77 du dossier 2009 ne l'évalue qu'à

25M€, mais il a reconnu qu'il n'avait compté que ses allers simples et avait oublié les retours ! !

280 M€ Mise en sécurité des parcours alternatifs (chiffré par la mairie de Gamay)

...M€ Pour les diffuseurs supplémentaires pour irriguer le pays (exigés par le Conseil Général)

...M€ Protections supplémentaires anti-nuisances

480 M€ de clause de déchéance, calculée pour l'A65 si la collectivité doit récupérer la dette.

Les conventions conclues avec les concessionnaires Arcour {A 19), Adelaç(A41), Aliénor(A65) et Autoroute de Liaison Seine Sarthe comportent des clauses de déchéance prévoyant le versement d'une indemnité par l'Etat au concessionnaire déchu, dont le montant est calculé selon une formule de calcul détaillée dans chaque contrai. Les clauses signées sont entretenues énergiquement secrètes. Le ministre de l'économie a refusé de dévoiler les clauses des contrats autoroutiers alors que le tribunal administratif le lui ordonnait.

Le trafic attendu n'étant pas au rendez-vous sur l'A19, ta rentabilité de l'axe est assurée par une hausse continue du coût des péages et une participation de l'Agence de Financement des infrastructures de Transport de France intervient pour les cas de surcoûts imposés ou de part non couverte par l'usager.

La gestion de nos grands élus veut nous lancer dans un vaste projet de mise en concession sans avoir chiffré les conséquences financières. De quels emprunts supplémentaires vont-ils nous

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

surcharger ? Quel serait l'impact réel sur chaque contribuable eurélien ? 425 à 1880C pour uniquement supporter la subvention d'équilibre serait l'effort supplémentaire demandé à chaque foyer fiscal. Il faudrait y rajouter les augmentations dues aux abonnements et aux aménagements des voies secondaires.

Les demandes d'échangeurs supplémentaires et les aménagements indispensables à réaliser sur les réseaux secondaires du fait de la redistribution des trafics n'ont pas été chiffrées par la DREAL C'est un CHEQUE EN BLANC que l'on nous demande de signer en nous proposant la mise en concession, car leur financement n'est pas prévu.

Il paraît difficile d'accepter un projet qui ne fasse apparaître que les avantages. Que la DREAL soit mandatée pour déterminer et publier l'impact réel financier de l'autoroute sur les citoyens euréliens, qu'elle produise les éléments des surcoûts inévitables que devraient couvrir nos collectivités. Que la DREAL s'arrête de s'évertuer à trouver des gains pour les collectivités « pour la puissance publique, le projet permet un gain important d'impôts et taxes (TVA sur les péages, taxe sur l'essence...) et des gains pour la collectivité locales : la diminution du nombre d'accidents permet un gain important ». (argument rejeté dans notre dossier sécurité envoyé le 19/11/16 sur le registre numérique).

Si elle ne prend pas en compte les inconvénients, comment lui faire confiance ? Elle n'aborde pas le gouffre financier que vont représenter tes dépenses directes et indirectes (accidents, aménagement des axes secondaires nécessaires pour limiter le retour prévisible de l'insécurité routière dans tout le département, leur entretien permanent à leur charge, les abonnements ou aides financières pour soulager les Euréliens pendant plus de 50 ans).

Nous devons pouvoir prendre en compte le Coût total réel, tel qu'il peut-être raisonnablement estimé si nous voulions faire un bilan entre les avantages et les inconvénients, mais sommes-nous capables de vérifier si le projet peut faire face à ses charges à partir des recettes obtenues des usagers ? Sans évaluation de la rentabilité peut-on vraiment parler d'Utilité Publique ? D'importantes zones d'ombre nous en font douter.

Pourquoi nos grands élus locaux ne nous disent-ils pas s'ils ont ou pas budgétisé le projet ? Qui paiera en cas de défaillance, de non-rentabilité ou de faillite du concessionnaire si par exemple les trafics ne sont pas au rendez-vous ?

Nous savons qu'ils sont les seuls à réclamer la mise en concession nous dit M Gaitier conseiller de M. Borloo en octobre 2008 ainsi que M. de Soras : a la demande du projet a émané du territoire, d'un ensemble d'acteurs locaux, politiques, économiques, acteurs institutionnels qui ont sollicité en 2006 le ministère ».

Pourquoi ne pas réaliser un projet comme MOB28 ? il serait moins coûteux que la mise en concession. Pas de subvention d'équilibre ni d'aménagements supplémentaires à réaliser par les collectivités. MOB28 réalise en effet des voies « ordinaires ». La Cour des comptes européenne le 13 juillet 2013 calcule que le coût total moyen du km est 10940C pour une autoroute et 4100€ pour une route ordinaire. MOB28 irrigue aussi tout le département, contrairement à la mise en concession. Le maître d'ouvrage dans son ouvrage p80 en 2009 avoue : « L'aménagement de la RN154 sur crédits budgétaires présente un atout indéniable puisqu'elle pourrait permettre d'assurer une meilleure desserte locale en offrant une multiplication des points d'échange par rapport à un aménagement autoroutier ». C'est lui-même qui le dit et l'écrit officiellement.

Mr et Mme HUET :

Je ne souhaite pas la réalisation de cette autoroute avec son passage près du Hameau de Brétigny a 250 mètres

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Hameau qui subira des nuisances sonores du fait des vents dominants d'Ouest
 Les riverains et agriculteurs rencontreront des difficultés pour se rendre vers l'ouest du
 Département par le manque d'échangeur et de pont qui entraînera des fermetures de routes
 La réalisation de ces infrastructures coûte trop cher pour ce projet déjà très onéreux.
 Cela ressemble à un projet avec des moyens très limités pour un bon fonctionnement
 Le hameau n'a pas besoin de cela pour perdre encore en qualité de vie, et de pollution visuelle
 Faire passer ce tracé à plus de 750 mètres du hameau de Brétigny pour une équité avec le village
 de Gelteinvillie respecter les habitants de Brétigny.
 Merci d'enlever sur les plans le château de la Sausaye qui n'existe plus depuis 30ans.

EURE ET LOIR NATURE :

Déjà et l'occasion d'indiquer qu'elle prenait acte du principe retenu d'autoroute concédée, tout en regrettant ce choix fait par l'Etat. Sans remettre en cause une décision déjà prise, notre association émet de fortes réserves sur le projet présenté. Comme indiqué ci-dessus, ces réserves portent pour les principales :

sur l'imprécision de l'argumentaire qui a conduit au choix des contournements

sur l'insuffisance d'analyse du projet sur les déplacements concernant le territoire traversé.

Sur l'absence inacceptable d'analyse crédible sur les émissions de gaz à effet de serre

sur le fait que le projet minimise les enjeux concernant les milieux naturels et la biodiversité.

C'est pourquoi EURE ET LOIR NATURE demande que le projet soit repris et complété en conséquence par le maître d'ouvrage, et que celui-ci organise une phase de concertation sur la base des compléments d'analyses et de propositions qu'il apportera au présent projet.

S'agissant des effets du projet sur les milieux naturels et la biodiversité, EURE ET LOIR NATURE souhaite vivement que le maître d'ouvrage modifie son approche en se référant aux contextes et aux enjeux locaux.

EURE ET LOIR NATURE demande que le cahier des charges qui sera élaboré dans la perspective de l'appel d'offre visant à choisir le concessionnaire prescrive l'obligation d'une concertation étroite avec les acteurs concernés par les espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette concertation pourrait prendre la forme d'un comité environnement associant les représentants du concessionnaire, et les organismes représentatifs au niveau local du milieu naturaliste et environnemental, de l'agriculture, de la forêt, de la criasse et de la pêche. Ce comité aurait pour vocation d'effectuer une analyse très fine, au cas par cas, des effets prévisibles du projet sur les milieux et les espèces, et de définir en commun des mesures d'évitement ou de compensations les plus judicieuses possible, le Département et la Région devront être associés à ce comité. EURE ET LOIR NATURE soutient l'idée que ces mesures ne doivent pas uniquement porter sur le passage même de l'infrastructure, mais bien sûr l'ensemble des territoires traversés. Elles doivent intégrer les délaissées et les bassins de rétention de façon à ce qu'ils puissent faire l'objet d'un réaménagement écologique. Elles pourraient prendre la forme de contrat d'entretiens et de services environnementaux passés avec les agriculteurs de ces territoires sur des fonds abondés par le concessionnaire.

Un suivi des impacts de l'infrastructure, et de la pertinence des mesures de compensation mises en œuvre devra en outre être instauré, en lien étroit avec les naturalistes locaux, et sur une période suffisamment longue pour être significative.

M. ROUX :

Ma conclusion

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Après un Débat Public inutile, deux concertations publiques très orientées, une économie fantaisiste du projet, l'enquête avant DUP ne démontre pas l'utilité publique d'un passage en concession autoroutière de la RN154 pour en fait, ne réaliser à l'horizon 2020 - 2021 que les contournements de Chartres et Dreux et ne commencer à traiter le problème majeur de Nonancourt Saint Rémy les problèmes de sécurité sur l'itinéraire de substitution non adapté au trafic prévu qu'à partir de :

« 2039 (2017 décision + 22 ans de subvention d'équilibre à financer selon mon premier calcul)

2049 (2017 décision + 32 ans de subvention d'équilibre à financer selon mon deuxième calcul)

Financièrement la concession autoroutière et l'aménagement complet de l'itinéraire de substitution mobilisera 27 à 28 années de crédits publics (cf mon premier calcul) soit environ la même durée qu'un aménagement routier sans concession autoroutière et la même somme d'argent public que le projet MOB28.

Financièrement la concession autoroutière et l'aménagement complet de l'itinéraire de substitution mobilisera 37 à 38 années de crédits publics (cf mon deuxième calcul) soit environ 10 ans de plus qu'un aménagement routier sans concession autoroutière et dépassera le budget public du projet MOB28.

C'est donc la RM54 qu'il faut aménager (voir projet MOB 28) quitte à amender ce projet à la marge s'il y a quelques améliorations à apporter.

L'autoroute A28, parallèle à la future A154 a déjà l'objectif de relier Rouen à l'autoroute A10 et n'est pas encore à saturation !

Les céréales beauceronnes peuvent arriver aussi vite à Rouen par une RN154 à 4 voies déjà opérationnelles sur la majorité du parcours que par une future autoroute avec péage renchérisant nos produits à exporter.

Plan joint pour le respect de l'équité entre Bonville et Brétigny.

Anomalie de la carte pour la présence du Château de la Saussaye détruit pendant la deuxième guerre mondiale.

E.MINEUR :

J'habite à Saint Prest depuis 2011, et j'ai été amené à participer à un groupe de travail constitué par le Maire pour aider le Conseil municipal à définir ses positions et préconisations concernant le projet d'A154, pour ce qui intéresse directement notre commune. Les préconisations du Conseil ont été retenues pour l'essentiel dans le dossier de DUP.

Mon avis sur l'ensemble du projet d'achèvement et de mise en concession d'A154, que j'ai pu étudier à cette occasion, est très favorable pour les raisons suivantes :

il est d'intérêt général, s'agissant du bouclage du grand contournement sud de la région parisienne, dont bénéficieront toutes les régions et agglomérations desservies, aux plans de l'amélioration globale du trafic et des échanges, du développement économique, mais aussi de la sécurité du trafic. Sa concession garantira de plus un bon niveau d'entretien des ouvrages à moyen et long terme,

l'ensemble du dossier de DUP, et notamment l'étude d'impact, est très complet et de grande qualité. Il passe au crible de tous les règlements et normes en vigueur les divers aspects du projet en vue de limiter autant que possible les nuisances sonores, la pollution de l'air et des milieux naturels et les risques d'impact sur les paysages, sources principales des appréhensions exprimées. Il détermine les mesures raisonnablement possibles pour y parvenir, qui, une fois la DUP décidée, s'imposeront au futur concessionnaire. U montre les inconvénients des contre-projets envisagés.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

l'aménagement foncier pour sa part sera précisé au moment de l'enquête parcellaire, en liaison avec les agriculteurs, sous les auspices de la Chambre d'agriculture.

la contribution des collectivités territoriales concernées à la réussite du projet se poursuivra nécessairement dans une collaboration avec le concessionnaire désigné par l'Etat, pendant la construction puis en phase d'exploitation des ouvrages.

l'autoroute ne sera pas « financée deux fois » par les contribuables : dans une concession autoroutière, le péage qui sera acquitté par les usagers de l'autoroute est calculé pour couvrir uniquement les investissements nouveaux financés par le concessionnaire et les charges annuelles résultant de ces investissements et de l'entretien de l'ensemble des ouvrages inclus dans sa concession.

Enfin, la perspective actuelle de rareté durable des financements publics constitue un argument de poids en faveur de la privatisation par la concession. Cette solution a d'ailleurs fait ses preuves depuis longtemps en Eure et Loir pour A10 et A11.

M. BLANC :

PROJET D'ECHANGEUR A 154 / A 11 NOTOIREMENT ACCIDENTOGENE

Ceux qui prônent la sécurité pour justifier la privatisation des RN 154 et RN 12 ne peuvent-ils être conscient que l'échangeur A 154 / A 11 créerait au moins 4 cisaillements notoirement accidentogènes ? En pièce, jointe le plan présenté dans les mairies au cours de la présente enquête préalable avec mes annotations. Par ailleurs, pour abandonner le projet "Chartres Est Eloigné" conjugué à l'option "Baïonnette" (tronc commun A 11 / A 154 entre Loinville et Le Coudray) il a été mis en avant "une réalisation très complexe" alors que les deux demi-échangeurs seraient situés en pleine ligne droite et surtout "la lisibilité de l'itinéraire et la qualité de service dégradée pour les usagers de l'autoroute projetée". Il est pour le moins curieux qu'il n'y ait aucune objection pour établir un gigantesque échangeur en pleine courbe de l'A 11 et à proximité immédiate d'une gare de péage. Aucun problème de "lisibilité" alors que sur quelques dizaines de mètres les usagers seraient confrontés à 4 possibilités. Par exemple en venant de Nonancourt / Dreux : - 1ère bretelle dirige vers la sortie "Chartres-Est" - 2ème bretelle pratiquement parallèle pour prendre l'A 11 direction Le Mans. - 3ème bretelle en virage très serré pour prendre l'A 11 direction Paris - Enfin, naturellement, 4ème possibilité continuer tout droit sur l'A 154 direction Allaines-Mervilliers / Orléans. Il en serait de même en venant de Paris ou du Mans. N'est-ce pas se moquer du monde ? En effet, à moins que la vitesse ne soit limitée à 110 Km / H, à 90 Km / H voire à 70 Km / H à l'approche de ce nœud autoroutier, il est fort à parier qu'il y aura des accidents ou des erreurs de direction de la part d'automobilistes surpris par ces possibilités (surtout de nuit ou par temps de brouillard ou de fortes pluies. Faudrait-il attendre des victimes pour se rendre compte de cette erreur ? Osons espérer que les décideurs en aient conscience avant qu'il ne soit trop tard et que cette option "Chartres-Est Rapproché" soit abandonnée et qu'ils se tournent vers des solutions plus réalistes en terme d'économie de terres agricoles par exemple comme il est présenté dans le projet "MOB 28" par un collectif d'associations.

Un plan détaillé est joint dans le registre.

Mairie d'Allonnes :

Joint 20 pages de photos impressionnantes prises lors d'accidents graves dans la traversée du village.

Avis défavorable, formellement opposé à ce projet, pourquoi l'axe serait gratuit en Normandie et payant en Eure et Loir, c'est une discrimination.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Le cout est faramineux pour l'aménagement de trois agglomérations, il faut prendre en compte le projet MOB28 qui consomme moins d'espaces.

Ce projet confisque tous les aménagements réalisés depuis de nombreuses années et le risque d'accident est aggravé (12 morts dans la traversée du village).

De 9 000/10 000 v/j, le trafic est descendu à 600/800 v/j et repasserait à 3 400/4 200 v/j. Je demande une déviation courte pour préserver le village.

ASCVEG :

Comment peut-on améliorer la qualité de l'air en construisant un autoroute? Parier sur le parc automobile moins polluant dans le futur n'est pas suffisant. C'est comme les projections des années 90 qui prévoyaient une augmentation du trafic routier alors que les études françaises et européennes prouvent le contraire : dans les années 60, l'ouvrier a acheté une voiture; dans les années 70, son épouse en a acheté une; dans les années 90, une autre voiture a été achetée pour les enfants. Mais aucune famille n'a 6 voitures! Même les entreprises évitent à rentrer à vide. A St-Rémy-sur-Avre, la pollution va augmenter surtout dans la partie prise entre l'itinéraire dit de substitution et l'autoroute. A Garnay, la pollution va augmenter dans une vallée qui aura du mal à l'évacuer. Voir l'excellente contribution sur la santé de Dominique, de Tréon. Voir aussi les travaux de la Fédération française de pneumologie sur les incidences de la pollution sur la santé. L'université de Montpellier a fait des travaux intéressants. Une journée en vallée d'Avre (Nonancourt, St-Rémy) lundi, et j'ai dû rentrer chez moi à cause de la gêne respiratoire ressentie et me mettre sous oxygène. Et ce sera pire. Oui, on aurait dû dévier St-Rémy depuis longtemps et par le Nord... quand l'État a donné l'argent.

Quatre plans dans le registre.

Mme et M. Fillon :

Un enseignement en hydrogéologie à mes élèves a été arrêté par la non-prise en compte des puits et bassin d'alimentation des captages de Vernouillet. La variante « préférentielle » retenue, variante 6 dite « Louvilliers Est » est la plus impactante pour plus de 53000 Drouais qui consomment l'eau de ce bassin d'alimentation situé en vallée de la Biaise, Le tracé prévu au SDAU des années 1970 prévoyait ce contournement Ouest de Dreux de Garancières en Drouais, Escorpaîn, Saint Lubin des Joncherets. Pour comprendre ce changement fondamental je me suis rendu dans les mairies de Vernouillet, Garnay, Louvilliers, Vert en Drouais et Dreux pour savoir qui était propriétaire sur ce tracé nouveau de la rocade Ouest de Dreux. Après quelques difficultés j'ai eu de la part de Madame Axelle Champagne, responsable du pôle: développement économique, attractivité du territoire et cohésion sociale de l'agglomération de Dreux la raison essentielle du choix d'un tel tracé A 154 N 12 « Monsieur Fillon, dans les années 1985, M. Jacques Lemare, adjoint au Maire responsable de l'urbanisme revenant d'une réunion de la SAFER à Chartres a dit « il faut que la ville de Dreux achète 40 hectares de la ferme Legrand (ferme de la Moufle) au lieu-dit la pyramide de part et d'autre de la N 12 pour y créer une zone industrielle. » Si cette prévision semblait justifiée il y a 30 ans quand Dreux, Vernouillet étaient en plein développement industriel et économique, vouloir maintenir et développer à tout prix cette zone en 2015 est insensé.

De 2000 à 2010 Dreux a vu fermer des dizaines d'entreprises (Renault, Floquet monopole. Rosi, TRT, Widia, Loiselet, Comasec, 2 usines Philips, ACTIME, Demaville, Gourdin, Anémotherm, Herbert, Delisle, Lhuillery, Huillet, SERNAM, professionnels Drouais des milliers d'emplois industriels, administratifs ont été perdus à jamais en pays Drouais. (CF P3 et 6 conseils communautaires) Le développement des zones industrielles, artisanales et commerciales est

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

bloqué (comme à plein sud à Vernouillet) des hectares de bâtiments ont été rasés ou sont vides (comme aux Chatelets à Dreux) ou en zone industrielle Nord à Dreux.

Le 26 janvier 2015, 78 membres du conseil communautaire de l'agglomération du pays de Dreux ont : approuvé ce projet de contournement Ouest de Dreux.

« Considérant l'intérêt du projet pour le développement économique et social du territoire.

Vu le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage. Vu le vote favorable de la commission développement économique aux demandes décrites ci-dessus. »

En 2016, la haute autorité environnementale a demandé à la DREAL d'approfondir l'étude socio-économique de ce projet d'autoroute privée.

Depuis 2015, forts de leurs certitudes des années 1985, ni l'agglomération, ni la DREAL n'ont actualisé les données socio-économiques impactées par ce projet d'autoroute privés A 154 N 12.

Au niveau économique, industriel, social, ce projet n'est pas d'intérêt public. Les zones industrielles Drouaises qui se sont vidées depuis les années 2000 ne se rempliront pas, grâce à cette autoroute ; les transporteurs Drouais ne reviendront pas, les camions espagnols, portugais, roumains, anglais... traverseront plus rapidement encore l'Eure et Loir (voire utiliseront nos routes secondaires) reliant le sud-ouest de la France à la Seine Maritime, au tunnel sous la Manche... sans apporter le moindre emploi à Dreux.

En 1987 Bertrand Hieaux, fils du Maire de Dreux Jean Hieaux prônait la mise à 2X2 voies express Orléans-Dreux pour créer « une sorte de poumon supplémentaire pour l'économie de l'Eure et Loir. » Trente ans plus tard une bonne partie de cet axe a été mise en voie express, d'Artenay à Dreux et Rouen, hélas depuis les années 2005-2010 le Nord du département s'est désindustrialisé malgré la voie, express gratuite mise en place avec les impôts des Euréliens. Une autoroute privée ne provoquera pas l'installation d'entreprises dans le nord du département, qu'il s'agisse d'industries ou de transporteurs.

La mortalité sur la N 154 express a été réduite à son minimum. La mise en place d'une autoroute privée provoquera un important transfert de voitures et camions dans nos villages (5500 selon la DREAL) et nos routes départementales. Des accidents mortels seront hélas de retour et nos villages isolés ne recevront aucune activité économique nouvelle. Les grands élus» 2015-2017 ont 30 ans de retard.

L'autoroute A 154 N 12 n'est au niveau socio-économique absolument pas un projet d'intérêt public. Comme le souhaitait Bertrand Hieaux, président de la CCI d'Eure et Loir en 1987, il faut que la voie express Orléans-Rouen soit terminée. A Dreux la rocade Est en partie réalisée doit être terminée.

Le projet MOB28 reprend cet axe qui a un moindre coût pour les Euréliens répondra parfaitement à l'intérêt public dans des délais raisonnables.

Mme et M. Fillon :

Habitant et vivant « pleinement » sur le plateau des Corvées, le problème du contournement de Dreux a toujours été l'objet de notre attention la plus grande. Professeure certifiée d'histoire géographique dans les 2 collèges de Vernouillet, pour Madame, professeur agrégé de biologie-géologie pour Monsieur, nous avons, avec nos élèves, travaillé au plus près des réalités humaines et environnementales du Drouais et de Vernouillet en particulier.

Quand nous avons acheté notre terrain en 1974, après analyse du SDAU il ressortait que 3 axes de contournement de Dreux étaient prévus par les services de l'équipement de l'époque.

1) « La petite rocade » liaison intra urbaine entre plateaux qui fut réalisée dans les années 1990.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

la rocade Est dont les études ont été lancées dans les années 1978. Une réserve foncière est déjà constituée (Comteville, Bois de constituée Verdun, Vernouillet-Nuisement.) Une petite partie est déjà réalisée.

La grande rocade ou rocade Ouest passant par Garancières, Escorpain, Nonancourt. Dès les années 1980, quelques agriculteurs très influents ont manifesté leur totale opposition à ce tracé qui allait morceler les 5 exploitations qui se partagent l'essentiel des terres agricoles entre Vernouillet et Escorpain.

En janvier 2015, quand le dossier de concertation sur les hypothèses de tracés dans le cadre d'une mise en concession autoroutière a été accessible, nos analyses et conclusions ont été rapides :

la mise à 2X2 voies Marville-Vernouillet et la rocade Est sont totalement abandonnées.

le contournement Ouest de Dreux va être réalisé au plus près des 7500 habitants des Corvées, Bois le Roi, Garnay.

Le dossier de concertation, réalisé à la demande de la DREAL centre, a été rédigé par le cabinet d'Études EGIS pour imposer au public un tracé préférentiel bien précis. Des 3 variantes du contournement Ouest de Dreux, la variante préférentielle dite Louvilliers Est imposée, celle-ci, sans doute un peu moins consommatrice de terre agricole, mais qui aura un impact très important sur les 7500 habitants des Corvées.

En page 37 du « document de concertation », la variante Louvilliers centre était écartée, car plus impactante sur les villages d'Ailainville 150 h et Louvilliers 209 h. Des trois variantes, la variante Ouest impactante pour 425 habitants, la variante Centre pour 359 habitants. Pour la variante Est « préférentielle », silence absolu sur les habitants impacté, dont 8300 habitants sous vents dominants. De plus, pour mieux imposer cette variante, la DREAL a totalement passé sous silence le Bassin d'alimentation des 6 puits de Vernouillet en vallée de la Biais qui alimente toute l'agglomération de Dreux (60 000h). Dans ce dossier de concertation en page 35 l'impact des 3 variantes de contournement sur les puits de Vert en Drouais en vallée d'Avre est évoqué La ville de Dreux y possède 2 puits de secours....

Dans les centaines de pages du « dossier de concertation interservices » remis aux « mairies concernées », en pages 801... 3 2 2 1 Nonancourt Dreux à propos des effets indirects à court, moyen et long terme des pollutions, une étude de Huet-Taillanter et Al 2000 n'a pas dû retenir l'attention de nos grands élus pourtant directement concernés dans le Drouais : « une étude sur le plomb, réalisée en 1999 en forêt de Fontainebleau avait ainsi montré des effets jusqu'à 1 Km à l'Ouest et 4 Km à l'Est de l'autoroute A6 sous les vents dominants 3. Bien peu d'élus se sont penchés sur ces plus de 1000 pages de documents et d'informations. Qu'en est-il du dossier d'enquête publique remarquable par son poids 37 1 Kg (dont 20.5 pour le seul dossier) plus de 5000 feuilles A3 à feuilleter, analyser, que pouvons-nous extraire. Dans le Volume 2, p174 quelques « erreurs » surprenantes « la Biais prend sa source dans la commune

de Senonches et se jette dans l'Eure au niveau des communes de Chensy et Fermaincourt

Pages 184 et 185, 4 zones de répartition des eaux (ZRE) sont évoquées dont de Dreux à Chartres la nappe du Cénomaniens dont la baisse régulière du niveau de la nappe de 1 m par an est signalée...

On parle du champ captant d'Eau de Paris à Vert en Drouais. du captage du Bourg à Sérazereux et du forage B2 de Berchères Saint Germain.

En page 187, la carte des aires d'alimentation de captages des chambres d'agriculture est donnée in extenso.

Pas un mot, une allusion aux 6 captages de Vernouillet et à son bassin d'alimentation réalisé en 2014, B.A.C. qui sera sous les Vents dominants et traversés par plus de 5 Km d'autoroute A 154.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Les habitants de Vernouillet ne sont pas mieux traités, considérés, pris en compte. Quant au souhait du Maire de Vernouillet, entériné par ses collègues de l'agglomération de Dreux la DREAL n'en a absolument pas tenu compte.

Sur le plan officiel, version octobre 2016. l'autoroute au niveau des Corvées sera en remblai c'est-à-dire à une hauteur de 5,50 à 6m au niveau de la route, allant des Corvées et de Allainville à Brezolles Ainsi les Corvées, situées sous les Vents d'Ouest dominants recevront des pollutions sonores, chimiques amplifiées. Ce qui a été analysé en 2000 à Fontainebleau sera amplifié pour les 7500 habitants des Corvées.

Il est vrai que pour la DREAL et d'après le dossier d'enquête publique il « n'y a pas âme qui vive » aux Corvées, ni enfants allant à l'école, ni adulte faisant du sport, ni vieillard en maison de retraite. Dans Étude air et santé II 2-1 Rapport page 25/113 et 26/113 l'EGIS dans sa version 3 de juin 2016, n' a en accord avec la DREAL, relevé aux Corvées aucun établissement à caractère sanitaire et social et autres sites sensibles. Dans ce triangle inhabité des Corvées, bordé au Nord et à l'Ouest par la N 12 (autoroute périurbaine) à l'Ouest et au Sud par l'A 154, battu de plein fouet par les vents dominants, le cœur des Corvées situé à 1 Km recevra, selon l'étude menée en 1999 en forêt de Fontainebleau, plomb, benzène microparticules qui à long terme ne seront pas sans effet sur la santé des 7500 habitants. Sur les Corvées, l'EGIS, a volontairement ignoré 3 groupes scolaires : Jules Vallès (310) Gérard Philippe (337) Louis Pergaud (427) soit 1074 élèves de maternelle et du primaire le CES Marcel Pagnol (500) 2 établissements pour enfants et jeunes handicapés situés à moins de 500m de l'A 154 l'IME et A.N.A.I.S, 2 résidences pour personnes âgées : l'Épinay et les Lavandières (300 seniors à 1 Km de l'autoroute A 154 en remblais .). plus de 2100 personnes sensibles sans compter les centaines qui travaillent dans ces centres sociaux. Quant au gymnase Marcel Pagnol et au terrain de sport associé il n'a pas eu l'honneur d'être retenu contrairement au stade du Vieux Pré au coeur de Dreux Le triangle H 12 - A 154 « petite rocade urbaine » à l'Est est sacrifié par ce projet de mise en concession autoroutière, rebaptisé « projet d'accélération de l'aménagement à 2X2 voies » : aucun « établissement à caractère sanitaire et social et autre sites sensibles » n'a été retenu. Pourquoi se préoccuper des conditions de vie de ces 7500 habitants des Corvées alors que leurs 6 puits et son BAC n'ont pas eu droit à une seule ligne dans cette étude d'impact. Tous les êtres vivants n'ont pas été négligés Ainsi Pièce E, annexe 1, en pages 86-87-88-89, des séries de tableaux sur « la liste floristique des diatomées benthiques en pourcentage relatif. » suite à des prélèvements dans la Biais effectués les 14 et 15/04/2014. Dans cette pièce E annexe 1 plus de 300 feuilles A3 sont consacrées à différentes espèces végétales et animales pouvant être impactées par ce projet A 154 N 12. Une seule espèce dans ce volumineux dossier d'enquête publique a été oubliée, l'espèce homo sapiens, de sa naissance à sa mort pour sa « petite population » de l'écosystème Vernoliteain

Des décisions ont été prises par de grands élus, au bénéfice de quelques particuliers et de sociétés autoroutières à bénéfice lucratif.

Si la rocade Est est terminée, elle sortira des quartiers de Dreux eux aussi oubliés (Croix Tiénac, lièvre d'Or, Gué aux Anes) de pollutions liées au trafic intra urbain intense. En terminant cette rocade, en utilisant les réserves foncières et tracés prévus dans les années 75, les puits de Vernouillet ne seront plus du tout menacés, plus de 15000 habitants seront épargnés par ces nuisances liées à l'A 154 - N 12.

Nous sommes opposés à ce projet d'A154 privé qui ignore les conditions de vie de 15000 Vernoliteains.

Mme et M. Fillon :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

S'il y a un lieu où la notion d'intérêt public vital est à étudier, c'est bien à Garnay.

L'eau potable de plus de 53000 habitants du coeur de l'agglomération (Dreux, Vernouillet, Luray, Garnay, Marville) est pompée en aval hydraulique à Vernouillet.

Drouais depuis 1966, professeur agrégé de biologie géologie au lycée Rotrou de 1970 à 2002, j'ai travaillé avec mes élèves sur documents (cartes topographiques, morphologiques, géologiques, piézométriques, forages) et j'ai étudié avec eux sur le terrain, tout ce qui pouvait relier l'eau de la nappe de la craie de la vallée de la Biaise au contexte géologique et environnemental local.

Je fus régulièrement chargé de l'analyse géologique, hydrogéologique des études d'impact accompagnant les enquêtes publiques relatives à de lourds dossiers : carrière alluvionnaire de Vernouillet, liaison Sud-Nord N 154- N 12 (dite «petite rocade intra-urbaine») carrière alluvionnaire de Saulnières voire aussi de carrières dans le calcaire de Beauce au sud de Chartres. J'ai aussi été nommé commissaire enquêteur en Eure et Loir (périmètres de protection de puits, funérarium, entreprise Gourdin Soupleix en vallée de la Biaise...)

L'analyse approfondie du « dossier de concertation » soumis au public du 10/12/2014 au 13/02/2015, m'a d'emblée, profondément révolté par son manque d'objectivité et de véritable analyse scientifique. Je n'ai pas manqué d'exprimer publiquement mon indignation le 13 janvier 2015 en réunion publique au cinécentre de Dreux.

En page 35 du dossier de concertation, l'étude des 3 variantes du contournement Ouest de Dreux est scandaleuse quant à ses omissions, ses approximations pseudo scientifiques et son orientation délibérée.

Seul l'impact sur les captages de Vert en Drouais est évoqué et alors que les 3 variantes en sont à des distances différentes la DREAL a osé mettre le même commentaire. « Cette variante traverse le périmètre de protection de captage de Vert en Drouais ce qui constitue un impact potentiel sur la ressource en eau ». Un simple « copié-collé », pas même une relecture alors qu'il y a à Vert en Drouais 10 captages C'est volontairement que les 6 captages de Vernouillet, absolument vitaux pour plus de 53000 Drouais sont passés sous silence dans ce projet de contournement Ouest de Dreux. La ville de Dreux était alimentée en eau potable à partir de son puits du pont Hoddé situé dans la vallée de l'Avre, en aval de Vert en Drouais. Suite à la mise en place d'une décharge d'ordures ménagères et industrielles dans une vallée sèche au lieu-dit l'arche du gazon, en bordure de la N 12. Ce puits a dû être fermé dans les années 1985. Dans cette vallée sèche, axe de facturation du sous-sol crayeux, les eaux de pluie se sont infiltrées après avoir lessivé les ordures. Sous la pression de la ville de Paris, les périmètres de protection des puits de Vert en Drouais ont été revus, allant même à plus de 4 kilomètres de ceux-ci. Jusqu'en zone industrielle des Corvées.

La ville de Dreux a dû se tourner vers ses 3 puits de la vallée de la Biaise à Vernouillet au lieu-dit l'abîme L'eau est dénitrifiée biologiquement dans l'usine construite conjointement par ces 2 villes à Vernouillet. Les 2 forages de Vert en Drouais sont uniquement des forages de secours pour Dreux.

Les forages de Vert en Drouais, situés dans le lit principal de l'Avre, sont soumis et protégés par la suppression de la nappe alluviale sus-jacente. Les 6 forages de Vernouillet, situés au lieu-dit " l'abîme », sont beaucoup plus exposés aux pollutions des eaux de surface dans la vallée de la Biaise et de ses vallées «sèches » confluentes. De Senonches, où elle prend naissance, à Fermaincourt, où elle rejoint l'Eure, infiltrations, pertes et résurgences se succèdent. Le gouffre de l'abîme est une résurgence que la ville de Dreux a rachetée à Vernouillet à la fin du XIX^{ème} siècle. Cette eau brute dont la teneur en nitrates (plus de 50 mrj) est étroitement liée aux activités de surface, doit être traitée pour répondre aux normes de potabilité.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Dans les années 1980, l'usine Hurel installée à Aulnay sous Crècy ayant dû remplacer ses phosphates naturels marocains par des phosphates de Caroline du Nord a été responsable d'une importante pollution au fluor de l'eau des 6 puits de Vernouillet. Rejeté dans l'atmosphère, ce fluor repris par les eaux de pluie a contaminé la nappe de la craie exploitée à Vernouillet.

Cet exemple de pollution, que j'ai vécu et analysé au plus près avec mes élèves, visitant avec eux aussi bien l'usine Hurel que l'usine des eaux, démontre combien cette vallée de la Biaise est sensible, mais aussi combien le projet de contournement Ouest de Dreux par l'autoroute A 154 fait peser de graves menaces sur l'eau potable des Drouais. L'agglomération de Dreux et la DREAL auraient dû, par objectivité et honnêteté scientifique joindre à leur dossier de concertation l'impact de leur projet sur les bassins d'alimentation des captages de Vert en Drouais et surtout sur les captages de Vernouillet (8.A.C.).

La rocade Ouest va traverser sur plus de 5 Km le BAC de Vernouillet, passant au-dessus de la Biaise à Fortisle et au plus près des captages (1 Km du périmètre éloigné ; vallée de Bois le Roi). L'agglomération du pays de Dreux a travaillé sur ces SAC en 2013-2014 : que cachent ce silence et cet oubli ?

La haute autorité environnementale a demandé à la DREAL de préciser les périmètres de protection des puits concernés par ce projet autoroutier. Sa réponse dans les nombreux documents du dossier de concertation interservices (clef USB) est insatisfaisante malgré un enrobage pseudo informatif rassurant des faits.

Dans la pièce C, page 13 : « sur la zone d'études, les principales nappes aquifères sont les nappes de la craie et la nappe de la Beauce qui présentent une vulnérabilité considérée comme de forte de très forte ». « De plus, de nombreux captages AEP sont recensés au sein de la zone d'études ce qui augmente d'autant plus la sensibilité des nappes en présence »

En page 34, seul est retenu le franchissement d'un périmètre de protection éloigné des captages en AEP de Vert en Drouais. Aucun mot sur les captages de Vernouillet tous vitaux pour les Drouais,

En page 207, à propos de la nappe de la craie est écrit : « en raison de la nature carbonatée des terrains de surface, la zone d'études présente un réseau de diaclases très important justifiant ainsi la vulnérabilité de la nappe à une pollution de surface (lessivage des sols, infiltration). La recharge de la nappe est avant tout assurée par la pluie non évaporée... » En vallée de la Biaise et sur les plateaux avoisinants les manifestations de ces phénomènes karstiques sont multiples.

entre le cimetière de Vernouillet et celui de Garnay, un projet de carrière alluviale a été rejeté, car correspondant à des poches d'effondrement karstique remplies secondairement d'alluvions sablo siliceuses quaternaires.

A Saulnières en amont de Garnay un projet identique a été rejeté après action en conseil d'état car il représentait une menace importante sur la nappe de la craie de la vallée de la Biaise. Aucune protection « argileuse » n'existe entre les alluvions de la vallée et la craie sous-jacente diaclasée, décarbonatée en surface...

Quand la « petite rocade a été creusée » au niveau du plateau des Corvées, diaclases, fissures, poches de décarbonatation et de concentration de résidus argileux, irrégularité de l'argile de décalcification en surface étaient bien visibles.

Le projet de contournement Ouest de Dreux va traverser 3 vallées sèches dont la vallée Laurent et le fossé Mérot (ou Vallée de Bois le Roi). Ces 2 vallées sont des axes de diaclase de la craie, recouverts d'une coulée plus ou moins épaisse de lœss et en bordure d'un bief à silex. La craie peut y affleurer directement.

Ces vallées drainent directement les eaux pluviales vers les puits de Vernouillet.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

En page 207 est écrit « les eaux souterraines de la nappe de la craie sont ainsi extrêmement vulnérables à toute pollution issue de la surface ».

Le bassin d'alimentation des captages de Vernouillet, traversé en son cœur par la rocade Ouest de Dreux, balayé par les vents, d'Ouest sera le réceptacle des pollutions de l'air en dioxyde d'azote, benzène, composés organiques volatils, particules liées au diesel...

En page 644, deux campagnes de mesure, réalisées chacune pendant 4 semaines (mai juin 2014, avril mai 2015) ont mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène très fortes à proximité des axes routiers RN 154 RN 12.

En page 687 : « les secteurs Nonancourt-Dreux et Dreux-Chartres sont des zones fortement vulnérables ».

Faire passer cette rocade Ouest, de Dreux autoroute privée (130 km) au cœur du bassin d'alimentation des captages de Vernouillet est, compte tenu des réserves effectuées par la DREAL, dans le dossier soumis à l'enquête publique, totalement contraire à l'intérêt public. Au niveau de l'impact quantitatif sur les captages, ceux du Vert en Drouais. Louvilliers, Allainville, Dreux et même Garnay (qui est fermé depuis plus de 20 ans) seraient impactés par ce projet. Pourquoi la DREAL et le cabinet d'étude a-t-elle inclus des captages aussi différents (y compris un captage abandonné...) et a omis de citer les 6 forages de Vernouillet situés en aval hydraulique du projet ? Ce nouveau silence est suspect.

En janvier 2015, j'ai sur le terrain avec Monsieur Clément Florent de la DREAL, parcouru les 3 traces de la rocade Ouest et le bassin d'alimentation des captages de Vernouillet, du gouffre de l'abîme à Fortisle. En mairie de Garnay, j'ai rencontré deux agents du cabinet d'étude qui avait, payé par la DREAL réalisé ce dossier de concertation.

Leur parlant de Sa vulnérabilité de cette zone que je connais parfaitement, j'ai voulu savoir où seraient rejetées les eaux ayant lessivé l'autoroute. « La plateforme autoroutière ». « Après décantation, elles seront rejetées en Vallée de la Biaise au pied du viaduc ». Autant dire qu'elles rejoindront directement la nappe de la craie qui aspire véritablement les eaux de surface pour les acheminer jusqu'aux forages de Vernouillet La carte piézométrique jointe à mon courrier est à ce titre très explicite !

En page 786, le rédacteur ose écrire « le captage de Saint Rémy sur Avre ainsi que celui de Vernouillet ont été évités grâce aux démarches successives et progressives de comparaison des variantes ».

Ceci nous ramène à la page 35 du dossier de concertation, qui ne peut pas avoir été rédigé par des ingénieurs ou hydrogéologues responsables de l'intérêt public.

En page 801, il est écrit que « la création de la route entrainera diverses pollutions chimiques chroniques (gaz d'échappement, hydrocarbures, poussières, particules métaux lourds, etc..)

Ces polluants pourront entraîner une toxicité sur la végétation, sur les invertébrés... ces effets sont surtout sensibles aux abords immédiats des routes.

Cependant, les polluants peuvent, dans une certaine mesure, diffuser à distance ».

Une étude réalisée sur le plomb en forêt de Fontainebleau a montré des effets jusqu'à 1 km à l'Ouest et 4 km à l'Est de l'autoroute A6, sous les vents dominants

Les 10 000 habitants des Corvées, Bois le Roi et Garnay, situés à moins d'un kilomètre de l'autoroute 154, sous les vents dominants, les 6 forages de Vernouillet situés à 2 km, le bassin d'alimentation des captages coupé en son cœur par l'A154 seront atteints par ces pollutions chimiques gravissimes, pernicieuses et chroniques. En page 994, à propos des effets de Sa

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

qualité des eaux sur la santé, « la circulation routière est susceptible de polluer les eaux tant superficielles que souterraines, de façon chronique, saisonnière ou accidentelle ».

« Les polluants d'origine routière susceptibles de nuire à la santé humaine sont accumulés par temps sec et entraînés par le flot des eaux de pluie sur la plateforme ». Quid du plomb en forêt de Fontainebleau à 4 km de IA6, du dioxyde d'azote, du benzène transporté par les vents dominants..

Les eaux de ruissellement sur « la plateforme » seront collectées et dirigées vers des ouvrages de stockage et de traitement avant rejet limité vers le milieu récepteur. Que se passera-t-il en période d'orages comme il s'en est produit dans l'Orléanais en juin 2016 (A10 inondée). Comment faire confiance à de telles « bonnes intentions » quand on peut constater sur la petite rocade, empruntée par la N154 aujourd'hui du chemin de Vohlard aux Corvées et à la N12, ce qui a été fait pour protéger la population Drouaise et leur eau potable : Une chaussée perméable, des bernes enherbées, non étanches, éloignées des tronçons de caniveau non jointifs, un seul bac de stockage et décantation qui ne reçoit qu'une très faible partie de l'eau de la rocade avant rejet dans la Biais, à quelques centaines de mètres en amont des puits de Vernouillet..

Au niveau hydrogéologique, cette lourde étude d'impact (37.1 KG) fait peser trop de menaces sur la santé des Drouais, sur la qualité de leur eau potable dans le contournement Ouest de Dreux proposé et retenu, aucune ligne n'est consacrée au BAC de Vernouillet et à ses 6 captages AEP Grenelle. Dans la version Octobre 2016, pièce E, page 779 « la nappe de la craie est libre en relation directe avec les apports extérieurs. Elle est vulnérable du fait de sa perméabilité forte et de sa couverture d'argile à silex irrégulière ».

Le projet est entièrement concerné par le phénomène de karstification. Fissures et cavités peuvent permettre une propagation facile et rapide d'une pollution vers la nappe sous-jacente. Dans un tel contexte hydrogéologique, les déblais sont interdits et pourtant route de Crécy couvée, sur 1 kilomètre l'Autoroute sera enterrée dans la nappe de la craie. A Garnay, près de Fortisie à l'Ouest le déblai sera à 17 m, à l'Est à 12 m sur 2 kilomètres. Les eaux de lessivage de la plateforme autoroutière vont converger vers ces zones de déblai où la nappe sera directement atteinte. Par le système karstique, les 6 captages Grenelle de Vernouillet seront rapidement contaminés.

Les quelques informations hydrogéologiques contenues dans l'étude d'impact nous amènent à refuser totalement ce projet A154 dans l'intérêt public des Drouais.

Le dossier de concertation puis l'étude d'impact ont été rédigés sans tenir compte des nombreuses réserves de la haute autorité environnementale et dans le seul but de justifier un tracé préférentiel qui n'est pas du tout d'intérêt public.

Par contre, la réalisation de la voie express, Orléans-Dreux-Rouen, doit être terminée au niveau de la rocade Est et de sa jonction avec la N 12. Ce tracé, passant par le « bois de Verdun » est déjà réservé, a été l'objet de plusieurs études dans tes années 1980 et préserve totalement les eaux superficielles et souterraines de la Vallée de la Biais.

Le projet A154-N12 présenté n'est pas d'intérêt public. Par contre, le projet MOB28. parti d'analyses bien concrètes des besoins tes plus élémentaires des Euréliens (qualité de l'air et qualité de l'eau, santé, sécurité sur toutes nos routes, protection des terres agricoles) est bien d'intérêt public et n'est pas destiné à défendre les intérêts privés de quelques personnes seulement.

Cette analyse a peut-être été un peu longue, mais en tant que scientifique, elle doit reposer sur des faits précis, ici dans le domaine de l'hydrogéologie en pays Drouais, domaine que je pratique depuis plus de 50 ans.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

HAMELINE Renaud :

Montant de la subvention d'équilibre : au moins 100 millions d'euros publics

AUTOROUTE = FINANCEMENT PUBLIC D'AU MOINS 100 MILLIONS D'EUROS ! On nous demande de signer un chèque en blanc !!!!! Ceux qui pensent que l'autoroute sera financée par le péage se trompent, en voici la preuve : AVANT le début des travaux (mais après la Décision d'Utilité Publique), nous devons verser au concessionnaire une subvention d'équilibre de 58 à 172 millions d'euros (fourchette donnée dans la lettre du 3 février 2014 du ministre des transports de l'époque M. Cuvillier, voir PJ). Cette subvention d'équilibre est en fait une aide financière publique indispensable pour que le projet autoroutier puisse se réaliser faute de quoi, il ne serait pas économiquement viable. Sur cette subvention publique, 30 millions maximum seront pris en charge par l'État, le reste (30 à 142 millions) par les collectivités locales. Or, dans le dossier de concertation datant de 2006, cette subvention d'équilibre était estimée à 100 millions d'euros. Elle s'appuyait sur les hypothèses suivantes : - Augmentation du PIB annuel de 1,9 % jusqu'en 2020 - Hausse du trafic global de 2 % annuel jusqu'en 2020 également. Ces hypothèses étaient déjà très optimistes en 2006, mais elles sont fausses maintenant en 2016 (il suffit de regarder l'évolution du PIB depuis 2006, source : INSEE, voir PJ). La subvention d'équilibre ne pourra, par conséquent, jamais se situer en dessous de 100 millions d'euros ! On ne connaîtra son montant réel qu'après la décision d'utilité publique, c'est-à-dire qu'après avoir dit OUI à l'autoroute. On nous fait donc vraiment signer un chèque en blanc ! Le projet alternatif MOB 28 dévie St Rémy sur Avre pour moins de 50 millions d'euros. Si on a 100 millions immédiatement disponibles pour la subvention d'équilibre, n'a-t-on pas 50 millions pour dévier St Rémy immédiatement ? Où se situe l'utilité publique ? Je suis donc opposé au projet autoroutier, car son financement est un financement public déguisé en financement privé.

MOB28 Tous avec :

La transformation de nationales en routes payantes n'est pas le meilleur moyen de favoriser le développement économique de tout un département. La rentabilité socio-économique d'un projet traduit son intérêt pour la collectivité. Sa pertinence économique, sa rentabilité ont-elles été évaluées ? Quels sont les avenants aux contrats signés entre les collectivités et les autoroutes ? Quelles sont les conditions (qui devraient être publiques) en cas de non-rentabilité ? De plus il ne s'agit pas ici de la réalisation d'une autoroute neuve, mais de la transformation de nationales gratuites en routes payantes. Pour justifier le projet de mise en concession, faut-il affirmer, comme le font les pro-autoroutiers, que la mise en concession aurait des effets économiques ? Comment croire ceux qui lient développement économique et autoroute sans apporter les éléments sur lesquels s'appuient leurs affirmations ? Bien qu'il existe depuis 1980 des observatoires économiques, et bien que ces observatoires soient sous la houlette des sociétés d'autoroute, il est à noter qu'aucune étude microéconomique ne vient étayer cette affirmation. « Il existe de nombreuses études, mais on n'a jamais montré quel était l'effet économique réel des infrastructures » disait P.Parisé Directeur Général des routes le 28 avril 2006 en Préfecture de Chartres. « L'autoroute n'est pas un facteur déterminant du développement économique » nous dit même de façon catégorique G Joignaux des autoroutes Paris-Rhin-Rhone. La Cour des Comptes Européenne, à propos des réalisations autoroutières, dans son Communiqué de presse du 15 juillet 2013 nous affirme « Il est impossible de déterminer si les projets financés ont effectivement produit les effets économiques attendus ... les objectifs de développement économique n'étaient pas mesurables et aucune information n'est disponible concernant l'incidence des projets sur l'économie locale ou nationale. Pour la moitié des projets, la viabilité économique réelle, calculée sous la forme d'un rapport coûts-avantages fondé sur les coûts et

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

l'utilisation réels, était considérablement inférieure aux prévisions effectuées lors de la phase de planification, qui s'appuyaient sur des coûts inférieurs et/ou un trafic plus important... Des prévisions.

Anonyme.

Quelques suggestions et observations : La question du péage -Face à la question du péage, la situation financière de l'Etat. Si pas de péage, pas de projet ou quelques réalisations limitées comme l'entrée sud de Dreux ou l'échangeur du Gué-aux-ânes. Le contre-projet de MOB 28 estimé à 300 millions (contre 800 millions en cas de concession) qui pourrait en séduire certains sur le papier n'est pas réaliste. Premièrement, ils n'ont aucune assurance de l'Etat quant au financement, et deuxièmement il faut savoir que la DREAL dispose aujourd'hui de 10 Millions d'euros par an pour les grands aménagements routiers dans la Région Centre-Val-de-Loire. La conséquence est qu'il faudrait 30 ans pour réaliser le projet de MOB 28 et encore, en concentrant tous les crédits régionaux sur l'A 154 ce qui est irréaliste. Il n'y a donc pas d'autre solution que de faire payer les usagers. -Autre point, ceux qui manifestent le plus leur opposition au péage sont les habitants des agglomérations chartraines et drouaises : pourquoi payer un équipement que l'on a déjà payé et sur lequel on roule aujourd'hui gratuitement? disent-ils en substance. Les habitants cités, ainsi que ceux de Saint-Lubin/Saint-Remy-Nonancourt, sont pourtant ceux qui en bénéficieront le plus compte tenu de la qualité escomptée du nouvel axe. Pour bénéficier d'avantage, il faut payer un peu. au nom du principe de solidarité, ils doivent accepter de payer pour un axe qui sera amélioré dans sa globalité. - Le trafic aujourd'hui sur la RN 154, c'est 30% de transit, 40% d'échanges venant de l'extérieur du département, et 30% de trajets locaux. Le système du péage, incitera 70% des usagers extérieurs à participer au financement de l'équipement. Dans le cas contraire, l'équipement serait payé à 100% par les locaux, via l'impôt. Le tarif -Tous les concessionnaires font aujourd'hui des offres tarifaires intéressantes. C'est le cas par exemple d'Atlandes qui propose une formule d'abonnement à 50% à partir du 11e trajet avec rétroactivité au premier trajet. Des négociations seront à mener avec le concessionnaire après sa désignation: plus le projet sera facile à faire, plus il sera facile à financer et plus les concessionnaires seront incités à proposer des formules intéressantes. -Au sud de Chartres, l'A 154 sera synonyme de gains de temps, de remède à une accidentologie aujourd'hui trop élevée, et de préservation des nappes, à travers une protection des zones de captages très efficace dans les projets autoroutiers, sans commune mesure avec ce qui existe aujourd'hui. La question de l'agriculture Les deux agglomérations et le Département ont procédé avant le démarrage effectif du projet à d'acquisitions foncières pour en faciliter l'acceptabilité. Il faudra prendre en compte un remembrement élargi pour restructurer les exploitations impactées. Conclusion il faut tendre à dégager une conclusion qu'il est légitime pour le bien de la collectivité, pour l'intérêt général de pénaliser quelques intérêts particuliers, en procédant toutefois aux indemnisations qui en découlent. C'est un projet structurant pour notre territoire.

COLLECTIF DEVIER SAINT REMY ASSOCIATION :

Tout d'abord, nous attirons votre attention sur les nuisances insupportables engendrées par le trafic routier sur le tronçon commun des Routes Nationales 12 et 154 qui se superposent en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre. Notre commune détient de tristes records : - Record de trafic : 10 247 837 véhicules dont 1 980 062 poids lourds en 2015 avec des pointes allant jusqu'à 40 000 véhicules/jour dont 8 200 poids lourds (source DIRNO). Et le 1er semestre 2016 montre une nouvelle augmentation ! - Record de pollution atmosphérique : les concentrations horaires en micro particules enregistrées à Saint-Rémy-sur-Avre par la station Lig'Air sont les plus élevées

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

de toute la région Centre et comparables à celles de grandes agglomérations : nous faisons face à un problème de santé publique. Ce n'est pas tout : le bruit est assourdissant, l'insécurité permanente (environ 1 accident par semaine) ; il est extrêmement dangereux de marcher ou de rouler à bicyclette le long de la nationale pour se rendre en centre-ville. Les maisons riveraines se fissurent, se dégradent. Les bouchons quotidiens transfèrent une partie du trafic sur les routes communales et départementales du centre-ville et des villages voisins ; Saint-Rémy est coupée en deux. Pour toutes ces raisons, nous voulons que cet aménagement soit enfin réalisé ; les premiers projets de contournement de notre commune datent de 1965 ! Aujourd'hui c'est une URGENCE ABSOLUE. Afin de limiter le transit des véhicules en traversée de Saint-Rémy, nous demandons que la RN 12 soit réaménagée de la façon suivante : - mise à 2 x 1 voies, avec création d'une piste cyclable dans les deux sens et de places de parking sur toute la longueur, - création de passages piétons surélevés à chaque carrefour, - limitation de la vitesse à 50 km/h et contrôle par la pose d'un radar fixe. La nouvelle infrastructure sera relativement proche du Hameau de la Gâtine qui est sur la commune de Saint-Rémy. Nous demandons donc que des aménagements soient réalisés pour que ce hameau soit protégé du bruit généré par l'autoroute : encaissement, remblai, mur antibruit si nécessaire. Nous souhaitons également que les abords soient végétalisés afin de la dissimuler dans le paysage. Nous espérons que ces suggestions seront prises en considération et attendons la déclaration d'utilité publique avec impatience.

MOB28 :

14 445. C'est le nombre de véhicules qui continueront de traverser St Rémy chaque jour une fois l'autoroute en service. (chiffre officiel de la DREAL : dossier enquête publique Pièce G, p 60 carte 35) On vous a menti : l'autoroute ne résoudra que partiellement le problème de St Rémy. Avec MOB28, c'est 100 % du trafic qui sera détourné (car pas de péage) !

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

MOB28 :

Mise à jour : 26/02/2015

Le projet alternatif MOB28 Les N12 - N154 sécurisées, fluides et à moindre coût

Aménager l'existant (Grenelle de l'environnement et Mobilité 21)

Contourner St Rémy

Réaliser le barreau EST de Dreux (prévu depuis 1994)

Utiliser partiellement la D 29 pour rejoindre la déviation de Prunay-le-Gillon-Allonnes



Notre projet MOB 28	Le projet autoroutier
Sécurise les RN 12 et RN 154 Sans report de trafic sur les routes secondaires qui traversent les villages.	Sécurise uniquement l'autoroute Avec report de trafic sur les routes secondaires.
Préserve le réseau secondaire.	
Fluidifie les trajets en préservant le tissu artisanal et industriel.	
Minimise la consommation de terres agricoles (97 ha consommés).	Maximise la consommation de terres agricoles (660 ha consommés).
Préserve la nappe phréatique drouaise.	Pollue la nappe phréatique alimentant l'eau potable des 53 000 habitants du Drouais.
Coûte 214 M€ Rien de plus pour nos impôts.	Coûte 853 M€ (ministère des Transports, 3/02/2014) Pour le concessionnaire* : de 681 à 795 M€ (en fonction de la subvention d'équilibre) Subvention d'équilibre : de 58 à 172 M€ 30 M€ pour l'Etat 28 à 142 M€ pour les collectivités (nos impôts directs) auxquels s'ajoutent : 250 M€ si gratuité eurélienne, sinon péage ! 70 M€ si abonnements 5 M€ par diffuseur supplémentaire (entrée-sortie) 280 M€ pour l'aménagement supplémentaire des voies secondaires (évaluation Mairie Garnay) ? M€ pour les protections anti-nuisances (pas chiffré !)
Se réalise dans les 4 ans pour la première phase (Saint Rémy). Dans les 10 ans pour la globalité (et moins si la Région participe).	Se réalise dans les 9 ans.
Favorise l'économie : En privilégiant une desserte de qualité aisément accessible par les entreprises et l'artisanat d'ores et déjà présents.	Favorise l'économie hypothétiquement : Plusieurs thèses démontrent qu'il n'y a pas de corrélation entre la construction d'une autoroute et le développement économique d'une région. Conclusions reprises par la Cour des Comptes Européenne qui dit : « développement économique non mesurable » Oblige à créer des diffuseurs supplémentaires pour desservir les entreprises locales.

*si autoroute non rentable, qui paiera ? Nos impôts publics et pas le concessionnaire privé assuré par contrat de toucher minimum 8 % d'intérêt par an sur son investissement que l'autoroute soit rentable ou non.

De plus, l'autoroute n'est pas rentable

Bases de calcul de rentabilité de l'autoroute (présentées à nos élus officiellement en 2006) révolues :
Taux de croissance espéré de 1,9 % jusqu'en 2020 (faux, 0,1 % actuellement)
Trafic routier en hausse exponentielle (faux, baisse)

Si nous ne faisons rien, c'est l'autoroute qui l'emportera !

Rejoignez les associations qui luttent contre la mise en concession de nos N 154 et N 12.

www.nonalautoroute.over-blog.com

sur Facebook : Tous avec MOB28

<http://www.stprest-environnement.org/>

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La DREAL, depuis de nombreuses années, ne semble pas être missionnée pour améliorer l'existant mais uniquement pour développer le projet d'une 2X2 voies à travers tout le département.

Les directives périmées de 1994 sur lesquelles est bâti son projet autoroutier sont monstrueusement décalées par rapport à la réalité d'aujourd'hui :

Croissance du PIB de 1,9% espéré jusqu'en 2020. (voisin de zéro et en baisse prévue pour cause de Brexit)

Des trafics en hausse exponentielle. (Le trafic routier n'augmente plus et même diminue.)

Une parité \$ / €

Un prix du pétrole devant plafonner à 65\$ le baril jusqu'en 2020

Le débat public a présenté la mise en concession comme seule solution. Compte rendu du débat public sur le devenir de la RN154 élaboré par M. Alain Oriol Président de la CPDP le 24 mars 2010 (page 72) « ...repousser l'examen de solutions alternatives issues du débat à une phase ultérieure à la décision du ministre, comme l'a fait le représentant du maître d'ouvrage a suscité une grande incompréhension, le public considérant que cela faisait partie des éclairages nécessaires à la prise de décision de poursuivre ou non le projet ».

Il est bon de préciser que la commission Duron Mobilité 21 a placé le projet de concession autoroutière au dernier rang des priorités nationales. Cette commission, toujours d'actualité, semble ne pas être la préoccupation de la DREAL.

L'Autorité environnementale le dit elle-même Page 19/33 "La grille d'analyse retenue privilégie "l'adéquation aux décisions antérieures au débat public" et "la conformité par rapport aux conclusions de débat public et à la décision ministérielle du 25 juin 2010"38, **sans aucune référence aux critères et aux scénarios retenus par la Commission "Mobilité 21"**.

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE car il existe un projet innovant moderne et efficace MOB28 qui respecte les consignes gouvernementales de 2013. Le projet alternatif MOB28 (<https://www.youtube.com/watch?v=whxveW8w5-E&feature=youtu.be>) bien moins coûteux, respectueux des exigences modernes qui nous concernent (fluidité, sécurité pour l'ensemble du département, plus respectueux des terres agricoles et des ressources en eau) est un meilleur compromis besoin/coûts.

Le projet MOB28 **n'est pas un combat pour une 2X2 voie gratuite**. C'est la poursuite de la sécurisation routière de l'Eure-et-Loir tout entier par la fluidification de ses axes N12 et N154. MOB28 s'adapte aux réalités locales (Il y a 3 fois moins de trafic au sud qu'au nord).

La DREAL, en juin 2015 a fait évaluer MOB28 par le cabinet IRIS qui travaille déjà en lien étroit avec elle. Notons donc son manque d'indépendance. Dans son étude elle a longuement insisté sur tous les points qu'elle trouvait négatifs sans tenir compte des critères retenus par la Commission MOBILITE21 et sans réaliser de comparaison. Nous le faisons maintenant et répondons point par point à ses critiques.

Tout d'abord un petit tableau comparatif et un autre plus complet en pièce jointe.

Concession	MOB28
60 km	18 km
660 ha	97 ha

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

853 M€	214 M€
--------	--------

Critique 1 : Aménagement estimé à environ 320 M€, non financé à ce jour.

Notre évaluation à 214 M€ a été faite de trois façons concordantes.

Premièrement en calculant tronçon par tronçon le coût de chaque élément. Ensuite, en comparant avec les autres ouvrages similaires réalisés ailleurs et enfin en nous basant sur les prix donnés par la cour des comptes.

(La construction d'une route ordinaire est 2,63 fois moins chère en moyenne que celle d'une autoroute. Rapport de la Cour des Comptes du 15 juillet 2013).

Si nous comparons nos 214M€ pour 18 km aux 853M€ des 60 km, nous sommes bien dans l'ordre de grandeur

Nous maintenons donc nos 214M€ vertueuse qui respectent les finances publiques et celles des citoyens, car la Cour des Comptes nous conforte et nous prévient des exagérations habituellement pratiquées : « ...créer, à l'échelle de l'Union européenne, une base de données contenant des informations sur les prix unitaires à l'intention des ingénieurs chargés d'estimer le coût de nouveaux projets, afin d'aider les bénéficiaires à baisser le prix de leurs offres. »

Le financement de MOB28 : Deux dotations budgétaires quinquennales habituellement de 50M€ et 142 M€ (172M€ - 30M€ de l'État, cf lettre de Cuveillier) de subvention d'équilibre que les collectivités sont prêtes à payer pour la subvention d'équilibre soit 242 M€ en 10 ans plus que les 214M€ nécessaires.

La DREAL ne cherche absolument pas comment financer nos 214M€ comme elle ne cherche pas non plus à savoir comment les collectivités feront pour financer les centaines de millions de la subvention d'équilibre ainsi que les coûts directs et indirects. Les grands élus et les collectivités ont dit « oui au projet autoroutier s'il est gratuit pour les Euréliens »! « gratuité » chiffrée à 260M€ ! et peut-être illégale !

Critique 2 : Aménagement non conforme aux décisions antérieures au débat public APSI/PALT de 1994

Il existe des directives de 1994 et d'autres de 2013.

Nous ne sommes effectivement pas conformes aux consignes de 1994, époque où le trafic augmentait, mais sommes par contre conformes aux directives de 2013 et aménageons l'existant en respectant les priorités données.

Pour le projet autoroutier c'est le contraire, il rejette les recommandations actualisées de la Commission MOBILITE21. « toute option "difficilement intégrable à un réseau concédé" est a priori rejetée » (Autorité environnementale page17/33)

Critique 3 : Aménagement non conforme aux résultats des concertations :

Les concertations poursuivaient l'objectif de 1994 : une 2x2 voies dénivelées qui travers le département du sud au nord. La DREAL n'a absolument pas été mandatée pour explorer d'autres solutions.

Notre souci a été d'aménager l'existant comme le préconise la Commission Mobilité21.

Critique 4 : Accélération de l'aménagement

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

MOB28 peut faire aussi rapidement et en tout cas solutionne d'abord la N12 qui est prioritaire pour la Commission Mobilité21 en résolvant complètement les difficultés de St Rémy. Le projet autoroutier maintient, lui, 12000 véhicules/jour dans St Rémy et peut-être plus !

MOB28 se réaliserait intégralement en 10 ans contre 9 pour une autoroute, mais pourrait durer bien moins longtemps si la Région, qui a décidé de ne pas financer l'autoroute, participait au financement.

MOB28 a l'avantage de pouvoir être réalisé par parties puisque MOBILITE21 a hiérarchisé les priorités.

Critique 5 : Décision Ministérielle du 25/06/2010 Mob 28 non conforme

Ils continuent de rester fidèles aux vieilles directives de 1994 et refusent la vision moderne et réaliste des recommandations nationales de la Commission Mobilité21 de 2013.

Critique 6 : Congestion à court terme de plusieurs secteurs : Ouest de Chartres, giratoire Léo, Nonancourt

La DREAL continuant d'envisager des augmentations exponentielles de trafic, (plus de 2,5% annuel pour le sud !) elle nous prévoit donc des engorgements futurs dans notre contre projet. Ils ont pourtant reconnu publiquement qu'ils n'étaient pas crédibles en prédisant des augmentations et en observant des baisses. Ils se sont ridiculisés avec leurs prévisions pourtant à court terme sur l'A19. (des centaines de véhicules supplémentaires annoncés, (10000 ont été publiés à Chartres et St Rémy par des associations et des municipalités !)
« Les prévisions de trafic relatives à la plupart des projets contrôlés se sont avérées inexactes » (Cour des Comptes)

Critique 7 : Impacts résiduels sur zones habitées importants

IRIS a listé nos points positifs mais qu'en reste-t-il dans sa conclusion ?

MOB28 n'a pas à rougir bien au contraire d'une comparaison avec le projet autoroutier, St Rémy est résolu à 100%, les villages et axes de substitution connaissent des circulations apaisées. MOB28 n'est pas parfait, c'est sûr mais il est beaucoup moins impactant que le projet autoroutier si on veut faire la comparaison et le cabinet IRIS se garde bien de la faire.

Critique 8 : Hétérogénéité de l'itinéraire avec Problème de lisibilité et de sécurité, notamment vis-à-vis des dessertes riverains, agricoles et circulations douces.

Le trafic est hétérogène sur l'axe. IL est 2 fois moins important entre Dreux et Chartres que sur la N12, et 3 fois moins au sud de Chartres. MOB28 s'y est adapté.

Qui peut croire une seconde que les améliorations que nous proposons risquent de dégrader la situation en créant de l'insécurité ? La sécurité est actuellement bonne sur l'axe. MOB28 continue à l'améliorer sans dégrader la sécurité de tout l'Eure-et-Loir ce qui n'est pas le cas pour le projet autoroutier. MOB28 a en plus le souci des pistes cyclables qu'il prévoit contrairement à l'A154.

la "lisibilité de l'itinéraire" est fréquemment invoquée pour justifier l'homogénéisation du profil en travers, sans motif de fond, comme si c'était un enjeu en tant que tel. Avis de l'Autorité environnementale page 17/33.

Que penser de la DREAL, quand elle interprète ses propres données de son dossier du débat public p39, et affirme

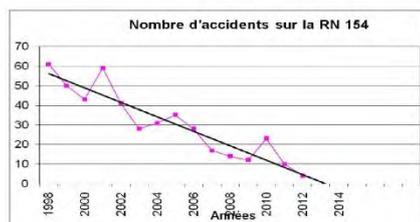
que la **situation se dégrade sur la N154** (en insistant une quarantaine de fois dans tout le dossier) ? Ne s'est-elle pas privée de toute crédibilité en ce domaine ?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Parlons des avantages de MOB28 non dits par IRIS

MOB28 continue de participer à la baisse de la mortalité routière en Eure-et-Loir en évitant les reports de milliers de véhicules sur les routes secondaires. La mortalité routière est plus importante sur les départementales. (Echo Républicain du 12 juin 2015). A quel coût en vies humaines s'élèverait la mise en concession.

MOB28 évite les zones de captage en eau potable de 57000 habitants alors que le projet autoroutier, lui, les traverse complètement.

MOB28 continue d'assurer une bonne irrigation du département avec préservation des zones industrielles existantes. « L'aménagement de la RN154 sur crédits budgétaires présente un atout indéniable puisqu'elle pourrait permettre d'assurer une meilleure desserte locale en offrant une multiplication des points d'échange par rapport à un aménagement autoroutier » (De Soras Dossier du Maître d'Ouvrage lors du débat public p 80)

MOB28 économise 550 ha de terres agricoles. Et sûrement davantage (A19 15ha/km d' autoroute)

MOB28 fait économiser aux euréliens :

134 Me d'apport en nature

60 à 170 M€ de subvention d'équilibre et bien plus selon la conjoncture.

235 M€ pour la gratuité que le conseil général et la communauté d'agglomération de Dreux exigent pour les trajets internes.

70 M€ pour les abonnements financés par les collectivités (70M€ uniquement pour Dreux-Chartres) auxquels s'ajoutent ceux pour Chartres-Orléans, Nonancourt-Dreux, Nonancourt-Chartres etc.

280 M€ pour dévier les communes qui le nécessiteraient, les échangeurs supplémentaires exigées par le CG28, les solutions techniques pour limiter les nuisances.

Un SMIC par année pour les utilisateurs des péages pendant sûrement 60 ans.

L'entretien des routes secondaires soumises à des trafics importants pour lesquelles elles ne sont pas prévues.

Les congestions sur la RN12 par le contournement gratuit de St Rémy et l'aménagement de Dreux Nord.

Pour ceux qui ne pourront pas prendre l'autoroute : Le temps perdu, l'augmentation des distances à parcourir et le coût pour l'usure prématurée des véhicules qui auront plus de trajet à parcourir, à jongler avec les chicanes et les dos d'âne que s'ingénient à mettre en place nos responsables, la fatigue et le mal au dos !

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Contournement de St Rémy/Avre

Par création d'une portion neuve jusqu'à la station Total

km		M €	
1	Echangeur nord Viaduc 2 voies montantes et une descendante	1 24	Pour traverser la vallée et amorcer la montée sur le plateau sud. (4M€ pour 170m)
4	2 X 2 voies à 3 M € / km	12	
	Pont simple pour la D104	2	Pour un chemin pédestre et le passage du gibier
	Passerelle métallique	0,5	
	Pont simple pour la D135	2	
	Vallée de Crampeau	1,5	Passage sur remblai ou ouvrage ainsi que bassin de rétention
	Enfouissement à proximité du Plessis St Rémy Un rond point en partie nord de la station Total Echangeur pour la D312 (7 ou 9)	8	Pont + 2 rond points +1
5	TOTAL 1	51	M €

En se basant sur un prix de 8 M€ / km : TOTAL 40 M €

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

De l'argent pour le Poitou-Charente

Extrait p9 :

2014 (prévisionnel)	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la DUP	Coût final	Ecart
21 - RN 274 - LiNO Dijon	164,5	157,9	-4,0 %
79 - RN 249 - Cholet Bressuire	225,5	193,5	-14,2 %
49 - RN 149 - Cholet Bressuire	30,1	22,1	-26,6 %
(2ème phase)			
RN 249 inaugurée le 03/10/2014, coût final :		152 M€	

Source : site de la Région Poitou-Charente

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme et M. Laboureur :

Nous tenons à vous dire que nous sommes contre le tracé actuel de la future A154 pour les raisons suivantes,

des nuisances environnementales, sonores, pollution de l'air, notamment, un prix à payer pour les collectivités, donc pour nous, même si nous n'utilisons pas cette voie (déficits de la concession, entretien du réseau secondaire) le sacrifice de 600 ha de terres agricoles et boisées.

Par ailleurs cette pollution touche non seulement les communes envisagées, mais aussi le centre de Chartres, ses habitants et par exemple la cathédrale actuellement en voie de rénovation, qui serait encore plus polluée alors qu'elle est « protégée » par l'UNESCO. Cette pollution s'ajoute à celle de Paris et de l'Ile de France de plus en plus envahissante ! Sans compter l'Ail, la fonderie de Oisème...

POLLUTION +POLLUTION... LES HOMMES ET LA NATURE SONT LES VICTIMES CONTRE QUELQUES RICHESSES DE PLUS POUR QUELQUES UNS !

Que de problèmes à venir, car l'agglomération de Chartres est appelée à s'étendre vers le nord et l'est

Nous proposons un tracé par Illiers, au droit de l'A154 qui descend vers la RN 12, qui rejoindrait l'A 11 jusqu'à Chartres Est, pour rejoindre ensuite Orléans. Ce tracé n'aurait pas les inconvénients de détruire la vallée de l'Eure, de traverser l'agglomération de Chartres, notamment.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Oisème le 30 Décembre 2016

Gérard JAMIN
 4 rue du Bougueneau
 28300 Gasville Oisème
gerard.jamin@laposte.net

Enquête publique Autoroute A154

Objet : Observations concernant l'Autoroute A154 aux environs de Chartres

Je constate que nos élus, de tous bords, promettent haut et fort avant leurs élections, qu'il faut privilégier le cadre de vie et favoriser le bien être de tous les habitants. Que deviennent ces promesses après leurs élections ?

A hauteur de Oisème, Saint Prest, le projet de construction de l'autoroute A154, traverse l'agglomération Chartreuse et donc coupe celle-ci en deux ! Ce qui est contraire aux déclarations faites qu'il ne faut plus construire ce type de route aux abords des agglomérations.

A titre d'exemple, à partir du modèle de l'autoroute A4, dans l'agglomération de Reims, qui dans un premier temps celle-ci a traversé cette dernière générant d'énormes nuisances. Il a fallu, plus de 30 ans pour prendre conscience et donc de décider la construction d'un tracé éloigné. Doit on renouveler cette erreur !!!

J'ai constaté que sur les plans d'étude en 2015, le passage de l'autoroute A154 aux abords de Oisème m'a fortement étonné de constater que ni le projet d'urbanisation de « La Garenne IV », déjà bien avancé à l'époque, ni le quartier de « La Garenne III » (construit depuis une dizaine d'années) n'y figuraient.

Malheureusement force est de constater que si ce « La Garenne III » apparaît sur les plans de la présente enquête, « La Garenne IV » est absente de la carte de « Gasville-Oisème » du site de la DREAL.

Ainsi la trentaine de ses tout nouveaux propriétaires « La Garenne IV » auront une vue imprenable sur « le cône de visibilité » de l'éventuel échangeur A154 / A11 qui les surplomberont sur le coteau d'en face à une centaine de mètres de leurs fenêtres orientées plein sud.

De même certaines maisons du quartier de « l'Orme Guyot », datant des années soixante, seront tout autant impactées et leurs propriétaires verraient leur bien (situé à quelques dizaines de mètres de cette infrastructure) dévalué et invendable, même à vil prix, sans pouvoir être indemnisés à hauteur du préjudice subit.

Sur les plans détaillés présentés lors de cette enquête, cette autoroute (en provenance de St Prest et de Champhol) serait en remblai sur le plateau surplombant la vallée de la Roguennette jusqu'aux environs de la « RD105-4 / Rue de Chartres » de la commune de Gasville-Oisème.

L'autoroute A154 étant implantée à l'Ouest des quartiers du « Bougueneau », du « Clos de l'Abeille » et de « la Madeleine », ceux-ci ce trouveront situés sous vents dominants et subiront de plein fouet les nuisances de toutes sortes.

Le tracé du passage de l'autoroute A154 et de son échangeur avec l'autoroute A11 aux abords de Oisème est un scandale, on ne se soucie pas des nuisances que vont subir ses habitants.

Il est tout aussi regrettable que les conseillers municipaux de Gasville Oisème aient, de longues dates, refusé de communiquer avec ses administrés sur ce projet prétextant que le fuseau des 300 mètres n'était pas arrêté et qu'il lui était impossible de distiller la moindre information au risque d'induire en erreur ses interlocuteurs alors qu'il était de notoriété publique qu'il existait et qu'il risquerait de passer à proximité immédiate du village.

Aux abords de Chartres il est exigé que l'autoroute ne vienne pas défigurer la vision sur la

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

cathédrale. *Décision que je soutiens, pourquoi l'être humain n'a-t-il pas droit à autant d'égard.*

En 2012 il a été privilégié l'option « Chartres-Est Rapproché » au détriment de « Chartres-Est Eloigné » ce qui a pour conséquence de couper Chartres entre autre de Gasville-Oisème (commune limitrophe), dressant ainsi une barrière entre ces deux commune, alors qu'il y a des projets d'expansion de Chartres Aglo vers l'est.

Comment peut-on imaginer en 2016, à une centaine de mètres d'un lotissement nouvellement aménagé, un échangeur (qui créerait inévitablement un point accidentogène notoire puisque implanté dans une courbe de l'A11 et au droit d'un péage) et que l'A154 serait une infrastructure inter régionale qui n'aurait aucune vocation à être une déserte locale ?

En effet il ne faudrait pas s'arrêter aux limites du fuseau des 300 mètres mais prendre en compte son environnement et tous les éléments nouveaux apparus depuis une dizaine d'années ainsi que les projets en cours qui, semble t-il, ont été ignorés par la DREAL Centre Val de Loire dans son travail.

Des projets alternatifs existent, notamment celui de « MOB28 », pourquoi ne sommes nous jamais écoutés ?

Il serait raisonnable de prendre enfin en considération avec attention le tracé alternatif étudié avec une grande précision par un collectif d'associations, appelé « MOB28 », et qui reprend, en l'aménageant, la majeure partie de « l'existant », réduisant de ce fait les emprises agricoles.

Là aussi on se soucie peut de voir les surfaces agricole diminuer comme neige au soleil, qu'importe si la France ne peut plus subvenir pour nourrir ses habitants.

L'un des engagements du « Grenelle de l'Environnement II » précise qu'« une infrastructure nouvelle ne pourra être étudiée que si il y a impossibilité d'aménager l'existant » cette proposition est la preuve qu'« il y a possibilité d'aménager l'existant », il serait inconcevable qu'il soit passé outre à cet article de loi.

Concernant le passage sur la commune de Saint Prest :

Il n'a jamais été évoqué dans un quelconque document de la DREAL Centre (Val de Loire) le Collège Soutine qui accueille plus de 700 élèves ; elle serait pourtant implantée à quelques dizaines de mètres à l'ouest (pour information, sous vents dominants) de son enceinte.

Elle serait en déblai jusqu'à la RD6 depuis la vallée de l'Eure et deviendrait en remblai (à proximité des aires de sports de cet établissement scolaire) jusqu'à la RN823.

Serait-elle couverte sur quelques centaines de mètres pour protéger collégiens et enseignants des bruits et des pollutions (d'après les plans il n'est pas prévu de mur de protection à ce niveau) ?

Par ailleurs, entre St Prest et Lèves (sur la RD6-2) se trouvent le hameau « Les Hérailles » puis le lieu dit « Le Gorget » ; ils sont situés en rase campagne, au fond d'un vallon, et loin de tout axe à grande circulation. Avec ce projet ils seraient surplombés par un remblai de l'A154 (en provenance de Rouen) puis par le viaduc de l'Eure, imaginez ce qu'endureraient leurs habitants.

Concernant le passage des itinéraires de substitution sur les communes situées sur l'ancienne RN154 :

Depuis la mise en service des contournements en 2 x 2 voies de la RN154 (entre Dreux et Chartres, de Prunay le Gillon à Allonnes et à Ymonville) certains villages avaient perdu tous les dangers, tous les encombrements, toutes les nuisances, toutes les pollutions.

Avec la mise en concession de la RN154, ils retrouveraient cet ensemble de désagréments majeurs car traversés par les itinéraires de substitution utilisés par des usagers se trouvant dans l'impossibilité d'emprunter la nouvelle infrastructure, faute d'accès appropriés, ou refusant de s'acquitter d'un péage.

Exemple : l'autoroute A4 et la N4. Comment se fait-il qu'il y est autant voir plus de camions sur la N4 que sur la A4 ?

En cas d'accidents graves sur ces itinéraires de substitution, on entend déjà des voix s'élever prônant que l'autoroute est plus sécurisante que le réseau secondaire, oubliant de préciser qu'avec la situation antérieure (sans mise en concession de la RN154) cela ne se serait sans doute pas produit.

A-t-il été réalisé des statistiques d'accidents sur ces itinéraires de substitution (et dans les

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

communes qu'ils traversent) depuis la mise en service des tronçons à 2 x 2 voies qui leur sont parallèles pour les comparer à celles qui seraient effectuées avec la mise en concession ?

Concernant le choix de l'option « Chartres Est Rapproché » adopté :

L'option « Chartres Est Eloigné » (associée à l'option « Baïonnette A11 Eloignée ») avait été écartée alors qu'elle passait à plusieurs centaines de mètres de toute habitation (quelques fermes isolées exceptées).

Pour information « La Baïonnette A11 Eloignée » aurait consisté en un raccordement de l'A154, en provenance de Rouen, avec l'A11 à l'Est de Chartres, entre Champseru et Loinville et un autre quelques kilomètres plus loin, au Sud, en direction du Mans, aux alentours du Coudray, pour rejoindre Orléans.

Curieusement, dans les projets présentés à l'époque, les emprises des deux échangeurs A154 / A11 de « la Baïonnette Chartres Est éloigné » étaient imposantes, que ce soit au raccordement Est (côté Paris) que Sud (côté du Mans), tandis que celui de l'option « Chartres Est Rapproché » prenait très peu de place. Ce qui ne semble pas être le cas au vue des plans présentés.

Si on avait voulu influencé quiconque on ne s'y serait pas pris autrement.

Comment ceux qui mettent en exergue la sécurité pour promouvoir cette future infrastructure ne peuvent-ils être conscients qu'ils créeraient avec l'échangeur présenté sur les plans un point accidentogène notoire à cet endroit ?

Concernant les directives de l'arrêté inter préfectoral portant sur la présente enquête préalable à la « DUP » :

L'arrêté inter préfectoral 20161026-RN154 précise en page 3/7 (dans le paragraphe intitulé « Description succincte du projet et ses objectifs ») : « Le projet d'aménagement par mise en concession autoroutière... a pour objectif d'améliorer la sécurité, le trafic, le cadre de vie des habitants sur l'axe... de la RN154... ».

On ne peut imaginer que cette phrase ait été écrite sciemment pour cacher la vérité, il aurait dû être écrit : « Cela doit se faire au détriment de la sécurité, du trafic et du cadre de vie des habitants épargnés jusqu'à présent par de telles nuisances ».

Concernant le coût de ce projet :

Existe-t-il un document détaillant le coût total, pour la collectivité, de cette mise en concession ainsi que celui de son exploitation annuelle ?

Lors de la construction de l'autoroute, et hormis « la contribution à la subvention d'équilibre » connue, le concessionnaire ne manquerait certainement pas d'exiger une participation à des postes spécifiques imposés par la Région Centre Val de Loire (bretelles d'accès supplémentaires, couverture ou murs anti-bruit de sections devant être particulièrement protégées...).

Il ne faut pas se mentir car ce serait bien, au final, le contribuable qui financerait ces surcoûts.

Il faudrait aussi revoir le calibrage de certaines portions des itinéraires de substitution inaptes en l'état actuel à recevoir un trafic important et continuer à prévoir un budget pour leur entretien tout comme cela est fait pour l'infrastructure actuelle.

Tout ceci a-t-il été doré et déjà chiffré avec précision et consigné dans un document officiel ?

Conclusion à ce projet de mise en concession des RN154 et RN12 présenté aujourd'hui :

Avec tous ces éléments on ne peut qu'être dubitatif quant au bien fondé de cette mise en concession et à la réalisation des objectifs imposés par l'arrêté inter préfectoral (pour rappel « améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants sur l'axe de la RN154 »).

Il ne faut pas nier que le projet intitulé « MOB28 », présenté par un collectif d'associations, est une bonne solution pour achever l'aménagement de la liaison Nonancourt / Allaines-Mervilliers.

En effet il protège au mieux les populations de tout danger ainsi que leur cadre de vie (en évitant le recours aux itinéraires de substitution qui traverseraient des villages) tout en améliorant la fluidité du trafic sur l'ensemble de cette liaison sans trop avoir recours à des emprises agraires supplémentaires.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

L'un des engagements du « Grenelle de l'environnement II » précise qu'« une infrastructure nouvelle ne pourra être étudiée que si il y a impossibilité d'aménager l'existant » ; cette proposition est la preuve qu'« il y a possibilité d'aménager l'existant » (et à moindre coût et pour le contribuable et pour l'utilisateur).

Ultime raison, à mon sens, pour laquelle la Commission d'Enquête ne puisse rendre, en toute indépendance, un autre avis que « défavorable » à la « DUP du projet de mise en concession des RN154 et RN12 ».

Gérard JAMIN

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ASVEG :

ASCVEG

(Association de Sauvegarde du Cadre de Vie et de l'Environnement de Garnay)

Contribution à l'enquête d'utilité publique relative au projet d'aménagement des RN 154 et 12 de Nonancourt à Allaines.

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,
Messieurs les Commissaires enquêteurs.

Je vous prie de prendre en compte les observations suivantes :

Etant donné que le projet d'autoroute concédée A154 en remplacement des RN 154 et 12 actuelles ne répond pas aux objectifs recherchés (Sécurité, Mobilité, Fluidité et Amélioration des conditions de déplacement des habitants d'Eure-et-Loir et du tissu artisanal et commercial des cantons situés de part et d'autre de l'axe Dreux-Chartres-Orléans) et provoque même des effets contraires surtout en ce qui concerne la sécurité des habitants sur tous les itinéraires de contournement ; le projet A154 est de plus en contradiction avec les directives du Grenelle de l'Environnement, la Commission Mobilité 21 et les directives des SCOT. **Le ministère est donc en contradiction avec ses engagements.**

Etant donné que le dossier d'EUP, malgré un travail considérable, comprend trop d'approximations, d'incertitudes, d'omissions et des données fausses ou périmées en ce qui concerne le trafic, l'accidentologie, les nuisances sonores, la pollution de l'air par les particules fines et surtout les eaux de ruissellement chargées d'hydrocarbures qui vont polluer les nappes phréatiques des bassins de l'Avre et de la Blaise dont les puits alimentent en eau potable plus de 50.000 habitants de l'agglomération drouaise.

Ces nappes phréatiques sont en grand danger de pollution grave à cause des nombreux viaducs prévus dans ce projet dont les piliers de par leur profondeur nécessaire vont favoriser un mélange des eaux de pluie, de ruissellement avec les nappes souterraines.

Les arguments apportés par la DREAL ne prouvent pas l'utilité publique du projet autoroutier en comparaison du projet MOB28 proposé par les associations qui répond mieux aux attentes de la population pour un coût trois fois inférieur et en détruisant six fois moins de terres cultivées, projet réalisable sur fonds publics dans un délai à peu près équivalent de celui d'un concessionnaire. De plus, la DREAL n'a pas exploré d'autres solutions que l'autoroute concédée en étudiant un seul fuseau (Ouest pour Dreux et Est pour Chartres) sans tenir compte de l'existant facilement améliorable (rocade Est pour Dreux et rocade Ouest pour Chartres) (voir le Projet MOB28 qui, rappelons-le n'a pas d'incidence sur les nappes phréatiques et résout à 100% le problème de Saint-Rémy-sur-Avre).

Toutes ces insuffisances et ces manquements montrent bien une volonté politique qui ne tient pas compte des nécessités réelles de trafic et des besoins de la population riveraine de l'axe Nonancourt-Dreux-Chartres-Orléans. **La seule véritable utilité publique est le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre** qui aurait pu être réalisé depuis plus de 15 ans sans l'incurie des élus de l'époque. Ce contournement indispensable ne sera efficace que s'il est exempt de

Contribution EUP ASCVEG

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

péage, dans le cas contraire, la proportion de véhicules refusant de s'acquitter d'un montant de péage continuera d'utiliser l'itinéraire existant (RN154/12).

Je déplore également que cette EUP ressemble davantage à un simulacre de démocratie participative qu'à une volonté d'information de la population. L'ASCVEG en veut pour preuve la **publicité « a minima » faite à cette EUP** avec des affichettes A3 souvent illisibles par leur positionnement comme celle de la place Métézeau à Dreux fixée à 2,50 mètres de hauteur et en se gardant bien d'informer la population des villages concernés par les itinéraires d'évitement comme Châteaufort-en-Thymerais à l'Ouest du tracé et Nogent-le-Roi à l'Est.

Aucune permanence n'a été prévue dans ces mêmes villages

pourtant impactés par un prévisible afflux de circulation.

Une autre preuve qui montre aussi la partialité de certains élus. Malgré la profusion de journaux, revues, hebdo, mensuels et trimestriels édités par les villes (Dreux.com, bulletins communaux), les Agglo (Agglorama), le Département (l'Eurélien) et la Région (Centre-Val de Loire) sans compter « Le journal de votre député », tous financés sur fonds publics, se sont tous abstenus de signaler l'EUP par une honnête et logique publicité. A elle seule, cette preuve entache considérablement la crédibilité des élus favorables au projet d'autoroute concédée et montre, s'il fallait encore le faire, « leur conception très particulière de la démocratie ».

La DREAL n'apporte pas la preuve d'utilité publique, elle argumente avec des données dogmatiques conduites par un lobby autoroutier où l'intérêt général se confond avec d'autres intérêts mal définis en s'orientant vers une quadruple erreur.

Politique d'abord.

Après avoir bradé pour 15 milliards d'euros en 2005 son capital autoroutier (qui en valait 40) à des entreprises privées, l'Etat depuis s'est employé à démanteler son service public auquel les Français sont culturellement attachés, en le privatisant toujours au profit des mêmes sociétés multinationales autoroutières et BTP, sans compter les PPP (Partenariat-Public-Privé). Les scandales à répétition, les augmentations de durée de concession, les augmentations de prix de péage injustifiées et les profits exorbitants de ces sociétés alimentent la désaffection d'un personnel politique dont les préoccupations semblent très éloignées de l'intérêt général. Le trafic de moins de 18.000 véhicules/jour sur l'axe RN154 ne justifie pas la construction d'une autoroute, l'afflux de trafic provoqué par la création d'une autoroute est sans aucun fondement et purement incantatoire.

Economique ensuite, puisque 2 générations (concession accordée pour une durée de 50 à 60 ans) les citoyens d'Eure-et-Loir seront contraints d'assumer l'endettement de la collectivité par des subventions d'équilibre de fonctionnement. Le trafic de moins de 18.000 véhicules/jour sur l'axe RN154 n'a que très peu de chance d'être rentable malgré l'A19. Il faudra donc nécessairement proposer au concessionnaire une compensation financière soit par un cadeau supplémentaire comme le tronçon Evreux-Nonancourt entièrement réalisé et financé par le contribuable soit par une subvention d'équilibre financée par le contribuable en plus du montant d'un péage obligatoirement élevé.

« La subvention d'équilibre prévue dans le dossier EUP ne présage en rien la subvention d'équilibre. » Est-il normal que son montant à charge du contribuable local ne soit pas annoncé précisément ?

Le dogme des élus s'obstine à affirmer qu'une autoroute favorise l'essor économique d'une région malgré des études européennes qui disent le contraire (juillet 2013 et le 28 avril 2006, P. Parisé, Directeur général des Routes, l'affirmait déjà).

Un certain nombre de friches industrielles pourtant bien desservies par des autoroutes ou des voies express en apportent une autre démonstration. L'autoroute

Contribution EUP ASCVEG

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

à péage risque bien de provoquer des effets inverses des buts recherchés en isolant les ZA (zones artisanales) et ZI (zones industrielles) des chefs-Lieux de canton dont **certaines sont en friche depuis longtemps** (la Région Centre a recensé près de **6.000 hectares** de ZA et ZI viabilisées inoccupées, il est raisonnable de penser qu'il y en ait près de 800 hectares en Eure-et-Loir). L'obstination de trop d'élus à vouloir réaliser leur ZA est une erreur économique préjudiciable au contribuable qui devrait être surveillée et sanctionnée par la Cour des Comptes.

Mais **le plus préoccupant est l'emploi** déjà difficile voire dramatique dans notre région. Toute velléité de mobilité s'en trouverait stoppée dès qu'un calcul sommaire sur les dépenses de trajets quotidiens serait réalisé. Le poids que représente le montant annuel d'un péage sur le budget d'un ménage découragera tout candidat à un poste éloigné de son domicile. Les salaires moyens rencontrés dans notre région sont très proches de la moyenne nationale, et **1200 € annuels** pour un aller/retour quotidien Dreux/Chartres, il n'y a pas d'autre alternative que la voiture particulière, participeront à une baisse du pouvoir d'achat déjà bien mis à mal ces dernières années. Il est vrai que 1200 €, c'est ce que dépense en frais hebdomadaire un député ou un sénateur, sans contrôle ni imposition. Les élus favorables à l'autoroute et les citoyens usagers ne vivent donc pas sur la même planète.

Ecologique bien sûr. La destruction définitive de plus de 600 hectares de terres cultivées alors qu'il est possible (facile) de n'en détruire « que » 6 fois moins (Projet MOB28) ne produiront plus jamais rien alors que nous sommes dans une région essentiellement céréalière (le « grenier de la France, » **600 hectares** c'est 6.000 tonnes de blé par an à 150 € la tonne, soit **presqu'un million d'euros transformé en bitume chaque année**).

Le tracé autoroutier risque bien de perturber les équilibres biologiques et augmenter les dangers dus à la pollution dans des lieux de vie qui en étaient jusqu'ici préservés (Saint-Lubin-des-Joncherets, Vernouillet, Garnay, Allainville, Saint-Prest, Champhol, Gasville-Oisème, plus de 50.000 habitants).

La destruction de 3 vallées par des viaducs de 300 à 1.000 mètres de longueur sur des hauteurs mal définies tout comme les mesures anti-bruit et des remblais et déblais de 10 à 15 mètres de hauteur ou de profondeur. Les vallées de l'Eure, de l'Avre et de la Blaise, jusqu'ici relativement épargnées, font partie du patrimoine commun.

La catastrophe écologique risque bien à moyen terme de se transformer en catastrophe sanitaire à cause des conséquences des pollutions sur l'organisme, ce que les élus refusent de prendre en compte même pour les habitants de leur propre commune (cf Conseil Municipal de Vernouillet du 14 décembre 2016. Irresponsabilité, incompétence, méconnaissance du dossier, absence de pensée d'avenir, sans doute les quatre à la fois).

La DREAL elle-même n'est guère plus clairvoyante en imposant son tracé proche d'un certain nombre de lieux de vie (groupes scolaires, collèges, crèches, garderies, maisons de retraite et quelque 2.000 habitants situés à moins de 1.000 mètres du tracé d'autoroute sous les vents d'Ouest dominants) ceci pour Vernouillet-Allainville-Louvilliers- Bois-le-Roi-Garnay-Chambléan. La sentence est la même pour Saint-Prest-Champhol-Gasville-Oisème pour un nombre équivalent d'habitants concernés. Les élus sont-ils prêts à endosser la responsabilité de malformations congénitales, naissances prématurées, difficultés respiratoires et autres accidents cardio-vasculaires dus aux effets de la pollution sur une population trop proche des gaz et des poussières soufflés par les vents dominants. Avec l'évolution du droit et des mentalités, une **plainte pour mise en danger de la vie d'autrui** serait-elle recevable à l'encontre de certains décideurs ?

Contribution EUP ASCVEG

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mais il y a plus grave encore, c'est **la pollution des nappes phréatiques** par empoisonnement aux hydrocarbures, l'eau que nous boirons. C'est tout particulièrement la vallée de la Baise qui subira les plus graves conséquences de ce projet mal étudié à grand renfort de bureaux d'étude privés, Egis et Iris (à ce jour, plus de 5 millions d'€uros ont été dépensés en études diverses pour un résultat affligeant d'approximations). La vallée de la Blaise recèle dans son sol des nappes phréatiques dans lesquelles est puisée l'eau potable de l'agglomération du Drouais, soit plus de 50.000 habitants. Les eaux de pluie ruissellent vers la vallée depuis les deux plateaux (Allainville au Nord et Chambléan au Sud). Avec l'autoroute les déchets divers d'hydrocarbure, de caoutchouc, pollutions chimiques, métaux lourds etc, s'infiltreront dans les nappes phréatiques d'autant plus facilement que les sols sont crayeux et extrêmement vulnérables aux pollutions issues de la surface. Les piliers d'un viaduc de 1.000 mètres de long seront nécessairement enfoncés profondément dans les sols et favoriseront ainsi le mélange des eaux de ruissellement avec les nappes phréatiques.

Et enfin, sociologique.

Les conséquences sociologiques sont les plus insidieuses, elles ne se voient pas immédiatement, c'est d'ailleurs pour cela que les politiques s'en désintéressent, ils sont souvent atteints de myopie et ne perçoivent que la vision rapprochée. La mise en concession de l'A154 et la confiscation de la RN154 sont considérées comme une injustice et une spoliation, elles auront un impact durable sur la dimension sociale et les comportements des habitants d'Eure-et-Loir et des citoyens en général puisque « l'histoire » (EUP, GPI) se répète un peu partout en France.

Les gains de temps et la sécurité réservés aux riches sont une discrimination insupportable.

La mobilité nécessaire à l'emploi deviendra trop coûteuse ou augmentera sensiblement les temps de trajet dans l'insécurité routière des itinéraires d'évitement (ancienne 154, traversée du lieu-dit Le Péage, les villages du Boullay-Mivoye et de Marville-Moutiers-Brûlé). Tous se souviennent, connaissent ou ont connu une ou plusieurs personnes qui en ont été victimes de façon tragique, il y a là encore une mise en danger de la vie d'autrui.

La détérioration des conditions de vie (pollution sonore, olfactive, visuelle et sanitaire).

La destruction inutile de plus de 600 hectares de terres cultivées.

La diminution de la valeur immobilière des maisons acquises pour bénéficier d'une meilleure qualité de vie en s'éloignant des lieux de travail des grands centres souvent pour des questions de logement.

La dilapidation des services publics dont les Français se sentent très justement propriétaires, toute privatisation devient un vol à leurs yeux.

Le cadeau fait à un nombre réduit de sociétés privées qui s'enrichissent aux dépens des usagers.

Tout ceci interroge les citoyens sur les notions d'intérêt général dont la logique des élus leur échappent complètement, considérant comme possible que d'autres projets de cet ordre peuvent être décidés par un petit nombre en argumentant avec des données fausses ou/et mensongères dictés par les lobbies.

Vous comprendrez bien Monsieur le Président que devant tant d'incohérences, d'approximations, d'erreurs, d'omissions voire de mensonges, nous ne pouvons pas adhérer au projet de la **DREAL** qui **ne nous a pas prouvé l'utilité publique de l'A154**, d'autant que le projet MOB28 (qui peut encore être amélioré) répond à

Contribution EUP ASCVEG

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

100% à toute la problématique (trafic et recommandations écologiques) pour un coût trois fois inférieur.

Est-il nécessaire de rappeler que la Commission Mobilité 21 a rejeté le projet de mise en concession autoroutière en indiquant que ce projet ne pouvait être envisagé qu'après 2030.

Nous vous prions Monsieur le Président de la Commission d'Enquête de bien vouloir émettre **un avis défavorable** au projet du ministère **et de recommander la réalisation du projet alternatif MOB28 avec une priorité pour l'exécution du contournement gratuit de Saint-Rémy-sur-Avre, seul élément incontestable d'utilité publique.**

Recevez, Monsieur le Président, et Messieurs les commissaires enquêteurs nos respectueuses salutations.

Pour l'ASCVEG
Jean-Marie Pilllet, Vice-Président,
Décembre 2016

Contribution EUP ASCVEG

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mairie Saint Prest :



COMMUNE DE SAINT-PREST

Groupe de travail A 154

CONCERTATION INTERSERVICES AVIS ET PRÉCONISATIONS

MAI 2016

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Le groupe de travail A 154 de la commune de Saint-Prest, après avoir consulté le dossier à l'enquête d'utilité publique émet un avis sur les points suivants :

1 - Projet

1.1 - Viaduc

- Renouvèle sa demande d'un concours d'architecture sur esquisses soit organisé par le futur concessionnaire de l'autoroute au moment du lancement des études de réalisation de l'ouvrage, avec participation du Maire au jury ;
- Demande de réduire au minimum le nombre de piles du viaduc.

1.2 - Tracé

- Renouvèle sa demande qu'une plus grande partie de la traversée du plateau devant le collège soit en déblai.

1.3 - Bruit

- Demande un écran anti bruit supplémentaire sur le viaduc (coté sud);
- Renouvèle sa demande d'un revêtement anti-bruit sur le viaduc;
- Renouvèle sa demande d'une réduction de la vitesse de 130 km/h à 90 km/h.

2 - Divers

- Renouvèle sa demande que la captage d'eau du Gorget soit conservé;
- Renouvèle sa demande que la ligne HT soit enterrée.
- Demande que la longueur du remblai du viaduc soit diminuée au niveau des "Hérailles".

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Alternative 154 :

**ALTERNATIVE 154
COLLECTIF PARTICIPATIF EURELIEN**

Jean-Michel GOUGIS
24^{bis} rue de Poiffonds
28110 LUCEF. (Eure et loir)
jean.michel.gougis@free.fr

Messieurs les commissaires enquêteurs
Par dépôt sur Internet

***Aménagement de la RN n° 154 en Eure-et-Loir
Enquête d'utilité publique***

Lucé le 2 janvier 2017

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Vous êtes chargés d'apprécier l'utilité publique du projet de transformation de la route RN n° 154 (*pour une bonne moitié du tracé déjà en double voies*) en autoroute privatisée, entre la jonction de l'agglomération de Dreux (sur des voies publiques 2X2 voies) et l'autoroute A 10 dans le secteur de Fresnay-l'Évêque. Le tout principalement en Eure-et-Loir.

La question posée est donc :

Faut-il considérer que le projet de liaison ne peut être réalisé que sous forme d'autoroute privatisée ? quitte à donner à l'autoroutier les routes déjà réalisées sur fonds publics !

Pour imposer la réalisation sous cette forme, il conviendrait de la faire déclarer par les autorités administratives comme indispensable et seule alternative à améliorer la desserte locale d'où sa reconnaissance d'être déclarée d'utilité publique !

En qualité d'usagers de la RN n° 154 actuelle comme automobilistes, de contribuables euréliens, de résidents de l'agglomération de Chartres, d'usagers des territoires ruraux, comme beaucoup nous contestons ce projet d'autoroute, censé remplacer la liaison actuelle au mépris des droits des usagers euréliens.

Des alternatives au projet existent sans pour autant devoir imposer une autoroute payante à la place d'une route à grande circulation gratuite.

Le positionnement favorable de certains élus ne semble pas permettre de mettre en avant sereinement l'ensemble des inconvénients que ce projet soulèverait pour les usagers locaux s'il devait être mis en œuvre.

Ce projet se voudrait être la réponse globale et définitive aux inconvénients de la situation actuelle résultant du manque de projection d'avenir, de l'inconstance et de la courte vue des élus locaux et des administrations.

Faute d'avoir envisagé des projets cohérents sur le long terme, nous sommes confrontés à quelques difficultés ponctuelles (*traversées de la vallée de l'Eure ou contournement de Dreux*). Les élus, une nouvelle fois, incapables de les résoudre dans l'intérêt des usagers, préfèrent s'en remettre aux sociétés privées qui feront le travail à leur place !

L'absence de réactions objectives d'un grand nombre d'euréliens ne doit pas être considéré comme un acquiescement positif pour ce projet. Beaucoup de résidents n'ont pas encore réellement compris les conséquences que ce projet va générer sur leur vie quotidienne. Quand ils en prendront conscience, à la mise en service de l'autoroute payante et à la suppression des routes

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ALTERNATIVE 154 COLLECTIF PARTICIPATIF EURELIEN

2X2 voies existantes, ils contesteront, sans doute véhémentement, les conséquences auprès des élus devenus amnésiques sur leurs accords d'aujourd'hui...

Les très nombreux opposants au projet qui vont s'exprimer lors de cette enquête publique vont exposer tous les griefs que ce projet va générer.

Pour mesurer l'impact de ce projet sur l'opinion publique et la population en général, nous vous demandons de mesurer seulement les arguments développés et crédibles et non de considérer que les « *qui ne disent mots, consentent* » représentent un avis favorable comme certains voudraient le faire croire.

1/ sur la confiscation de la route 2X2 voies existante

Comment peut-on aujourd'hui relier des villes comme Orléans « capitale régionale » à Chartres (préfecture d'Eure-et-Loir) à Dreux (première sous-préfecture) par une seule autoroute à péage ? sans réelle alternative, concédée à un autoroutier qui augmente ses redevances de péage au nez et à la barbe des élus et gouvernants de tous bords pour s'assurer sa rente financière, sa seule motivation à l'ouvrage !

Il est inadmissible que l'Etat et les élus qui nous représentent donnent la route actuelle 2X2 voies à un autoroutier privé quelque soient les compensations pouvant exister dans le marché de concession.

Cette route a été payée par les contribuables sur fonds publics. Elle a été attendue pendant des dizaines d'années pour faciliter les liaisons locales régionales et détourner les villages traversés pour rendre une légitime quiétude aux habitants.

Ce n'est pas faute de l'avoir exigé auprès des élus, incapables d'anticiper sur le long terme, comme d'avoir laissé se créer des giratoires sur la rocade de Chartres qui encombrant aujourd'hui la circulation locale et régionale (*et de continuer à y construire ces giratoires*) ou encore, ne pas avoir prévu le linéaire pour une mise à 2X2 voies sur la totalité du parcours (Amilly-Mainvilliers).

Ce n'est pas maintenant que cette route (imparfaite) existe et qu'elle peut être utilisée « gratuitement » qu'il faut la sacrifier sur « l'hôtel des profits de la haute finance » en la privatisant.

Nous ne sommes pas revenus au moyen-âge pour voir imposer obligatoirement une redevance de péage pour se rendre dans les villes voisines... Que la redevance de péage existe pour de nouvelles routes créées en parallèle de l'existant, passe encore, car ce service n'existait pas avant ! mais privatiser l'existant au mépris du bien public devient antisocial et probablement anticonstitutionnel !

De quel mandat se prévalent nos élus pour dilapider et brader gratuitement le patrimoine commun des Eureliens ? avaient-ils demandé cette autorisation dans leur promesse de campagne électorale ?

2/ sur la suppression de la liaison routière gratuite

Même si la RN n° 154 n'est pas totalement réalisée à 2X2 voies, elle a le mérite d'exister sur une distance conséquente. Avec le projet d'autoroute qui pourrait lui succéder se pose la difficulté d'avoir une route de substitution.

Par quoi va-t-on remplacer la route « gratuite » existante ? les solutions proposées sont indignes de la circulation routière d'avenir.

En République, nous devons (encore) avoir le choix de la route à emprunter, surtout si elle existe et se trouve gratuite grâce aux fonds publics, nos impôts qui ont largement contribué à la réaliser.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ALTERNATIVE 154 COLLECTIF PARTICIPATIF EURELIEN

Aussi, nous ne pouvons pas admettre la suppression de cette route « gratuite » sans avoir une substitution de voie de même qualité !

Que nous propose l'administration pour circuler en 2020/2030 en dehors de cette autoroute privatisée ? aucune route équivalente ! seules quelques routes existantes, résidus du réseau routier, anciennes voies dédiées à la circulation locale et aux tracteurs, voies traversantes de villages ruraux...

Ainsi aucune voie de substitution digne de ce nom est prévue pour les usagers locaux. Demain l'Etat (*représentant le public républicain*) obligera les citoyens à n'emprunter que la seule route de liaison inter-villes privatisée pour le plus grand profit de sociétés à capitaux internationaux (*non réputées pour leur philanthropie*).

Demain, l'Eure-et-Loir sera le seul département français où l'on devra payer pour se rendre de la préfecture à la sous-préfecture, ou de la préfecture à la capitale de la région, sauf à circuler sur les routes de campagne (de substitution) étroites et mal entretenues. Quelle avancée technologique...

Ce retour en arrière, cette régression de la circulation routière est antidémocratique !

3/ retour à la circulation dans les villages

La suppression de la route existante, représentée principalement par le contournement des villages, et son remplacement par une voie de substitution, va contraindre tous les villages anciennement traversés par la RN n° 154 à subir de nouveau un flux anormal de circulation.

Tous les usagers, notamment ceux qui seront soucieux de réduire leurs dépenses routières, qui ne voudront pas utiliser l'autoroute, emprunteront nécessairement la voie de substitution et viendront perturber (*une nouvelle fois*) la quiétude et l'environnement rural des villages sacrifiés par les élus et l'Etat pour le profit de quelques actionnaires privilégiés !

Non ce projet ne doit pas être déclaré d'utilité publique pour permettre l'enrichissement de quelques-uns au détriment des habitants de ces villages eureliens.

4/ retour sur investissement : engagement inadmissible et inconsidéré à financer le déficit inévitable attendu.

Même en obligeant tous les usagers du département à emprunter cette autoroute payante en leur supprimant toute route de liaison (convenable), cela ne va pas contribuer à améliorer les résultats financiers attendus pour cet ouvrage routier. La rentabilité de cette autoroute sera similaire à celle de la A 19 dans le Loiret.

Et ce ne sera pas la société financière, Vinci ou consort, qui fera faillite ! ses dirigeants sont bien trop avisés pour cela. Ils feront appel « par contrats anticipés » aux fonds publics pour boucher les inévitables trous annuels.

Ce qui est déjà admis entre les lignes dans les kilo de dossiers sensés informer les citoyens et qui ont plutôt tendance à les noyer dans les détails réitérés plusieurs fois pour mieux les éloigner des réalités financières.

Comment les élus d'aujourd'hui peuvent (*encore une fois*) résoudre leurs difficultés en hypothéquant l'avenir des nouvelles générations (*et aussi de leurs successeurs*) ?

Il est vrai que c'est ce qu'ils ont souvent fait en se transmettant la « patate chaude » !

Que ne peuvent-ils trouver des solutions qui se suffisent à elles-mêmes sur fonds publics sans hypothéquer l'avenir... que les ouvrages à réaliser pour le bien de tous se rentabilisent par eux-mêmes et démontrent leur intérêt public et leur réel financement ou ne se fasse pas ! laissant au privé la totale prise de risque financier.

5/ incidences sur le monde agricole et rural

3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ALTERNATIVE 154 COLLECTIF PARTICIPATIF EURELIEN

Indépendamment de la perte définitive de terres agricoles de qualité et des perturbations des structures agricoles, les cheminements agricoles locaux existants seront désorganisés, voire supprimés au profit des voiries de substitution. Les agriculteurs devront, au mieux partager leurs voies de dégagement spécifiques avec les usagers non autoroutiers, au pire trouver de nouveaux chemins pour circuler dans la zone rurale ! et le territoire sera définitivement coupé en deux entités de chaque côté de l'autoroute, très difficilement franchissable, ni accessible.

Cette partie d'incidences connues des décideurs et des concepteurs du projet est largement sous-estimée pour ne pas effrayer les autochtones et autres résidents locaux.

6/ alternative à l'autoroute

Les élus signalent ne plus avoir les moyens de réaliser les travaux de création d'une deuxième route en parallèle *comme l'ont réalisé les bretons « au siècle dernier »* ... certes ! mais ces mêmes élus locaux et régionaux trouvent bien 400 à 500 millions d'euros pour « moderniser » une ligne SNCF très secondaire (Chartres Voves Orléans) qui servira seulement à une poignée d'usagers (*qui pourraient tout aussi bien utiliser un bus collectif « Macron » et qui pourrait être électrique dans l'avenir !*).

Avec le train remis sur les rails à prix d'or, quid du transport entre son domicile ou son activité et les gares de départ ou d'arrivée à destination, notamment à partir des zones rurales ?

Il encoire temps de réagir et de se prononcer pour un aménagement par phase de la RN 154, *finir les doubles routes « à la bretonne »* et s'il le faut *réaliser, seulement un pont à péage au droit de la traversée de la vallée de l'Eure ou du contournement de Dreux* à l'identique des ponts de l'île de Ré ou l'Oléron.

Les usagers de la route 2X2 voies « gratuite » seront tout-à-fait « volontaires » pour payer cette section de contournement de l'agglomération de Chartres pour éviter l'engorgement continu de la rocade Ouest, consécutif à la présence des giratoires...

Y aurait-il des personnes providentielles et réalistes pour arrêter les erreurs stratégiques à long terme ? y compris en allant à contre-courant de la volonté de certains locaux ! les Eureliens de demain en seront reconnaissants.

Nombreux sont les opposants tacites qui n'oseront pas s'exprimer pour ne pas déplaire ou craindre de subir ultérieurement de possibles rétorsions, mais gageons qu'ils comptent sur nous pour exposer tous les griefs contre ce projet imposé.

En conclusion, nous vous demandons d'émettre un avis défavorable à déclarer ce projet d'autoroute d'utilité publique principalement pour les raisons développées et celles des nombreux opposants. Ceci malgré les pressions innombrables exercées, voire sous une forme latente de chantage à venir...

Bien cordialement à vous.

Jean-Michel GOUGIS

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

VIVAVRE :

1/3

ASSOCIATION VIVAVRE
Mairie de 28350 SAINT-LUBIN-DES-JONCHERETS
Adresse postale : BP : n° 3 – 28350 ST LUBIN DES JONCHERETS

CONTRIBUTION VIVAVRE CONTRE LE PROJET DE CONCESSION AUTOROUTIERE 154 / 12

Ce projet est soutenu essentiellement par des élus. La population a émis un avis défavorable à 75 % dans l'enquête menée par la DREAL avec 12 % d'abstention.

S'il est réalisé, ce projet va contribuer au saccage de la vallée d'Avre, et accentuer son encerclement par des nuisances, atmosphériques, phoniques, écologiques et la mutilation des paysages.

- La route 154 / 12 qui subsistera et continuera d'être embouteillée à l'Est
- La voie de chemin de fer Paris Granville à l'Est
- l'autoroute à l'Ouest
- Le trou à ordures du « Centre technique d'enfouissement » maintenant laissé à l'abandon (Ce centre avait été imposé à la population par les élus de l'époque), et risque dans un proche avenir de contaminer les nappes phréatiques de la vallée, à l'image de ce qui s'est passé à Dreux en aval de l'ancienne décharge de « l'arche du gazon » ce qui rend une partie des captages impropres à la consommation.
- La rivière contaminée par les rejets d'effluents au milieu de zones d'inactivités et de friches industrielles
- Les 50 hectares de forêt propriété de la commune de Saint Lubin seront largement amputés et le centre aéré qui reçoit les enfants des communes du secteur sera supprimé.

Tout cela sans bénéfice ni pour les habitants, ni pour la collectivité, contrairement à ce qui a été annoncé pour la création de zones commerciales et industrielles à Saint Lubin Nonancourt etc..

Il semble que l'usine principale à Saint Lubin conserve le site actuel, mais qu'il soit question d'y développer la recherche et le développement mais pas la fabrication.

Le secteur de Dreux compte déjà des centaines d'hectares de sites industriels désaffectés ou sans affectation, ainsi que des zones commerciales en plaine déjà en surnombre.

Au lieu de continuer à délivrer des permis de construire en bordure de routes à grande circulation, la solution serait plutôt d'aménager correctement les voies existantes, en évitant d'artificialiser des centaines d'hectares de terre agricole et forestière pour contourner d'anciens garages ou station services désaffectés.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

SIMULATION FINANCIERE

Nous avons fait une estimation du coût réel de la concession autoroutière pour le citoyen et l'usager, en considérant que les subventions et aides diverses des collectivités ne sont pas des gratuités, contrairement à la pensée de certains élus.

- Si c'est l'Etat qui paye, c'est gratuit pour le département,
- Si c'est le département qui paye, c'est gratuit pour la commune,
- Si c'est la commune qui paye, c'est gratuit pour le contribuable !!

Les conseillers du Président de la République, du ministre des transports qui ont reçu les associations ont été catégoriques pour indiquer que la rentabilité d'une autoroute se fait à partir de 25.000 véhicule/jour ce qui n'est pas le cas de la RN 154 avec 10.000 véhicules/jour.

Calcul du coût réel pour les utilisateurs et les citoyens

		Coût annuel
Dépense annoncée	850.000.000 €	
Amortissement sur 30 ans		30.000.000 €
Intérêts sur capital investi		20.000.000 €
Rentabilité contractuelle minimum pour le concessionnaire 8 %		70.000.000 €
Entretien gestion de l'équipement 20 %		170.000.000 €
	Total	290.000.000 €

À répartir au prorata des kilomètres / véhicules :

Parcours 100 km x 10000 véhicules/jour (suivant comptage) = 1.000.000
 Km/véhicules/jour
 1.000.000 Km/véhicules/jour x 365 jours = 365.000.000 Km/an

Montant estimé de la rétribution de la concession **290.000.000 €** à diviser par le nombre de km parcourus.

$290.000.000 \text{ €} / 365.000.000 \text{ kms} = 0,79 \text{ €} / \text{km}$ en moyenne VL / PL,

soit 0,50 € pour les VL et 1,00 € pour les PL

Un aller et retour Dreux Chartres 60 kms x 0,50 € = **30,00 €**

Un aller retour Nonancourt Dreux 35 Kms x 0,50 € = **15,00 €**

Ce coût peut être prélevé directement au péage, mais il peut être masqué par des aides diverses du conseil général, du conseil régional, allocations diverses afin d'absorber en partie le choc électoral.

En tout état de cause, le résultat sera identique, la répartition se fera au détriment partagé de l'utilisateur et du contribuable.

A ce coût, il convient d'ajouter la perte de valeur des biens immobiliers, industriels et agricoles, décote des propriétés, difficultés et perte de temps pour la circulation des riverains à 300.000.000 € sur 30 ans soit **10.000.000 € annuel**

L'entretien de la route par le concessionnaire représenterait une économie pour les collectivités, mais cette économie sera largement inférieure aux coûts entraînés par l'entretien supplémentaire des voies secondaires et des itinéraires de substitution (détérioration des chaussées, chicanes, ronds-points, feux tricolores, portique, radars etc....)

Bien sûr, la collectivité encaissera des taxes et des impôts sur l'exploitation de la concession, mais il faut considérer que les véritables bénéfices imposables prennent plutôt le chemin du Luxembourg que celui des caisses de l'état, et comble « de l'arroseur arrosé », les impôts locaux, avec la perte des valeurs immobilières et économiques des secteurs entraîneront une diminution des rentrées fiscales.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

3/3

Le déficit éventuel de l'exploitation d'après le Maître d'ouvrage et la DREAL serait pris en charge contractuellement par le concessionnaire.

Il suffit de se référer à quelques opérations pour constater qu'elles se sont soldées généralement par des catastrophes pour les finances publiques par exemple :

- Stade de France pour lequel les collectivités continuent de payer chaque année des indemnités pour compenser le déficit d'exploitation
- Les indemnités colossales octroyées dans l'affaire Tapie
- Le contrat ECOMOUV indemnisé à hauteur de 1 milliard d'euros alors que le coût réel de l'indemnité aurait pu se limiter au remboursement des portiques et des indemnités de licenciement du personnel
- Les formules d'exploitation des concessions autoroutières qui donnent lieu aux multiples scandales actuels.

CONCLUSION

Dans « l'avis et compléments à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale n° 2016-52 (Pièce M) », l'absence de réponse satisfaisante à la plupart des questions essentielles qui ont été esquivées est particulièrement rédhitoire.

Il serait donc souhaitable de recueillir dès maintenant l'avis de l'Autorité Environnementale avant toute poursuite de ce projet de concession.

Le Président



J L LATOUR

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

EURE et LOIR :

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION EURE ET LOIR NATURE
A L'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA MISE A 2 FOIS 2 VOIES
DE LA RN 154 ET RN 12 PAR CONCESSION AUTOROUTIERE**

Messieurs les Commissaires enquêteurs,

EURE ET LOIR NATURE est une association de protection de la nature et de l'environnement, créée en 1992, et exerçant son activité sur l'ensemble du département d'Eure-et-Loir. Ses objectifs sont la connaissance et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, la sensibilisation du public aux grands enjeux environnementaux, l'éducation à l'environnement et la préservation de ce dernier. L'association est affiliée au réseau FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT et est agréée au titre de la protection de l'environnement (arrêté du Préfet d'Eure et Loir renouvelé le 19/09/2013) et de l'Inspection d'Académie. L'association siège dans de nombreuses instances publiques au niveau de la région et du département.

Préambule

L'association EURE ET LOIR NATURE souhaite indiquer qu'elle partage les principales remarques et recommandations effectuées par l'Autorité environnementale dans son avis 2016-52 du 21 septembre 2016, en particulier :

- le fait que de nombreuses inconnues subsistent encore sur les tracés ce qui limite l'analyse qui peut être faite.
- l'absence d'arguments convaincants sur le choix des tracés de contournements de Dreux et Chartres.
- L'analyse insuffisante de la proposition du projet alternatif MOB28.
- La vigilance à apporter sur le maintien et la reconstitution des éléments de la Trame Verte et Bleue, notamment par rapport à la reconstitution de bosquets.
- L'évaluation insuffisante de l'impact du projet sur les déplacements et le fait que les études ne se sont pas intéressées aux modes alternatifs à la voiture.

1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

L'absence d'analyses sur les Gaz à effet de serre, et par conséquent de dispositif de réduction et compensation.

Par ailleurs, EURE ET LOIR NATURE conteste les affirmations émanant du maître d'ouvrage et minimisant l'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité.

Ces différents points sont détaillés ci-dessous.

Des inconnues subsistent sur le tracé

Comme le souligne à juste titre l'Autorité environnementale dans son avis :

- Des travaux sont prévus sur les sections déjà aménagées.
- Des adaptations sont encore à l'étude (Saint Lubin des Joncherets, Nogent le Phaye)
- Les tracés pour assurer la continuité des voies de substitution ne sont pas décrits dans le projet, de même qu'un certain nombre d'aménagements tels les aires de service et de repos.

Les remarques soulevées dans notre contribution sont donc limitées par ces inconnues. Il serait souhaitable ***qu'une concertation entre le maître d'ouvrage, et le cas échéant le concessionnaire désigné, soit mise en œuvre avec les parties prenantes, dont notre association, avant que ces aménagements ne soient définitivement fixés.***

Contournement de Dreux

Eure-et-Loir Nature n'a jamais été favorable au contournement de l'agglo de Dreux par l'ouest, qui présente des impacts plus importants pour les milieux naturels, oblige à franchir la vallée de la Blaise, et détruit plusieurs corridors écologiques. ***ELN souhaite qu'une véritable analyse soit menée, en concertation avec les parties prenantes, sur les impacts comparés des contournements ouest et est de l'agglo de Dreux,*** et notamment du projet alternatif MOB28 porté par un collectif d'associations.

Les passages à faune devront être situés loin des barrières de péage ou des aires de repos et de service. cette remarque vaut pour tous les aménagements de ce type qui seront réalisés. Ils devront faire l'objet d'aménagements en amont et en aval pour qu'ils soient efficaces. Ces aménagements devront être proportionnels au décalage éventuel du passage par rapports aux bois et bosquets existant de part et d'autre du tracés.

Milieux naturels : impacts globaux

Le dossier du MO conclut :

2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

- à des impacts significatifs du projet en phase de travaux
- à des impacts globalement très faibles ou négligeables lors de la mise en fonctionnement de l'infrastructure.

EURE ET LOIR NATURE conteste fortement cette dernière affirmation :

Impacts généraux sur la Trame Verte et Bleue

L'effet cloisonnement de l'autoroute est bien rappelé par le maître d'ouvrage lui-même. Nous observons en effet que le fuseau envisagé coupe 9 corridors, sans compter les vallées franchies par les viaducs (7 dans le nord du tracé, 1 au niveau de la vallée de l'Eure, 1 dans le sud (vallées sèches.)

Le maître d'ouvrage propose des mesures de rétablissement des continuités concrétisées par des passages à grande et petite faune. L'analyse des impacts sur les éléments constitutifs de la TVB ne devrait pas avoir pour référence le SRCE, document à échelle beaucoup trop petite (1/100 000) pour pouvoir servir de référence suffisante et pertinente : il est indispensable d'examiner les impacts de façon beaucoup plus fine, au minimum via une cartographie au 1/25 000.

L'enjeu sur la trame verte est particulièrement important dans le cas du contournement ouest de Dreux (voir détails ci-dessous). ***En tout état de cause, une analyse avec les acteurs naturalistes locaux devra être menée en amont afin de positionner les aménagements envisagés de la façon la plus judicieuse possible, reposant notamment sur des données naturalistes précises, issues tant de la bibliographie que de prospections à réaliser pour l'occasion.***

Impacts sur les milieux naturels traversés par l'infrastructure

Le projet présenté par le maître d'ouvrage, s'appuyant sur les études réalisées par les bureaux d'étude, semble considérer que les habitats naturels, notamment ceux des petits milieux forestiers disséminés sur l'emprise, renferment une biodiversité assez commune. Peut-être, si la comparaison s'effectue par rapport à une référence nationale ou régionale, et à des milieux particulièrement remarquables. ***Mais la présence de petits foyers de biodiversité et des connexions qui les relient est à analyser non selon ces références, mais en fonction du contexte local qui est celui de plaines cultivées de façon intensive.*** Dès lors, les éléments de la Trame verte et Bleue présents occupent une place beaucoup plus stratégique, parce qu'ils apportent des zones d'abri et de vie essentiels, ne serait-ce que par les "effets lisière" favorables à la biodiversité dite ordinaire.

3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

EURE ET LOIR NATURE rejoint totalement l'avis exprimé par l'Autorité environnementale sur la vigilance à apporter au maintien ou la reconstitution des éléments de la trame verte, s'agissant par exemple de la reconstitution de bosquets.

Exemples d'impact du tracés au sud de la Poterie (Saint Lubin des Joncherets)

Le tracés coupe plusieurs corridors écologiques au niveau du Bois du Gibet, de la vallée de Crampeau, du Bois de la Mare du sud et du Bois Didot. **Il s'agit de ruptures majeures dans le maillage des corridors écologiques existant sur ce territoire.**

Nous attirons en particulier l'attention sur le corridor écologique du Bois du Gibet où se reproduit la Rousserolle verderolle, nicheuse très rare en Eure-et-Loir et classée en danger critique dans la Liste Rouge régionale.

Les passages à grande faune prévus sont en nombre suffisant mais leur localisation précise devra être concertée avec les organismes naturalistes, cynégétiques et agricoles. Ils devront prévoir une emprise de chaque côté pour favoriser l'approche des espèces présentes.

Impacts sur le secteur Chamblean-Marville Moutiers Brûlé

Ce secteur accueille de **très importants effectifs de migrants et d'hivernants de vanneaux huppés et de pluviers dorés**. A certaines périodes de l'année, les chiffres peuvent être considérables (13000 pluviers dorés et 1500 vanneaux observés le 8 janvier 2014, 10 930 vanneaux recensés lors d'un comptage durant l'hiver 2012/20132). Les principaux sites de gagnage de ces espèces se trouvent du lieu-dit La Dimerie (commune du Boullay Mivoye) au lieu-dit Le Chemin de Paris (commune du Boullay Thierry). Ce site de regroupement des vanneaux et pluviers dorés est le plus important connu en Eure-et-Loir. Certaines années, l'Eure-et-Loir peut devenir le premier département français pour les effectifs hivernaux de ces espèces dont le territoire sera fortement impacté par le passage de l'infrastructure.

Traversée du lit majeur de l'Eure

Comme pour la Blaise, l'infrastructure doit enjamber le lit majeur par un viaduc, ce qui répond aux demandes formulées par EURE ET LOIR NATURE en amont de la présente enquête publique. Mais notre association souhaite attirer l'attention sur le fait que ce secteur de la vallée de l'Eure constitue **un important couloir pour la migration nuptiale des amphibiens**, comme l'ont montré les comptages et actions menées en 2014 par un collectif de bénévoles locaux et EURE ET LOIR NATURE. Là encore, une concertation devra être menée avec les naturalistes locaux pour tenir compte de cette situation.

4

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Dortoir à Hiboux des marais d'Ymonville

Le tracé présenté passe dans sa partie sud, au niveau d'Ymonville, à proximité d'un important dortoir de Hiboux des marais. La comparaison avec les données émanant des départements voisins semble indiquer que ce dortoir est un des plus importants connu en région Centre Val de Loire. Il peut rassembler jusqu'à 60 individus certaines années. ***Le passage de l'autoroute, avec la vitesse des voitures et des camions, va aggraver l'importance de la mortalité routière des hiboux des marais de ce dortoir.***

Il est indispensable que des mesures soient prises pour rendre non attractifs les bords de l'autoroute afin d'empêcher le survol par ces rapaces de l'autoroute à hauteur des voitures et des camions.

De façon générale, il serait indispensable que soient régulièrement **aménagées tout au long de l'axe, des barres d'envol permettant d'éviter la mortalité des oiseaux par collision**, tout particulièrement lors de la traversée de la Beauce.

ZPS Beauce/Conie

Le projet indique que les surfaces d'habitats favorables aux espèces de la ZPS, qui seront détruites par l'aménagement de l'infrastructure, sont infimes au regard des milieux présents au sein de la ZPS (48 hectares détruits sur 57 400 hectares de terres arables sur le territoire de la ZPS). Par conséquent, la destruction de ces milieux ne serait pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique des espèces de la ZPS.

ELN conteste fortement cette affirmation :

Ainsi, le site de reproduction historique de l'alouette calandrelle, assidument fréquenté pendant les années de 1990 à 2000, est toujours occupé. Un site de reproduction se trouve même dans le fuseau. L'alouette calandrelle, espèce de l'avifaune de plaine concernée par le classement de la ZPS Beauce/Conie, est considérée en danger critique sur la Liste Rouge régionale, et elle est considérée comme quasi menacée dans la Liste Rouge nationale.

Il en va de même pour le Busard cendré, classé vulnérable sur la Liste Rouge régionale : cette espèce occupe deux territoires concernés par l'aménagement, sur Ymonville et Fresnay l'Evêque. C'est également le cas du Busard des roseaux, classé en danger sur la Liste Rouge régionale, qui niche dans les cultures au niveau du passage du fuseau. Il en va de même pour le Busard Saint Martin, classé quasi menacé sur la Liste Rouge régionale, qui niche régulièrement sur tout le fuseau.

5

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

L'Œdicnème criard est une espèce présentant une belle densité sur tout le secteur sud du tracé. Le projet va donc contribuer à fractionner ses territoires déjà mis à mal par les très nombreux parcs éoliens installés.

Le projet prévoit de longer l'ancienne voie ferrée entre Ymonville et Fresnay l'Evêque : la double haie de cette voie accueille une population très diversifiée de passereaux. Une étude, réalisée en 2009 sur 2700 mètres, a permis de trouver 9 couples de bruants jaunes, espèce notée comme quasi menacée sur la Liste Rouge régionale.

Une autoroute provoque un effet barrière et induit un risque important de collision pour les espèces de l'avifaune. Il ne s'agit donc pas uniquement de mesurer son impact à partir de la seule superficie de l'emprise de l'infrastructure, d'autant que celle-ci s'ajoutera aux nombreux autres aménagements existant sur la ZPS : ligne TGV, lignes THT, fermes éoliennes, autoroute A10 en bordure... Une réflexion concertée avec les acteurs impliqués dans la ZPS devra être menée pour envisager les moyens d'assurer le devenir de cette zone Natura 2000 d'intérêt majeur. Le concessionnaire pourrait notamment abonder un fonds visant à relancer les contrats avec les agriculteurs locaux, afin de relancer et pérenniser des mesures favorables à l'avifaune de plaine.

De façon générale, le secteur au sud de Chartres du projet comprend peu de franchissements pour la faune. Des aménagements supplémentaires seraient à prévoir en les calibrant pour un usage mixte (engins agricoles, faune).

ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon, à Anet

Ce site Natura 2000 n'est pas directement concerné par le projet qui ne relève pas d'incidence significative. L'étude relève toutefois des incidences potentielles significatives sur deux espèces de chiroptères, le grand murin et le murin de Bechstein, ainsi que pour les pelouses calcaires de la Côte Blanche. EURE ET LOIR NATURE demande que la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des incidences soient concertées avec les naturalistes locaux.

ZSC Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun

Selon l'étude d'impact, les habitats présents ne seront directement ni indirectement touchés par les travaux et l'exploitation, l'emprise du projet occupant essentiellement une zone de transit et éventuellement de chasse pour les chiroptères. EURE ET LOIR NATURE demande que des mesures concernant le phasage des travaux, une expertise arboricole et un plan lumière adapté soient mis en œuvre en concertation avec les naturalistes locaux.

6

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Eau et milieux aquatiques

EURE ET LOIR NATURE avait demandé dans sa contribution à la précédente enquête publique menée sur les hypothèses de tracés que le franchissement des cours d'eau par l'infrastructure s'opère par des viaducs. Notre association prend acte que le projet présenté aujourd'hui correspond à cette attente, et note qu'il est bien prévu par le maître d'ouvrage que les piles des viaducs éviteront le lit mineur et que le volume pris sur les zones d'expansion des crues sera compensé. Il faudra également veiller à ce que les ouvrages d'art n'entraînent pas un arasement des coteaux qui représentent un milieu important pour de nombreuses espèces et constituent des continuités écologiques importantes dans le contexte local.

Mais le dossier présenté ne localise pas les dispositifs de recueil et d'assainissement des eaux de ruissellement. De ce fait, il n'est pas possible d'identifier les emprises nécessaires et de vérifier si les mesures proposées sont suffisantes : c'est notamment le cas pour les itinéraires de substitution.

Les bassins de rétention qui seront réalisés devraient intégrer une conception favorable à la biodiversité (pentes douces, implantation de végétation aquatiques ou des zones humides) ce qui de plus leur conférerait une plus-value paysagère.

Le tracés passe sur des aquifères tels que la nappe de Beauce très sensibles du fait de leur mauvais état chimique, et à proximité de nombreux captages d'AEP alimentant les agglomérations de Dreux et de Chartres. Le cahier des charges du concessionnaire devra au minimum reprendre les mesures figurant dans les arrêtés préfectoraux propres à chacun des périmètres de protection de captages correspondants.

Espaces forestiers et boisés

Le projet indique que les mesures compensatoires prévues par le code forestier seront indiquées ultérieurement lorsque la répartition entre les secteurs identifiés le long de l'axe de l'infrastructure seront précisément définis. Le ratio de ces compensations n'est par exemple pas indiqué. Les critères retenus par le Code forestier ne répondent pas totalement aux besoins de compensation notamment par rapport à la biodiversité et aux fonctionnalités écologiques. Il est nécessaire de définir avec les acteurs locaux concernés (propriétaires forestiers, naturalistes locaux) les mesures de compensation précises en les localisant.

Déplacements

L'Autorité environnementale observe que l'impact du projet sur les déplacements au sein du territoire traversé est insuffisamment évaluée. Ne sont ainsi données que des chiffres de variation des trafics, sans donner de références. D'autre part, des imprécisions existent sur

7

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

les chiffres donnés. il est par exemple indiqué que le trafic sur l'A10 serait plus faible après la réalisation du projet que si celui-ci n'était pas réalisé, sans qu'il y soit expliquée la raison de ce qui apparaît comme une hypothèse de vases communicants entre les deux autoroutes. De façon générale, un flou demeure sur un possible transfert du trafic sur les itinéraires de substitution, transfert qui peut s'avérer important si l'on tient compte du fait qu'une grande partie de l'axe bénéficiait jusqu'ici d'un aménagement à deux fois deux fois voies gratuit, les hypothèses de péage indiquées pouvant dissuader nombre d'usagers de l'axe à emprunter la nouvelle autoroute.

Les études ne se semblent pas s'être intéressées aux modes alternatifs à la voiture, alors que l'infrastructure coupera des itinéraires cyclables et de randonnées. Les renvoyer aux itinéraires de substitution a de quoi surprendre, car comme nous venons de l'indiquer, il est probable que ceux-ci connaîtront un surcroît de trafic dû à la présence d'une autoroute à péage. Il manque donc un descriptif clair proposant de rétablir des itinéraires concernant les déplacements cyclistes et piétonniers.

Emissions de gaz à effet de serre

Aucune analyse sur les émissions de GES que pourrait entraîner le projet n'a été effectuée. En conséquence, aucune analyse d'éventuels dispositifs de réduction et de compensation n'est prévu.

Cette absence d'analyse pose question en termes d'informations claires du public sur les impacts du projet. Elle ne permet pas d'évaluer ce dernier au regard de la politique nationale et régionale de transition énergétique et de réduction des GES, et a fortiori, de proposer des mesures de réduction ou de compensation.

Le projet justifie sa compatibilité avec le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Centre Val de Loire en indiquant que les études sur l'air ont montré que "sur certains secteurs urbains, le projet permettra une baisse des émissions routières, une diminution des coûts effectifs liés à l'effet de serre, et une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude" Et de conclure qu'en conséquence, le projet serait compatible avec les orientations du SRCAE.

On voit mal quelles études ont pu conduire à des conclusions aussi surprenante. De même qu'il est quelque peu étonnant d'affirmer que les riverains bénéficieront de la réduction des émissions de CO2. Notre association serait particulièrement intéressée de connaître l'argumentaire permettant de soutenir de telles affirmations pour le moins originales si l'on se réfère aux études et à la bibliographie existantes par ailleurs. Elles amènent à l'idée que les autoroutes seraient un bon moyen de lutter contre l'effet de serre !

EURE ET LOIR NATURE s'associe à l'avis de l'Autorité environnementale pour demander que le maître d'ouvrage produise une analyse complète des impacts du projet en termes

8

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

d'émissions de gaz à effet de serre, et que cette analyse inclue bien l'ensemble du réseau routier du secteur concerné par le projet afin que les reports de trafics sur les itinéraires de substitution soient bien pris en compte.

Conclusions

EURE ET LOIR NATURE a déjà et l'occasion d'indiquer qu'elle prenait acte du principe retenu d'autoroute concédée, tout en regrettant ce choix fait par l'Etat. Sans remettre en cause une décision déjà prise, notre association émet de fortes réserves sur le projet présenté. Comme indiqué ci-dessus, ces réserves portent pour les principales :

- sur l'imprécision de l'argumentaire qui a conduit au choix des contournements
- sur l'insuffisance d'analyse du projet sur les déplacements concernant le territoire traversé.
- sur l'absence inacceptable d'analyse crédible sur les émissions de gaz à effet de serre.
- sur le fait que le projet minimise les enjeux concernant les milieux naturels et la biodiversité.

C'est pourquoi EURE ET LOIR NATURE demande que le projet soit repris et complété en conséquence par le maître d'ouvrage, et que celui-ci organise une phase de concertation sur la base des compléments d'analyses et de propositions qu'il apportera au présent projet.

S'agissant des effets du projet sur les milieux naturels et la biodiversité, EURE ET LOIR NATURE souhaite vivement que le maître d'ouvrage modifie son approche en se référant aux contextes et aux enjeux locaux.

EURE ET LOIR NATURE demande que le cahier des charges qui sera élaboré dans la perspective de l'appel d'offre visant à choisir le concessionnaire prescrivent l'obligation d'une concertation étroite avec les acteurs concernés par les espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette concertation pourrait prendre la forme d'un comité environnement associant les représentants du concessionnaire, et les organismes représentatifs au niveau

local du milieu naturaliste et environnemental, de l'agriculture, de la forêt, de la chasse et de la pêche. Ce comité aurait pour vocation d'effectuer une analyse très fine, au cas par cas,

9

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

des effets prévisibles du projet sur les milieux et les espèces, et de définir en commun des mesures d'évitement ou de compensations les plus judicieuses possibles. Le Département et la Région devront être associés à ce comité.

EURE ET LOIR NATURE soutient l'idée que ces mesures ne doivent pas uniquement porter sur le passage même de l'infrastructure, mais bien sur l'ensemble des territoires traversés. Elles doivent intégrer les délaissées et les bassins de rétention de façon à ce qu'ils puissent faire l'objet d'un réaménagement écologique. Elles pourraient prendre la forme de contrat d'entretiens et de services environnementaux passés avec les agriculteurs de ces territoires sur des fonds abondés par le concessionnaire.

Un suivi des impacts de l'infrastructure, et de la pertinence des mesures de compensation mises en œuvre devra en outre être instauré, en lien étroit avec les naturalistes locaux, et sur une période suffisamment longue pour être significative.

10

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. BORDES :

Je suis contre le projet présenté à l'enquête publique parce qu'il ne tient pas compte de risques géotechniques dans la solution retenue pour le franchissement de la vallée d'Avre en proposant :

« La solution technique proposée pour la suite des études est un ouvrage à deux tabliers à ossature mixte acier-béton, à poutres entretoisées sur une longueur de 204 m et à pièces de pont et consoles sur une longueur de 497 m, à 13 travées »

L'on cherche vainement une étude des risques géotechniques liés à cet ouvrage et l'on se contente d'évoquer de façon très générale la nature karstique du milieu et d'écrire : « La géologie de la zone est relativement simple et monotone...Les principaux enjeux au niveau de la géologie du site viennent essentiellement des formations alluviales anciennes des fonds de vallées potentiellement très compressibles » (page 31 – pièce G –Etude d'impact - résumé non-technique)

Nous sommes sur la bordure de l'anticlinal Beauceron dans une zone karstique parsemée de failles, de dolines et de bétoires dans le lit des ruisseaux et des rivières.

Plusieurs effondrements et cavités sont visibles sur le flanc sud de la vallée, notamment côte de Villancé, là où doit s'appuyer la partie sud du viaduc.

Le viaduc longe l'étang de Tranchevilly qui une ancienne gravière, dont l'exploitation a été interrompue alors qu'elle n'avait été exploitée que peu de temps, la « craie pourrie » ayant été atteinte rapidement, Certains ont évoqué à l'époque le risque de création d'une bétoire dans laquelle l'Avre se serait déversée.

Ce risque n'est pas évoqué dans les documents de l'enquête publique alors qu'il va falloir forer en profondeur pour implanter les piliers compte tenu de la nature compressible du terrain.

Je rappelle que les caractéristiques géologiques de la zone sont un des motifs de l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur, le 10 juin 2015 à l'issue de l'enquête publique sur le projet de parc éolien de Dampierre et Prudemanche. Ce parc était situé à un peu plus de 2km de la barrière de péage de St-Lubin à l'extrémité sud du viaduc. L'avis a été suivi par le préfet de région dans son arrêté du 10 janvier 2016.

Je rappelle aussi que l'instabilité de la zone, suite à l'enquête publique, avait conduit à couvrir l'intérieur des fosses du CET de Prudemanche d'une membrane imperméable destinée à prévenir tout risque d'infiltration de lixiviat suite à un effondrement.

Plus étonnant encore l'étude d'impact ne fait aucune référence au rapport BRGM/RP-60458-FR de février 2012 qui recense le détail des accidents géologiques de la zone (voir illustration 18 en pièce jointe).

J'ai positionné sur cette carte la zone de passage du le viaduc en fonction d'autres illustrations du rapport précisant le positionnement géographique de la zone d'étude du BRGM.

Comme le montre cette carte, le viaduc est dans une des zones les plus sensibles d'accidents géologiques où se croisent failles et linéaments.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Rien dans l'étude d'impact, sur la prévention des risques géotechniques, rien dans l'étude socio-économique sur la prévention de ce risque et sur l'incidence sur le coût des travaux ce qui est une raison suffisante pour être contre ce projet tel qu'il a été élaboré.

Pour mémoire cette mission du BRGM a été réalisée pour le compte de la DREAL Haute-Normandie et l'Agence de l'Eau Seine Normandie et je m'étonne que la DREAL Centre n'en ait pas tenu compte lors de l'étude des choix de tracé. A sa décharge il faut observer que les études sur la vallée d'Avre sont en général faites par la région de Normandie.

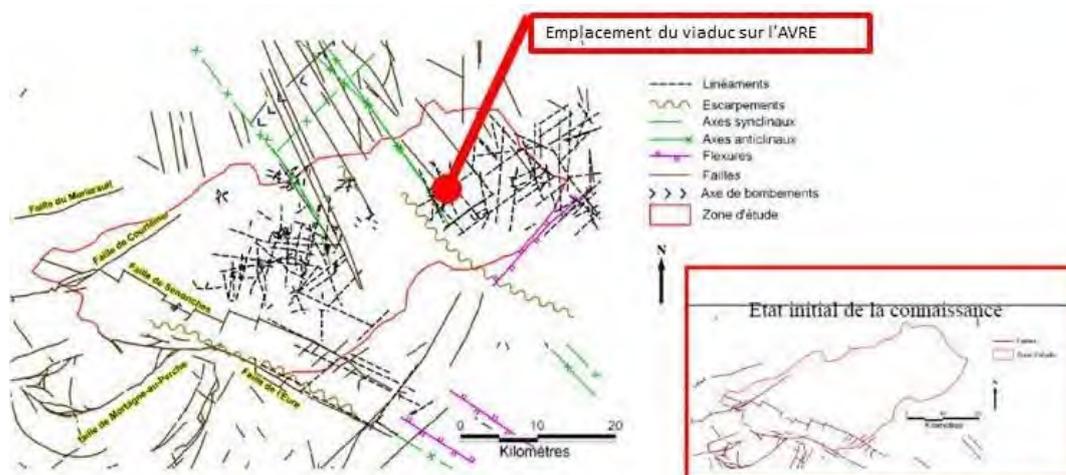


Illustration 18 : Répartition des accidents géologiques (la carte de gauche est le résultat de la compilation des données tandis que la carte de droite présente l'état initial de la connaissance ; carte géologique harmonisée).

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

SACRED :

Messieurs,

Vous trouverez ci-après notre position concernant la mise en concession de la N154 pour l'enquête publique en cours. Ce courriel a vocation à être déposé sur le site de la préfecture d'Eure et Loir <http://www.registre-numerique.fr/rn154> après concertation finale avec l'enquêteur public le jeudi 5 janvier 2017 après midi à la mairie de Saint Lubin des Joncherets.

Nous confirmons notre appui au tracé sud de la mise à 4 voies de la N154 entre le carrefour des anglais au nord de Saint Lubin des Joncherets/Nonancourt et la jonction au sud de Dreux comme indiqué dans notre contribution du 15 janvier 2009 voici 7 ans :

A) pour les trois raisons suivantes :

- 1) Aménagement du territoire nord sud indispensable : ce maillon manquant entre Rouen/ Evreux et Chartres/Orléans est une anomalie préjudiciable à l'économie générale du pays.
- 2) Développement du Sud de l'Avre : ce projet permet le désenclavement de Saint Lubin de Joncherets et du pays de Brezolles.
- 3) Redéploiement possible des acteurs économiques structurants par création de zones d'activité modernes commerciales et industrielles aux sorties prévues.

B) sous trois conditions majeures suivantes :

- 1) Eviter les zones sensibles en respectant écologie et cadre de vie (bruit, pollution, zones humides).
- 2) Prévoir une jonction avec l'actuelle N12 au Nord et une sortie double sens sur Saint Lubin des Joncherets au sud.
- 3) Maintenir libre de péage :
 - l'équivalent de l'actuelle N12 dans les deux sens Paris province,
 - les déviations 4 voies entre Dreux et l'actuel carrefour des anglais,

Pour deux raisons simples :

- a) éviter que le flux de circulation ne continue de traverser Saint Rémy sur Avre en empruntant l'actuelle N12 et au contraire dériver le flux sur le contournement de Saint Lubin des Joncherets.
- b) Ne pas pénaliser les coûts de transport de la population locale qui n'a pas à financer les flux nord sud.
- c) → le péage doit se situer au sud de Dreux à la jonction des deux périphériques ouest et est de la ville. Le financement public nécessaire et le péage acquitté par les flux longue distance nord sud et sud nord rentabilisent le projet.

En espérant être entendus.

Avec nos meilleures salutations.

Didier FEGLY
Président Groupe SACRED 0682553214

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Conseil Départemental :



WWW.EURELIEN.FR

LE PRESIDENT

Monsieur Michel BADAIRE
Président de la Commission d'enquête publique
préalable à la déclaration d'utilité publique du projet
d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de
la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers
(A10) et La Madeleine de Nonancourt (RN 154)

Préfecture d'Eure-et-Loir
Place de la République
28019 CHARTRES cedex

Chartres, le 4 janvier 2017

Monsieur le Président,

Le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et La Madeleine de Nonancourt (RN154) est un projet majeur pour le département de l'Eure-et-Loir et son développement.

L'engagement en 2009 d'un débat public organisé sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public, puis le déroulement de plusieurs phases de concertation publique conduisent aujourd'hui à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Ce projet a été examiné par le conseil Départemental lors de sa réunion du 12 décembre 2016. À l'unanimité, les conseillers départementaux ont émis un avis favorable à la bande des 300 mètres proposée et au recours à une concession autoroutière pour le financement et la réalisation des travaux.

Alors qu'il n'y était pas obligé, le conseil Départemental a également pris un certain nombre d'engagements, notamment pour la constitution de réserves foncières et la réglementation de la circulation dans les bourgs déviés afin de faciliter l'acceptabilité du projet par le monde agricole et les riverains concernés. Le Département demande également à l'État, maître d'ouvrage de s'engager sur un certain nombre de points, eux aussi susceptibles de faciliter cette acceptation.

Dans tous les cas, il faut être conscient que compte tenu tant des finances de l'État que des contraintes budgétaires imposées aux collectivités locales, seul le financement par concession peut permettre la réalisation de ce projet.

Tous ces éléments sont repris dans la délibération du 12 décembre dont vous trouverez ci-joint une copie.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Par délégation,
le Directeur général des services

Bertrand MARÉCHAUX

PJ - 1

Hôtel du Département - 1, place Châtelet - CS 70403 - 28008 CHARTRES CEDEX - Site : www.eurelien.fr
Tél. : 02 37 20 10 10 - Fax : 02 37 20 10 90 - Mél : public@eurelien.fr
Toute correspondance doit être adressée à M. Le Président du Conseil départemental avec les références du service

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

DÉPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR

DÉLIBÉRATION DE L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE

Réunion du : 12 DÉCEMBRE 2016
Objet : ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE RELATIVE À
L'AMÉNAGEMENT DES RN12 ET RN154 PAR MISE EN CONCESSION - AVIS DU CONSEIL
DÉPARTEMENTAL

L'Assemblée départementale s'est réunie sous la présidence de M. Albéric de MONTGOLFIER.

Étaient présents :

M. de MONTGOLFIER, Mme FROMONT (VP), M. LAMIRAUT (VP), Mme HAMELIN (VP), M. LEMARE (VP), Mme de LA
RAUDIERE (VP), M. LEMOINE (VP), Mme LEFEBVRE (VP), M. SOURISSEAU (VP), Mme AUBIJOUX, Mme BARRAULT,
Mme BAUDET, Mme BRACCO, Mme BRETON, Mme DORANGE, Mme HENRI, Mme HONNEUR, M. MARIE, M.
MARTIAL, M. MASSELUS, Mme MINARD, M. PECQUENARD, M. ROUX, Mme de SOUANCE, M. TEROUINARD, Mme
LEMAITRE-LEZIN

Absent(s) représenté(s) :

M. BILLARD (VP), M. GUERET, M. LE DORVEN, M. PUYENCHET

L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE

Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu le rapport de M. Le Président ;

DÉCIDE

à l'unanimité, d'adopter les dispositions du rapport ci-annexé relatif à l'avis du conseil départemental sur le
projet d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à l'aménagement des RN12 et RN154 par
mise en concession.

LE PRÉSIDENT,

Albéric de MONTGOLFIER

Certifié	Visa
Télétransmis à la préfecture	
Le 13 DEC. 2016	
Publié le 13 DEC. 2016	
ou	
Notifié le	

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

DÉPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR
CONSEIL GÉNÉRAL
Séance du 12 décembre 2016
Identifiant projet : 8617

RAPPORT DE MONSIEUR LE PRÉSIDENT

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT DES RN12 ET RN154 PAR MISE EN CONCESSION - AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Considérant que :

- o L'État a conduit une concertation importante et transparente sous le contrôle du garant désigné par la CNDP, chacune des phases de concertation s'étant achevée par une décision explicite ;
- o La concertation a conduit à des évolutions du projet afin d'intégrer pour partie les avis formulés tant par le public que par les associations ou les collectivités durant celle-ci ;
- o Le projet garantit une bonne desserte du territoire compte tenu du nombre et de la localisation des échangeurs, répondant ainsi à notre demande formulée en janvier 2010 ;
- o L'analyse de l'étude d'impact montre que la conduite des études a cherché à éviter les impacts, à les réduire en cas d'impossibilité de les éviter voire à les compenser dans les autres cas et qu'en cela les inconvénients du projet n'apparaissent pas excessifs au regard de ses avantages ;
- o Compte tenu de la situation budgétaire de l'État, la mise en concession représente la **SEULE solution** pour aménager les RN12 et RN154 à 2 x 2 voies dans un délai raisonnable ;
- o Le tracé par lui-même a fait l'objet de peu de contestation, les opposants contestant principalement la mise en concession et l'instauration d'un péage et ses conséquences éventuelles ;
- o Le projet alternatif MOB28 n'a que l'avantage aux dires de ses promoteurs d'un coût « faible » permettant sa réalisation rapide sans qu'aucune garantie ne soit apportée sur son financement.

Le Département d'Eure-et-Loir :

- o Estime que ce projet est d'intérêt public et ne présente pas des inconvénients excessifs eu égard à ses avantages ;
- o Émet un **avis favorable à la bande des 300 mètres** présentée ;
- o Émet un **avis favorable pour une concession autoroutière SEUL moyen** de réalisation rapide de la mise à 2 x 2 voies des RN12 et 154 attendue par un majorité d'Euréliens.

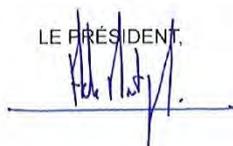
Prend les engagements de :

- o Constituer avec les agglomérations de Chartres et de Dreux des réserves foncières pour limiter l'impact sur le milieu agricole ;
- o Mettre en place avec les communes des interdictions PL afin de limiter les trafics PL dans les traverses de bourgs ;
- o Examiner avec attention les aménagements tarifaires qui seront proposés par le futur exploitant (par exemple Atlantes offre 50% de réduction à partir du 11ème passage rétroactif dès le premier passage dans un contexte très similaire : transformation de la RN10 à 2 x 2 voies en autoroute A63 à péage).

Demande à l'État, maître d'ouvrage de prendre les engagements suivants :

- o Élargir le périmètre des Aménagement Fonciers Agricoles et Forestiers au delà de 20 fois l'emprise, valeur minimale prévue par le code rural ;
- o Prendre en compte dans le cadre du projet les protections phoniques des itinéraires de substitution existants susceptible de voir leur trafic augmenter (ex : Le Boullay-Mivoye) ;
- o Demander lors de la mise en concurrence aux candidats de présenter une option prévoyant leur contribution sur une base forfaitaire à l'aménagement des traverses et l'impact de ceux-ci sur le trafic sur l'A154 et par conséquent sur la subvention d'équilibre (principalement St-Remy-sur-Avre, Bonville, mais peut être étendu aux autres).

LE PRÉSIDENT,



Certifié	Visa
Télétransmis à la préfecture	
Le 13 DEC, 2016	
Publié le 13 DEC, 2016	
Notifié le	

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Introduction

Le projet d'aménagement des RN12 et RN154 par recours à une concession autoroutière est un projet majeur pour le département de l'Eure-et-Loir. Durant les différentes phases de concertation, le conseil Départemental a été amené à se prononcer sur ce projet.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été engagée le 15 novembre 2016 et se déroulera jusqu'au 10 janvier 2017.

Compte tenu de notre implication dans ce projet, je vous propose d'émettre un avis que je transmettrai au Président de la commission d'enquête.

A - La concertation

A.1 – Organisation de la concertation

Depuis 2009, ce projet a fait l'objet d'une large concertation, tant auprès des acteurs institutionnel que des associations ou du public. Sans entrer dans les détails, cette concertation s'est déroulée suivant les trois phases suivantes :

2009-2010 – Organisation d'un débat public par la Commission Nationale du Débat Public sur le principe même de l'achèvement du projet d'aménagement à deux fois deux voies de la RN154 et de son accélération. Quinze réunions publiques ont été organisées.

Cette phase a conduit à la décision ministérielle de juin 2010 incluant l'aménagement de la RN12 en travers de Dreux au projet, mettant en place un comité de suivi dans l'esprit du Grenelle de l'environnement (dialogue à cinq : état, collectivités, associations, syndicat, milieux socio-économiques dans l'esprit du Grenelle) et désignant un garant pour la poursuite de la concertation.

2012 – Concertation relative aux options de passage (dans le cadre de la décision ministérielle) a donné lieu à des réunions avec les élus et les acteurs institutionnels (deux réunions avec les maires, deux réunions avec le monde agricole, une réunion avec les acteurs associatifs et une réunion avec les acteurs économiques), puis à la mise en place d'un dispositif destiné à partager avec le grand public sous la forme de six lieux d'expositions, seize permanences et de quatre réunions publiques. Durant cette phase, environ 80 000 plaquettes et 1000 dossiers ont été « distribués » par la DREAL. L'ensemble des études disponibles a été mis en ligne sur le site internet du projet.

Cette phase a conduit au choix fin 2012 par le préfet de région du fuseau préférentiel.

2014-2015 – Concertation relative au tracé (à l'intérieur du fuseau préférentiel) qui a conduit à la mise en place de douze lieux d'exposition, de vingt-quatre permanences et de quatre réunions publiques ayant conduit au choix de la « bande des 300 mètres » à soumettre à l'enquête publique. Une plaquette de huit pages a été diffusée à l'ensemble des habitants des 45 communes concernées par le fuseau préférentiel.

Dans son rapport du 26 octobre 2016, le garant désigné par la CNDP indique page 24 :

« On peut conclure que la concertation et l'information du public ont été plus que correctement assurées durant toute cette période et que le bilan, notamment des deux phases « grand public » de fin 2012 et de fin 2014-début 2015, est largement positif.

Il en résulte, tout en notant la persistance de l'opposition de principe à la concession, un large consensus se retrouve sur le tracé et les lieux d'échanges, à l'issue de cette très longue, mais concluante, phase d'études. »

A.2 – Les apports de la concertation

Cette longue concertation a permis au projet d'évoluer en fonction des observations recueillies. On peut citer à ce titre, sans être exhaustif :

o Le complément des études environnementales et agricoles, la présentation de nouvelles

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

variantes ou d'ajustements de tracé :

- o La localisation et l'organisation des échangeurs :
 - L'échangeur RN12 Ouest : modification du tracé initial pour privilégier l'axe RN12 vers A154 et limiter le trafic PL dans la traverse de St-Rémy-sur-Avre ;
 - La création d'un échangeur route de Laon : pour assurer la desserte du plateau de Brezolles, demande formulée par le Département ;
 - La création d'un échangeur route de Tremblay : pour assurer les échanges avec l'axe Tremblay-les-Villages – Nogent-le-Roi, demande formulée par le Département ;
 - La création d'un échangeur route de Voves : pour la liaison Voves – Auneau et la liaison des transports de granulats vers la région parisienne, demande formulée par le Département ;
- o La modification du tracé au droit de St-Lubin-des-Joncherets : pour limiter l'impact sur le Centre Hoff ;
- o La suppression de l'échangeur de Chartres – Prunay-le-Gillon : pour limiter le report sur la RN154 déclassée, notamment en traverse de Bonville, demande formulée par Chartres Métropole et le Département ;
- o La modification du tracé au droit d'Ymonville et de Fresnay-l'Évêque : pour limiter l'impact agricole en se rapprochant de l'ancienne voie ferrée et conserver l'intégralité de la déviation d'Ymonville, demande formulée par le Département.

À noter que durant les phases de concertations relatives aux fuseaux et aux tracés, les opposants au projet ont principalement centré leurs observations sur le refus de la concession et du péage (hors concertation pour les phases de 2012 et 2014-2015) et pas sur l'objet de la concertation relatif à la prise en compte des contraintes environnementales, sur la localisation des échangeurs et sur les tracés.

Il est toutefois nécessaire de rappeler que :

- o La concertation n'est pas un référendum ;
- o La concertation n'est pas le consensus ;
- o Un projet sans impact n'existe pas.

La concertation c'est recueillir l'ensemble des avis et observations présentées afin que le maître d'ouvrage puisse faire ses choix en toute connaissance de cause.

B – L'enquête préalable à la DUP

B.1 – Objet de l'enquête

L'enquête publique n'est plus le temps des choix mais le temps de la décision. Il ne s'agit pas de choisir entre plusieurs projets ou de proposer une alternative mais de se prononcer sur le SEUL projet soumis à enquête.

Il est important de bien comprendre que le dossier de DUP porte sur la bande de 300 mètres définie par l'État et non sur le tracé plus précis que le public attend. Ce tracé, ainsi que les conditions notamment tarifaires seront définis par le concessionnaire une fois que celui-ci aura été désigné.

B.2 – La notion d'utilité publique

Il n'existe pas de définition légale de l'utilité publique. Pour apprécier si une opération présente – ou pas – une utilité publique, il est nécessaire de se référer à la jurisprudence administrative et sur la grille d'analyse et les critères mis en avant dans les arrêts. Trois critères importants ont ainsi été progressivement définis :

Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt public ?

Cela revient à apprécier le bien-fondé du projet : c'est à dire à s'assurer que ses objectifs sont en adéquation avec des objectifs d'intérêt général. L'appréciation se borne à examiner le but poursuivi sans se pencher sur les conséquences du projet.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

L'atteinte à la propriété privée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs du projet ?

Cela revient à apprécier la proportionnalité de l'emprise au regard du projet et l'existence de solutions alternatives permettant la réalisation du projet dans des conditions équivalentes (la notion de « conditions équivalentes » étant entendue de manière restrictive par la jurisprudence).

Le bilan coûts avantages penche –t-il en faveur de l'utilité publique ?

Cette analyse dit « théorie du bilan » a été progressivement complétée au fil des jurisprudences. Pour résumer, sont aujourd'hui pris en compte le coût financier, les inconvénients ou les atteintes d'ordre économique et social, les inconvénients ou atteintes d'ordre environnemental et les autres inconvénients ou atteintes à d'autres intérêts du fait du projet.

L'appréciation du coût financier se fonde sur le coût du projet par rapport à des projets similaires, sur sa rentabilité. Ces éléments de comparaison viendront à l'appui des autres arguments de l'appréciation globale de l'utilité publique d'un projet.

L'appréciation des inconvénients d'ordre économique et social du projet par rapport aux avantages qu'il procure recouvre, par exemple, l'emploi, les secteurs d'activités économiques tels que l'agriculture, l'industrie locale ou le tourisme, le maintien de la population active dans son cadre de vie, les services publics et sociaux.

Pour prendre en compte les inconvénients d'ordre environnemental, la jurisprudence s'appuie souvent sur les mesures de réduction ou de compensation des impacts pour en déduire que les inconvénients d'ordre environnemental ne sont pas excessifs.

Depuis 1971, d'autres critères sont apparus pour apprécier l'utilité publique d'une opération : l'intérêt public de la santé, de la sécurité publique ou routière, le principe de précaution se sont ajoutés aux critères environnementaux, d'ordre économique et social ou financier.

B.3 – Les conséquences d'une absence de déclaration d'utilité publique

L'enquête publique en cours représente la **dernière chance** pour l'aménagement de la RN12 en travers de Dreux et de la RN154 entre l'Eure et l'A10. Si ce projet n'est pas déclaré d'utilité publique, aucun aménagement d'importance ne sera effectué sur cet axe pendant plusieurs dizaines d'années et les habitants de St-Rémy-sur-Avre, les riverains des rocades de Chartres et de Dreux continueront de supporter les nuisances liées au trafic.

En effet, il faut être lucide sur la capacité de l'État à financer sans mise en concession ce projet ou un projet alternatif tel que MOB28 alors que la DREAL indique une enveloppe annuelle de 10 M€ disponible.

En outre, cela réduira à néant la crédibilité du travail politique que la grande majorité des élus de l'Eure-et-Loir de toutes tendances ont conduit ces dernières années.

C – Quelques QuestionsLe Conseil départemental et de nombreux élus sont favorables au projet autoroutier ?

Il ne s'agit pas pour le Département de privilégier des intérêts privés ou de taxer les Euréliens. Le Département est favorable à la mise en concession parce que c'est le **SEUL moyen** de réaliser rapidement l'aménagement global des RN12 et RN154.

Il faut savoir que la fin du mécanisme de l'adossement (qui consiste à faire payer de nouvelles sections autoroutières par les bénéficiaires des anciennes) est une conséquence directe de la loi Sapin de 1992. Aujourd'hui, les candidats concessionnaires doivent trouver un équilibre financier dans chacun des projets réalisés.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Il n'y a pas eu de concertation ?

Comme indiqué dans la première partie de ce rapport, ce projet a fait l'objet depuis sept ans maintenant d'une large concertation.

Le projet soumis à enquête a fait l'objet d'une construction progressive au fur et à mesure des concertations engagées. Le débat public a posé la question de l'aménagement (faut-il achever l'aménagement à deux fois deux voies) ; une fois la décision prise, la concertation de 2012 a porté sur les grandes options à retenir (le projet doit-il passer au Nord ou au Sud de Saint-Lubin-des-Joncherets et de Nonancourt, à l'Est ou à l'Ouest de l'agglomération chartraine, ... ?) ; une fois le fuseau préférentiel arrêté, la concertation de 2014-2015 a porté sur les « détails » de la bande des 300 mètres à mettre à l'enquête.

Les euréliens auront payé deux fois ?

Ce raisonnement est tenu par les opposants qui estiment que, après avoir financé par leurs impôts la mise à 2 x 2 voies de Chartres-Dreux, les euréliens vont payer une deuxième fois les travaux par le péage (voire une troisième fois en incluant la subvention d'équilibre).

Ce raisonnement est **FAUX**. L'analyse du dossier montre que le projet comporte des sections au coût élevé (contournements de St-Lubin, Dreux et Chartres) de longueurs limitées donc générant peu de recettes et des sections au coût plus faible (Chartres-Dreux ou Chartres-Allaines) de longueur importante générant des recettes significatives. C'est ce mécanisme qui permet de financer l'ensemble du projet. Dans ce cadre, on peut considérer que les financements publics mis en place pour Chartres-Dreux vont contribuer au financement des contournements non finançable ni de façon autonome par le péage, ni sur fonds publics dans un délai raisonnable.

En outre, les avantages socio-économiques du projet sont les plus importants dans les agglomérations de Chartres et Dreux. Il n'est pas illogique que les habitants concernés – et notamment les navetteurs – bénéficiant de ces avantages contribuent au financement du projet qui leur a donné naissance par l'acquiescement du péage.

Il suffit de terminer l'aménagement de la RN154 ?

Cet argument laisse imaginer que l'essentiel de la RN154 est aménagée et que les sections restantes ne sont que peu importantes et donc « faciles » à réaliser. Les contournements de St-Lubin-des-Joncherets – Nonancourt, Dreux et Chartres représentent plus des trois-quarts des dépenses restant à réaliser et largement plus que la totalité des dépenses déjà faites pour l'aménagement de la RN154 dans le département d'Eure-et-Loir.

La subvention d'équilibre n'est pas connue ?

Pour le projet présenté et le type de péage proposé, les dernières études de l'État conduisent à évaluer la subvention d'équilibre à environ **60 M€** à partager entre l'État et les collectivités locales. Les autres montants – nettement plus élevés – annoncés lors des phases de concertation correspondent à des choix non retenus (par exemple, gratuité de la section Chartres – Dreux).

Le montant exact sera connu à l'issue de la procédure de mise en concession. Ce montant sera ferme et définitif et engagera le concessionnaire. Contrairement aux affirmations souvent présentées par les opposants à la concession, il n'y aura pas de subvention de fonctionnement.

Une A154 créatrice d'emplois ?

En phase de construction : 900 M€ de travaux correspondent à 6 000 années-hommes de travail. Sur la base d'une durée de construction de 4 ans, c'est 1 500 emplois qui seront ainsi créés.

En phase d'exploitation : la gestion/entretien d'une autoroute représente environ 1 emploi permanent par kilomètre pour le concessionnaire soit près d'une centaine d'emplois permanents locaux pour l'A154.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Une A154 génératrice d'impacts ?

Un projet (quelle que soit sa nature) sans impact n'existe pas. Les études menées depuis plus de sept ans par l'État ont pour objectif d'**Éviter** – quand cela est possible – de **Réduire** – dans les autres cas- voire au pire de **Compenser** les impacts.

L'étude d'impact est un document très complet de plus de 1200 pages. Pour chacun des domaines étudiés, pour chacun des impacts recensés, cette étude détaille les mesures mises en œuvre pour éviter, pour réduire et pour compenser le cas échéant les impacts du projet.

En matière agricole, le Département mettra en œuvre avec le futur concessionnaire les procédures d'aménagements fonciers pour lesquelles il a déjà commencé à constituer des réserves foncières afin de réduire le prélèvement sur les terres exploitées.

La jurisprudence relative à la notion d'Utilité Publique n'impose pas qu'un projet n'ait pas d'impact mais que ses avantages soient « supérieurs » à ses inconvénients.

Un risque pour l'alimentation en eau potable ?

Le projet prévoit l'étanchéification des fossés dans la traversée des périmètres de protection des captages et la mise en place de bassins de traitement garantissant ainsi le traitement des pollutions chroniques (eaux de ruissellement) et accidentelles avant rejet des eaux dans le milieu naturel. Tel n'est pas le cas aujourd'hui – à de rares exceptions – pour les itinéraires actuels. On peut donc affirmer que le projet améliorera la protection des captages en eau potable.

Une amélioration du cadre de vie pour un grand nombre d'habitants ?

VRAI pour les riverains de la RN12 dans la traverse de Dreux pour lesquels le projet prévoit des protections phoniques.

VRAI pour les riverains des rocades de Chartres et de Dreux qui verront le trafic automobile diminuer et par conséquent une réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

MOB28, un projet alternatif ?

Ce projet est fortement hétérogène comportant des sections à 2, 3 et 4 voies et des prévisions de congestion importantes (RN12, rocade de Chartres).

Ce projet présentent des impacts environnementaux significatifs (exemples : vallée de Crampeau à St-Remy-sur-Avre, zone de conservation spéciale du Larry, traversée de zone humides) génère ou conserve des nuisances sonores importantes (notamment pour les riverains des rocades de Chartres et de Dreux), passe à proximité immédiate du collège Taugourdeau à Dreux. Aucune évaluation de ses impacts n'est présentée par ses promoteurs qui fondent tout leur argumentaire sur le maintien de la gratuité de la section Chartres-Dreux.

Son coût compris entre 214 M€ (estimation associations) et 320 M€ (estimation DREAL) que la DREAL estime difficilement finançable sur fonds publics en moins de 30 ans alors que les défenseurs du projet affirment un délai de 4 ans pour la déviation de Saint-Remy-sur-Avre et 10 ans pour sa totalité.

Le projet MOB28 est un **autre projet** non compatible avec les orientations ayant fait **consensus** lors du débat public de 2009-2010 (aménagement à 2 x 2 voies et accélération) et ne fait l'objet d'aucun engagement de l'État en termes de calendrier. Ce n'est donc pas une alternative au projet A154.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

INTERFACE :



81 bis, rue Saint-Martin
28109 DREUX Cedex
Tél. : 02 37 38 82 50
Fax : 02 37 42 70 81
SIRET 775 575 574 00014
TVA FR 53 775 575 574 APE 4621 Z
N°AGREMENT N850

Dreux, le 03 janvier 2017

Objet : Demande d'aménagements spécifiques sur la RN154 et RN12

Messieurs,

Nous utilisons essentiellement la voie routière pour acheminer nos marchandises vers notre silo portuaire « SIMAREX » à Rouen.

Notre silo portuaire SIMAREX exporte **1 million de tonnes chaque année** dont plus d'un tiers provient d'autres coopératives ou négociants en céréales.

La construction de la nouvelle autoroute nous intéresse fortement car elle mettrait fin aux problèmes de circulation que nous rencontrons quotidiennement :

- agglomérations interdites aux poids lourds,
- rétrécissements de la largeur des voies de circulations ...

Sans compter que cette nouvelle autoroute réduirait les diverses nuisances provoquées par la circulation d'un trop grand nombre de poids lourds.

PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

Interface Céréales est une coopérative agricole de collecte de céréales, vente de produits phytosanitaires et d'engrais représentant 1200 adhérents producteurs soit 200 000 hectares. Ces agriculteurs livrent leurs céréales dans 40 silos, représentant un chiffre d'affaires pour la coopérative de 100 millions d'euros. Le groupe Interface Céréales emploie 115 salariés.

Au carrefour de la Beauce, de la Normandie et du Perche, c'est-à-dire à 80 kilomètres du port de Rouen, la coopérative peut stocker 420 000 Tonnes de céréales dans ses silos et 150 000 tonnes à « Simarex » notre silo portuaire de Rouen. Plus de 500 000 tonnes, c'est-à-dire 90 % de notre collecte est commercialisée à l'exportation ; l'autre partie est commercialisée pour les fabricants d'aliments du bétail vers la Bretagne.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

PRODUCTION

Les productions principales sont les suivantes :

- le blé : 80 % à l'exportation =	360 000 tonnes
- le colza : 100 % commercialisé vers Rouen =	80 000 tonnes
- l'orge : 80 % à l'exportation =	100 000 tonnes
Total :	540 000 tonnes

L'acheminement des céréales de nos silos vers le silo portuaire se fait principalement par la voie routière via des semi-remorques .Notre proximité du port de Rouen explique que le coût du transport « route » est inférieur au coût du transport « ferroviaire ».A cela s'ajoute des chargements appelés « direct ferme » qui sont directement effectués au départ des fermes et représentent 80 000 tonnes.

La logistique camion est entièrement sous traitée à des transporteurs locaux dont chaque entité se compose de 2 à 3 camions.

IMPORTANCE DE L'AUTOROUTE

Nous portons un grand intérêt à l'implantation de l'autoroute mais pas à n'importe quel prix car la compétitivité en matière de céréales est très importante sur le plan mondial, pour 1 dollar de moins la tonne, un pays acheteur peut s'orienter vers une autre origine que française (La Mer Noire, l'Argentine, l'Australie, les Etats-Unis, le Canada...)

Notre demande est primordiale à la présence d'échangeurs dans un souci de gain de temps pour les transporteurs. De plus en plus, les communes investissent dans des ralentisseurs, qui ne facilitent pas le passage des camions et provoquent de multiples nuisances dont des émissions de Co² plus importantes, d'où l'importance de l'autoroute.

Il faut trouver un équilibre entre le coût de la tonne de céréales et le gain de temps du transport (nombre de tours dans une journée ; passer de 2 rotations 60 tonnes à 3 rotations 90 tonnes).

Depuis plusieurs années, nous avons réussi à diminuer le coût de production de la tonne de céréales rendu Rouen, nous sommes inquiets par la hausse du coût de transport qui semble-t-il peut aller jusqu'à 30 centimes d'euros par kilomètre, soit un surcoût total pour la tonne transportée de 70 centimes.

La compétitivité de l'origine française notamment par rapport à l'origine Mer Noire peut être affectée par ce surcoût de transport. Il faut préciser que ce n'est pas un trafic régulier, car les bateaux n'arrivent pas à date précise ; nous pouvons charger 25 000

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

tonnes sur un mois, comme nous pouvons en charger 150 000 tonnes. C'est pourquoi l'autoroute n'a un sens que si l'accès est facile pour augmenter le nombre de rotations quotidiens.

Au niveau national, l'excédent commercial des céréales représente plus de 7 milliards d'euros en 2015. Il faut maintenir la compétitivité de la filière céréale car la hausse des coûts logistiques peuvent nous faire perdre des parts de marché. C'est pourquoi la création de l'autoroute A154 peut, selon les orientations prises par les décideurs, aboutir soit à un affaiblissement de la compétitivité de nos exploitations, soit l'améliorer.

DEMANDES

SAINT LUBIN DES JONCHERETS

Au sud de St Lubin-des-Joncherêts nous avons mesuré un trafic d'acheminement de nos marchandises équivalant à 72.200 tonnes par an soit 2.407 poids lourds et donc 4.814 passages de véhicules (allers et retours depuis nos silos de Senonches, Maillebois, et Laons).

Si un péage est placé au sud de SAINT LUBIN, cela nous permettrait l'accès direct à l'autoroute. L'importance de cet échangeur concernerait les véhicules venant de Senonches, Brézolles et sa zone industrielle, Maillebois, Laons.

Nous sollicitons à cet effet un accès direct de St Lubin à la route départementale 11.1 en direction de Laons, dans le but d'éviter un détour de 2 x 10km en passant par Brezolles, soit 20 kg de Co² par voyage.

La traversée de Laons demandera certainement un aménagement pour les poids lourds qui se rendront au silo Interface de cette commune.

MARVILLE MOUTIERS BRULE

Au sud de Vernouillet, la route D928 sur laquelle l'acheminement des marchandises représente 79.500 tonnes soit 2.650 camions et donc 5.300 passages de camions par an (allers et retours depuis nos silos de Garnay, Gironville, Clévilliers et Prouais)

Avec un poste de péage prévu entre Vernouillet et Marville Moutiers Brûlé sur la N154, l'élargissement de la D 311.4 serait à prévoir pour faciliter le croisement des poids lourds reliant la 928 venant de Chateauneuf en Thymerais à la N154 .Cet axe ne traverse pas de village , un élargissement de cette voie est nécessaire .

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

TREMBLAY LES VILLAGES

Au carrefour de la D 26 et la N 154, l'axe Chateaufort en Thymerais – Nogent le Roi ; un échangeur nous semble indispensable car le trafic céréale représente 40 760 tonnes soit 1360 camions et donc 2720 passages de camions par an (allers et retours depuis nos silos de St Sauveur Marville, Digny, St Arnoult des Bois, et Chene-Chenu).

L'OBELISQUE

Nous avons également une difficulté au niveau de notre site de Garancières en Drouais situé à proximité de la D4, puisque les camions sont dans l'obligation de faire un détour par Dreux pour récupérer la N12 du fait que la commune de Louvilliers en Drouais soit interdite à la circulation des poids lourds soit un détour de 18 km par aller-retour. Nous sollicitons de vos services l'aménagement d'une route desservant la D4 à « l'Obélisque » car il n'y a pas de route transversale entre la D4 et la N12.

Le secteur nord de ce nouveau tracé peut faire disparaître de la production 400-500 ha dans une zone de production céréalière. Ce qui représente une perte d'un million de CA par an pour la coopérative, principalement sur 3 sites (Laons, Garancières, Garnay) ! C'est pourquoi il est important que :

- 1 : les friches et les terres agricoles les moins fertiles soient prioritairement choisies pour l'emprise de l'autoroute,
- 2 : soient mises en place des compensations collectives agricoles, afin de limiter la perte de foncier et de valoriser en compensation écologique les délaissés et aménagements de sécurité.

A cela, il faut rajouter les difficultés d'accès par les agriculteurs à nos silos :

- franchissement du nouvel axe,
- rallongement des parcours,
- augmentation du trafic sur les routes.

Sans compter que tout ceci pourrait provoquer un départ vers la concurrence !

Ces demandes sont primordiales car la compétitivité des céréales de la Beauce est un atout majeur pour l'exportation. Si nous comparons à la Picardie où l'autoroute entre Abbeville et Rouen est gratuite, la région Centre sera handicapée par un coût de transport supérieur.

De plus, la Picardie possède des voies maritimes, que la Beauce n'a pas, et bientôt la liaison par un canal Seine-Nord va encore améliorer la compétitivité picarde.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Nous vous remercions par avance de toute l'attention que vous porterez à nos requêtes et nous vous prions de croire, Messieurs, en l'assurance nos sentiments distingués.

Jean-Michel COYAC
Responsable d'Exploitation

Arnaud LANGLOIS
Responsable Logistique

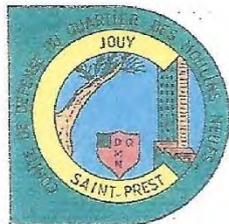
Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Comité de défense des moulins neufs :



A Jouy, le 26 décembre 2016

Comité de Défense du Quartier des Moulins Neufs

Association loi de 1901
commune de Jouy -St. Prest
6 rue des Moulins Neufs
28300 JOUY

Téléphone 02.37.22.31.94

Aux membres de la Commission d'Enquête d'utilité publique
Autoroute A 154

Projet d'aménagement de la RN154 et RN12

Le projet d'autoroute pose inquiétude avec son passage sur le Gorget par un viaduc !

L'inquiétude de voir l'autoroute et ses problèmes de sécurité et surtout les eaux évacuées par son parcours, et voir des inondations plus fortes avec la Roguette qui rejoint l'Eure à Saint-Prest !

Avec tout ce qui est déjà bétonné à Chartres sans compter les nouveaux grands projets de construction à l'Est de Chartres à proximité de la Commune de Oisème, les trop-pleins des toitures notamment, les autoroutes A10 et A11, seront déversés dans l'Eure et entraîneront des débordements.

Je tiens à votre disposition des vidéos des inondations de 1995, 1997 et 1999. Je tire la sonnette d'alarme car sur Saint-Prest, on donne encore des permis de construire en zone inondable, c'est inadmissible !!

L'eau reprendra ses droits un jour ou l'autre.

Les inondations dans les vallées sont néfastes, l'eau va rejoindre les nappes phréatiques donc polluer les réserves d'eau potable, surtout la grande nappe de Beauce qui alimente les grandes villes dont Paris. Sans oublier les changements climatiques qui influent déjà sur notre quotidien.

PRESERVONS NOTRE PATRIMOINE, PRESERVONS NOTRE QUOTIDIEN, POUR NOUS MEMES, POUR LES FUTURES GENERATIONS !!! NON AU PROJET !!!

Serge de FILIPPIS

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



INONDATION FLUVIALE

L'inondation fluviale est une submersion lente d'une zone habituellement hors d'eau.

LE RISQUE SUR LA COMMUNE

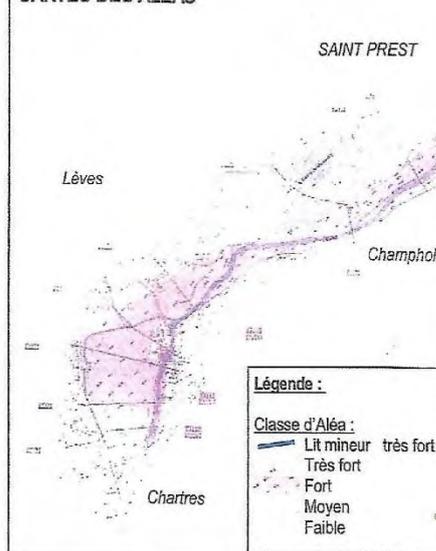
Les cours d'eau de l'**EURE** et du **ROGUENETTE** traversent le territoire communal et sont susceptibles de provoquer des débordements comme cela est déjà survenu par le passé. Nous observons une montée des eaux dans la rue du château.

Les inondations se produisent entre 3 et 24h après les premières précipitations. L'alerte de la population peut être difficile.

Malgré tout, l'**EURE** fait l'objet d'une surveillance par vigilance crue (www.vigicrues.gov.fr).

Enfin, un **Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)** a été établi par la préfecture sur le territoire communal afin de réglementer l'urbanisation du sol dans les zones à risque.

CARTES DES ALEAS



Zones inondables
(carte disponible en mairie)

LES BONS REFLEXES

Dès l'alerte par la collectivité :

- Se mettre à l'abri (ne pas rester dans son véhicule)
- Mettre hors de l'eau le maximum de vos biens
- Installer vos mesures de protection temporaire (batardaux)
- Faire une réserve d'eau potable et de produits alimentaires

Pendant l'inondation :

- Rester informé de la montée des eaux en écoutant la radio
- Couper l'électricité et le gaz
- Ne pas aller chercher ses enfants à l'école
- Ne pas téléphoner (libérer les lignes pour les secours)

Après l'inondation :

- Ne pas s'aventurer dans une zone inondée
- Aérer et désinfecter les pièces de votre habitation
- Ne rétablir l'électricité que si l'installation est complètement sèche
- Chauffer dès que possible



8

9

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

dations. L'eau devient improprie à la consommation. Tony Sério rétorque : « Les premiers jours, nous sommes allés acheter des milliers de palettes d'eau dans les supermarchés. Mais, ce n'était qu'une so-

lution à court terme. » La Lyonnaise, chargée du traitement de l'eau, parvient à la rendre potable, grâce à un filtre : « Mais, il fallait trouver un moyen pour la distribuer. Nous

Je leur ai demandé de nous fournir des citernes et des hommes pour distribuer de l'eau potable à Dreux. » L'élu est entendu ; les militaires arrivent. « Je me suis fait enguirlander car je n'aurais pas

dit d'appeler Paris mais la place militaire de Limoges dort depuis Dreux. » Les Linnouzeaux remplacent les Parisiens. La distribution d'eau potable dure une dizaine de jours : « Les Drouais se

sont remarquablement comportés pendant cet épisode. Il n'y a jamais eu de problème aux points de distribution. » Ces inondations ont eu une vertu : les canalisations ont été revues. ■

La rivière déborde à Chartres et dans toute la vallée de l'Eure

Serge de Filippis est un amoureux de la nature. Il la défend tout autant qu'il la contemple.

Son regard est affûté sur la flore, l'eau, la rivière... Cet ancien habitant d'Aubervilliers, installé à Jouy, en 1980, et membre du Comité de défense du quartier des Moulins neufs de Jouy et Saint-Prest, a filmé et photographié tou-



« On oublie trop souvent le passé et on n'en tire pas assez les leçons. »

SERGE DE FILIPPIS, habitant de Jouy.



CRUE. À Jouy, il était plus simple de circuler en barque dans les rues de la commune qu'à pied. photo G. ALBERTS

tes les inondations, depuis 1968, à Saint-Prest et à Jouy : « J'ai fait ça pour la mémoire. On oublie trop souvent le passé et on n'en tire pas assez les leçons, estime-t-il. Surtout qu'il, la population change beaucoup. » En 1995,

Serge de Filippis est prévenu par un ami, par téléphone, que l'eau est très haute, à Courville et à Chartres : « J'ai alors alerté le voisinage pour que les habitants puissent prendre leurs précautions. Ma cave

a été inondée, cette fois-là, mais les voisins ont eu de l'eau dans leur maison. »

La route, entre Saint-Prest et Saint-Plat, est coupée à plusieurs endroits : « À Saint-Prest, un tracteur faisait la navette, toute la journée, entre la

gare et le centre du village, pour conduire les gens au train et les ramener. Ils montaient dans la remorque, simplement. Ils étaient contents de pouvoir continuer à aller travailler. » À Jouy, on circulait en barque dans le cœur du village. ■

François Feuillat / francis.feullat@wanadoo.fr

À CHARTRES

Grands-Prés. Le quartier du stade des Grands-Prés est touché de plein fouet par la montée du niveau de l'Eure, le 24 janvier 1995. Le stade, en lui-même, est recouvert d'un bon mètre d'eau, selon les archives de l'époque. De nombreux habitants voient leur maison encadrée par l'eau, quant elle ne s'inonde pas, tout simplement, dans les caves, mais aussi dans les rez-de-chaussée. Les habitants sont, bien souvent, contraints de sauver leurs meubles et leurs appareils électroménagers sur des porpalings quand cela est encore possible.

Enquête publique relative à :

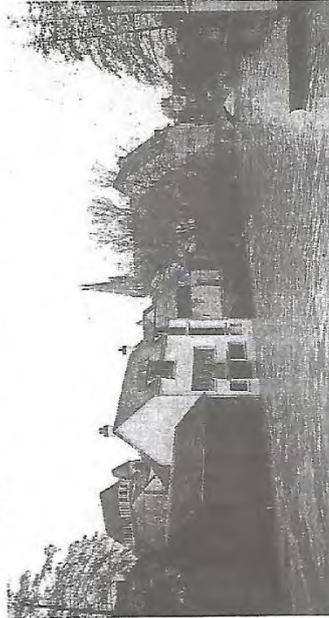
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

LES INONDATIONS

Les annales signalent des inondations catastrophiques, telle celle qui, en 1665, amena 60 cm d'eau dans l'église Saint-Pierre et entraîna plusieurs maisons riveraines entre les ponts Saint-Père et Saint-Hilaire, ou celle de 1774, dont une inscription gravée à l'angle des rues du Frou et de la Porte-Morard conserve le souvenir. Au cours du XX^e siècle, la montée des eaux causa plus d'une alerte, particulièrement en 1936, 1941, 1945, 1952, 1961, 1966 et 1978. La dernière en date eut lieu en janvier 1995 mais la plus grave se manifesta au cours de l'hiver 1930-1931.



Le 14 janvier 1995, au pont Saint-Père et sous le pont de la Porte-Morard.

LA POLLUTION

De plus en plus rarement, et c'est heureux, la rivière est victime de pollutions accidentelles.



Mai 1990.

Mais l'envasement est de tous les temps.



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mairie d'Ymonville :

COMMUNE
YMONVILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil quatorze, le vingt juin à 19h00,

Le Conseil Municipal, légalement convoqué en session ordinaire, s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Monsieur LEVASSOR Jean-François

<i>DATE DE CONVOCATION</i>	Le 13 juin 2014
<i>PRESENTS</i>	M. Jean-François LEVASSOR (Maire), Mme Martine BAUVILLARD (1er adjoint), M. Laurent CASSONNET (2ème adjoint), M. David KAMMER (3ème adjoint), M. Jérémy RODRIGUES, M. Fabien EUGENE, M. Joël BRULE, M. Bernard DECARRIERE, M. Edouard BRETON
<i>ABSENTS EXCUSES</i>	M. Frédéric COUDIERE donne pouvoir à M. Jean-François LEVASSOR M. Laurent DELARUE donne pouvoir à Mme Martine BAUVILLARD
<i>ABSENTS</i>	
<i>NOMBRE DE MEMBRES</i>	En exercice 11 Présents 9 Votants 11
<i>SECRETARE DE SEANCE</i>	M. Jérémy RODRIGUES
<i>DELIBERATION N°</i>	2014-06-04 (b) – Annule et remplace délibération 2014-06-04 suite erreur matérielle
<i>OBJET</i>	PROJET DE PARC EOLIEN SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE D'YMONVILLE - SOCIETE JPee

M. Jean-François LEVASSOR, directement impliqué par ce projet, n'a pas pris part au débat et au vote.

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal le projet d'implantation d'un Parc Eolien sur le Territoire de la Commune proposé par la Société JPee.

Après débat, Le Conseil Municipal, à l'unanimité des votants:

- **EMET** un avis favorable de principe sur le projet d'un Parc éolien sur la zone nord et Nord Est d'Ymonville
- **EMET** un avis favorable à l'engagement d'études de faisabilité visant à confirmer le potentiel éolien,

PREF 28
07.07.14
Mairie



Certifié exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
Le 7 juillet 2014
Et publication
Le 8 juillet 2014

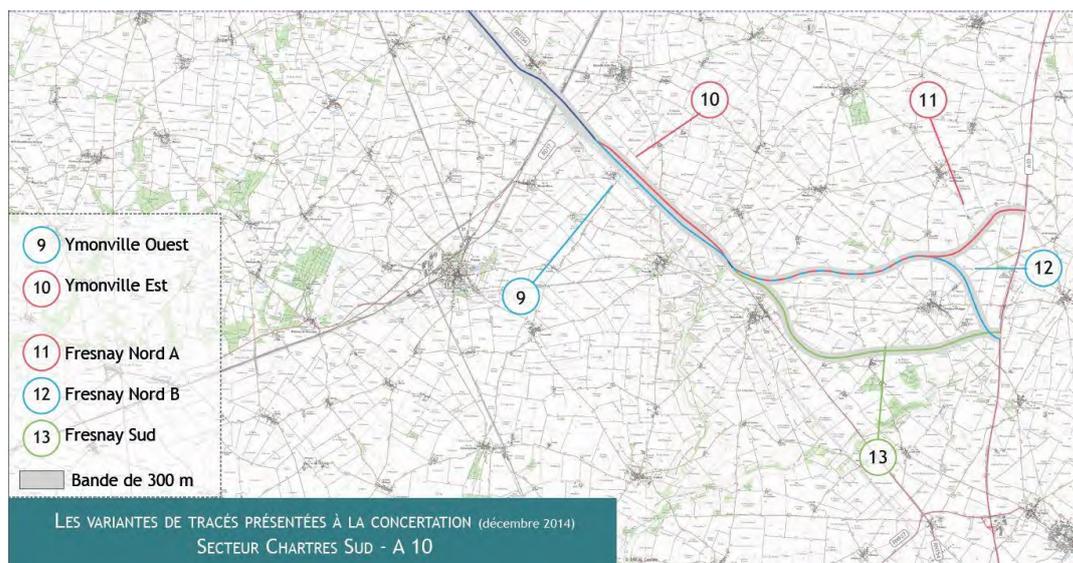
Page 1 sur 1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Monsieur JUDENNE :

La France n'échappe pas au tourbillon de la mondialisation. Toutes les études (*y compris des études européennes*) s'accordent pour conclure que, dans chaque pays, les grandes métropoles bénéficient de la mondialisation au détriment du reste du territoire -où vit pourtant 60% de la population- qui dépérit, se paupérise et constitue des lieux de vie -ou de survie- où les populations ont de moins en moins accès à l'emploi et aux services publics. Le géographe Christophe Guilly décrit ce phénomène en qualifiant ces zones de « France périphérique ».

L'amélioration des conditions de déplacement des habitants et du tissu artisanal et commercial des cantons situés de part et d'autre de l'axe Dreux-Chartres-Orléans est l'un des objectifs du projet de concession autoroutière est l'amélioration. Vouloir une amélioration est un objectif louable.

Dans ce projet, force est de prendre en compte le tronçon autoroutier Nonancourt-Evreux-Rouen qui existe déjà. La nouvelle autoroute Dreux-Orléans prolongera ce tronçon et facilitera la mise en relation des deux grandes métropoles : Rouen/Le Havre et Orléans. Il est prévisible que ce projet permettra à la métropole Rouen-Le Havre et Orléans (*candidate au statut de métropole*) de se développer et de tirer davantage encore bénéfice de la mondialisation. Il est tout aussi prévisible que les territoires situés entre ces deux métropoles et qui s'étend sur plus de 200 km, plongera dans cette France périphérique déclinante et que la population en fera les frais. L'axe autoroutier projeté favorisera la concurrence entre les métropoles Rouen-Le Havre et Orléans mondialisées d'une part et, d'autre part les multiples petites zones artisanales et commerciales situées de part et d'autre des 220 km de ce morceau de France périphérique qui, à l'évidence, dépériront. Les investissements faits par les petites collectivités pour financer de petites zones artisanales et commerciales deviendront des charges non productives. Les études des géographes et économistes rendent prévisibles ce phénomène et l'autoroute à péage contribuera à obtenir un résultat inverse aux buts recherchés.

Un tel projet ne peut qu'éloigner et faire diminuer l'emploi entre les deux métropoles. Les populations verront le coût des transports augmenter tout en se trouvant dans la nécessité de faire face à de nouvelles charges financières. L'emploi se concentrant dans les métropoles, un candidat ne pourra pas accepter un emploi situé loin de chez lui s'il doit payer plus de 1000 euros par an de péage. La perspective de développement économique pour ces territoires situés hors des grandes métropoles devient un mirage.

La disparition de 660 hectares de terres cultivables va dans le même sens et ajoute à la perte d'activité.

Un danger pour la démocratie : la population a conscience que les privatisations au profit de sociétés privées se font à son détriment. Toujours plus de charges pour la première, toujours plus de dividendes pour les seconds. Cette prise de conscience entraîne une défiance de plus en plus grande envers le personnel politique qui ne prend pas en compte l'intérêt général mais répond à des préoccupations dont la logique lui échappe. La population ne comprend pas qu'un petit nombre puisse prendre des décisions qui engagent leur avenir, celui de leurs enfants et petits-enfants, sans qu'elle soit associée à la décision. Il s'en suit une perte de confiance lourde de conséquences pour la démocratie.

Roger Judenne
Ecrivain
9, sentier du clos vert – 28000 Chartres
rogerjudenne@hotmail.fr

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Hameline :

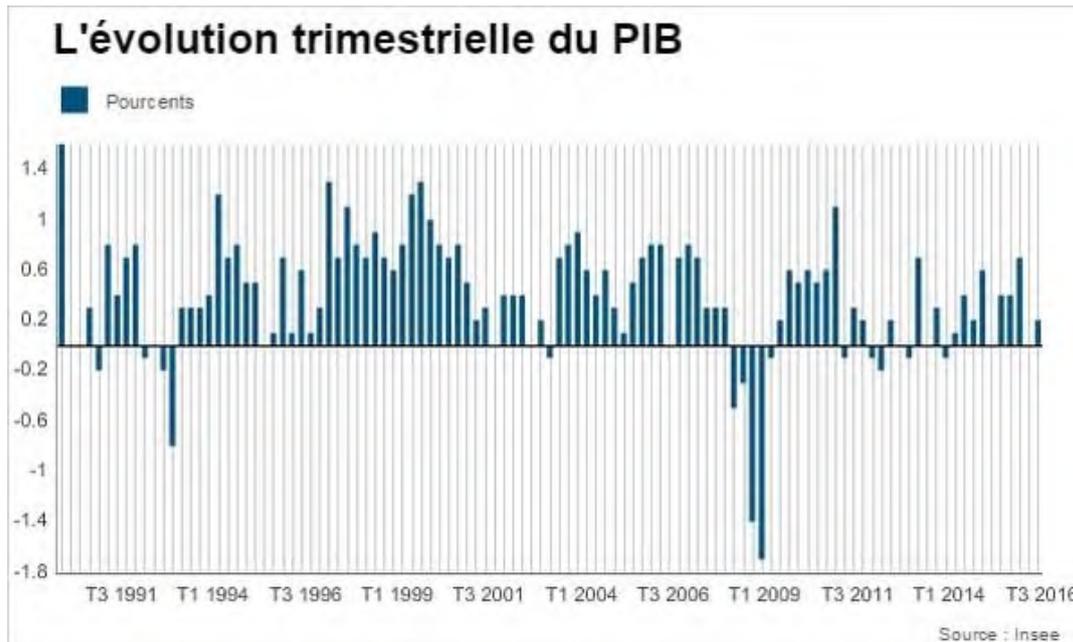
Ceux qui pensent que l'autoroute sera financée par le péage se trompent, en voici la preuve : AVANT le début des travaux (mais après la Décision d'Utilité Publique), nous devons verser au concessionnaire une subvention d'équilibre de 58 à 172 millions d'euros (fourchette donnée dans la lettre du 3 février 2014 du ministre des transports de l'époque M. Cuveillier. Cette subvention d'équilibre est en fait une aide financière publique indispensable pour que le projet autoroutier puisse se réaliser faute de quoi, il ne serait pas économiquement viable. Sur cette subvention publique, 30 millions maximum seront pris en charge par l'État, le reste (30 à 142 millions) par les collectivités locales. Or, dans le dossier de concertation datant de 2006, cette subvention d'équilibre était estimée à 100 millions d'euros. Elle s'appuyait sur les hypothèses suivantes : Augmentation du PIB annuel de 1,9 % jusqu'en 2020. Hausse du trafic global de 2 % annuel jusqu'en 2020 également. Ces hypothèses étaient déjà très optimistes en 2006, mais elles sont fausses maintenant en 2016 (il suffit de regarder l'évolution du PIB depuis 2006, source : INSEE, voir PJ).

La subvention d'équilibre ne pourra, par conséquent, jamais se situer en dessous de 100 millions d'euros !

On ne connaîtra son montant réel qu'après la décision d'utilité publique, c'est-à-dire qu'après avoir dit OUI à l'autoroute. On nous fait donc vraiment signer un chèque en blanc !

Le projet alternatif MOB 28 dévie St Rémy sur Avre pour moins de 50 millions d'euros.

Si on a 100 millions immédiatement disponibles pour la subvention d'équilibre, n'a-t-on pas 50 millions pour dévier St Rémy immédiatement ?



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Les analyses menées conduisent aux résultats figurant dans le tableau ci-après.

	Investissement en M€	Subvention d'équilibre*	
		Hyp. haute** péages	Hyp. basse*** péages
Scénario 1	853 M€	58 M€	172 M€
Scénario 2	859 M€	171 M€	251 M€
Scénario 3	810 M€	182 M€	265 M€
Scénario 3bis	492 M€	au moins 238 M€	
Scénario 4	186-196 M€	Sans objet	

* La subvention d'équilibre qui serait versée par l'Etat et les collectivités s'entend hors taxes. Les montants indiqués sont à considérer comme des ordres de grandeur.

** sur la base d'un péage HT de 11 c€/km pour les VL et de 37 c€/km pour les PL

*** sur la base d'un péage HT de 9 c€/km pour les VL et de 32 c€/km pour les PL

Ils mettent notamment en évidence les points suivants :

- **Le montant de subvention d'équilibre varie entre 58 M€ et 265 M€ selon le niveau de péage retenu et le choix du système de péage.**
- **Le choix du système de péage** (péage essentiellement fermé du scénario 1 à comparer au péage largement ouvert des scénarios 2 et 3) **est déterminant pour le montant de la subvention, avec un impact de l'ordre d'une centaine de M€.**
- De même, **l'impact des hypothèses de niveau de péages est particulièrement fort, se traduisant, pour un scénario donné, par un impact sur la subvention d'équilibre de l'ordre d'une centaine de M€ également**
- Le scénario 3 bis montre que l'aménagement complet de la seule partie nord (St-Remy-Nonancourt-Dreux) nécessite un besoin de subvention comparable voire supérieur à celui nécessaire pour un aménagement de l'ensemble de l'axe. **Il semble donc plus avantageux de réaliser l'ensemble du projet que de se limiter à l'aménagement de sa seule partie nord.**

Il convient de rappeler que ce n'est qu'au moment de la désignation du concessionnaire que seront connus de manière définitive les niveaux de péage et le montant de la subvention d'équilibre.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

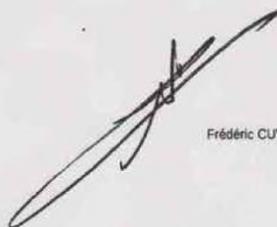
Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Les conséquences financières sur le montant de la subvention d'équilibre des mesures qui pourraient toutefois être décidées dans le cadre de la mise au point fine du projet pour limiter les effets de la mise à péage sur l'usager local seront prises en charge intégralement par les collectivités locales. Ces mesures pourraient notamment porter sur une adaptation du système de péage afin, par exemple, de permettre d'atténuer voire d'éviter l'impact de la mise à péage pour certains déplacements ou sections de l'itinéraire, dans le respect du droit applicable à la tarification des infrastructures de transport.

Une commande de poursuite des études et procédures du projet d'aménagement de la RN154 sur les fondements rappelés précédemment sera adressée dans les prochains jours au préfet de la région Centre. Au regard de l'état d'avancement et des durées des procédures, il semble prudent de considérer que l'enquête publique du projet pourrait être engagée fin 2015-début 2016.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.



Frédéric CUVILLIER

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 03 FEV. 2014

Réf :

Monsieur le Maire,

Je fais suite à notre réunion du 15 janvier dernier consacrée à l'aménagement de la RN154 entre Allaines et Nonancourt, et plus particulièrement aux suites qu'il convenait de donner à cette opération après les conclusions de la commission « Mobilité 21 ».

Dans son rapport remis en juin dernier, la commission « Mobilité 21 » identifiait en effet deux parties dans le projet : une section correspondant au tronçon commun RN12/RN154 entre Dreux et Nonancourt, d'une part, et une section RN154 entre Allaines et Dreux, d'autre part. Elle considérait que la section en tronçon commun concentrait l'essentiel des problèmes, notamment de sécurité et de congestion, et recommandait que cette section nord soit aménagée en priorité, le reste de l'axe pouvant quant à lui être modernisé dans un second temps.

Dans le cadre d'une première rencontre en juillet 2013, et suites aux demandes exprimées par les élus à cette occasion, j'ai décidé l'engagement d'études complémentaires visant à préciser les conditions de la concédabilité de l'axe et, dans ce cadre, à apprécier dans quelle mesure un aménagement complet pouvait s'avérer plus judicieux qu'un aménagement phasé. Les résultats de ces études vous ont été présentés le 15 janvier et sont récapitulés dans la note de synthèse jointe en annexe. Ils montrent qu'en concession, d'un strict point de vue économique et financier, il est plus avantageux de réaliser l'ensemble du projet.

Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'État que les grands élus concernés dont vous-même m'ont tous assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession.

Le projet, dont le coût est évalué à 850 M€2014, sera poursuivi sur la base d'un système en péage fermé (sauf sur le barreau RN12 où sera implanté un péage ouvert avec barrière pleine voie entre Dreux et Saint Rémy-sur-Avre) et des autres hypothèses correspondant au scénario 1 de la note jointe en annexe. Sur ces bases, la participation de l'État est fixée de manière forfaitaire à 50% du besoin estimé de la subvention d'équilibre issu de ce scénario, soit 30 M€2014.

Hôtel de Roquette - 248, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Blondel :

Le tracé du fuseau, au niveau de Brétigny, est totalement incompréhensible : en effet, celui-ci au lieu de se trouver à équidistance entre Bonville et Brétigny, se rapproche dangereusement de Brétigny et se situe à 200 mètres des premières habitations, ce qui est parfaitement inacceptable !!! De fait, RIEN ne s'oppose au déplacement du fuseau d'environ 600 mètres afin de dégager Brétigny de cette étreinte autoroutière ! (voir pièce jointe).

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Bouchard :

La N 154 est un grand axe routier qui irrigue notre département du nord au sud, et la N12 est essentiellement aux raccordements du nord de notre département vers la région parisienne ou vers la Normandie. Ces axes sont essentiels aux usagers du quotidien, aux transports de marchandises et aux vacanciers qui filent vers leurs destinations. L'aménagement – notamment - de la N154 me semble une priorité sur certains secteurs, en particulier dans le secteur de Saint-Rémy où les habitants vivent un enfer routier depuis des décennies. L'entrée de Dreux vers le sud, donc en arrivant de Chartres, est régulièrement embouteillée et devrait nécessiter des travaux d'aménagement. Il existe sans doute d'autres secteurs sur le tracé que je connais moins bien et qui pareillement posent des soucis quotidiens aux usagers, notamment le contournement de Chartres dont la rocade est souvent embouteillée. En dehors de ces voies d'étranglement, la N 154 est bien aménagée en deux fois deux voies. Ces aménagements ont permis à un certain nombre de villages d'être déviés au cours des années, redonnant ainsi vie à ces villages qui ont été sinistrés par la circulation abondante.

La question qui se pose à nous aujourd'hui est la suivante : faut-il vendre la N154 à une concession autoroutière et ainsi permettre une meilleure fluidité sur les tronçons décrits ci-dessus ?

Étant élue à Tremblay-les-Villages depuis 2014, je suis de près ce dossier et j'ai déjà eu à m'exprimer dans le cadre des avis demandés aux communes au printemps dernier. Je suis par ailleurs docteur en écologie, et donc particulièrement sensibilisée à l'importance de notre milieu naturel, et agricultrice à Tremblay-les-Villages depuis 2010. C'est à ces multiples titres que j'ai réfléchi sur ce dossier, et ces réflexions me conduisent à m'opposer fortement à la mise en concession autoroutière pour les raisons que j'expose ci-dessous. Je prends à cœur le développement économique de notre région, étant moi-même entrepreneuse, mais je ne pense pas que cela soit une raison suffisante pour se permettre des travaux gargantuesques et la privatisation de nos routes nationales, alors que le projet MOB 28 permettrait, à moindre coût économique et naturels, de résoudre (et plus rapidement) les soucis de circulation présentés ci-dessus et ainsi soutiendrait le bien-être des habitants de notre département et son développement économique.

Voilà les raisons pour lesquelles je pense que la mise en concession autoroutière n'est pas d'utilité publique :

1. La privatisation de notre route nationale en concession autoroutière est un vol de notre argent public. C'est l'argent des contribuables, notre argent à tous, qui a contribué à la construction de cette route, à ses aménagements au cours des années, et à son entretien (encore il y a quelques mois, des sections ont été refaites !). Il est pour moi impensable qu'un élu, dont le rôle est de protéger les intérêts de ses concitoyens, puisse soutenir un tel projet.
2. L'aménagement de la N 154 devrait être essentiellement mené pour améliorer la satisfaction des usagers du quotidien. Or, la confiscation de notre route nationale obligera les usagers du quotidien à se rabattre vers les voies de substitution. Il faudra donc aux villages jadis sinistrés et aujourd'hui contournés de se voir de nouveau traversés par des milliers de voitures par jour. Et il faudra donc aux communes aujourd'hui encore sinistrées (tel Saint-Rémy) d'oublier leurs rêves d'une accalmie routière, car bon nombre d'usagers ne prendront pas l'autoroute mais continueront à traverser Saint-Rémy. Et finalement, les transports habitation-travail augmenteront de manière significative, car il faudra retraverser tous les villages au lieu de filer sur une route nationale déjà,

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

pour sa grande part, en 2 fois 2 voies (à moins, bien sûr, d'accepter de payer un péage ET d'être à proximité d'un péage qui permettra l'entrée sur l'autoroute).

3. Il est souvent avancé que la mise en concession autoroutière est indispensable pour l'économie locale. Des exemples à travers la France montrent que la mise en place d'autoroutes peut (mais pas toujours... que de ZI vides en bordure d'autoroutes !) les entreprises vers les zones industrielles situées à proximité des échangeurs, mais ne crée pas en soit de la richesse économique. Les entreprises aujourd'hui au pied des échangeurs prévus sur le tracé peuvent, peut-être, se trouver confortées (ou pas) par le passage de l'autoroute. Mais qu'en est-il des activités économiques qui ne vont pas avoir d'échangeur à proximité ? Si à Tremblay-les-Villages, nous pouvons nous vanter d'avoir obtenu un échangeur, qu'en est-il des autres communes entre Dreux et Chartres, par exemple, et donc des entreprises dépendants de ces communes ? Par ailleurs, si il faut en revenir au fait qu'un aménagement routier est nécessaire au développement économique, c'est peut être bien l'aménagement de certains tronçons décrits ci-dessus qui l'est, avec un accès nombreux (tel qu'il l'est aujourd'hui) tout au long des kilomètres parcourus. L'autoroute va vider encore plus les campagnes de leurs entreprises, et conforter les villes (Chartres, Dreux) où des bretelles d'accès seront disponibles. Ce n'est pas la vision du développement d'un territoire que je souhaite pour notre pays, et pour l'Eure et Loir. Concernant le développement agricole, ce projet d'autoroute est une catastrophe. En dehors de la destruction de terres agricoles dont je vais parler plus bas, l'embouteillage des routes secondaires avec un surplus de trafic exacerbera les conflits urbains-ruraux que l'on connaît déjà. Quant à l'activité touristique, les touristes ne manqueront pas de filer vers le soleil au sud, ou vers la Normandie, encore plus vite. Rien, ou très peu, soyons honnêtes ne les retient en Eure et Loir, ils seront contents de pouvoir traverser notre département encore plus rapidement.

4. Le second argument généralement utilisés par les élus qui soutiennent le projet autoroutier est d'avancer que l'État n'a pas les moyens de faire les aménagements. A cela on peut facilement répondre que l'État doit se donner les moyens de ses ambitions, et doit choisir ses projets. Et que beaucoup d'argent est sans aucun doute gaspiller sur des projets sans grand intérêt. Le contournement de Saint-Rémy aurait dû être une priorité de l'État, cela aurait été fait depuis longtemps. Et quand est-il de cette obscure subvention d'équilibre ? Cette fameuse subvention que l'État (tient ! finalement, il aura peut-être de l'argent pour cela) et les collectivités locales (nous !) seront obligés de reverser au concessionnaire autoroutier si le déséquilibre financier du projet est trop important entre le coût important de l'opération et la rémunération par les péages.

5. Je me félicite de lire dans le rapport des Maires de l'agglomération de Dreux des demandes qui visent à tenter de modifier le tracé afin de limiter l'emprise sur les terres agricoles. Le SCOT de l'Agglomération de Dreux ne vise-t-il pas également à la protection des espaces naturels et agricoles ? Mais ils ne peuvent que tenter, car déjà le projet leur glisse entre les doigts puisqu'au final c'est la concession routière qui prendra ses décisions. L'impact de zones péri-urbaines, de zones industrielles plantées au milieu des champs, des nombreux aménagements routiers a déjà largement consommé des terres agricoles et défiguré notre territoire. Les terres agricoles non seulement portent leur rôles nourriciers, mais également environnementaux (stockage du carbone, habitat faune-flore, etc.). La vision qui consiste à trouver ces terres agricoles négligeables ou remplaçables est une vision à court terme, alors que nous devons penser sur du long terme. Le projet autoroutier nous parle de la consommation de 660 hectares de terres cultivées (et je ne parle même pas des

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

zones naturels, et de la défiguration du paysage avec en particulier la construction de 3 viaducs) alors que la solution alternative MOB 21 en détruirait bien moins hectares. Rappelant que dans son article fondateur de l'écologie économique publiée dans Nature en 1997, Costanza et son équipe évaluaient à plus de 33.000 milliards de dollars par an la totalité des services rendus par les écosystèmes. Détruire ces écosystèmes, c'est détruire toutes ces fonctions écologiques et ainsi toutes les services que ses fonctions maintiennent, gratuitement, pour l'humanité. Alors s'il faut chiffrer nos écosystèmes pour les défendre devant des intérêts financiers, chiffrons. Les services vitaux "rendus" par nos écosystèmes, comme la régulation de la composition de l'atmosphère (et le stockage du carbone dans le sol !), de l'eau, l'offre de ressources en eau, le contrôle de l'érosion, la formation des sols, le recyclage des nutriments, le traitement des déchets, la pollinisation, notre divertissement etc etc est immense.

6. Les Maires de l'Agglomération de Dreux souhaitent aussi l'interdiction des poids lourds sur les voies de substitution. Ce souhait est bien le reflet d'une prise de conscience de ces maires que les usagers feront tout pour éviter l'autoroute et que les villages autrefois traversés par des milliers de véhicules vont, de nouveau, retourner vers l'enfer. Seront-ils en mesure d'empêcher la circulation des camions et de forcer ainsi les entrepreneurs à utiliser l'autoroute et à payer le péage ? La mise en place d'une voie de substitution n'est-elle pas une obligation, avec accès pour tous ?

Par ailleurs, je regrette profondément le refus de la mairie de Tremblay-les-Villages d'accueillir les partisans de la MOB 28 dans une réunion publique avant que les membres du conseil municipal de Tremblay-les-Villages n'aient à se prononcer avant l'été 2016 sur le projet de l'État. La mairie a, de nouveau, refusé l'organisation d'une réunion présentant le projet MOB 28 cet automne, pendant le débat public, alors que les citoyens devaient donner leurs avis. C'est fort regrettable. Sur un sujet aussi sérieux que celui de la mise en concession autoroutière d'une route nationale, il m'aurait semblé primordial d'apporter de l'importance aux alternatives proposées par des associations d'usagers. Bon nombre d'élus ont, sans doute, suivi l'avis des maires, peut-être par conviction personnelle, mais sûrement aussi par manque d'information sur les alternatives ou sur les risques financiers et environnementaux du projet autoroutiers. Cela en dit long sur le sens du terme démocratie dans notre pays.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Bordes :

Non à un projet qui défigure un site inscrit en vallée de l'Avre et qui détruit un lieu de détente et de loisir. Comme en de nombreux autres points il n'est pas d'utilité publique !

Le projet prévoit un viaduc de 701m de long qui enjambrerait les étangs de Tranchevilly et des Folies, juste au-dessus d'une réserve piscicole et avec un échangeur routier sur le flanc nord de la vallée et une imposante barrière de péage au sud avec 18 voies et 3 gares (Page 143 – Pièce E – Etude d'impact - volume 1 et page 45 - Pièce G – Evaluation socio-économique).

Nulle part dans le projet n'est évoqué le fait que c'est une zone de loisir qui attire des centaines de personnes avec ses parcours de pêche et ses itinéraires de promenade et où de nombreux pique-niqueurs s'installent à la belle saison.

Nulle part dans les documents présentés à l'enquête publique n'est indiqué le fait que le viaduc va longer sur près de la moitié de sa longueur et a moins de 300m l'un des trois sentiers de découverte de la vallée d'Avre

A part un « A noter » coincé dans un paragraphe « secteur 3 : Chartres » (page 967 – pièce E étude d'impact) alors que l'on est en secteur 1, nulle part n'est abordé le fait que l'autoroute passe en pleine visibilité à moins d'un kilomètre d'un site inscrit « le village de Dampierre-sur-Avre et le confluent de l'Avre et de la Meuvette » protégé depuis le 02/11/1976 (http://www.donnees.centre.developpement-durable.gouv.fr/zonages-nature-pdf/sites/atlas_site/atlas_28/atlas_eure_et_loir.pdf). En effet le site débute à l'extrémité ouest de l'étang de Tranchevilly, longé à l'est par le viaduc. Le plan de pochette de plans de l'annexe 2 de la pièce E de l'étude d'impact permet de s'en rendre parfaitement compte.

Contrairement au viaduc franchissant la vallée de l'Eure ou l'on prévoit « un traitement architectural et paysager permettant son insertion dans le paysage ouvert de la vallée » rien n'est indiqué en ce qui concerne le franchissement de l'Avre ;

Ecrire comme il l'a été fait que ce site classé «... est intercepté au niveau de la commune de Dampierre-sur-Avre (secteur 1) n'est pas directement concerné » est abusif.

Est tout aussi abusif d'affirmer (toujours sur la même page) que « L'insertion du projet au sein ou à proximité immédiate de sites inscrits a fait l'objet d'une attention particulière dans la définition du tracé ».

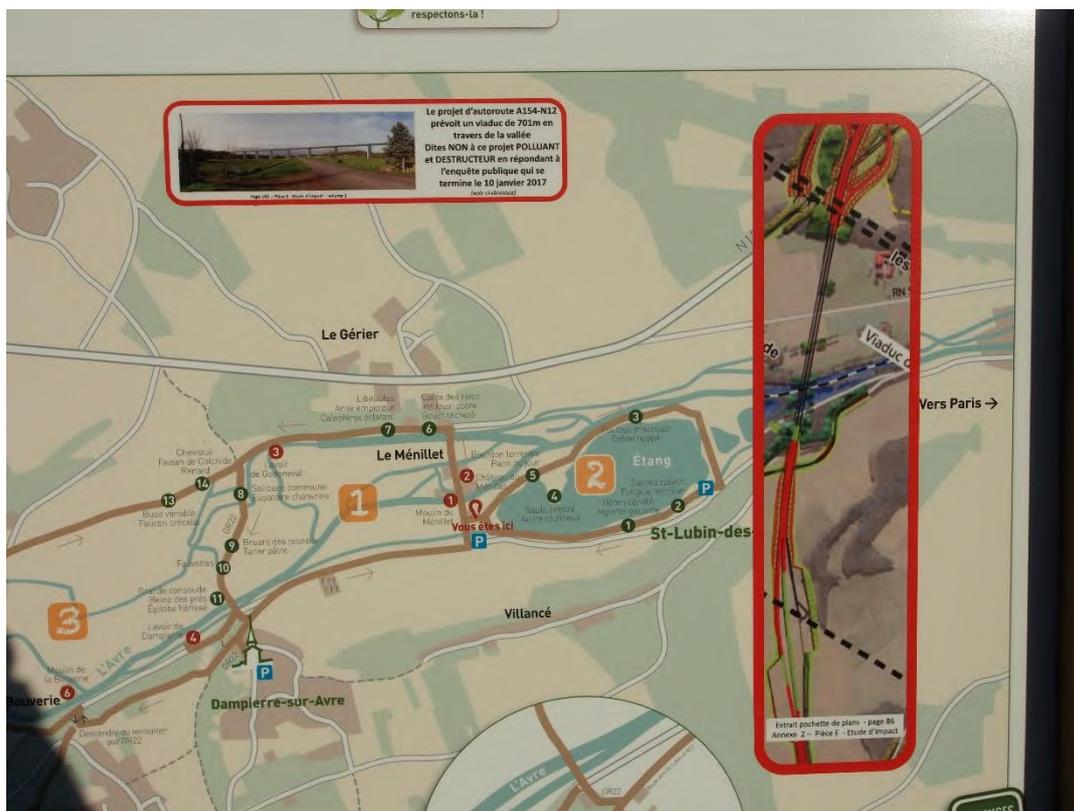
En pièce jointe : l'invitation aux vœux 2017 du Maire et de la municipalité de Dampierre-sur-Avre illustrée par les sentiers de découverte, une photo du plan affiché sur les parcours et complété par l'association Vivavre avec une copie du tracé d'autoroute repiqué sur le plan de la pochette de plans – page 86 – Annexe 2 - Pièce E - Etude d'impact) et détail agrandi de ce plan.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N  E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Alain BILBILLE
Maire

Éric LEGENDRE, Thierry DAUBIN,
Philippe LECHEVALLIER
Adjoints

Évelyne ALBERTELLI, Thierry CHARRON,
Carole DEBACKER, Noël GESLIN,
Gérard JAGUIN, Christiane KOVALEVSKY,
Christian LAMBARD, Roger MOUGEL,
Élisabeth RAGOT, Christian VANDEWALLE,
Conseillers

Vous souhaitez une très bonne
année 2017 et vous invite
à partager la galette
le samedi 14 janvier à 17h30
à la salle polyvalente

Les sentiers découverte de la Vallée d'Avre, un parcours de près de
10 km à la rencontre de la faune, de la flore et du patrimoine local.



Mairie de Dampierre-sur-Avre
10, Côte de Dampierre - Le Bourg
28350 Dampierre-sur-Avre

M. Roux :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Avant propos pour essayer de rendre mon document plus explicite :

- dans une concertation avant DUP, l'avis de la population est important, mes commentaires apparaitront donc en caractères gras.
- Les phrases ou paragraphes repris intégralement dans le dossier de concertation apparaitront donc en caractères normaux (avec entre parenthèse les documents et pages correspondantes aux extraits cités).

RN154 et concession autoroutière
Une décision discutable

Combien de fois les contribuables euréliens, agriculteurs euréliens, utilisateurs euréliens, consommateurs d'eau du drouais paieront t'ils l'autoroute ?

1. Le contribuable a déjà aménagé plus de 60% du tracé de la RN154 avec ses impôts (91km/150km).
2. Le contribuable va payer la subvention d'équilibre qui à elle seule dépassera le montant du projet MOB 28 de contournement de Saint Rémy sur Avre. Cette subvention d'équilibre risque même de doubler voir tripler ce montant du projet MOB 28.
3. Avec l'A154 les agriculteurs vont perdre au moins 4 fois plus de terres agricoles qu'avec le projet MOB 28.
4. Les consommateurs d'eau drouais vont voir le risque pollution s'aggraver avec l'A154 et devoir aménager à leurs frais la station de pompage et distribution pour limiter les hydrocarbures dans l'eau potable. Le coût est bien évidemment dissocié du projet A154.
5. Les utilisateurs vont payer le péage à vie. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a publié le 6 décembre 2016 son premier rapport sur les comptes du secteur : suite au gel des tarifs en 2015 des hausses de rattrapage étalées entre 2019 et 2023 sont prévues. Ces rattrapages devraient conduire, selon les estimations de l'Arafer, à une hausse des tarifs de péage entre 9 et 11% selon les concessionnaires. **D'ici à 2023 ou au-delà de cette date des baisses des tarifs de péage sont elles prévues pour que les utilisateurs n'empruntent pas en trop grand nombre les itinéraires de substitution non adaptés et non aménagés sur lesquels les accidents vont réapparaître en nombre?**
6. Les réductions d'abonnement de péages pour utilisateurs euréliens seront à charge des contribuables départementaux via majoration de la subvention d'équilibre ou autre aménagement contractuel à venir avec le concessionnaire.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

7. L'aménagement des voies de substitution autoroutière seront à charge du contribuable départemental quand le budget public le permettra.

Alors si les finances publiques peuvent supporter tout ce qui précède pour construire une autoroute inutile faisant doublon avec l'A28, pourquoi ne pourraient elles point financer le projet MOB 28 ? Pourquoi le projet MOB 28 ne fait pas l'objet d'une consultation avant DUP (Déclaration d'Utilité Publique) ? Pourquoi le projet MOB 28 est seulement analysé par les services pro autoroute qui sont de fait juge et partie ?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. De Vos :

Monsieur,

Les itinéraires de substitution sont inadaptés à la circulation conjointe des agriculteurs et des autres usagers.

Eric De Vos, exploitant agricole depuis 1983 sur les communes de Serazereux, Marville-Moutiers-Brûlé, Neron, Chaudon et Villemeux pour une surface de 95ha (83 en propriété). 3 enfants dont le dernier me succédera sur l'exploitation dès septembre 2017.

La mise en concession autoroutière de la route existante entraîne des travaux et des emprises dévastatrices de nos terres agricoles. L'échangeur et l'aire de service prévus sur la commune de Serazereux artificialiseront au bas mot une trentaine d'hectares, et capteront la clientèle de passage du restaurant existant « Le Motel Du Péage »

J'ai vécu le doublement de la N154 avec ses opérations de restructurations foncières en 1994. Les remembrements se sont fait conjointement sur les communes de Marville-Moutiers-Brulé, Le Boullay Mivoie, Le Boullay -Thierry, Serazereux. Par la seule volonté des maires de l'époque, ces remembrements se sont passés complètement différemment. Ces opérations foncières ont été une belle réussite sur les communes du Boullay -Thierry et du Boullay-mivoie tandis que sur les deux autres communes, nous continuons de cultiver des petites parcelles éloignées les unes des autres.

La création de la route parallèle a été le point positif de cette affaire, pensez donc, une route sans circulation, quasiment réservée aux déplacements agricoles !

Tout va être remis en question avec la mise en concession autoroutière de la quatre voie. Il va falloir faire avec l'augmentation du trafic.

Habitant Serazereux, je n'emprunterai pas l'autoroute, ni pour me rendre à Chartres, ni pour me rendre à Dreux. En effet les allongements de parcours, nécessaires à l'accès et à la sortie de l'autoroute feront à mon avis perdre tout le temps gagné sur les 12 ou 15 kms de trajet à grande vitesse. J'imagine ne pas être le seul à tenir ce raisonnement.

En ce moment, la parallèle n'est pas dangereuse, mais elle va le devenir.

Photo 1-2-3 : Exemple de matériel agricole amené à emprunter le réseau routier .



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Avec notre matériel agricole limité à 25km/h il faut avoir franchi la longueur comprise entre les deux rails avant de pouvoir croiser en toute sécurité une voiture lancée à 90. Les voitures ont tendance à être attirées par le gros matériel qui fait face et ont du mal à se garer quand elles vous foncent dessus.



Photos 5-6-7-8-9-10 : Bas côtés dangereux

Les convois agricoles sont autorisés à circuler avec 4.5 mètres de large et 25 mètres de long et une voiture d'accompagnement.

Ma moissonneuse- batteuse qui a pourtant 20 ans et n'est qu'une petite machine, proportionnellement aux machines modernes, mesure 4.30 metres de large et 18 mètres de long avec son chariot de coupe attelé à l'arrière.

La route parallèle large de 7.5 m est aussi bordée de fossés sans accotements à hauteur de Minières sur la commune du Boullay Thierry. Il est donc impossible de se garer pour croiser un véhicule. Une voiture passe mais pas un poids lourd.

Faisons le total : 4.5 m de moisss-batt + 2.5 m de camion + 0.5 m de sécurité (on n'a pas envie de se frotter) = 7.5 m. Le compte est bon, mais l'erreur n'est pas permise.

Je ne pense pas que la sécurité des usagés soit assurée dans ces conditions. Le problème se répète au moment des semis avec un combiné de 4 mètres mesurant en réalité 4,20 mètres de large. Il faudrait au moins des accotements stabilisés d'un mètre pour pouvoir se garer au croisement d'un véhicule à gros gabarit. Il faudrait aussi des parkings comme il y en avait avant, tous les 3 kms pour pouvoir laisser passer les voitures qui sont à la queue .

Je parle par expérience, vu que depuis mes 14 ans, en 1970, jusqu'en 1994, j'ai emprunté la N154 avec des engins agricoles. Je ne suis pas particulièrement fier des bouchons que j'ai provoqués. Même si les opérations de restructurations foncières se passaient miraculeusement bien, les agriculteurs continueront d'emprunter cette route pour livrer leur récolte au silo de Fadainville ou du Boullay-Mivoie ou convoier du matériel chez leur concessionnaire.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Avec notre matériel agricole limité à 25km/h il faut avoir franchi la longueur comprise entre les deux rails avant de pouvoir croiser en toute sécurité une voiture lancée à 90. Les voitures ont tendance à être attirées par le gros matériel qui fait face et ont du mal à se garer quand elles vous foncent dessus.



Photos 5-6-7-8-9-10 : Bas côtés dangereux

Les convois agricoles sont autorisés à circuler avec 4.5 mètres de large et 25 mètres de long et une voiture d'accompagnement.

Ma moissonneuse- batteuse qui a pourtant 20 ans et n'est qu'une petite machine, proportionnellement aux machines modernes, mesure 4.30 metres de large et 18 mètres de long avec son chariot de coupe attelé à l'arrière.

La route parallèle large de 7.5 m est aussi bordée de fossés sans accotements à hauteur de Minières sur la commune du Boullay Thierry. Il est donc impossible de se garer pour croiser un véhicule. Une voiture passe mais pas un poids lourd.

Faisons le total : 4.5 m de mois-batt + 2.5 m de camion + 0.5 m de sécurité (on n'a pas envie de se frotter) = 7.5 m. Le compte est bon, mais l'erreur n'est pas permise.

Je ne pense pas que la sécurité des usagés soit assurée dans ces conditions. Le problème se répète au moment des semis avec un combiné de 4 mètres mesurant en réalité 4,20 mètres de large. Il faudrait au moins des accotements stabilisés d'un mètre pour pouvoir se garer au croisement d'un véhicule à gros gabarit. Il faudrait aussi des parkings comme il y en avait avant, tous les 3 kms pour pouvoir laisser passer les voitures qui sont à la queue .

Je parle par expérience, vu que depuis mes 14 ans, en 1970, jusqu'en 1994, j'ai emprunté la N154 avec des engins agricoles. Je ne suis pas particulièrement fier des bouchons que j'ai provoqués. Même si les opérations de restructurations foncières se passaient miraculeusement bien, les agriculteurs continueront d'emprunter cette route pour livrer leur récolte au silo de Fadainville ou du Boullay-Mivoie ou convoier du matériel chez leur concessionnaire.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Photos 11 et 12 : Passage inadapté à cause des rails de sécurité mal placés

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Au pont de la route de Neuville-la-Mare au Boullay-thierry, il est impossible de passer avec une moissonneuse-batteuse sans monter sur les terre-pleins et tordre les panneaux avec les roues. Tout cela à cause de rails de sécurité positionnés trop près de la route.



Photos 13 et 14 : J'appelle cela de La provocation

. Les agriculteurs croulent sous la paperasserie, les normes, les obligations et les contrôles en tout genre et les bordures de routes ne sont fauchées qu'une fois par an. Comment seront entretenues les surfaces annexées par ce projet ?



Photos 15 et 16 : Le parcellaire de mon exploitation

. La création d'une autoroute s'accompagnant toujours de restructurations foncières, je fonde beaucoup d'espoir là-dessus, l'idéal étant de grouper l'ensemble de mon exploitation à Serazereux. En général (je ne sais pas si c'est la norme) une bande de 800m est remembrée gratuitement – 400 mètres de chaque côté de la route. Si cette bande n'est pas élargie, mon fils risque fort de devoir continuer à faire la route pour cultiver la parcelle n°8 de 7ha. Elle est située à 1300 mètres de l'axe de la route actuelle. Le voisin qui cultive toutes les parcelles, en face et au bout, fera tout pour ne pas récupérer cette parcelle car la terre n'y est pas assez bonne pour lui.

L'idéal serait un remembrement global et complet de toutes les communes traversées. Pour ce qui me concerne, je serai prêt à apporter ma contribution financières mais d'autres ne veulent rien payer = les agriculteurs fournissent le foncier nécessaire à la route, c'est donc à la route de payer !

Commune de Marville-Moutiers-Brûlé

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Commune de Serazereux



Sur la commune de Serazereux, une aire de service est prévue côté ouest de la route, ne laissant en terre de culture qu'une bandelette limitée par la D104. Pour des raisons agronomiques et économiques il serait souhaitable que cette route soit, ou supprimée ou déplacée le long de cette aire de service.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

EURE-ET-LOIR - Transport

Inquiétudes autour du futur de la RN 154

Joffrey Deschamps, délégué à l'agriculture, à l'écologie et au développement durable au Parti socialiste d'Eure-et-Loir et conseiller municipal du Boullay-Thierry, s'inquiète des perspectives d'aménagement de la RN 154.

Concession autoroutière

« Voilà plusieurs semaines que le débat public sur le devenir de la RN 154 se déroule et nous pouvons constater un grand silence de nos parlementaires sur ce sujet sensible. Leur volonté de mettre en concession autoroutière notre route nationale, dont la construction et les divers aménagements furent financés par nos impôts est scandaleuse. Quel cadeau nous leur ferions si cela devait se produire. C'est encore du jamais vu... »

Le problème financier

« Un forfait d'environ 5 euros aller/retour, serait instauré entre Chartres et Dreux. En réalisant un calcul rapide, pour un citoyen travaillant 5 jours par semaine, lui reviendrait à 25 euros par semaine, soit un budget de 100 euros par mois, ce qui

est un coût énorme pour une famille en y ajoutant l'entretien du véhicule (...). Jean-Pierre Gorges, député-maire de Chartres et Gérard Hamel, député-maire de Dreux, n'évoquent en aucun cas la mise en concession autoroutière de la RN 154 lors de leurs campagnes électorales. Ils noient le poisson, doucement et sûrement et parlent timidement d'une mise en 2 fois 2 voies « pour la sécurité de nos enfants. Ces derniers nous disent que l'Etat ne peut pas assumer l'aménagement de notre route nationale, que les caisses sont vides, alors qu'ils ont voté en mai 2007 l'instauration d'un bouclier fiscal pour les classes aisées ».

La sécurité

« Ne voulant pas ou ne pouvant pas se permettre d'emprunter une autoroute au quotidien, les conducteurs circuleront massivement sur l'itinéraire de substitution qui était réservé à l'origine aux véhicules lents comme les engins agricoles. Cette voie traverse les communes qui furent déviées de la RN 154. Mais alors que vont devenir ces villages qui ont retrouvé une tranquillité méritée ? Je me souviens en 1993, un jeune du village

d'Imbermais s'est fait fauché à Marville. Moutiers brûlés. Cette tragédie n'a pas servi de leçon ? Combien en faudra-t-il d'autres accidents de ce type ? ».

Au niveau écologique

« L'impact écologique d'une autoroute serait catastrophique pour notre département. Des zones « Natura 2000 » seraient complètement détruites, les automobilistes rouleraient à une vitesse de 130 km/h au lieu des 110 km/h et 90 km/h actuellement. Voilà ce que nous proposent les représentants de la majorité présidentielle alors que pendant ce temps là, de nombreux pays réunis à Copenhague réfléchissent à une solution pour limiter les gaz à effet de serre. »

Et l'agriculture dans tout ça ?

« Nous parlons rarement de nos agriculteurs dans ce projet, mais là aussi il y a un gros problème. Des centaines et des centaines d'hectares de bonne terre agricole vont être morcelées, des exploitations seraient coupées en deux par le tracé autoroutier. La filière agricole traverse déjà une grave crise, le



Au nom du Parti socialiste, Joffrey Deschamps s'inquiète des aménagements futurs de la RN 154.

gouvernement UMP ne fait rien pour arranger les choses, les agriculteurs n'ont vraiment pas besoin de cette contrainte en supplément. Je tiens à saluer les diverses associations qui luttent avec force et conviction contre cette mise en concession autoroutière. Dans 40 jours le débat public sera clôt et nous n'aurons plus rien à dire. Je voudrais dire à tous les habitants d'Eure-et-Loir de ne jamais négliger l'unique arme que nous possédons pour nous battre contre toutes ces injustices, c'est le bulletin de vote. »

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Galopin :

Mr Galopin Pascal

Sours

Exploitant agricole sur la commune de Sours, la ferme familiale a connu plusieurs générations et aimerait perdurer dans le temps.

Je ne suis pas opposé à ce projet de 2x2 voies, à condition que cette future route se positionne judicieusement et intelligemment sur notre territoire en causant le moins possible de nuisances aux habitants, et aux personnes que fait vivre cette terre.

Il serait donc impératif de la déplacer plus à l'ouest de façon à l'éloigner des habitations de Brétigny et de Sours donc aussi des vents dominants ce qui la placerait dans des terres moins fertiles, et non de la proposer comme sur le plan dans des terres de bonne qualité (remembrement plus équitable et cohérent).

Ayant des parcelles (12) sur le tracé Sours, Gellainville et Nogent le Phaye, je demande un remembrement total et gratuit sur l'ensemble de ces communes. Après avoir épuisé les réserves du Conseil Départemental, de l'état et de la Safer, un remembrement permettrait de prélever équitablement le solde de l'emprise foncière.

Aucun obstacle ne s'oppose au passage plus à l'ouest :

- pas de zone d'activité,
- le bassin de captage peut être isolé en imperméabilisant (les personnes de la DREAL savent faire),
- le périmètre de protection du Château de la Saussaye mentionné dans vos documents (pour information Château démoli depuis plus de trente ans).

Un passage agricole est nécessaire entre les ponts de la D939 et la D28.

Une reconnaissance des lieux, du terrain, serait fort enrichissante. Elle permettrait de reconnaître l'évidence d'une grosse erreur irrémédiable que les Sourcéens subiraient durant de longues décennies si le tracé tel quel restait en place.

Si des courbes sont créées pour casser la monotonie et la vision, venez vous rendre compte que la Beauce dans ce secteur n'est pas si plate qu'il n'y paraît. Une rencontre en mairie avec les personnes de la DREAL et les agriculteurs au début de ce projet, je pense était constructive. Ces messieurs prenaient en compte nos demandes communes et logiques sans trop de contradictions, mais au vu du tracé présenté aucune de nos propositions n'a été prise en compte. Y a-t-il un débat constructif possible et à qui doit-on s'adresser ?

Messieurs les élus Départementaux, Régionaux, Députés et Sénateurs, sachez nous rappeler qui prend les décisions. Faites en sorte que le tracé soit intelligemment positionné.

Il serait dommage de créer des tensions dans un monde déjà si compliqué, alors que de simples modifications pourraient rendre un environnement meilleur.

Merci de votre compréhension

Galopin Pascal

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Docteur Ledieu :

Je suis médecin généraliste de proximité depuis 33 ans, installée à Vernouillet au hameau des Corvées depuis 27 ans. En préambule je tiens à préciser que mon expérience de ces longues années m'a montré que

- La plupart des maladies que mes confrères et moi-même soignons tous les jours sont des maladies environnementales, c'est-à-dire des maladies qui n'existaient pas avant l'ère de l'industrialisation, des maladies créées provoquées par l'humain et particulièrement depuis la deuxième guerre mondiale et les fameuses « trente glorieuses » qui n'ont à mon avis de glorieux que le nom. Ces années ont été celles de la destruction massive de notre environnement et les premiers effets s'en font sentir.
- Qu'il n'est pas aisé de faire le lien causal entre la survenue des maladies et ce qui les a provoquées, que souvent ce lien ne peut être établi de façon formelle que tardivement quand il est trop tard pour remédier à la cause. Ce qui serait le cas du projet destructeur de mise en concession de la RN154.

J'ai ainsi pu constater au cours de ces 3 décennies une nette évolution des pathologies rencontrées dont il ne fait plus guère de doute qu'elles ont été provoquées par les pollutions aériennes, alimentaires mais aussi les pollutions sonores et visuelles, l'absence de qualité de vie même si ce constat n'est parfois que celui des acteurs locaux mais pas encore celui des autorités et des décideurs. Ce monde dont les seules valeurs se résument à croissance, productivité, vitesse, compétitivité, n'est pas à l'échelle humaine et ne permet guère l'épanouissement de l'être humain que l'éloignement de la nature déshumanise et robotise.

Non ce projet n'est pas un projet d'intérêt général et pour étayer mon opinion je vais me contenter d'évoquer quelques observations de patients dont je falsifierai l'identité pour des raisons évidentes de confidentialité mais ces patients existent :

- Madame S. 62 ans a acquis cette maison dans un village situé au bord de la RN154 à une dizaine de km de Dreux dès lors que ladite nationale a été aménagée en 2x2 voies en la détournant de la traversée des villages. Cette condition était indispensable car Mme S. souffre de bronchite chronique sévère avec un risque important de décompensation. Mme S. dont les revenus sont modestes a fait d'importants travaux pour aménager cette maison de ses rêves où elle entendait passer une retraite paisible et loin de toute pollution aérienne. Quand la route qui passe devant sa maison sera devenue la route de substitution et redevenue passagère, Mme S. devra-t-elle déménager et abandonner sa maison dans laquelle elle a fait beaucoup de frais ?
- Monsieur et Madame B. tous deux ouvriers retraités, en ont longtemps rêvé de cette maison située en périphérie du hameau des Corvées en contiguïté avec la ZA c'est-à-dire à moins de 1 km de la future autoroute, sous des vents dominants d'ouest violents dans cette région (Mais pourquoi avoir choisi ce tracé le plus délétère pour la population de Vernouillet ?). M. B. est un asthmatique de longue date, Mme B. une maladie neurologique et ne supporte pas le bruit. Devront-ils déménager afin de préserver leur santé ?
- Monsieur F. 53 ans a perdu l'emploi qu'il avait sur le bassin drouais depuis 15 ans suite à un plan social économique il y a quelques années. Ce fut bien sûr une épreuve difficile dont il a eu beaucoup de difficultés à se sortir. Il a accepté un nouvel emploi sur le bassin chartrain et ce, malgré une perte de salaire et la contrainte des trajets Dreux-Chartres quotidiens car il n'a pas souhaité prendre le risque de devenir chômeur longue durée. Bientôt à ses frais d'essence s'ajouteront des frais de péage qui viendront cruellement grever son revenu net.
- Monsieur M. est artisan, il fait partie de ces rares artisans à avoir conservé le sens du service et n'hésite pas à se déranger rapidement pour dépanner ses clients, circulant entre ses fournisseurs et

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ses clients. Son territoire d'action va être littéralement morcelé par le trajet autoroutier et va rendre ses délais de réaction plus longs, plus compliqués. Il devra lui aussi s'acquitter des péages quand il ira à Chartres à moins qu'il n'opte pour les routes de substitution qui le ralentiront et qui présente un caractère plus accidentogène que la 2x2 voies actuelle, il devra répercuter ce surcoût sur le montant de ses prestations.

Ne voulant pas alourdir mon observation je me contenterais de ces 4 exemples qui montrent parfaitement comment ce projet va desservir la population locale. Ils montrent également l'iniquité sociale de ce projet qui va le plus impacter une population économiquement faible.

J'ajoute que

- consommer une telle quantité de terres agricoles alors que l'on se demande comment demain on va pouvoir nourrir les habitants de cette planète est un non-sens voire un crime contre l'humanité.
- alors que la France clame son désir de participer à la lutte contre le réchauffement climatique à toute occasion (Accord de Paris, Grenelle de l'Environnement, COP21...) comment peut-on concevoir un tel projet dont le bilan carbone est colossal ?
- que ce projet est un projet caduc qui date de plus de 20 ans et ne s'inscrit plus du tout dans la mouvance actuelle. Comment un projet datant de 1994 peut-il correspondre au monde de 2016 et a fortiori au monde de demain dont les prémices laissent déjà à penser qu'il va falloir penser autrement, vivre autrement et que les transports ne seront plus ceux des années 1970-1990 ?
- Il est cependant **impératif de prévoir un détournement de la traversée de Saint-Rémy-Avre** pour les mêmes raisons de nuisances citées plus haut, il est d'ailleurs scandaleux que cette mesure n'ait pas été prise plus tôt mais que cette nécessité ne passe pas par la destruction massive et irréversible d'une vallée traversée par 3 rivières et d'une biodiversité inestimable. **Le projet 'alternatif' MOB 28 qui peut être amélioré serait un excellent compromis.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

AVERN :

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES- MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154)

Contribution de l'AVERN à l'Enquête Publique

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, Messieurs les Commissaires enquêteurs,

L'AVERN (Association Vie Environnement Respect Nature <http://www.avern.fr/>), forte de 404 adhérents à jour de leur cotisation, est une association agréée de protection de l'environnement sur l'Eure et Loir (Arrêté préfectoral 2013310-0002 Siret N°483 092 888 00021), affiliée au réseau d'associations de FNE (France Nature Environnement). Selon ses statuts 'L'association a pour objet la protection et le respect de l'environnement, de la nature, des animaux, de la santé, du cadre de vie et de la qualité de vie ainsi que du patrimoine sous tous ses aspects (architectural, paysager...).

L'AVERN a pour **objectif d'informer**, de **sensibiliser** et d'**agir** pour que chaque citoyen, chaque citoyenne ainsi que les élus et les scolaires, puissent **prendre conscience des grands défis du 21^e siècle** aux **plans environnemental, économique et social** et qu'ils /elles puissent agir en conséquence pour aller dès maintenant vers **un monde durable et meilleur et assurer un avenir possible**.

L'AVERN siège dans plusieurs instances publiques au niveau de l'agglomération du Pays de Dreux et du département, notamment au Comité de suivi du projet d'aménagement de la RN 154, à la **Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites...**

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

- ✓ les opportunités de rencontre avec les Commissaires enquêteurs ne sont pas assez nombreuses, les horaires ne sont pas adaptés pour les 'actifs'.
- ✓ les commissaires ne sont pas toujours en mesure d'apporter les réponses aux nombreuses questions suscitées par le projet. Ceci est une remarque et non une accusation.
- ✓ Les différents tronçons ne rendent pas compte de l'ensemble des travaux sur une même carte Ex. Vernouillet. A ce titre la pièce b3 est plus explicite mais il faut aller la chercher dans un dossier énorme.
- ✓ Les différentes études ne tiennent aucun compte dans leurs appréciations de la **direction des vents** par rapport aux tracés ce qui a pour effet de minorer, voire d'ignorer, les impacts des pollutions atmosphériques et sonores en ce qui concerne le contournement de Dreux, ou plutôt de Vernouillet, par l'Ouest et celui de Chartres (Oisème).
- ✓ Nous avons apprécié la pertinence des remarques de l'Autorité Environnementale.
- ✓ Les réponses du Maître d'ouvrage ne prennent pas bien en compte toutes les remarques de l'AE

Nous voudrions affirmer notre accord avec L'association *Eure et Loir Nature* (également affiliée au réseau d'associations de FNE - France Nature Environnement), dans sa réponse donnée à l'Enquête publique, concernant les réponses à l'avis de l'AE et notamment sur les milieux naturels.

Nous nous associons par ailleurs à sa demande, si le projet se réalisait, *"d'une concertation qui pourrait prendre la forme d'un comité environnement associant les représentants du concessionnaire, et les organismes représentatifs au niveau local du milieu naturaliste et environnemental... ayant pour vocation d'effectuer une analyse très fine, au cas par cas, des effets prévisibles du projet sur les milieux et les espèces... les habitants, éléments de la composante 'biodiversité'(ajouté par nous).*

QUESTIONS PRÉLIMINAIRES et RÉPONSES OBJECTIVES

1. **De quoi a-t-il été question lors du Débat Public 2009-2010?** De l'aménagement de la **RN 154** voir l'historique de notre participation <http://www.avern.fr/debat-public/>
2. **Sur quoi la décision a-t-elle porté ? Sur la RN 154 et la RN 12**, bien que l'AVERN dès la 1^e séance du DP à Dreux ait attiré l'attention sur le fait que **les problèmes au Nord de l'axe** venaient de la **RN 12**. Cette remarque, réitérée plusieurs fois pendant le DP, n'a rien changé au déroulement du débat : est ce normal ? **NON**
3. Y avait-il un **choix possible entre des "variantes" (Alternatives)** pour réaliser ces aménagements ? **NON**
4. Y avait-il **pourtant un autre projet ? OUI** le projet présenté en séance par les associations AVERN et VIVAVRE et préparé avec l'ASVEG. Y a-t-il eu **débat sur ce projet ? NON**

1/5



AVERN 41 rue Henri Dupont 28500 VERNOUILLET fraule@wanadoo.fr; <http://www.avern.fr>



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

En effet lors du DP un **projet alternatif 'en devenir', élaboré par un collectif d'associations a été** remarqué par le MO (M. De Soras) et Me Brévan, tenant alors la présidence de la séance du DP, mais n'a pu être étudié alors, bien qu'il ait **été affirmé par 3 fois pendant le débat que son étude 'approfondie' serait faite...**

Ce projet a été très amélioré par des citoyens et des bénévoles associatifs et peut l'être encore. Il porte maintenant le nom de **MOB 28**, étudié certes depuis 2015 par la DREAL mais écarté car estimé **non en accord avec les impératifs de la demande du MO en... 1994** et nous abordons maintenant l'année **2017** !

Nos raisons (en 2009) expliquées dans nos 6 contributions et notre cahier d'acteur

(http://cpdp.debatpublic.fr/cdp-devenirdelarn154/site/documents/autres_documents.html)

sont rapidement résumées ci-dessous:

- ✓ Un projet autoroutier nuirait gravement à l'environnement dans des perspectives, tant globales que locales.
 - ✓ Le nombre de véhicules sur la RN 154 ne justifie pas la création d'une voie autoroutière, ce qui a été confirmé au ministère lors d'une entrevue avec M. Olivier Rolin, assisté de M. Dominique Ritz, sous-directeur de l'Aménagement du réseau routier national au MEDDE le 22/10/2012
 - ✓ Un bien national n'est pas destiné à devenir un bien privé au seul prétexte que l'État n'a pas d'argent.
 - ✓ Un projet consistant à aménager graduellement la RN 154 (et la RN12) avec contournement de Saint Rémy, est souhaitable et en accord avec les engagements de l'État par ailleurs, charte de l'environnement, Grenelle etc.
- 5. Sur quel critère le projet, repoussé (sauf la déviation de Saint Rémy) pour sa réalisation aux années 2030,2050 par la Commission 21, a-t-il été relancé ? Des grands élus rencontrent M. Cu villier, alors ministre des transports en février 2014 et affirment : 'il n'y a pas d'opposition à l'autoroute en Eure et Loir' : le ministre s'est donc fondé sur un mensonge pour relancer le projet. Le ministre a-t-il relancé le projet en toute connaissance des faits ? NON**

LES OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

(Pièce E p. 6)

Selon le dossier, l'aménagement prévoit une mise à 2 x 2 voies (par mise en concession*), avec pour objectif :

- ◆ d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants
- ◆ d'améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport des marchandises
- ◆ de soutenir les mutations de l'économie et le développement de l'emploi
- ◆ de renforcer la cohésion de la Région Centre- Val de Loire
- ◆ d'aider au développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux
- ◆ d'intégrer dès la conception du projet les enjeux environnementaux

*Ajouté par nous, évité dans la formulation par le MO(?)

Après avoir étudié le dossier d'enquête publique mis à notre disposition ces objectifs nous interpellent et suscitent des questionnements. En essayant d'être objectifs nous donnerons nos réponses à ces questionnements :

- Le projet améliore t-il la sécurité et le cadre de vie ? Améliore t-il les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandises ? Soutient-il les mutations de l'économie et le développement de l'emploi ? Renforce t-il la cohésion de la Région Centre- Val de Loire ? Aide t-il au développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux ? Intègre t-il dès la conception du projet les enjeux environnementaux ?

Nous ajoutons d'autres questions :

- Le projet favorisera t-il le tourisme ?
- Le projet est-il socialement équitable ?
- Le projet respecte t-il l'équité entre les territoires ?
- Le projet est-il indispensable compte tenu de la date de sa réalisation complète ?

LE PROJET AMÉLIORE T-IL LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE ?

Du **point de vue général**, sur l'ensemble du tracé, une vitesse de 130 km/h en cas d'accidents **les dommages en vie humaine seraient beaucoup plus graves.**

Du **point de vue local** : "Le projet routier concerne **37 communes**" Or beaucoup plus de communes seraient impactées ! Au Nord Saint Rémy serait, selon la DREAL, toujours traversé par **14445 véhicules /jour** Qu'en serait-il de la sécurité et de l'amélioration du cadre de vie dans ces conditions ?

2/5



AVERN 41 rue Henri Dupont 28500 VERNOUILLÉT fraule@wanadoo.fr; <http://www.avern.fr>



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Les routes départementales et voies de substitution seraient probablement utilisées par de nombreux véhicules locaux pour éviter le coût du péage, tout comme les véhicules nationaux, voire internationaux... ce qui serait source d'accidents. Les chicanes ou autres moyens de ralentir les véhicules causant encore plus d'accidents, certains automobilistes hélas privilégiant la vitesse à la sécurité...

Des villes et villages actuellement sécurisés et préservés par différents contournements réalisés, seraient exposés à nouveau aux pollutions atmosphériques, sonores, visuelles. D'autres **actuellement préservés mais exposés aux vents d'Ouest**, ce dont le MO n'a pas tenu compte (voir réponse à l'AE recommandation, Cadre de vie : bruit, qualité de l'air 3.2.1.4), perdraient leur tranquillité et seraient confrontés à toutes les pollutions : atmosphériques, sonores, visuelles. Nous pensons particulièrement aux Corvées, Bois Le Roi (Vernouillet), à Garnay, Chambléan, Imbermais, Oisème...

La pièce K p. 12 préconise dans sa phase de construction de "passer de préférence aux abords des zones d'activités et de s'éloigner le plus possible des zones habitées". Le MO sait-il que par exemple pour le contournement de Vernouillet, aux Corvées, la zone d'activités est imbriquée dans la zone habitée et qu'à proximité cette "zone" abrite un CAT, un IME ..., qu'à Oisème le collège 'Soutine' est très/trop proche du tracé retenu ?

Il est affirmé que le projet non seulement assurera "la sécurisation des déplacements routiers" mais aussi "fera office de desserte locale". Les accès actuels à la RN 154 entre Dreux et Chartres seraient fermés ce qui rend cette assertion pour le moins **surprenante**. N'hésitons pas à retranscrire les paroles de Jean-Pierre ORFEUIL, professeur émérite à l'École d'urbanisme de Paris (université Paris-Est), "La mobilité correspond à "la capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre"" (<http://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/territoires-ruraux/grandeur-misere-mobilite-campagne.php#xtor=EREC-106>). Comment un tel projet autoroutier, servant de voie de transit, pourrait-il servir la desserte locale puisque les accès seraient fermés à ces populations rurales qui devront parcourir des trajets plus longs ou payer le péage? (entre Dreux et Chartres un seul accès)

"La question de l'accessibilité aux services de la vie quotidienne est prépondérante dans les espaces peu denses. On la mesure généralement par la distance et le temps d'accès à des services considérés comme essentiels dans la vie courante : commerces, services de soins de première nécessité, établissements d'enseignement, ou encore services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants... Ces zones, majoritairement périurbaines et rurales (...) sont particulièrement nombreuses en régions Centre, Poitou-Charentes et Haute-Normandie, rapporte La Fabrique écologique." (Voir Jean-Pierre ORFEUIL : citation précédente).

Un projet aussi onéreux devrait-il laisser de côté le monde rural : malades (délocalisation de l'hôpital de Dreux envisagée à Chartres ?), artisans, employés, particuliers... qui habitent les villages, pour se rendre dans les pôles comme Chartres et Dreux ? Pour nous **NON**

A la question le projet améliorerait-il la sécurité et le cadre de vie notre réponse est **NON**

LE PROJET AMÉLIORE T-IL LES COMPLÉMENTARITÉS ENTRE LES MODES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ?

Le projet, selon le MO, assure la "sécurisation des déplacements entre Orléans, Chartres, Dreux, la Normandie. Nous nous permettons de faire observer qu'au Sud la route nationale 154 comporte des portions en 2x2voies qu'il s'agit de terminer, qu'ensuite la sécurisation des déplacements entre Chartres et Dreux est parfaitement assurée par une route nationale à 2x2 voies et que nous ne remettons pas en question le contournement de Saint-Rémy. Par ailleurs les 2x2 voies en Normandie sont gratuites.

Le coût du transport des marchandises augmenterait très sensiblement avec les péages...

Comme l'a constatée l'AE, l'alternative ferroviaire au projet autoroutier n'est pas discutée pourtant il a été prévu que le trajet Orléans-Dreux devait se réaliser par le ferroviaire. Déjà la ligne Orléans-Chartres est assurée en 2022. On pourrait aussi envisager de rétablir la ligne Chartres-Dreux pour les années 2022. L'avenir verra la baisse du transport de marchandises selon le MO p 54 "Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'AE". Notre réponse est donc **NON**

LE PROJET SOUTIEN-T-IL LES MUTATIONS de L'ÉCONOMIE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ? RENFORCE T-IL LA COHÉSION DE LA RÉGION et le CENTRE- VAL de LOIRE ?

Comment une infrastructure autoroutière entre Chartres et Dreux serait-elle plus performante économiquement que la RN 154 en 2x2 voies actuelle réalisée entre Chartres et Dreux et en cours pour le reste du trajet ? Ne priverait-elle pas les artisans, les petites entreprises disséminées de part et d'autre... d'un accès à cette voie et ne les pénaliserait-elle pas financièrement ? Je cite "Si les transports contribuent à augmenter l'activité de certaines zones il y a bien sûr des zones où elle se réduit" (Alain RALLET Université Paris Sud). Il y aurait donc des zones avantagées, des pôles comme Chartres et Dreux (Pôle Pharma et Cosmetic Valley) et des zones qui ne le seraient pas, donc pas d'équité sur le territoire ? Où serait alors le progrès ? Les déplacements des demandeurs d'emploi, et de ceux et celles qui travaillent seraient soumis au coût des péages. Dans ces conditions le projet renforcerait-il les mutations de l'emploi curieusement à notre connaissance non précisées dans le dossier. Nous répondons **NON**

3/5



AVERN 41 rue Henri Dupont 28500 VERNOUILLÉT fraule@wanadoo.fr; <http://www.avern.fr>



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

LE PROJET INTÈGRE T-IL DÈS LA CONCEPTION DU PROJET LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?

"Moi président je ferai en sorte que l'humanité cesse de saccager sa planète " Hubert REEVES
(19/12/16 sur 'France Info')

Peut-il y avoir une 'autoroute écologique', pour nous parfait oxymore, comme nous l'avions affirmé dès la 1^e réunion lors du DP le 16/10/2009 ... ?

Dans les différentes phases du projet nos remarques n'ont pas été prises en compte (Ex. Dans notre Cahier d'acteur (2009) nous écrivions "(...) les enjeux environnementaux ne sauraient être ramenés à des mesures réductrices ou compensatoires, étudiées succinctement ou après avoir décidé de la réalisation du projet." On y est maintenant et insuffisamment (voir contribution de l'association Eure et Loir Nature). "Le coût écologique doit être évalué dans sa globalité. Parce qu'il est à la fois important et irréversible, il doit être pris en compte pour évaluer l'ensemble du projet, son opportunité ou celle des solutions alternatives." (AVERN. Voir aussi les remarques de l'AE). D'ailleurs pendant le DP nous avons fait chiffrer, par un cabinet privé, le bilan carbone, non prévu alors, mais approuvé par le MO par la suite...

Le projet détruirait '576 ha de sols dont 460 ha de surfaces cultivées et 75 ha de parcelles boisées' selon le MO lui-même (Bien plus selon un forestier). D'après le ministère de l'Environnement, "les espaces agricoles et naturels perdent 236 ha par jour, c'est à dire la superficie d'un département français moyen (610 000 hectares) tous les sept ans"

Les contournements (Saint-Rémy et celui de Vernouillet/Dreux par l'Ouest, Garnay, Chambléan... présenteraient des impacts importants pour les milieux naturels et détruiraient plusieurs corridors écologiques. Le projet fragmenterait les espaces naturels Selon le rapport de l'AE Européenne (Technicités 8/9/2011) "la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures constituent une menace pour la biodiversité. La France est l'un des pays ayant atteint le plus haut niveau de fragmentation" Faut il continuer ainsi ? **NON**

Le projet dégraderait d'une façon irréversible les écosystèmes et les corridors de la faune sauvage malgré les passages prévus. La vie d'espèces faunistiques comme les insectes, les butineurs, les papillons...sans parler de la vie invisible seraient détruite. La pollution sonore (Rien dans le dossier sur l'apport des bio-acousticiens concernant l'influence des bruits 'humains' sur la faune : grands et petits animaux, insectes...) comme les coupures notamment, massacreraient la biodiversité vivant dans les nombreux bosquets, réservoirs de biodiversité et éléments primordiaux de notre patrimoine paysager : ex. Bois de Challet, du Gibet, de la Mare du Sud, Bois Didot, Bois des Fayaux, Bois des 4 Vallées etc. (Nous renvoyons à l'association ELN pour plus de précisions, concernant les oiseaux et les chiroptères.

On se doit d'ajouter que beaucoup d'amis de notre association nous écrivent et disent "le bonheur ressenti à regarder la nature, écouter le chant des oiseaux, celui des nocturnes : chouettes ou hiboux...", que le projet détruirait !

Le tracé couperait trois principales trames vertes de l'Eure et Loir: les vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure. Dans les réponses du MO aux recommandations de l'AE (Pièce M avis et compléments) concernant : l'Eau et les milieux aquatiques (recommandation n°4), le MO précise que "la fréquence et la nature des analyses prévues seront définies par le concessionnaire lors des études ultérieures, après une définition plus précise du projet. Les mesures proposées seront affinées lors de l'élaboration du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, en cohérence avec les dispositions des arrêtés préfectoraux relatifs à la protection des captages." Il est écrit que l'élaboration précise du dispositif d'assainissement incombera au concessionnaire dans une phase ultérieure et dans le cadre de la réglementation en vigueur. Pour nous il subsiste trop d'inconnues dans le domaine de l'eau pour accepter les réponses du MO d'autant que le fait que la route se trouverait sur le bassin versant des captages prioritaires de Vernouillet n'a pas été réellement pris en compte. Le contournement Ouest de Vernouillet-Dreux pourrait présenter un risque grave pour l'alimentation de tout le Drouais. Le projet de l'avis même du MO n'est pas précis à ce stade. Reconnaître que "les mesures seront affinées" revient à reconnaître que tout est flou et cela ne nous satisfait pas.

Du point de vue global le projet ne tient pas efficacement compte des engagements pris lors du Grenelle de l'Environnement, ni des engagements de la COP 21, ni ceux de la loi biodiversité et autres ...

Les ressources qui seront utilisées n'ont jamais été ni nommées ni évaluées : (a) Dans la phase de mise aux normes et donc destruction notamment des accès à la RN 154 entre Dreux et Chartres.

(b) Dans la phase de travaux la quantité de ressources utilisées serait énorme: par exemple la ressource en sable : "A part l'eau, aucune ressource n'est exploitée à ce point. On extrait 75 millions de tonnes de sable marin des plages du monde entier Pour construire une autoroute, 30 000 tonnes de sable sont englouties à chaque kilomètre" (Conso Globe)

Il y avait trop d'inconnues dans le dossier dès 2009 et il subsiste trop d'inconnues dans le dossier présenté à l'Enquête, c'est pourquoi à la question : le projet intègre t-il dès la conception du projet les enjeux environnementaux ? Nous sommes désolés de répondre **NON**

4/5



AVERN 41 rue Henri Dupont 28500 VERNOUILLÉT fraule@wanadoo.fr; <http://www.avern.fr>



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

LE PROJET FAVORISERA T-IL LE TOURISME ?

Les touristes de passage sont ceux venant du Nord et se dirigeant vers les bords de la Loire, destination favorite des touristes anglo-saxons, avec un court arrêt à CHARTRES pour admirer la Cathédrale. Donc, à moins d'avoir comme destination DREUX par exemple, ce n'est pas une petite partie de la RN 12 en 2x2 voies qui les fera s'arrêter... **Une autoroute n'incite pas à s'arrêter pour explorer une petite ville, même attractive**, nous le savons tous : les automobilistes qui peuvent payer le péage, **pressés d'arriver à leur destination finale**, empruntent l'autoroute pour s'y rendre le plus rapidement possible. A cette question nous répondons donc **NON**

LE PROJET EST-IL SOCIALEMENT ÉQUITABLE ?

Nos remarques en page 3 démontrent que **le projet est discriminatoire** pour ceux qui ne pourront pas faire face au coût du péage. Pourtant nous posons la question en 2009 dans notre contribution (DP) 'Economie' : *"Les plus démunis profiteront ils de ce projet ?"* **Non**. Nous le redisons en 2017, de même pour les ruraux et/ou pour ceux qui n'y auront pas accès à moins de parcourir des kilomètres supplémentaires. **Le projet ne respecte pas le 3^e pilier du développement durable : le pilier social**. A cette question nous répondons **NON**

LE PROJET RESPECTE T-IL L'ÉQUITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ?

Depuis 2009 le MO a insisté maintes fois sur son désir de **continuité pour la RN 154**. Permettez nous d'affirmer qu'il n'y aurait **plus de continuité** pour cette route, restée **nationale à 2x2 voies et gratuite en Eure, payante en Eure et Loir** donc force nous est donnée d'affirmer qu'il n'y aurait **pas d'équité entre l'Eure et l'Eure et Loir** si ce projet se réalisait. Pas d'équité non plus avec la **Normandie (2x2 voies gratuites)**. A cette question nous répondons donc **NON**

LE PROJET EST-IL INDISPENSABLE COMPTE TENU DE LA DATE DE SA RÉALISATION COMPLÈTE ?

Dans la pièce 'Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'AE' p.54 (voir aussi .COM.GEN. au DD : Mémoire de la prospective Tome 2), il est rappelé par le MO que *"Le projet de l'aménagement de la RN154 et du tronçon commun RN12/RN154 entre Allaines et Nonancourt par concession autoroutière est ainsi considéré réalisé avant 2030 (...)* L'étude démontre que malgré l'augmentation du linéaire et de la capacité du réseau routier national correspondant à la réalisation des projets portés par l'Etat, les émissions de GES du secteur des transports diminuent de 20% à l'horizon 2030 par rapport à 2012 et de 62% à l'horizon 2050 dans le cadre d'une trajectoire guidée par la SNBC. Ces diminutions résultent de l'effet combiné de la baisse des consommations unitaires des véhicules individuels et de transport de marchandises, de la progression du véhicule électrique dans le parc roulant et du développement des modes alternatifs à la route", sans parler des revêtements captant l'énergie solaire à l'horizon 2020... Le projet du MO contredit **ses** propres affirmations. A la question notre réponse est **NON**

CONCLUSION.

Ci-dessus le MO reconnaît implicitement mais clairement, ce que l'AVERN disait en 2009 *"Est-il nécessaire de construire une voie autoroutière pour accueillir des flux qu'elle ne verra probablement jamais passer dans l'avenir ?"* Alors que l'économie est fondée maintenant sur plus de proximité, que les modes de déplacements sont en rapide évolution, que le télétravail, d'ailleurs oublié dans la prospective du Mo, est appelé à se généraliser... **comment justifier ce projet autoroutier datant des années 1990 qui serait réalisé vers 2025**, au prétexte que trop de véhicules empruntent cet axe, soit - disant dangereux ? Si les évolutions énumérées ci-dessus par le MO sont réalisées en 2030, le projet étant terminé vers 2025 on peut se permettre d'affirmer que **la poursuite du projet apparaît en totale incohérence avec ce que dit le MO lui-même ci-dessus. N'est-il pas plus raisonnable, cohérent et équitable que "le MO, c'est-à-dire l'État, prenne ses responsabilités et achève ce qui a été commencé ?"** (Cf. 17/1/2009 dans une de nos contributions sur http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-devenirdelarn154/site/documents/autres_documents.html)

Le MO ne tire pas les conséquences de ce qu'il écrit et qui s'imposent : **en 2030 le projet sera caduc mais les dégâts seront irréversibles**. Une autoroute qui massacrerait le sol, ferait fi des dégâts causés à la biodiversité 'ordinaire', dont la construction gaspillerait nos ressources en voie de disparition, générerait des milliers de tonnes Eq. Carbone et autres GES, détruirait le patrimoine paysager, défigurerait nos 3 vallées, éloignerait les touristes, ne prendrait pas en compte les évolutions reconnues par le MO lui-même, ne serait équitable ni au plan social ni au plan territorial, n'est pas un projet d'utilité publique. Dans la phase de transition vers une société nouvelle, **l'intérêt général** n'est pas de tout bouleverser mais c'est de **terminer ce qui a été entrepris en continuant à aménager la RN 154 et partie de la 12 dans la traversée de Dreux**, c'est-à-dire en améliorant le projet MOB 28 et en le réalisant au plus vite et d'abord au niveau de Saint-Rémy-sur-Avre.

(Le BUREAU et CA de l'AVERN)

5/5



AVERN 41 rue Henri Dupont 28500 VERNOUILLÉT fraule@wanadoo.fr; <http://www.avern.fr>



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Présentation de l'association



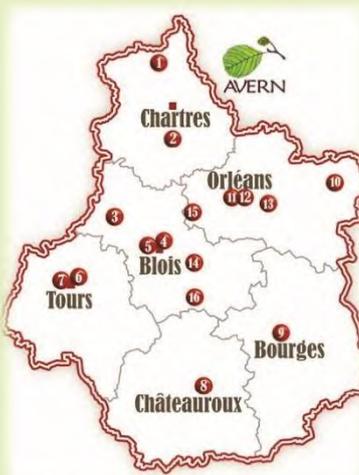
Association Vie Environnement Respect Nature

Agrément départemental de protection de l'environnement

Arrêté préfectoral 2013310-0002 Siret N° 433 092 888 00021

Association reconnue d'intérêt général

Une association de FNE Centre-Val de Loire



Les associations de FNE Centre-Val de Loire > Voir sur <http://www.fne-centrevalde Loire.org/>

♦ **Objet de l'association** 'La protection et le respect de l'environnement, de la nature, des animaux, de la santé, du cadre de vie et de la qualité de vie ainsi que du patrimoine sous tous ses aspects architectural, paysager...

♦ **Origine du nom l'AVERN**, née à Vernouillet, tient son nom de 'verne' ou 'vergne', mot celtique qui signifie 'aulne', d'où viendrait le nom de Vernouillet, un lieu planté d'aulnes.

♦ **Notre logo** représente donc *une feuille d'aulne avec l'un de ses fruits*

AVERN Siège : 41 rue Henri Dupont 28500 Vernouillet fraule@wanadoo.fr Tél : 02 37 46 71 97
<http://www.avern.fr>

Ed. Nov. 2016.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Les moyens de l'AVERN L'AVERN ne dispose **pas de local**, n'a pas de salarié, son activité ne repose que sur **10 bénévoles**.

Objectifs *Le désastre écologique mondial nous force à agir pour protéger la nature, tout le vivant, les ressources, la santé... L'AVERN agit: protection de la biodiversité, de l'eau et de sa qualité, de la santé, incitation à la prévention et réduction des déchets et au compostage individuel dès 2004, au jardin au naturel, aux économies d'énergie, promotion d'une agriculture saine pour les sols et la santé, actions auprès des pouvoirs publics pour respecter et protéger la nature, le cadre de vie et la santé, aide aux particuliers, interventions auprès des jeunes ...*

Évolution de l'association **2001** Création **2007** Agrément de protection de l'environnement sur 75 communes du Drouais **2009 reconnue d'intérêt général**: les adhérents donateurs bénéficient d'une réduction d'impôts de 66%. De 2009 à 2012: Débat public pour l'aménagement de la RN 154 (cahier d'acteur et 6 contributions écrites) > Projet alternatif pour un aménagement préservant les espaces naturels et les populations selon les grands principes du Grenelle... **2010** Membre de Nature Centre, devenue en 2015 'FNE Centre-Val de Loire' et France Nature Environnement (FNE) **2013 Agrément départemental de protection de l'environnement**.

Des manifestations et des actions variées Conférences, colloques, films-débats avec des cinéastes, Salon 'Vivre et Habiter écologique et bio', ateliers jardin au naturel, inventaires floristiques et faunistiques, sorties naturalistes pour faire connaître la biodiversité de notre territoire, ateliers pratiques, visites de sites: zones Natura 2000, usine des eaux, station d'épuration, fermes et jachères, Interventions scolaires...

Nos manifestations sont gratuites, ouvertes à tout public.

Adhésion Individuelle: 7 €, Couple-famille: 10 €, Membre donateur individuel: 15 € ou plus, **Membres donateurs** couple-famille: 20 € ou plus. Adhérents: **Plus de 400**. L'AVERN, reconnue d'intérêt général, permet une **réduction des impôts de 66% aux donateurs**.

Représentations officielles L'AVERN est membre de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (carrières), du Conseil de Développement de l'Agglo du Pays de Dreux, de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL de Vernouillet), du comité de pilotage de l'étude diagnostique du bassin versant de la Blaise, du comité de pilotage du plan de **prévention des déchets** et des diverses commissions de ce plan, du **Comité de suivi** de l'aménagement autoroutier RN 154/12. L'AVERN a participé aux réunions concernant l'élaboration du PLU de Vernouillet et à celles concernant l'élaboration de l'Agenda 21 de l'agglomération de Dreux ainsi qu'aux ateliers thématiques.

→ CONFÉRENCES, COLLOQUES - DÉBATS

Thèmes abordés: biodiversité, environnement & santé, qualité des eaux, manipulations génétiques, nos rapports ambigus avec les animaux, l'écologie pour demain, énergies durables et nucléaire, biomimétisme, nanomatériaux, agriculture aujourd'hui et demain, agro-écologie, arbres, forêts, polluants chimiques, pesticides, OGM, effets des champs électromagnétiques sur la santé ...



Parmi les **personnalités qui ont donné des conférences**: Lauriane d'ESTE, Professeur Jane LECOMTE, Professeur Dominique BELPOMME, Jacques TESTART, Daniel RODARY, Bernard LAPONCHE, Jean-Marie PELT venu dès 2010 (photo salon 2015), Professeur Gilles-Eric SERALINI, Allain BOUGRAIN-DUBOURG, Christian VELOT ...

2.



Parmi les **personnalités qui ont animé les colloques**: le Dr Joël SPIROUX, Jean-Marc LAINÉ, journaliste d'investigation, Daniel VILLESOT, conseiller scientifique de la Lyonnaise des Eaux.

Ci-dessous de gauche à droite: François VEILLERETTE, Lydia et Claude BOURGUIGNON



Sur la photo suivante: Marc DUFUMIER (professeur émérite AgroParisTech), Perrine HERVÉ-GRUYER ('Ferme du Bec Hellouin' en permaculture), Fabien LIAGRE (AGROOF>agroforesterie)



Citons également: Hervé KEMPF (écrivain, journaliste) Alain BARATON (Jardinier en chef du Parc de Versailles), Rémy FILALI, Directeur de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie (Seine aval) ...



Hervé KEMPF

Alain BARATON

Rémy FILALI



Une partie du public pendant une conférence

→ FILMS suivis de DÉBATS

Thèmes abordés: le dérèglement climatique, l'environnement, la biodiversité, la forêt, l'arbre, la qualité de l'eau, les agricultures, l'élevage, les pollutions, la protection de la santé, un autre mode de vie plus respectueux de la nature et de tout le vivant, l'éducation, l'agriculture bio, des luttes justes selon nos statuts ...

Après les projections des **spécialistes** et **des réalisateurs** sont invités à venir débattre avec le public. Participation d'**agriculteurs**, d'apiculteurs, de **chercheurs** (CNRS-MNHN), de représentants d'associations, de **cinéastes** comme Coline SERREAU, Jean-Paul JAUD, Christian ROUAUD, Rémy MARION (Pôles d'images)...



Coline SERREAU

Jean-Paul JAUD

Note: Aux **conférences et colloques** l'assistance peut atteindre 200 personnes; aux **films** le nombre de spectateurs peut s'élever à plus de 300.



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

ATELIERS JARDIN 'AU NATUREL' et AUTRES

Plusieurs ateliers sont programmés par an, le public est toujours nombreux (entre 40 et 50 participants à chaque atelier), des conférences ont lieu et une exposition a été réalisée sur « *Les économies d'eau au jardin* » en 2012. Les thèmes vont du compostage à la permaculture en passant par la 'magnétoculture', la construction d'un 'hôtel à insectes' ...



SORTIES NATURE Protection de la BIODIVERSITÉ

De nombreuses sorties découverte de la biodiversité (flore, faune, insectes) ont lieu avec deux naturalistes de l'association ainsi que des ateliers cuisine : végétarienne ou autour des plantes sauvages, observation des micro-organismes du sol, atelier plantes tinctoriales ...



L'AVERN PLANTE



L'étymologie de Vernouillet venant de « vern », aulne en celte, des aulnes, offerts par un adhérent, ont été plantés à Vernouillet en 2010, dans la vallée de la Blaise, pour remplacer ceux disparus ou atteints par le phytophthora. (Rappel : notre logo est une feuille d'aulne).



En 2011 l'AVERN a fêté ses 10 ans en plantant plus de 120 arbustes pour favoriser la biodiversité, cacher le mur hideux d'une entreprise et ainsi

embellir le chemin menant au Bois des Quatre Allées où a été installée la stèle du pilote américain Walter Francis PERRA que nous avons honoré en 2009 (Voir rubrique suivante).

En 2016 pour marquer les 15 ans de l'AVERN 2 pommiers anciens ont été plantés aux ORIELS à DREUX.



REPÈRES HISTORIQUES : protection du patrimoine et des lieux de mémoire

En 2003 l'AVERN publie une brochure sur l'église de Vernouillet. En 2005, l'AVERN offre deux plaques posées au lieu où se trouvait une ancienne mare, rebaptisé 'la Place de la Mare', dont une plaque retraçant l'histoire de la mare depuis l'origine et son rôle dans la vie du bourg.



En 2009 nous offrons, grâce à des dons d'adhérents et d'habitants de Vernouillet, une stèle en l'honneur du Lieutenant Walter Francis PERRA, dont l'avion avait été abattu le 15 mai 1944 : le pilote évita, selon les témoins encore vivants, la zone habitée, après que son avion eût été touché par des tirs ennemis...



LA PROTECTION de L'EAU

Des conférences ont été proposées aux lycées Rotrou et Branly sur le thème : 'L'eau, enjeu majeur de notre siècle'.

2006 : Pour le grand public : sorties, journées de l'eau, visites organisées : station d'épuration, usine de traitement de l'eau. En 2007 : conférence « L'eau dans la Communauté d'Agglomération de Dreux à Luray » avec plusieurs intervenants : Alain Fillon (maire, conseiller général), Cyrille Deshayes (WWF) et visites station d'épuration et usine de traitement des eaux de Vernouillet. En 2010, nous organisons le Colloque sur 'La qualité des eaux' et à nouveau en 2015 (Voir 'Colloques' sur <http://www.avern.fr>).

3.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

INTERVENTIONS auprès des SCOLAIRES et des JEUNES

Thèmes abordés : Biodiversité, eau, tri, compostage, prévention des déchets, lutte contre le gaspillage: alimentaire et autres, biodiversité, biomimétisme, forêt, oiseaux... sorties botaniques, animation autour d'un film... Établissements concernés : lycées, collèges, classes primaire et maternelles, établissements pour handicapés moteurs et mentaux, clubs... Aide pédagogique pour étudiants en Développement durable. **Intervenants :** université de Columbus, Ohio US, université Paris-Sud, Pôle 'Eau douce' de WWF, Biomimicry-Europa (photo à G.) et AVERN (photo à D.)



LE SALON 'VIVRE ET HABITER écologique et bio'

Depuis 2007 l'AVERN propose un salon du 'mieux vivre autrement'. Notre **objectif** : faire évoluer les modes de pensée et d'action, freiner les conduites humaines qui accentuent le changement climatique, et la perte de la biodiversité, inciter le plus grand nombre de personnes à adopter un autre mode de vie plus économe des ressources plus soucieux d'un comportement et d'une consommation 'écologiques'. C'est pour cela que le salon fait connaître au public, jeunes et plus âgés, mais aussi élus, les innovations 'vertes' favorables à la nature, l'environnement ainsi qu'à la santé dans des domaines variés : habitat et matériaux écologiques, énergies renouvelables, recyclage, traitement et économies de l'eau, de l'éclairage, déplacements écologiques, agriculture bio et alimentation bio, habillement, produits 'bio' (cosmétiques, produits ménagers...), artisanat écologique local, aménagements paysagers, compostage et jardin 'au naturel' préservant la biodiversité, commerce équitable, protection animale, santé, associations... Les exposants sont choisis localement, dans la mesure du possible, et doivent être engagés dans une démarche écologique.



L'entrée est gratuite. Le salon se déroule le dernier week-end de septembre à Chérisy (28) avec une démarche écologique. 80 exposants présents en 2015. Un goûter bio est offert.

Des conférences sont proposées sur les thématiques du développement durable, la biodiversité, les économies d'énergie, les bouleversements climatiques, la santé, la protection des animaux, le bien être...



Exemples de conférences : maison en bottes de paille, isolations naturelles et maison basse consommation, maison bioclimatique, Se chauffer avec les énergies renouvelables,

Économiser l'énergie, Valoriser la production biologique pourquoi et comment, catastrophe de Fukushima, qualité des eaux sur le 28, Le Cameroun exemple de la France Afrique, L'homéopathie, La terre en héritage... (Photo ci-dessus : le public pendant une conférence)



Parrainage 2014: Jean-Paul JAUD, cinéaste, en 2015 **Jean-Marie PELT** botaniste-écologiste de renom mondial, précurseur de l'écologie, Décédé le 23 décembre 2015.

Photo : Jean-Marie PELT le 27 sep. 2015 avec deux jeunes 'écologistes'.

En 2016 **Alain BOUGRAIN-DUBOURG**, **Marc DUFUMIER**, **Christian VELOT** et **François VEILLETTE** étaient nos invités pour la 10^e édition du salon. Conférences sur <http://www.avern.fr/enregistrements-audio/>

4.



Les jeunes enfants sont pris en charge dès l'entrée du salon pour que les parents puissent évoluer en toute tranquillité. Nous proposons des ateliers sur le salon pour les enfants accompagnés, et des ateliers pour les adultes. Ex. Tissage, Fabrication de jouets en bois, de nichoirs, d'hôtels à insectes, poupées à partir du chanvre (de la fibre au fil : photo à G), mangeoires pour oiseaux en vannerie osier, création d'objets à partir de produits recyclables...



Ont visité le salon : M. le sous-préfet A-K GUERZA (Écharpe bleue sur la photo de gauche ci-dessous) et M.O. MARLEIX, député (photo de droite), la vice-présidente et le vice-président de la Région Centre, Mme J. PHILIPPE, adjointe au maire de Dreux, des maires, des conseillers généraux et régionaux.



D'autres personnalités ont aussi été vues comme par exemple Lolita LEMPICKA (à droite sur la photo)

FORUM des ASSOCIATIONS à DREUX

L'AVERN est présente chaque année depuis 2003 au Forum des associations de DREUX et peut aussi parfois offrir des animations de rue.

PARTENARIAT AVERN/LYONNAISE DES EAUX

Nous avons signé une convention en 2012 pour la mise en œuvre d'un plan d'action 'Biodiversité et milieu naturels' sur la zone des Abîmes à Vernouillet pour protéger les captages et de l'usine de traitement des eaux (Inventaires floristique et faunistique et conseils pour tontes et plantation de haies). Une autre convention est signée en 2014 pour aménager le terrain de la station d'épuration d'Ivry-la-Bataille.

ACTIONS auprès des pouvoirs publics et des élus

Des particuliers s'adressent à l'AVERN pour les aider à intervenir auprès des élus et des pouvoirs publics et ainsi protéger l'environnement ou le cadre de vie. Dès 2007 nous invitons les élus à présenter le projet d'aménagement autoroutier de la RN 154. Lors du Débat Public (2009-2010) sur l'aménagement de la RN 154 nous avons produit un cahier d'acteurs et 5 contributions écrites. Nous siégeons au Comité de suivi A154_12 et contribuons dès 2008 à un projet alternatif.

Le sous-préfet de Dreux, début 2013, nous a écrit : 'Je vous remercie pour votre action au service de notre territoire'.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Bordes :

Je suis contre le projet d'autoroute parce qu'il détruit le Centre de Loisir Edouard Hoff sans rien proposer en remplacement

Ce centre de loisirs, situé sur le tracé sud de l'autoroute est un lieu de promenade et de loisirs pour les habitants de Saint-Lubin des Joncherêts et de Nonancourt. En été c'est un lieu qui accueille en centre aéré plus de deux cents enfants.

Dans l'avant-dernière version du tracé, l'autoroute passait en plein milieu !

Est annoncé dans différents documents du dossier d'enquête que le tracé serait déplacé vers le sud compte tenu de l'existence du centre. Il l'a été et l'axe de l'autoroute passe à 100m des bâtiments du Centre comme on peut constater sur la planche page 51 – Etude aménagements paysagers – Annexe 2 - pièce E – étude d'impact.

Ce centre occupe la Vallée des Bois qui sera comblée par un remblai qui coupera les routes d'accès. Comment pourra-t-on aller au Centre ? A travers bois ? Par ailleurs comment sera respectée la réglementation en ce qui concerne le bruit ? Rien en page 47 de la même annexe au paragraphe 5.1.3 La vallée des bois où il est écrit :

« Rappel du contexte paysager : la vallée des Bois, vallon boisé intimiste, affluent de l'Avre, est un secteur sensible au niveau paysager.

Impact du projet

Le franchissement de la vallée des Bois, densément boisée, est défini comme enjeu modéré, du fait des boisements denses qui diminuent le champ visuel.

Le passage à proximité de hameaux constitue en revanche un enjeu au sud de la Poterie et au Nord de la Ferette. »

Et les seules mesures indiquées sont

« Mesures paysagères : Les secteurs aux abords de la Poterie et de la Ferette seront protégés d'une protection acoustique et d'une trame végétale qui renforce cette protection (lisière boisée en continuité avec les boisements »

Rien en ce qui concerne le Centre Edouard Hoff !

Le projet n'est certes pas d'utilité publique pour les habitants de Saint-Lubin des Joncherêts et de Nonancourt ainsi que pour les 200 enfants qui fréquentent le Centre en été.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

GAEC Morchoisne :

PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12

Le GAEC Morchoisne est une entreprise agricole céréalière d'une SAU de 211 ha 74 a dont le siège social se situe à Tréon (28). L'exploitation comporte deux sites, respectivement situés communes de Tréon et Garnay. La parcelle du « Fief Ailé » située à Garnay et comportant 66 ha 74 a 20 ca d'un seul tenant est impactée par le projet autoroutier.

Les principales parcelles impactées par le projet, sont la propriété respective de :

- Parcelles ZB 0005 ; ZB 0013 : M. Daniel MORCHOISNE
- Parcelle ZB 0014 : Mme. Yvonne MORCHOISNE

Compte-tenu de ce projet, nous vous faisons part des conséquences directes et indirectes du tracé, ses préjudices et nos revendications le concernant.

Impacts engendrés par le projet à prendre en considération :

- Difficultés voir impossibilité d'accéder aux champs et au hangar agricole.
 - o Difficulté d'accès à la Coopérative Interface située à Garancières en Drouais (Coopérative la plus proche)
- Parcellaire découpé en biais, avec la création de pointes.
 - o Conséquences : doublage des parcelles, entraînant une surconsommation d'intrants. Usure accentuée du matériel avec une augmentation du temps de travail. (difficultés de travail dans les pointes)
- Irrigation impossible sur toute la partie concernée et ses abords.
 - o Conséquences : perte de rendement. Impossibilité d'implantation de certaines cultures nécessitant un apport en eau (Betteraves, Pommes de terre, Mais).

1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Revendications engendrées par le projet à prendre en considération :

- Limiter l'impact sur le foncier agricole en rapprochant le tracé au plus près du carrefour de la D20 et de la D311.4
- Récupération de terres agricoles à proximité en compensation des terres expropriées et du préjudice subi sur le reste du parcellaire (difficultés à cultiver, impact économique (surconsommation d'intrants et du carburant)
- Réserve foncière existante ? sur quelles communes ?
- Nécessité d'un remembrement afin d'éviter l'éparpillement des nouvelles parcelles à exploiter.
- Indemnisation financière par rapport au préjudice subi.

Eric Léger,
2 Rue du Relais, 28500 Crécy-Couvé
eric.leger.28@orange.fr
Membre du GAEC Morchoisne.



08/01/2017

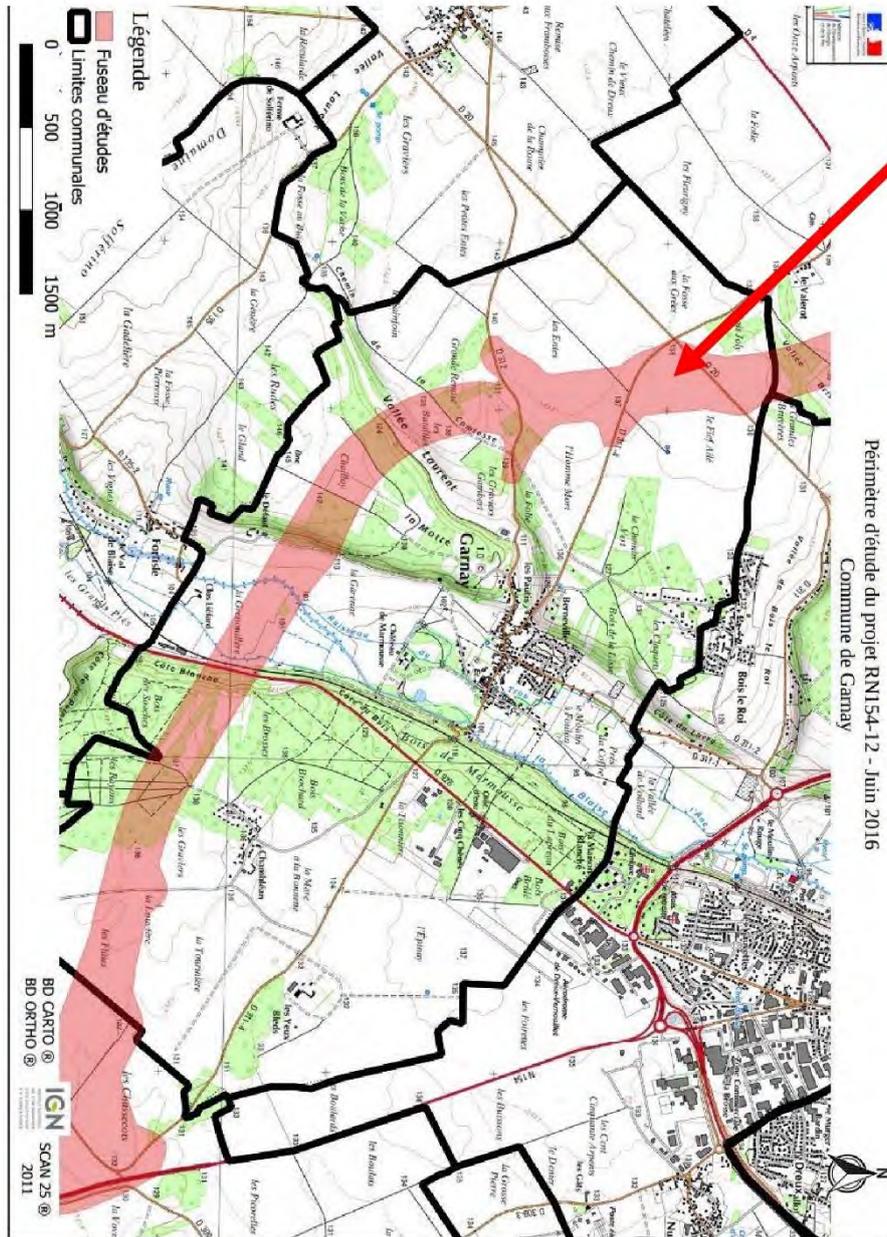
2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



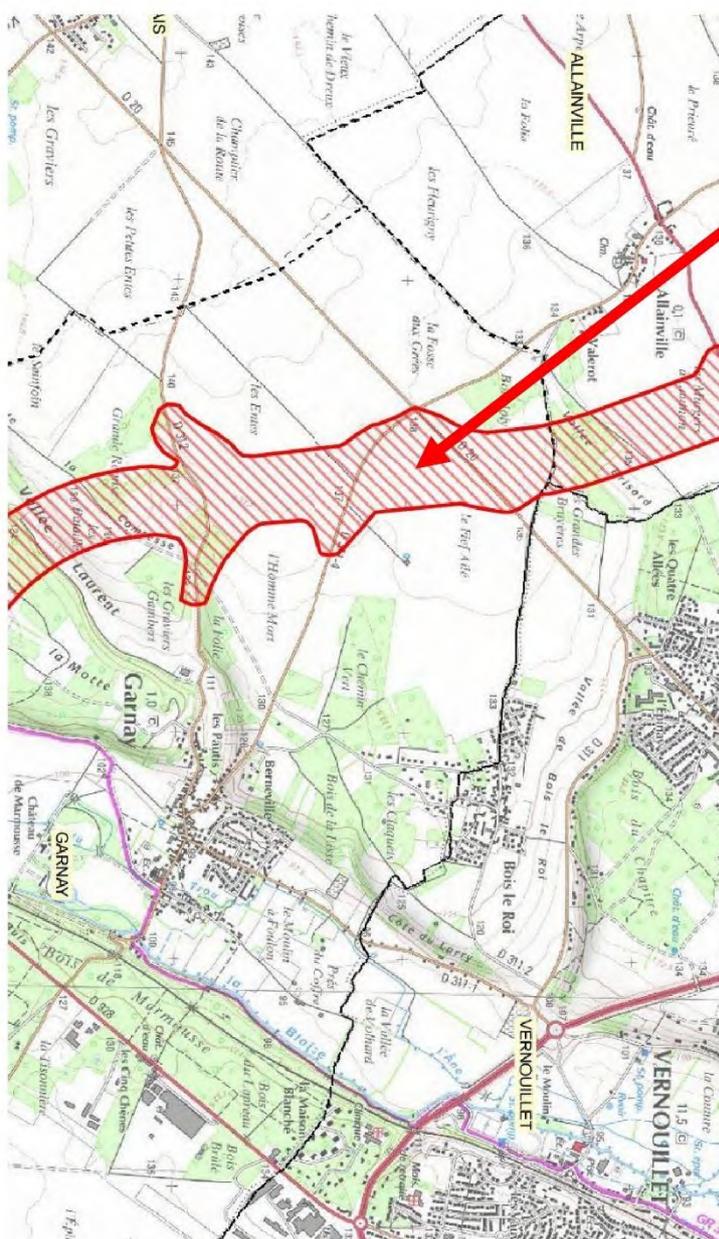
3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



4

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



5

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Fraudin :

Réponse à l'enquête publique relative au projet d'aménagements à 2x 2 voies par mise en concession de la RN 154 et la RN 12 entre ALLAINES et la MADELAINE DE NONANCOURT

Observations de **Germaine Fraudin**, Les Corvées VERNOUILLET

Née à Vernouillet et ayant effectué toute ma carrière professionnelle à Dreux, j'habite depuis plus de 20 ans aux Corvées hameau ancien de VERNOUILLET.



Photo prise le 8 janvier 2016 lors de la projection du diaporama par la DREAL ('Comité de suivi')

REMARQUE PRÉLIMINAIRE 1. Ce **projet autoroutier** de contournement ouest de Dreux sur la commune de Vernouillet est **néfaste pour les habitants des Corvées exposés aux vents d'Ouest dominants** SITUATION sur la photo ci-dessous.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE 2 : Les cartes correspondant à ce secteur ne sont pas lisibles et les tronçons sont mal découpés, sauf sur la photo ci-dessus.

REMARQUE 3 : Les **impacts sont minorés dans les différents documents sur ce secteur, voire ignorés concernant les pollutions atmosphériques, sonores et visuelles**

REMARQUE 4 : **D'autre part dans le secteur de la ZA des Corvées se trouvent, à proximité du tracé, un CAT (centre d'aide par le travail) et un IME (Institut Médico-Éducatif) Le projet ne les mentionne pas.**

ANALYSE du projet dans ce secteur

PIÈCE K (ANNEXES) P12

Il est affirmé que le **projet passe près des ZA en évitant les zones habitées, ce qui est faux en ce qui concerne ce secteur.**

La **ZA**, datant des années 70, est **imbriquée dans la zone d'habitation**. Page 13 il est écrit que les émissions sonores sont sans objet dans ce secteur alors que l'exposition aux vents d'Ouest ramènera les émissions sonores et atmosphériques, notamment pendant la phase des travaux.

AVIS DE L'AE ET RÉPONSES DE LA DREAL

RECOMMANDATION N°1 : L'AE recommande de produire une analyse complète des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre Réponse : *"Les résultats de ce test confirment que la **limitation de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h induirait de plus faibles émissions de gaz à effet de serre. Mais en contrepartie, les gains de sécurité, sur la pollution de l'air et vis-à-vis des nuisances sonores seraient significativement réduits dans ce scénario en comparaison du scénario central étudié (option de projet) à 130km/h. Cette évolution s'explique par la baisse du trafic projeté sur le projet du fait de la moindre attractivité d'un itinéraire limité à 110km/h par rapport à un itinéraire à 130km/h, le report s'effectuant vers des itinéraires moins sûrs, ou plus proches de zones habitées. De plus, cette mesure induirait de fait une **baisse importante des gains collectifs** liés aux gains de temps. Ces diminutions seraient nettement plus importantes que les gains sur les émissions de gaz à effet de serre attendus par la diminution de la vitesse maximale autorisée, ce qui dégrade globalement l'intérêt de l'opération pour la collectivité."***

1/2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Cette réponse est surprenante considérant que le Mo ne se soucie pas des conséquences du passage de la RN 154 entre Dreux et Chartres en voie autoroutière qui obligera nombre d'usagers à repasser dans les villages pour éviter le coût du péage. Comment le MO peut-il émettre des avis si peu cohérents ?

D'autre part je rappelle que dans le secteur de la ZA des Corvées se trouvent, très proches du tracé, un CAT (centre d'aide par le travail) et un IME (institut médico-éducatif) : une population jeune exposée aux GES et autres nuisances.

RECOMMANDATION N°15 3.2.3.5 Qualité de l'air L'Ae recommande de compléter l'étude air/santé par une modélisation des rejets atmosphériques et de la qualité de l'air à l'année de mise en service de l'infrastructure (trop tard) de reprendre le calcul des impacts sanitaires du projet en tenant compte de l'évolution de ces valeurs entre 2022 et 2042. Là encore la **question de l'exposition des habitants des Corvées aux vents d'Ouest n'est pas même évoquée.**

RECOMMANDATION N°16 3.2.3.6 Bruit cf PLU Vernouillet p. 15/29

Dans l'avis et les réponses il n'est nulle part question du secteur qui nous intéresse. Pourquoi ? Alors que ce secteur sera exposé aux bruits notamment pendant la phase des travaux.

PAYSAGE Repères dans le paysage et l'histoire. p.40/59 et P.61 PLU Vernouillet il est écrit 'sur la commune le projet s'inscrira en viaduc, ce qui induira une modification de la perception de la topographie de cette zone'. Mais où donc ? Sur l'ensemble ?

Certes nous ne remettons pas en cause la protection de secteurs comprenant des paysages et des monuments comme la cathédrale de Chartres, "l'Obélisque" mais le MO ne devrait-il pas savoir que dans le secteur Allainville-Les Corvées il y a des "repères" historiques fréquentés par les jeunes de l'IME qui y font des balades en bicyclette sur le Chemin d'Allainville, des endroits chers aussi aux promeneurs, habitant le secteur, secteur propice à la méditation et au souvenir, tout ce qui crée le sentiment d'appartenance à un territoire : un calvaire ancien sur ce chemin d'Allainville (photo 1), partant de la rue Henri Dupont et aboutissant au D 311, croisant la route de Brezolles ?

Il existe aussi une stèle (photo 2) à l'extrémité dans le bois des Quatre Allées, apparemment impacté (voir les cartes) et faisant face au tracé tout proche du projet. En 2009 cette stèle a été érigée grâce à des donateurs du secteur à la mémoire d'un aviateur américain dont l'avion avait été abattu par l'occupant en 1945, l'aviateur dépouillé de ses vêtements avant d'être enterré sommairement en ce lieu. Cette stèle est un lieu de recueillement pour des touristes américains de passage... En 2009 une cérémonie de commémoration a eu lieu en présence du préfet d'Eure et Loir (photo3) CONSEQUENCES DU PROJET : Les repères pour les générations futures ne seront plus accessibles.



Photo 1



photo 2



photo 3

Dans ce secteur la ligne d'horizon, rayée par le passage du tracé sera marquée irrémédiablement



CONCLUSION. Ce tracé rapproché des habitations perturbera à jamais les habitants, c'est pourquoi je pense, avec les habitants de ce bourg ancien des Corvées, qu'un aménagement des voies existantes tel le projet MOB28 serait hautement préférable. Retirer les nuisances d'un côté et les reporter ailleurs est inéquitable.

2/2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme et M. de Maupeou d'Ableiges :

Mr et Mme Bertrand de Maupeou d'Ableiges
Château de Vauventriers
28300 Champhol

le 7 Janvier 2017

A
Monsieur Michel BADAIRE
Président de la Commission d'Enquête Publique sur la RN154
Aux Commissaires de l'Enquête publique
Préfecture d'Eure et Loir
1Place de la République 28019 Chartres
wwwregistre-numerique.fr/rn154

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires,
Nous voulons ici exposer les raisons de notre opposition au projet « A 154 ».

Pourquoi sacrifier d'une façon irréversible le quart Nord-Est de la ville de Chartres ? Pourquoi nous ?

Avec le projet de contournement par l'Est de la ville de Chartres on enfermerait la cité et les communes limitrophes dans un carcan créé de toute pièce par le prolongement de la A 154 dont elles ne pourraient plus sortir :

- Champhol, Oisème, Saint Prest sont directement menacées, le réseau secondaire, coupé ou dévié ne pourra plus passer que par une issue sous l'autoroute, le maillage des routes secondaires ne pourra pas se développer.

- Les terres agricoles et les exploitations sylvicoles ou autres disparaîtraient car non exploitables.

- Les 500 mètres de protection du Château de Vauventriers, classé ISMH, ouvert à la visite, dont l'histoire appartient à celle de Chartres, est supprimée. Nous avons transmis cette maison à notre fils aîné, son épouse et sa descendance, est-ce en vain ?

- Les nuisances environnementales sont considérables :

* nuisances visuelles de ce tronçon d'autoroute non enterré : viaduc et files de camions s'interposent entre les habitants, les promeneurs, les touristes, les visiteurs du château de Vauventriers. Les cônes de visibilité de la cathédrale sont barrés.

*nuisances sonores : le vrombissement des véhicules en continu, aggravé le jour (voir pièce E, annexes volume I) classé jaune le jour et vert la nuit pour Vauventriers et les lotissements récents de Champhol. Le fait que l'autoroute ne soit pas en déblai rend toute protection illusoire.

*nuisances respiratoires : l'odeur et la toxicité des pots d'échappement affectent la respiration, l'odorat et la santé : les habitants, les élèves du Collège Soutine sont affectés et ne peuvent plus profiter de ce poumon vert que constitue la Vallée de l'Eure.

- les conséquences touristiques seraient importantes :

* où passeront les marcheurs, les pèlerins entre Paris et Chartres ? Leur nombre s'accroît d'année en année, a-t-on mesuré l'impact touristique de ces visiteurs ? S'agissant des visiteurs en voitures ou en cars faut-il que soit brisé aussi leur émerveillement du surgissement de la cathédrale au ras de la plaine ?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

- une erreur économique :

* a-t-on mesuré que le trafic en provenance des ports sur la Manche aurait en majorité une destination plus lointaine que Chartres : Orléans, Clermont Ferrand... Chartrains, nous subirions les inconvénients de la circulation, pas les bénéfices ? Le trajet par la 2x2 voies, presque entièrement existante, ne serait-il pas une solution appropriée et de bon sens ?

* l'aspect financier avec le coût de la construction de cette portion d'autoroute comprenant des ouvrages d'art considérables est exorbitant. L'impact de son exploitation est injuste et inadaptée pour les usagers et les Collectivités locales. D'autres mieux que nous en ont mesuré la charge.

Nous adhérons à la vision de l'Association Saint-Prest environnement, au Projet « MOB 28 », nous alertons l'Architecte des Monuments Historiques, le Ministère de la Culture, le Ministère de l'Ecologie, l'Association des Vieilles Maisons Françaises, la Demeure Historique.

Nous vous supplions de revoir ce projet qui est une catastrophe pour Chartres, sa cathédrale et son environnement.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires, l'expression de notre considération distinguée.

Bertrand de Maupeou Elisabeth de Maupeou

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

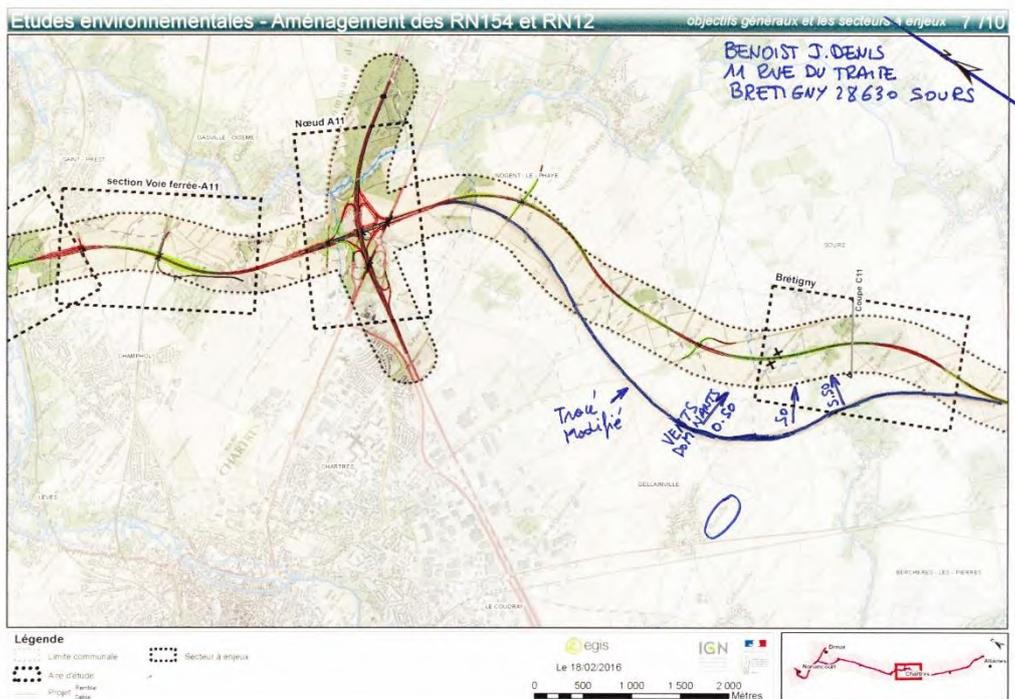
Synthèse des observations

M. Benoist :

Pourquoi si proche de Brétigny? A peine 300m de nos habitations C'est inacceptable!

Avec les vents dominants nous allons subir des nuisances de façon permanente.

Bonville et Brétigny sont distants de 2,5km sans obstacle, il y a une solution pour éloigner le tracé à mi-distance.



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Durand :

Circulation des poids lourds sur les routes départementales

13^e législature

Question orale n° 1020S de **M. Gérard Bailly** (Jura - UMP)

publiée dans le JO Sénat du 16/09/2010 - page 2389

M. Gérard Bailly appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le nombre croissant de poids lourds en transit sur les routes départementales, voire même secondaires, afin d'éviter l'utilisation des structures autoroutières, ce qui devient une gêne de plus en plus grande pour les habitants des villes et villages traversés, lorsqu'il n'existe pas de déviation ; cela est particulièrement le cas dans son département, le Jura.

Notre réseau autoroutier est pourtant extrêmement performant et parfaitement adapté à la circulation des poids lourds. L'argument régulièrement évoqué par les chauffeurs routiers ou les chefs d'entreprise de transport est le prix des péages. En conséquence, l'on constate une stagnation et parfois même une diminution du nombre de poids lourds sur les autoroutes, ce qui, d'une part, fait perdre aux sociétés gestionnaires des recettes et, d'autre part, est une source réelle de détérioration pour les routes départementales et de grandes nuisances pour les habitants des communes traversées. L'alternative offerte par le fret ferroviaire ou fluvial n'est pas possible partout et, malheureusement, très peu utilisée.

Il convient de remédier à cette situation : ce pourrait être d'interdire aux camions de transit d'utiliser des réseaux autres qu'autoroutiers. Si cette mesure n'est pas possible, ne serait-il pas envisageable, au niveau national, de conduire une vraie réflexion entre tous les acteurs afin d'aboutir à des accords kilomètres parcourus/prix qui pourraient faire diminuer le coût de l'utilisation des autoroutes pour les poids lourds et qui permettraient aux sociétés d'autoroute, du fait d'une augmentation significative du trafic, de ne pas voir leurs recettes baisser ?

Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

publiée dans le JO Sénat du 17/11/2010 - page 10066

M. Gérard Bailly. Madame la ministre, à mon tour, je tiens à vous féliciter pour votre promotion au sein du Gouvernement.

Je souhaite appeler votre attention sur le nombre croissant de poids lourds qui empruntent des routes départementales, y compris des routes qui appartiennent au réseau secondaire, en vue d'éviter l'utilisation des infrastructures autoroutières. Afin d'illustrer

....

Notre réseau autoroutier est extrêmement performant et parfaitement adapté à la circulation des poids lourds, mais les chauffeurs routiers ou les chefs d'entreprise de transport invoquent régulièrement l'argument du prix des péages. Il en résulte une stagnation et parfois même une diminution du nombre de poids lourds sur les autoroutes, ce qui a au moins trois conséquences fâcheuses : pertes de recettes pour les sociétés gestionnaires ; détérioration accélérée des routes départementales ; graves nuisances pour les habitants des communes traversées.

Il faut ajouter que, au regard de la sécurité, le réseau autoroutier offre à l'évidence de meilleures conditions que les réseaux routiers départementaux. Ce n'est pas négligeable si l'on songe aux souffrances humaines et au coût financier induits par les accidents de la route.

....

La solution pourrait passer par une interdiction faite aux camions en transit d'utiliser des réseaux autres qu'autoroutiers, mais je suis conscient des problèmes que poserait la mise en œuvre d'une telle mesure.

Ne serait-il pas envisageable de conduire une vraie réflexion au niveau national, associant tous les acteurs, afin d'aboutir à des accords ou des contrats « kilomètres parcourus-prix » qui auraient le double avantage de réduire les coûts d'utilisation des autoroutes pour les transporteurs routiers et de garantir les recettes des sociétés autoroutières grâce à l'augmentation du trafic qui devrait en résulter ?

Je voudrais, madame la ministre, connaître votre avis sur ce sujet très sensible, qui a déjà provoqué – et

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

provoquera malheureusement encore – de nombreuses manifestations de mécontentement contre les camions de la part de nos maires ruraux et des populations concernées.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Monsieur le sénateur, comme je vous comprends ! Ma circonscription d'élection a le douteux privilège d'être traversée par l'autoroute A10, l'autoroute A6, la Francilienne et une route nationale qui souffrent des maux que vous décrivez.

Il est vrai que le prix des péages peut, dans certains cas, inciter les transporteurs à choisir de ne pas utiliser les autoroutes et à préférer emprunter les axes locaux, avec tous les inconvénients, en termes de sécurité, d'environnement et d'encombrement, qui en découlent et que nous connaissons.

Une régulation par les interdictions d'usage, vous le savez, nécessiterait des contrôles très complexes et très coûteux, destinés simplement à s'assurer que les poids lourds utilisant le réseau local n'ont pas de raison de le faire, sachant qu'ils peuvent aussi se trouver sur ce réseau parce que leur mission les y amène.

L'approche économique que vous mentionnez parallèlement me paraît plus intéressante. En effet, le choix d'un itinéraire non autoroutier se fonde souvent sur des critères financiers, d'autres paramètres logistiques tels que le temps de transport, le confort, voire la sécurité de la conduite, étant éventuellement jugés moins prioritaires.

<https://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ10091020S.html>

Sans Commentaires

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Boin :

**PROJET AUTOROUTIER
AMÉNAGEMENT DES RN154 ET RN12 EN 2X2 VOIES**

Dans un premier temps, malgré la décision prise par l'État, je me positionne contre le projet autoroutier dans son grand ensemble, n'étant pas du tout persuadée que ce projet d'envergure apporte quelque amélioration que ce soit dans le développement économique du bassin drouais qui, pourtant, en aurait bien besoin !

Il aurait été plus judicieux d'aménager les infrastructures largement existantes (RN12 et RN154) plutôt que distribuer de l'asphalte ici et là au mépris des paysages, de la qualité de vie des habitants et du porte-monnaie des contribuables.

Dans un deuxième temps, si ce projet doit voir le jour je retiens le tracé proposé dans la version « Louvilliers Est », pour un passage en limite du territoire de la Commune de Vernouillet ; je demande également que des aménagements efficaces soient prévus afin d'éviter au maximum les nuisances pour :

- ☞ la protection des personnes et des biens,
- ☞ la préservation des bonnes terres agricoles pour nos agriculteurs méritants,
- ☞ la préservation paysagère des Communes du plateau de l'ouest de Dreux et la qualité de vie de ses habitants (Boissy-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais Allainville et Garancières-en-Drouais),
- ☞ la conservation des axes et infrastructures existants et largement fréquentés *Route de Crécy Couvé (RD20) et Route de Brezolles (RD4)*,
- ☞ la préservation de l'espace naturel du territoire de chasse commun à la Société de chasse Allainville/Louvilliers-en-Drouais,
- ☞

Enfin, si ce projet se réalise je suis opposée à l'implantation de péage(s) :

☞ qui obligerait les contribuables à payer l'utilisation de cette autoroute alors qu'ils ont déjà payés l'aménagement de la RN154. En effet, bon nombre de personnes se rendent régulièrement, voire quotidiennement, sur l'Agglomération de Chartres (et vice versa) pour leur besoins personnels ou professionnels,

☞ qui entraînerait une recrudescence des véhicules légers, et bien entendu des poids lourds, sur les axes secondaires ; les Communes riveraines en particulier seront fortement impactées, d'où des problèmes d'insécurité,

☞

Mme BOIN Catherine
Habitante d'Allainville

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Hommes et territoires :



Orléans, le 6 janvier 2017

Dossier suivi par Jérôme Lesage

contact@hommes-et-territoires.asso.fr
☎ 02 38 71 90 03

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION HOMMES ET TERRITOIRES A L'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA MISE A 2 FOIS 2 VOIES DE LA RN 154 ET RN 12 PAR CONCESSION AUTOROUTIERE

Messieurs les commissaires enquêteurs,

L'association Hommes et Territoires contribue depuis plus de vingt ans, à la recherche et à la promotion de solutions pour un développement durable de l'agriculture et des territoires ruraux.

L'association et ses partenaires (Fédérations des chasseurs, ONCFS, Chambres d'agriculture, Coopératives agricoles, Lycées agricoles, chercheurs...) travaillent sur la thématique « agriculture, biodiversité et faune sauvage » à l'échelle des régions Centre Val-de-Loire et Ile-de-France et plus particulièrement sur les agrosystèmes céréaliers. L'association, agréée au titre de la protection de l'environnement à l'échelle de la Région Centre-Val de Loire est également la structure animatrice du site Natura 2000 Beauce et vallée de la Conie ainsi que du site Natura 2000 Vallée de l'Eure. Ces sites, localisés majoritairement sur le département d'Eure-et-Loir, sont concernés par le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154.

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale mentionne que « Pour la ZPS « Beauce et vallée de la Conie », 4 des 13 espèces d'oiseaux à l'origine du classement ont été observées en faibles effectifs. D'après l'étude, « les surfaces d'habitats favorables à ces espèces qui vont être détruites par l'aménagement du projet sont infimes au regard des milieux présents au sein de la ZPS (48 ha détruits sur les 57 400 ha de terres arables sur la ZPS). La destruction de ces milieux n'est pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces » ».

Toutefois, nous souhaitons vous informer et vous interpeler sur les impacts réels qu'est susceptible d'engendrer cette infrastructure sur l'accomplissement du cycle biologique des espèces communautaires de la ZPS. En effet, le fuseau se situe sur des secteurs de reproduction d'espèces à enjeux de la ZPS (Busard cendré, Œdicnème criard et surtout l'Alouette calandrelle, dont le secteur concerné est un site historique de reproduction de l'espèce sur la zone Natura 2000), mais aussi d'espèces fréquentant ces champs cultivés : Busard Saint-Martin, Caille des blés, Perdrix grise, espèces migratrices et hivernantes (Vanneaux huppés et Pluviers dorés).

Par ailleurs, l'aménagement aura des impacts sur le fractionnement du territoire et augmentera les risques de collisions ; les collisions routières étant un des premiers facteurs de régression de certaines espèces de rapaces. Nous vous alertons également de la proximité d'un dortoir à Hibou des Marais à Ymonville ; il s'agit d'un des plus importants de la région Centre-Val de Loire. La présence de Busards cendrés reproducteurs sur Ymonville et Fresnay l'Evêque est annuellement constatée.

Association Hommes et Territoires
Cité de l'Agriculture - 13, av des droits de l'Homme - 45 921 ORLEANS Cedex 9
Tel : 02 38 71 90 03 – E-mail : contact@hommes-et-territoires.asso.fr
Association Loi 1901, agréée au titre de la protection de l'environnement en région Centre
Numéro SIRET : 401 470 877 00036

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La destruction de 48 ha de terres arables aussi sommaire qu'elle puisse paraître à cette échelle accentue la perte et la fragmentation d'habitat pour l'avifaune des plaines sur une zone protégée. La diminution de 32 % des populations nicheuses d'oiseaux de milieu agricole en 2016 est un symbole du déclin de la biodiversité ; la consommation des espaces agricoles en est une des principales causes.

Concernant le site Natura 2000 de la Vallée de l'Eure il est précisé que : « la ZSC « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet » non directement concernée, l'étude conclut à l'absence d'incidence significative, les habitats ou espèces à l'origine des classements n'étant pas présents dans la zone d'étude ». Or, le fuseau de Tréon traverse spécifiquement la zone N°20 « la côte blanche ». De plus, un inventaire acoustique des chauves-souris présent sur ce site a été réalisé le 02/06/2016. Au cours de cette sortie a été identifié des Barbastelles d'Europe (statut : Directive habitat-faune-flore Annexe II). Les données Gps ainsi que les enregistrements acoustiques pourront être fournis aux commissaires enquêteurs sur simple demande.

En tant qu'animateur de ces sites Natura 2000, nous souhaiterions qu'une concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire de la ZPS et de la ZSC soit organisée pour assurer le devenir de ces zones Natura 2000 et de ses espèces.

**Le Président,
Laurent Gasnier**



Association Hommes et Territoires
Cité de l'Agriculture - 13, av des droits de l'Homme - 45 921 ORLEANS Cedex 9
Tel : 02 38 71 90 03 – E-mail : contact@hommes-et-territoires.asso.fr
Association Loi 1901, agréée au titre de la protection de l'environnement en région Centre
Numéro SIRET : 401 470 877 00036

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Chambre d'agriculture :



Délibération relative à l'application de la compensation collective agricole au projet d'aménagement à 2x2 voies dans le cadre de la mise en concession de la RN154 et de la RN12

La Chambre départementale d'agriculture d'Eure-et-Loir, réunie en Session le 28 novembre 2016, sous la présidence d'Éric THIROUIN.

Délibérant conformément aux dispositions législatives et réglementaires,

Actant le projet de mise en concession de la RN154 et de la RN12,

Considérant que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés, en détruisant des terres agricoles, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole d'un territoire,

Considérant la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 qui prévoit qu'en cas d'impact notable de la construction d'un ouvrage sur l'économie agricole du territoire concerné, les maîtres d'ouvrage doivent proposer la mise en place de mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole.

Considérant que le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 doit détruire, selon le dossier d'enquête publique, près de 600 ha dont 459 ha de surface agricole.

Considérant que cette destruction de terres agricoles va engendrer une perte de production agricole et de chiffre d'affaires importante pour l'Agro-filières d'Eure-et-Loir.

Considérant que l'article 28 de la loi d'avenir précitée, précise que la compensation collective agricole devait entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2016.

Considérant que le décret d'application n'est paru que le 31 août 2016 et qu'il ne prévoit l'application de la compensation collective agricole que pour les projets déposés à l'autorité environnementale après le 1^{er} décembre 2016.

Considérant la position du maître d'ouvrage qui estime, qu'au regard de ce décret, le projet n'est pas soumis aux dispositions de l'article 28 de la loi d'avenir.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La Chambre départementale d'Agriculture d'Eure-et-Loir :

Conteste la réponse du maître d'ouvrage,

Relève que le projet en question répond en tout point aux conditions de fond dans lesquelles la compensation collective agricole doit s'appliquer,

Estime que l'agriculture d'Eure-et-Loir n'a pas à se retrouver lésée par la lenteur de l'administration qui n'a pas su publier le décret d'application dans les temps impartis par la loi,

Estime que l'impact de l'ouvrage sur l'économie agricole peut encore être évalué dans le cadre de l'enquête publique à ce jour toujours en cours,

Estime que la position unanime des Organisations Professionnelles Agricoles et des filières, réunies le 07 novembre 2016, sur la revendication d'une compensation économique d'intérêt collectif et sur la garantie de leur unité pour co-construire un projet de filière dédommageant les pertes d'activités doit être prise en compte par les pouvoirs publics.

Demande en conséquence que le maître d'ouvrage s'engage formellement à appliquer volontairement la compensation collective agricole dans le cadre du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 .

Délibéré à Chartres, le 28 novembre 2016



Éric THIROUIN

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Chambre d'agriculture :



LE PRESIDENT

Siège Social

10 rue Dieudonné Costes
CS 10399
28008 CHARTRES Cedex
Tél : 02 37 24 45 45
Fax : 02 37 24 45 90
Email : accueil@eure-et-loir.chambagri.fr

**Préfecture d'Eure-et-Loir
Commission d'enquête RN154**

**1 Place de la République
CS 80537
28 019 CHARTRES**

Chartres, le 6 janvier 2016

Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers et La Madeleine de Nonancourt, la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir souhaite vous faire part de sa contribution.

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique et considérant le rôle essentiel de cet axe pour le développement économique du département d'Eure-et-Loir et notamment pour le transport des productions agricoles vers les zones industrialo-portuaires de Normandie, la Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir a arrêté la position suivante :

La Chambre d'agriculture relève la nécessité de mettre rapidement à 2x2 voies la totalité de l'itinéraire entre Allaines-Mervilliers (A10) et La Madeleine de Nonancourt (RN 154) et a pris acte de la décision de la mise en concession autoroutière de l'axe.

Nous regrettons cependant le choix du tracé à l'ouest de Dreux, plus long et plus consommateur de foncier, ainsi que les emplacements des aires de services de Serazereux et de Voves qui devraient prioritairement être positionnées dans les délaissés.

Nous déplorons, de plus, l'absence dans le dossier de certains éléments, notamment des précisions sur la consommation foncière par secteur et par aménagement, et de façon générale, le manque de clarté et de visibilité concernant les surfaces d'emprise ainsi que l'absence d'une réelle analyse de l'état initial de l'économie agricole.

Nous souhaitons enfin attirer particulièrement l'attention sur quatre grands axes que le maître d'ouvrage devra prendre en compte :



REPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 31/01/1924
Siret 182 800 037 00018
APE 9411Z
www.eure-et-loir.chambagri.fr

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

1. Concernant la consommation des terres agricoles :

La Chambre d'agriculture a toujours mis en avant la nécessité d'une consommation la plus faible possible de foncier agricole. Contrairement à une maison d'habitation ou à une entreprise industrielle ou artisanale, une terre agricole n'est pas déplaçable lors de l'implantation d'un ouvrage, elle est perdue.

Ainsi, s'agissant de la question de la consommation des terres agricoles, le projet devra garantir :

- une utilisation maximale des réserves foncières existantes entre Allaines et Nonancourt et la mise en place, au plus vite, de nouvelles réserves, strictement nécessaires, en concertation avec la Chambre d'agriculture ;
- des sorties et des échangeurs à vitesse limitée qui minimisent les emprises ;
- des péages modernisés moins consommateurs de foncier. A l'heure du tout numérique, du GPS, des outils connectés et des télépéages, il serait opportun de repenser le schéma classique des péages afin de fluidifier le trafic et permettre une meilleure utilisation des infrastructures existantes ;
- un positionnement des aires de repos et de services dans les délaissés ;
- un franchissement d'ouvrages en biais, moins consommateurs d'emprises que lorsqu'ils sont perpendiculaires ;
- La mise en place, de façon préférentielle, de murs antibruit plutôt que l'éloignement des habitations.

2. Concernant les mesures de compensation collective agricole :

La Chambre d'agriculture constate avec regret, et ce malgré ses nombreuses demandes, que l'analyse de l'état initial de l'économie agricole reste insuffisante.

De plus, conformément à la délibération prise en session du 28 novembre 2016 (ci-jointe), la Chambre d'agriculture demande que le maître d'ouvrage s'engage formellement à appliquer volontairement la compensation collective agricole dans le cadre du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12.

3. Concernant les conséquences du projet sur l'activité agricole :

Considérant les nombreuses conséquences du projet sur l'activité agricole, la Chambre d'agriculture demande que le dossier précise les éléments suivants :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

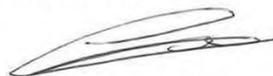
- la mise en œuvre d'un aménagement foncier sur l'ensemble du tracé avec un périmètre très élargi sur au minimum toutes les communes traversées et limitrophes et celles sur lesquelles les exploitants impactés exploitent déjà des terres et ce en application de l'article L. 123-24 du code rural ;
- la remise en état de toutes les infrastructures agricoles (drainage, irrigation, aire de stockage, etc.) ;
- l'attribution d'un budget suffisant pour permettre de rétablir toutes les circulations agricoles notamment en réalisant les traversées nécessaires de l'ouvrage par le matériel agricole (éventuellement en jumelant ces passages avec ceux mis en place pour la faune) afin de permettre les accès aux parcelles, sans oublier la nécessité de préserver des ouvrages de 4,5 mètres minimum (largeur de convois agricoles) ;
- la présence d'itinéraires privilégiés d'accès à l'ouvrage pour tous les poids-lourds nécessaires à l'activité agricole, le réseau secondaire de proximité n'étant pas toujours adapté (largeur, solidité...) ;
- l'application du protocole d'éviction régional notamment pour la détermination des diverses indemnités ;
- le maintien des futures « zones d'activité » en culture tant qu'elles n'auront pas été aménagées. Ces dernières devront également être entretenues tant qu'elles n'auront pas été construites ;
- les modalités d'intégration de l'ouvrage tant sur le plan visuel que sonore certains sièges d'exploitation se trouvant à proximité immédiate de ce nouvel axe.

4. Concernant la compensation environnementale :

Considérant l'impact direct du projet sur les terres agricoles, à hauteur de 460 ha, et afin de limiter l'impact indirect des mesures environnementales, nous demandons :

- de comptabiliser toutes les zones aménagées et tous les délaissés, intérieurs de rond-point, talus, bassin etc. avant de compenser avec de la terre agricole ;
- qu'il soit proposé des contrats environnementaux aux agriculteurs plutôt que les compensations soient systématiquement réalisées au détriment des espaces agricoles.

Comptant sur vous pour tenir compte de nos remarques, nous vous prions de croire, Messieurs les Commissaires enquêteurs, en l'assurance de nos respectueuses salutations.



Éric THIROUIN

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

UNICEM :



Le Président

Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir
Préfecture de l'Eure-et-Loir
1 Place de la République,
28019 Chartres

Ormes, le lundi 2 janvier 2017

Objet : contribution enquête publique RN154 et RN12

Monsieur le préfet,

Vos services procèdent actuellement à une enquête publique relative au projet d'aménagement en 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154). Dans ce cadre, plusieurs entreprises exploitantes de carrière ou productrices de béton : Pigeon Granulats, SMB, SMBP, ELG (Cemex Granulats/SNB), RASORI SAS ...vous ont sollicité pour exprimer leur inquiétude quant à l'impact de cet aménagement sur leur activité.

L'UNICEM Centre-Val de Loire est l'organisation professionnelle des industries de carrières et matériaux à laquelle adhèrent ces entreprises. Aussi, nous souhaitons porter à votre connaissance les éléments qui montrent la nécessité d'assurer à ces entreprises la possibilité de transporter ses matériaux dans un modèle économique acceptable.

Les granulats produits par les carrières sont utilisés essentiellement par les entreprises du Bâtiment et des Travaux Publics pour la construction et l'aménagement du territoire local. En ce sens, notre profession n'est nullement opposée aux projets structurant le territoire. Toutefois, les investissements dans le patrimoine autoroutier ne doivent pas porter préjudice ni à l'activité économique des industries ni à l'emploi local.

La production de granulats en Eure-et-Loir est de 3 millions de tonnes dont 49% sont transportés à destination de l'île-de France et la Normandie. En ce sens, la mise en

Immeuble "Le Galaxie" - Bâtiment C 1^{er} étage - rue des Châtaigniers - 45140 ORMES

Adresse postale : 45404 FLEURY-LES-AUBRAIS CEDEX

Tél. 02 38 70 87 50 - Fax 02 38 70 87 60 - Site internet : www.unicem.fr - E-mail : centre@unicem.fr

N° SIRET 300419652 00049 - CODE APE 911 A

UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE CARRIERES ET MATERIAUX DE CONSTRUCTION

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

concession de la RN154 et RN12 pèsera lourdement sur le coût de transport des matériaux. Les granulats sont des matériaux à faible valeur ajoutée voyageant peu. Prochainement, avec la mise en concession, la part transport augmentera significativement dans le prix de vente des matériaux livrés. Cette hausse du coût de transport remet directement en question le modèle économique de nos carrières et leur positionnement sur les marchés desservis.

Conscient que ce projet sera mené à court terme la profession souhaite attirer votre attention sur plusieurs éléments de très forte importance, il est en effet de grande importance de :

- maintenir dans le dossier de mise en concession un accès qualitatif à toutes les carrières existantes en garantissant l'aménagement d'un accès au nœud autoroutier le plus proche ou à défaut de prévoir une voie de contournement pour les poids lourds,
- alors qu'un tarif préférentiel pour les riverains a été envisagé, de l'étendre aux industries extractives contiguës au projet.
- de limiter toute emprise de l'aménagement autoroutier sur les périmètres autorisés en carrière, à partir desquels les entreprises ont dimensionné leur investissement.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

Le président
Eric LIGLET

2/2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Chambre d'agriculture :



Siège Social
5, rue de la Petite Cité - CS 80882
27008 Evreux cedex
Tél. : 02 32 78 80 00
Fax : 02 32 78 80 01
Email : accueil@agri-eure.com

Monsieur Nicolas QUILLET
Préfet d'Eure et Loir

Place de la république
CS 80537

28019 CHARTRES CEDEX

Evreux, le 10 mai 2016

N/Réf. : JPD/SV/MD/CC

Objet : Avis sur le projet d'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet d'aménagement des RN154 et RN12, vous nous avez transmis, pour avis, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le 10 mars 2016. Nous vous en remercions.

Après étude de l'ensemble des pièces, le document appelle de notre part, les remarques suivantes :

1. Concernant les incidences du projet sur les milieux naturels, l'obligation légale (codifiée aux articles L.122-3 et L.122.6 de Code de l'environnement et L.121-11 du Code de l'urbanisme) faite aux maîtres d'ouvrages d'éviter, de réduire et de compenser (ERC) les impacts de leurs projets sur les milieux naturels, a pour finalité de promouvoir un mode de développement intégrant les objectifs de la transition écologique. Les atteintes dommageables aux milieux naturels se traduisent par différentes mesures, dites de compensation.

Ces mesures consistent à recréer, si possible, à proximité de l'emprise de l'ouvrage et de manière équivalente, les habitats ou les milieux des espèces animales ou végétales détruits ou dégradés.

L'évaluation des surfaces, nécessaires à ces mesures, ne répond à aucune norme. Tant et si bien qu'elle s'opère au cas par cas, conduisant parfois à des besoins de surfaces (agricoles dans la plupart des cas) pouvant aller jusqu'à 10 fois l'emprise de la zone impactée.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Siège Social
5, rue de la Petite Cité - CS 80882
27008 Evreux cedex
Tél. : 02 32 78 80 00
Fax : 02 32 78 80 01
Email : accueil@agri-eure.com

Les espaces agricoles subissent alors la double peine, d'une part, les emprises directes liées au projet, d'autre part les emprises nécessaires à la compensation environnementale. Ce d'autant que, dans la plupart des cas, ces espaces convertis pour répondre aux enjeux environnementaux perdent totalement ou presque leurs vocations agricoles productives.

Nous porterons ainsi une attention particulière à ces mesures afin que l'agriculture ne soit pas pénalisée à double titre. C'est pourquoi, cette compensation environnementale se devra d'être, avant tout, qualitative plus que quantitative.

2. Sur la compensation agricole collective : le projet est consommateur d'espaces agricoles, 430 hectares environ sur l'ensemble des départements du projet pour les départements de l'Eure et de l'Eure et loir. Il s'agit d'une consommation définitive qui entraîne une perte économique pour les territoires. Depuis la Loi d'Avenir pour l'agriculture du 13 octobre 2014, un nouvel article L. 112-1-3 stipule que : « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leurs natures, leurs dimensions ou leurs localisations, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole, font l'objet d'une étude préalable ». Il prévoit les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensations collectives. Ces mesures visent à consolider l'économie agricole du territoire. Si aujourd'hui les décrets d'application ne sont pas encore sortis, nous accordons une grande vigilance à cette possibilité offerte par le Code rural. Cet article a pour objectif de « réparer » un préjudice collectif (non réparé) au-delà des mesures déjà prévues telles qu'un aménagement foncier ou autres dispositifs (indemnisations, allongements de parcours...), qui se révéleraient insuffisantes à « compenser » l'impact économique agricole.

Le projet aura des incidences économiques directes ou indirectes sur les filières. Différentes interventions peuvent être conduites pour favoriser le maintien et le développement de l'agriculture grâce à la compensation collective agricole. Ces interventions doivent être mises en œuvre en partenariat avec le monde agricole.

3. Un projet tel que celui-ci suscite généralement beaucoup d'intérêts à la fois pour les collectivités et les activités économiques autres qu'agricoles. Les échangeurs, les bifurcations et les gares de péage des autoroutes sont propices à la création de zones d'activités commerciales ou artisanales conséquentes.

2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Siège Social
5, rue de la Petite Cité - CS 80882
27008 Evreux cedex
Tél. : 02 32 78 80 00
Fax : 02 32 78 80 01
Email : accueil@agri-eure.com

Il est vital pour l'agriculture de ne pas subir une 3^{ème} fois l'impact d'une consommation excessive de terres agricoles. Nous sommes préoccupés par ce phénomène qui pénalise fortement les exploitations agricoles et l'installation de jeunes agriculteurs.

Le projet d'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession ne doit pas être un prétexte à la création de nouvelles zones d'activités, grandes consommatrices de foncier agricole.

4. En ce qui concerne les emprises des échangeurs, des bifurcations et des gares de péage, celles-ci sont importantes. Ces ouvrages engendrent par ailleurs, un risque de délaissés difficilement exploitables. Les îlots culturaux deviennent trop petits ou avec des formes géométriques complexes.

Réduire cette emprise et limiter l'envergure de ces ouvrages sont de nature à limiter ces délaissés non valorisables par l'agriculture.

5. Des éléments sur les exploitations agricoles et les espaces sont valorisés dans le document. Les remarques et les souhaits de la profession ont été pris en compte. Le passage par Buray Est est moins consommateur d'espaces que les autres options de passage prévues initialement. Ainsi le projet réutilise de manière optimale la RN 154 actuellement à 2x2 voies. Plus au Sud, l'emprise du viaduc impactera une exploitation d'élevage située en vallée de l'Avre. Un jeune s'y est installé récemment. Nous serons vigilants concernant cette exploitation afin de limiter l'impact du projet sur l'exploitation.

Lors des différents chantiers et travaux de mise en place du projet, il faudra également veiller à limiter les troubles pour garantir la bonne conduite de l'exploitation. Nous sommes favorables la mise en place d'un protocole à la fois pour les occupations temporaires, les dommages de travaux publics, mais aussi pour les travaux de topographie et de sondages géotechniques. Ces protocoles sont nécessaires afin de réparer les préjudices subis par les exploitations au cours de la réalisation de l'ouvrage. Ils devront élaborés en concertation avec la profession agricole. Le rétablissement des circulations agricoles et l'accès aux parcelles sont également fondamentaux afin de permettre à l'économie agricole de continuer à travailler dans de bonnes conditions.

Veillez croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de notre considération distinguée.

Le Président

Jean-Pierre DELAPORTE

3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

MOB28 :

Un SMIC par an !

Un SMIC par an (1480 € brut et 1153€ Net au 1^{er} janvier 2017) Pour aller quotidiennement travailler !

Détail du calcul pour Chartres-Dreux :

Distance Chartres-Dreux dans le dossier du Maître d'Ouvrage : 27km de section à péage en page 67 mais seulement . 22 km en page 74.

Nous ferons donc les deux calculs

Nombre de km x 2 (aller & retour) x 220 trajets annuels x prix du km = Coût annuel (TVA 20%)

Date	km	Aller/Retour	Nb de jours ouvrés / an	Tarif au péage € / km	Tarif sur la distance	Références
2009	22	2	220	0,084	813 € TC	P67 dossier MO
3/2/14	22	2	220	0,09	871 € HT soit 1045 € TC	Cuvillier mini
3/2/14	22	2	220	0,11	1064 € HT soit 1277 € TC	Cuvillier Max
24/11/16	22	2	220	0,167	1617 € HT soit 1940 € TC	En comparaison avec le prix de l'A19 sur la même distance

Date	km	Aller/Retour	Nb de jours ouvrés / an	Tarif au péage € / km	Tarif sur la distance	Références
2009	27	2	220	0,084	998 € TC	P67 dossier MO
3/2/14	27	2	220	0,09	1069 € HT soit 1283 € TC	Cuvillier mini
3/2/14	27	2	220	0,11	1307 € HT soit 1568 € TC	Cuvillier Max
24/11/16	27	2	220	0,167	1984 € HT soit 2380 € TC	En comparaison avec le prix de l'A19 sur la même distance

M. Bosset :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mr BOSSET SEBASTIEN

Le 09.01.2017

8 rue Lucien Peau
Le Luat sur Vert

28 500 Vert en drouais

Port : 06.09.57.48.58

SIRET 413 738 014 00013 APE 011A

Monsieur ,

Suite à la consultation du projet Autoroutier , il apparaît que l'impact sur mon exploitation sera importante.

Aujourd'hui d'après vos plans provisoires , il manque :

- Un passage pour les engins agricoles lieu dit La Pyramide à l'intersection RN 12 et RD 311 actuelle.
- Au niveau de la Ferme de la Moufle , la future route sera relevée d'ou l'intérêt d'un aménagement antibruit
- Un remembrement total sur une grande largeur est à prévoir pour une meilleur sécurité sur les routes et une meilleur exploitation des terres
- Les aménagements des routes de substitution devront prendre en compte l'empiètement des matériels agricoles ainsi que des ensembles routiers qui constituent le parc de notre entreprise (camions + remorque , porte engins) de 7 ouvriers.

Restant à votre disposition pour tout échange dans ce projet.

Cordialement.

Mr BOSSET Sébastien

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Paez :

Je suis agricultrice à Lèves, installée depuis 2010 et ce projet d'autoroute va passer en plein milieu de mon exploitation et c'est pourquoi je suis contre.

Je vous explique:

- Le péage autoroutier est prévu dans ce qui est actuellement ma meilleure parcelle (entrée et sortie Chartres Nord Est). Cette parcelle est située à env 200m de la ferme et il est prévu que cette parcelle de bonne terre soit dit au passage soit coupée en deux.

Ensuite le tracé continue son chemin et traverse encore quelques-unes de mes parcelles pour rejoindre la route de Maintenon et là abatte le Bois du Val pour y coller l'échangeur.

Et l'intérêt général dans tout ça??? Ah oui à désengorger la rocade de Chartres. On en serait pas là si la rocade de Chartres avait été mieux pensée il y a trente ans de ça. Pourquoi certains ponts de la rocade sont aptes à recevoir 2X2 voies et d'autres non? peut être qu'il faudrait réfléchir, penser à améliorer la rocade existante. Il n'est peut-être pas trop tard.

Oui c'est vrai, je regarde mon intérêt personnel avant de regarder l'intérêt général, mais qui osera dire quelque chose? Si une autoroute passait au milieu de votre outil de travail seriez-vous content?

Cette autoroute serait d'une très très grande utilité publique ou la SEULE solution je n'y verrais peut être pas tant à redire, mais là non, trop c'est trop. stop à l'absurdité!

A mais vous allez me répondre: vous allez être indemnisée ou on va vous redonner des terres ailleurs.

Je viens de m'installer et donc des emprunts bancaires à rembourser encore pendant quelques années. Mes emprunts ne diminuent pas en même temps que ma surface exploitée!

J'ai aussi un salarié.

Donc moi je veux pouvoir continuer à travailler pour faire vivre ma famille et celle de mon salarié.

Car si on va un peu plus loin dans la réflexion et si on se projette sur quelques années c'est à terme 60has qui sautent chez moi. Oui je cultive aussi la majorité des parcelles situées entre le projet autoroutier et les 1eres maisons à Lèves. Donc comme tous nos chers élus ont de très grands projets on sait très bien que c'est la porte ouverte au développement de la ZAC Nord -Est.

Mais bon une famille et un salarié contre pleins d'entreprises employant pleins de salariés sur le territoire, on ne fait pas le poids...

Donc: Merci de me dire s'il y a assez de réserve foncière de prévue - cad 60has min???

On va pas jouer tous les ans: cette année j'en prends 30ares pour agrandir la ZAC et dans deux ans 2has. C'est ingérable au niveau rotationnel et fumure.

Là-dessus j'ai un gros doute, car à chaque fois que je demande s'il y a de la réserve je n'ai pas vraiment de réponse. Personne n'ose se mouiller sur une réponse claire. Mais peut être qu'il n'y a pas assez de réserves ou quelles sont déjà "réservées" ces réserves?

Là-dessus j'attends une réponse très claire! Merci

Pour compléter QUID du remplacement? des rallongements de parcours? Des ralentisseurs et autres obstacles empêchant le matériel agricole de passer?

Et le remembrement? Obligatoire et gratuit au moins.

Côté environnemental: On est souvent considérés comme des détracteurs de l'environnement, mais pour un projet dit d'utilité publique vous n'hésitez pas à sortir les goudronneuses à tout va, à abattre un bois et à faire payer le passage. Avez-vous bien mesuré les impacts environnementaux de report des véhicules sur les voies parallèles?

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Pour conclure, je suis absolument contre, car ce projet met, à long terme, en péril la pérennité de mon exploitation.

Ce projet est synonyme pour moi de beaucoup de remises en question sur ma façon de travailler et de gérer et il est aussi source de beaucoup de stress.

Je suis bien consciente qu'il faut trouver une solution aux problèmes d'engorgement de Chartres, mais ce projet est trop compliqué, trop contesté, trop mal ficelé et au final ce sera beaucoup d'énergie et de dépenses pour un résultat qui ne satisfera que très peu de personnes en définitive.



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

HAROPA :



Olivier FERRAND
Direction Stratégie et Développement

Monsieur Michel BADAIRE
Président de la Commission d'Enquête
Préfecture d'Eure-et-Loir
1 Place de la République
28019 CHARTRES

N/REFERENCE DSD/BEPS
(à rappeler dans la réponse)

V/REFERENCE
V/LETTRE DU

ROUEN, le - 9 JAN. 2017

Affaire suivie par : Christine LEROY
Tél. 02 35 52 96 50

OBJET : Mise en concession de la RN 154 - observations de HAROPA

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique sur la mise en concession de la RN 154, je souhaite, au nom de HAROPA, exprimer mon avis favorable à la mise en œuvre de cet aménagement qui conforte par ailleurs les efforts entrepris par nos ports pour améliorer la compétitivité des entreprises installées sur le domaine portuaire.

En effet, la RN 154 est le maillon manquant qui reste à aménager dans son intégralité pour favoriser l'ouverture des régions ouest de la France (Normandie et Bretagne), vers l'est de la France, l'Allemagne et la Suisse et constituer également une grande rocade de contournement du bassin parisien. Cet aménagement se révèle prioritaire pour élargir l'arrière-pensée des ports de l'alliance HAROPA.

L'alliance HAROPA réunit les ports de l'axe Seine et constitue le premier complexe portuaire maritime français. Face à la concurrence des ports européens et à une croissance européenne ralentie, HAROPA consolide son offre et renforce sa compétitivité.

Le Havre offre une connexion avec plus de 600 ports et le meilleur transit time entre l'Europe et le reste du monde en tant que premier port touché à l'import en Europe. Pour conforter son rang de premier port à conteneurs pour le commerce extérieur de la France, de nouveaux services maritimes sont mis en place au service du développement de nouveaux flux. La RN 154 est un aménagement prioritaire pour fluidifier la supply-chain logistique et ouvrir le port du Havre vers les plateformes logistiques et les sites de production installés au centre de la France dans la région d'Orléans mais aussi plus largement vers la Bourgogne et la région lyonnaise.

.../...

HAROPA

34, boulevard de Boisguilbert – BP 4075 - 76022 ROUEN CEDEX 3
Tél. : 02.35.52.54.30 – www.haropaports.com

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Rouen est le port de sortie le plus proche des grandes zones de production céréalières françaises. Dans un rayon de 300 kilomètres, sont produits environ 60% du blé tendre et de l'orge français. La France étant excédentaire et donc exportatrice de ces céréales, la fluidité logistique est essentielle pour permettre un acheminement rapide des marchandises vers les ports tout en maîtrisant les coûts de transport. Ceux-ci tiennent à la fois compte de la distance parcourue et du temps passé sur la route. De ce fait, l'aménagement de la RN 154 en 2x2 voies permettra d'améliorer cette fluidité logistique et fera bénéficier la filière d'un avantage compétitif et aura par ailleurs pour effet de conforter et d'étendre l'hinterland du Grand Port Maritime de Rouen.

Un point de vigilance est porté à votre connaissance concernant le positionnement des échangeurs qu'il convient d'étudier en concertation avec les opérateurs céréaliers locaux pour maximiser les avantages socio-économiques de ce projet.

Je me permets également d'attirer l'attention sur la maîtrise de coûts, supportés par les usagers poids-lourds, que représente la mise en concession. La compétitivité sur le marché mondial ne pourra supporter une augmentation sensible du prix à la tonne de marchandise que les opérateurs devront nécessairement répercuter. Considérant le gain de temps monétarisé à hauteur de 367 M€ pour le trafic poids-lourds général tel que mentionné dans l'évaluation socio-économique du projet, il conviendra d'accorder une vigilance certaine quant à la conservation de cet avantage compétitif (le bilan financier global des péages pour ces mêmes usagers étant par ailleurs estimé à 454 M€). Cette compétitivité ne pourra être maintenue sans la fixation d'un niveau de péage économiquement supportable pour les acteurs de la filière céréalière exportatrice.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Olivier FERRAND



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

HAROPA :

DIRECTION GENERALE
Nicolas OCCIS
Directeur Général

Monsieur Michel BADAIRE
Président de la Commission d'Enquête
Préfecture d'Eure-et-Loir
1 Place de la République
28019 CHARTRES

N/REFERENCE SAGE/17-012 PB
(à rappeler dans la réponse)

V/REFERENCE
V/LETTRE DU

ROUEN, le - 9 JAN. 2017

Affaire suivie par : Pauline BARILLON
Tél. 02 35 52 54 26

OBJET : Mise en concession de la RN 154 - observations du Grand Port Maritime de Rouen

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique sur la mise en concession de la RN 154, je souhaite, au nom du Grand Port Maritime de Rouen, exprimer mon avis favorable à la mise en œuvre de cet aménagement qui conforte par ailleurs les efforts entrepris par le port pour améliorer la compétitivité des entreprises installées sur le domaine portuaire.

Rouen est le port de sortie le plus proche des grandes zones de productions céréalières françaises. Dans un rayon de 300 kilomètres, sont produits environ 60% de blé tendre et d'orge français. La France étant excédentaire et donc exportatrice de ces céréales, la fluidité logistique est essentielle pour permettre un acheminement rapide des marchandises vers les ports tout en maîtrisant les coûts de transport. Ceux-ci tiennent à la fois compte de la distance parcourue et du temps passé sur la route. De ce fait, l'aménagement de la RN 154 en 2x2 voies permettra d'améliorer cette fluidité logistique, fera bénéficier la filière d'un avantage compétitif et aura par ailleurs pour effet de conforter et d'étendre l'hinterland du Grand Port Maritime de Rouen.

Un point de vigilance est porté à votre connaissance concernant le positionnement des échangeurs qu'il convient d'étudier en concertation avec les opérateurs céréaliers locaux pour maximiser les avantages socio-économiques de ce projet.

Je me permets également d'attirer l'attention sur la maîtrise de coûts, supportés par les usagers poids-lourds, que représente la mise en concession. La compétitivité sur le marché mondial ne pourra supporter une augmentation sensible du prix à la tonne de marchandise que les opérateurs devront nécessairement répercuter.

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN

34, boulevard de Boisguilbert - BP 4075 - 76022 Rouen Cedex 3 - France .../...
Tél : +33 (0)2 35 52 54 56 - Fax : +33 (0)2 35 52 54 13 - www.rouen-haropaports.com

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

-2-

Considérant le gain de temps monétarisé à hauteur de 367 M€ pour le trafic poids-lourds général tel que mentionné dans l'évaluation socio-économique du projet, il conviendra d'accorder une vigilance certaine quant à la conservation de cet avantage compétitif (le bilan financier global des péages pour ces mêmes usagers étant par ailleurs estimé à 454 M€). Cette compétitivité ne pourra être maintenue sans la fixation d'un niveau de péage économiquement supportable pour les acteurs de la filière céréalière exportatrice.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



NICOLAS OCCIS

.../...

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Fraudin :

Réponse à l'enquête publique relative au projet d'aménagements à 2x 2 voies par mise en concession de la RN 154 et la RN 12 entre ALLAINES et la MADELAINE DE NONANCOURT

Observations de **Germaine Fraudin**, Les Corvées VERNOUILLET

Née à Vernouillet et ayant effectué toute ma carrière professionnelle à Dreux, j'habite depuis plus de 20 ans aux Corvées hameau ancien de VERNOUILLET.



Photo prise le 8 janvier 2016 lors de la projection du diaporama par la DREAL ('Comité de suivi')

REMARQUE PRÉLIMINAIRE 1. Ce **projet autoroutier** de contournement ouest de Dreux sur la commune de Vernouillet est **néfaste pour les habitants des Corvées exposés aux vents d'Ouest dominants** SITUATION sur la photo ci-dessous.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE 2 : Les cartes correspondant à ce secteur ne sont pas lisibles et les tronçons sont mal découpés, sauf sur la photo ci-dessus.

REMARQUE 3 : Les **impacts sont minorés dans les différents documents sur ce secteur, voire ignorés concernant les pollutions atmosphériques, sonores et visuelles**

REMARQUE 4 : **D'autre part dans le secteur de la ZA des Corvées se trouvent, à proximité du tracé, un CAT (centre d'aide par le travail) et un IME (Institut Médico-Educatif) Le projet ne les mentionne pas.**

ANALYSE du projet dans ce secteur

PIÈCE K (ANNEXES) P12

Il est affirmé que le **projet passe près des ZA en évitant les zones habitées, ce qui est faux en ce qui concerne ce secteur.**

La **ZA**, datant des années 70, est **imbriquée dans la zone d'habitation**. Page 13 il est écrit que les émissions sonores sont sans objet dans ce secteur alors que l'exposition aux vents d'Ouest ramènera les émissions sonores et atmosphériques, notamment pendant la phase des travaux.

AVIS DE L'AE ET RÉPONSES DE LA DREAL

RECOMMANDATION N°1 : L'AE recommande de produire une analyse complète des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre Réponse : *"Les résultats de ce test confirment que la **limitation de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h induirait de plus faibles émissions de gaz à effet de serre**. Mais en contrepartie, les gains de sécurité, sur la pollution de l'air et vis-à-vis des nuisances sonores seraient **significativement réduits** dans ce scénario en comparaison du scénario central étudié (option de projet) à 130km/h. Cette évolution s'explique par la baisse du trafic projeté sur le projet du fait de la moindre attractivité d'un itinéraire limité à 110km/h par rapport à un itinéraire à 130km/h, **le report s'effectuant vers des itinéraires moins sûrs, ou plus proches de zones habitées**. De plus, cette mesure induirait de fait une **baisse importante des gains collectifs** liés aux gains de temps. Ces diminutions seraient nettement plus importantes que les gains sur les émissions de gaz à effet de serre attendus par la diminution de la vitesse maximale autorisée, ce qui dégrade globalement l'intérêt de l'opération pour la collectivité."*

1/2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Cette réponse est surprenante considérant que le Mo ne se soucie pas des conséquences du passage de la RN 154 entre Dreux et Chartres en voie autoroutière qui obligera nombre d'usagers à repasser dans les villages pour éviter le coût du péage. Comment le MO peut-il émettre des avis si peu cohérents ?

D'autre part je rappelle que dans le secteur de la ZA des Corvées se trouvent, très proches du tracé, un CAT (centre d'aide par le travail) et un IME (institut médico-éducatif) : une population jeune exposée aux GES et autres nuisances.

RECOMMANDATION N°15 3.2.3.5 Qualité de l'air L'Ae recommande de compléter l'étude air/santé par une modélisation des rejets atmosphériques et de la qualité de l'air à l'année de mise en service de l'infrastructure (trop tard) de reprendre le calcul des impacts sanitaires du projet en tenant compte de l'évolution de ces valeurs entre 2022 et 2042. Là encore la question de l'exposition des habitants des Corvées aux vents d'Ouest n'est pas même évoquée.

RECOMMANDATION N°16 3.2.3.6 Bruit cf PLU Vernouillet p. 15/29

Dans l'avis et les réponses il n'est nulle part question du secteur qui nous intéresse. Pourquoi ? Alors que ce secteur sera exposé aux bruits notamment pendant la phase des travaux.

PAYSAGE Repères dans le paysage et l'histoire. p.40/59 et P.61 PLU Vernouillet il est écrit 'sur la commune le projet s'inscrira en viaduc, ce qui induira une modification de la perception de la topographie de cette zone'. Mais où donc ? Sur l'ensemble ?

Certes nous ne remettons pas en cause la protection de secteurs comprenant des paysages et des monuments comme la cathédrale de Chartres, "l'Obélisque" mais le MO ne devrait-il pas savoir que dans le secteur Allainville-Les Corvées il y a des "repères" historiques fréquentés par les jeunes de l'IME qui y font des balades en bicyclette sur le Chemin d'Allainville, des endroits chers aussi aux promeneurs, habitant le secteur, secteur propice à la méditation et au souvenir, tout ce qui crée le sentiment d'appartenance à un territoire : un calvaire ancien sur ce chemin d'Allainville (photo 1), partant de la rue Henri Dupont et aboutissant au D 311, croisant la route de Brezolles ?

Il existe aussi une stèle (photo 2) à l'extrémité dans le bois des Quatre Allées, apparemment impacté (voir les cartes) et faisant face au tracé tout proche du projet. En 2009 cette stèle a été érigée grâce à des donateurs du secteur à la mémoire d'un aviateur américain dont l'avion avait été abattu par l'occupant en 1945, l'aviateur dépeuplé de ses vêtements avant d'être enterré sommairement en ce lieu. Cette stèle est un lieu de recueillement pour des touristes américains de passage... En 2009 une cérémonie de commémoration a eu lieu en présence du préfet d'Eure et Loir (photo3) CONSEQUENCES DU PROJET : Les repères pour les générations futures ne seront plus accessibles.



Photo 1



photo 2



photo 3

Dans ce secteur la ligne d'horizon, rayée par le passage du tracé sera marquée irrémédiablement



CONCLUSION. Ce tracé rapproché des habitations perturbera à jamais les habitants, c'est pourquoi je pense, avec les habitants de ce bourg ancien des Corvées, qu'un aménagement des voies existantes tel le projet MOB28 serait hautement préférable. Retirer les nuisances d'un côté et les reporter ailleurs est inéquitable.

2/2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Cette expression de la volonté démocratique des participants au débat public est restée sans effet, donnant raison aux fatalistes. Ce fut le premier coup de canif dans le contrat de confiance entre les citoyens et l'Etat qui propose aux citoyens de s'exprimer et qui ne tient pas compte de son expression.

2. Les deux vagues de concertation

Pourquoi alors organiser une 1^{ère} vague de concertation alors qu'une très grande majorité refuse la modalité de mise en concession.

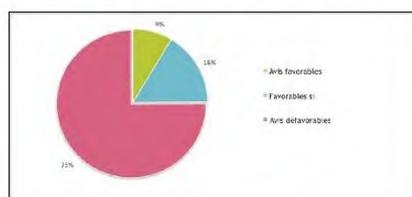
RESULTATS de la 1^{ère} concertation : schéma de présentation sur la nature des résultats (page 173 de la Pièce I du dossier d'enquête) :



Pourquoi organiser une 2^{ème} vague de concertation alors qu'une très grande majorité refuse la modalité de mise en concession.

RESULTATS de la 2^{ème} vague de concertation : schéma de présentation sur les conditions de mise en concession (page 210 de la pièce I du dossier d'enquête)

LES CONDITIONS DE MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE :



Face à ces résultats présentés par la DREAL lors des Comités de suivi, on peut déjà se poser la question de la véritable « Utilité Publique » de ce projet. Pourquoi poursuivre sur la même ligne ?

A moins de croire, que seuls les « grands élus » peuvent « penser » ce qui est d'utilité publique pour les citoyens, ce projet aurait dû s'arrêter depuis longtemps, évitant en cela des frais d'études considérables.

3. La Commission Mobilité 21 et les suites données

En 2012, à la demande du Ministre des Transports, la Commission Mobilité 21 a été créée pour hiérarchiser les infrastructures inscrites au SNIT (Schéma National des infrastructures de transport) ; l'aménagement des RN154 et 12 y était inscrit. Cette Commission a rendu ces résultats : à l'exception du contournement de St Rémy sur Avre, il n'y a pas d'urgence à entreprendre de grands travaux sur ces RN d'Eure-et-Loir.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La Commission Mobilité 21 qui a auditionné les Associations, a apprécié le regard global que nous avons porté sur l'aménagement multimodal de la mobilité des biens et des personnes sur une partie du Grand Ouest. Le projet du Grand Port Maritime Rouen-Le Havre de remise en état d'utilisation de la « voie ferrée du blé » (Orléans – Rouen) est soutenu par les Associations. (cf. **Questionnaire Commission Mobilité 21 : page 117 et suivantes Pièce K du dossier d'enquête**). A notre travail de réflexion sur la mobilité multimodale, on ne peut que rapprocher la remarque de l'Ae sur le projet de la DREAL :

« Par ailleurs, l'alternative modale consistant à acheminer les céréales vers le port de Rouen par voie ferrée n'est ni étudiée, ni même évoquée. » (cf. Avis délibéré de l'Ae page 18 – ou 22 de la Pièce M du dossier d'enquête).

Rappel des critères devant guider les membres de la Commission : aménagement des infrastructures existantes ; priorité aux déplacements du quotidien ; protection des terres agricoles (cf. Lettre de mission aux membres de la Commission Mobilité 21).

C'est alors que « les grands élus » forts de savoir ce qui est bon pour les citoyens, décident de mentir au Ministre des Transport qui leur écrit après les avoir reçu ainsi que les représentants de l'Etat en département et Région :

Extrait de la lettre du Ministre des Transports aux « grands élus » du 3 février 2014 (**page 91 de la Pièce K du dossier d'enquête**) ; la même lettre a été envoyée au Préfet de Région (cf. **page 148 de la Pièce M du dossier**):

Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'Etat que les grands élus concernés dont vous-même m'ont tous assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession.

Pourquoi une fois encore l'Etat, en février 2014, sous la pression d'une poignée d'élus (dits « grands élus »), décide de poursuivre ce projet que les citoyens ne portent pas ? Quels sont les intérêts qui poussent ces élus à vouloir ce projet autoroutier que pratiquement aucun riverain ne souhaite ? Sont-ce vraiment des intérêts collectifs ? Mais pourquoi ne pas en avoir parlé dans leur programme électoral ?

Pour qu'un projet soit porté par les citoyens il faut tout d'abord que le diagnostic qui étaye le projet soit partagé par tous. Ce projet nous a été « vendu » par la DREAL lors du débat public sur la base d'un double constat tronqué : une situation accidentogène et une augmentation des trafics. Les statistiques de ces dernières années montrent que ces deux affirmations sont erronées (cf. les statistiques fournies régulièrement par la DDT28).

La lecture approfondie de l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale nous conforte dans l'idée que hors de la concession « point de salut » (cf. **la remarque de l'Ae page 17 de son Avis ou page 21 de la Pièce M du dossier d'enquête**) :

« Deux motivations récurrentes conduisent à privilégier ou, à l'inverse, à exclure certains scénarios ou certaines variantes :

- *la "lisibilité de l'itinéraire" est fréquemment invoquée pour justifier l'homogénéisation du profil en travers, sans motif de fond, comme si c'était un enjeu en tant que tel ;*
- *toute option "difficilement intégrable à un réseau concédé" est a priori rejetée. »*

Cette volonté de l'Etat de vouloir à tout prix privilégier la solution autoroutière montre sa détermination à passer outre la volonté des citoyens qui pensent que d'autres solutions existent.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

II. ... et l'argument : l'autoroute, c'est bon pour la création d'emplois ?

Depuis que cet argument a été avancé par les « grands élus » nous avons cherché des thèses qui pourraient venir corroborer cette idée que l'autoroute serait le remède à la crise de l'emploi particulièrement dans le nord de notre département.

Notre pays est un des pays européens le mieux équipé en infrastructure autoroutière ; mais hélas ce n'est pas celui qui a le plus bas taux de chômage. Il faut donc chercher ailleurs et ne pas prendre les citoyens pour des « mal-comprenants » et leur faire avaler n'importe quelle affirmation.

Si on regarde ce qui se passe près des nœuds autoroutiers, effectivement on note souvent l'arrivée d'entreprises. On pourrait s'en réjouir mais pour une grande part d'entre elles se sont des délocalisations (fermeture d'entreprises là-bas, et ouverture d'autres ici). En terme global de création d'emplois, le résultat est souvent nul. A ce déplacement d'emplois, il faut ajouter des trajets plus longs pour les salariés qui veulent conserver leur travail.

Sauf à mettre en concurrence les territoires, on ne peut pas accepter que déshabiller Paul, pour habiller Pierre soit une bonne solution. Il faut trouver autre chose ! Nous, citoyens de base, nous préférons la solidarité entre les territoires et les personnes.

A ce sujet, il est intéressant de lire le Rapport spécial n°5 de la Cour des Comptes Européenne qui reste très sceptique sur la capacité de dire qu'une infrastructure autoroutière est porteuse de création d'emplois :

« Les fonds de la politique de cohésion de l'UE consacrés aux routes sont-ils dépensés à bon escient ? » (http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/cont/dv/sr13_05/sr13_05_fr.pdf).

A l'occasion de la sortie de ce document un communiqué de presse a été élaboré (cf. **pièce jointe 2 annexe**). Nous nous sommes permis pour en faciliter une lecture rapide de surligner quelques passages essentiels.

La Cour des Comptes Européennes fait entre autres deux remarques, à l'issue de l'étude des projets soumis à contrôle, qui nous apportent de la réflexion dans le cadre de ce projet autoroutier :

- Les prévisions de trafics se révèlent souvent inexactes et du coup le type de route choisi n'est pas le plus approprié
- Les objectifs de développement économique n'étaient pas mesurables et aucune information n'est disponible concernant l'incidence des projets sur l'économie locale ou nationale.

Il s'agit donc d'un argument trop facilement avancé sans aucune justification économique pour être accepté par les citoyens.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

En conclusion et sans avoir volontairement repris tous les arguments que nous développons depuis près de 10 ans, nous pensons que ce projet ne peut être déclaré d'Utilité Publique. Les citoyens et de nombreux élus ont été souvent bernés par des grands élus dont nous ne voulons pas connaître les intentions.

Nous restons persuadés qu'une autre solution existe ; avec nos simples moyens nous avons proposé un projet alternatif à la mise en concession qui tienne compte des besoins de mobilité des usagers au quotidien et de l'état actuel de notre infrastructure routière.

Nous avons élaboré un projet alternatif appelé MOB28 ; nous savons que ce projet est perfectible mais il s'inscrit encore plus aujourd'hui qu'il y a dix ans, dans le cadre de la Transition énergétique.

Nous le savons juste pour l'ensemble des citoyens et respectueux de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser car il s'appuie **dès le départ sur l'existant** et minimise au maximum l'impact sur l'environnement.

Ce projet a été évalué très rapidement par le cabinet d'étude qui a réalisé le projet autoroutier – ce qui pose un problème d'indépendance – Dans le dossier d'enquête il faut aller chercher ce projet alternatif à la fin de la Pièce K intitulé « Annexes »...

Pour terminer cette contribution, nous citerons une fois encore l'AE dans son Avis délibéré (cf. **page 21 et 22 de la Pièce M du dossier d'enquête**):

« Au stade d'un dossier ayant vocation à démontrer l'utilité publique d'un projet, l'analyse des scénarios et des variantes doit permettre d'apprécier le bilan de l'ensemble des choix possibles parmi les options présentées au cours des différentes concertations, pour le projet complet, mais aussi pour les différents tronçons qui le composent et qui poursuivent des objectifs distincts. »

Ceci n'a pas été fait ; ce projet n'a pas démontré sa supériorité en matière d'utilité publique.

Martine Trofleau

Présidente de la FEEL

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



COUR DES COMPTES EUROPÉENNE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
ECA/13/22
Luxembourg, le 15 juillet 2013

«Des différences de coûts importantes existent entre les projets routiers cofinancés par l'UE»

Des prévisions de trafic trop optimistes ont entraîné une augmentation des coûts des projets routiers

L'UE a affecté quelque 65 milliards d'euros provenant du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion au cofinancement de la construction et de la rénovation de routes entre 2000 et 2013. La Cour a contrôlé 24 projets d'investissements routiers du FEDER et du Fonds de cohésion en Allemagne, en Grèce, en Pologne et en Espagne pour déterminer si leurs objectifs avaient été atteints à un prix raisonnable. Le coût total des projets contrôlés était supérieur à 3 milliards d'euros.

Le fait qu'il existe des différences considérables entre les projets routiers cofinancés par l'UE constitue l'une des constatations très intéressantes faites par la Cour.

La Cour a calculé le coût total, le coût total de construction et le coût de construction des chaussées par millier de mètres carrés de route. Les projets contrôlés en Allemagne présentaient le coût le plus bas par millier de mètres carrés dans ces trois catégories (la moyenne des coûts totaux s'élevait à 287 043 euros en Allemagne contre 496 208 euros en Espagne, comme le montre la figure 2 du rapport). Rien n'indique que les coûts de main-d'œuvre puissent expliquer cette différence.

Tous les projets routiers contrôlés ont entraîné une réduction des temps de parcours et un renforcement de la sécurité routière, mais les auditeurs de la Cour ont constaté que le rapport coût-efficacité des projets n'avait pas fait l'objet d'une attention suffisante. Les prévisions de trafic relatives à la plupart des projets contrôlés se sont avérées inexactes. Il en est résulté que, souvent, le type de route choisi n'était pas le plus approprié pour le trafic qui y transitait. Les autoroutes ont été privilégiées là où des routes express auraient permis de répondre aux besoins. Sur 19 projets, 14 ont enregistré un trafic inférieur aux attentes. Par rapport au plan initial, l'augmentation des coûts a été de 23 % en moyenne. Les dépassements de délais au regard de ceux initialement fixés ont en moyenne atteint 9 mois, soit 41 %.

«La taille ne fait pas nécessairement la qualité», a déclaré Harald Wögerbauer, Membre de la Cour responsable du rapport.

«Les autoroutes ne devraient bénéficier d'un soutien financier de l'UE que lorsque les besoins en matière de trafic routier sont patents. Si des informations appropriées leur sont communiquées, les planificateurs et les ingénieurs pourront limiter le coût de construction des routes».

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial adopté par la Cour des comptes européenne. Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site <http://eca.europa.eu>.

ECA PRESS

12, rue Alcide De Gasperi – 1615 Luxembourg – LUXEMBOURG
Tél. +352 4398 45410 - Fax +352 4398 46410 - Mobile +352 621 552224
Courriel: press@eca.europa.eu Twitter: @EUAuditorsECA

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Remarques à l'intention des journalistes

Les rapports spéciaux de la Cour des comptes européenne, publiés tout au long de l'année, présentent les résultats d'audits sélectionnés portant sur des domaines spécifiques du budget de l'UE ou sur des questions de gestion particulières.

Ce rapport spécial (RS n° 5/2013) est intitulé «Les fonds de la politique de cohésion de l'UE consacrés aux routes sont-ils dépensés à bon escient?». La Cour a vérifié si les objectifs des projets d'infrastructure routière cofinancés par les fonds de la politique de cohésion de l'UE ont été atteints à un coût raisonnable. L'audit a porté sur des projets routiers cofinancés en Allemagne (DE), en Grèce (EL), en Espagne (ES) et en Pologne (PL). Ces quatre États membres ont bénéficié de la majeure partie des crédits alloués au secteur routier au titre de la politique de cohésion de 2000 à 2013, soit environ 62 % de l'ensemble des fonds de l'UE affectés au cofinancement des routes. L'audit a porté sur des autoroutes (10 projets), des routes express (10 projets) et des routes nationales ordinaires à deux voies (4 projets).

L'audit a montré que tous les projets contrôlés ont permis d'augmenter la capacité et la qualité des réseaux routiers et ont entraîné une réduction des temps de parcours, ainsi qu'un renforcement de la sécurité routière. Toutefois, les objectifs de développement économique n'étaient pas mesurables et aucune information n'est disponible concernant l'incidence des projets sur l'économie locale ou nationale. Pour la moitié des projets, la viabilité économique réelle, calculée sous la forme d'un rapport coûts-avantages fondé sur les coûts et l'utilisation réels, était considérablement inférieure aux prévisions effectuées lors de la phase de planification, qui s'appuyaient sur des coûts inférieurs et/ou un trafic plus important.

La Cour a constaté que le rapport coût/efficacité des projets n'avait pas fait l'objet d'une attention suffisante: a) les prévisions de trafic relatives à la plupart des projets contrôlés se sont avérées inexactes. Les volumes de trafic n'étaient conformes aux prévisions que dans quatre des 19 projets pour lesquels des informations suffisantes étaient disponibles; b) le type de route choisi n'était pas le mieux adapté à la nature du trafic: l'option des autoroutes, plus chères à la construction que les routes express (avec un coût total moyen au kilomètre avoisinant 11 millions d'euros contre 6,2 millions d'euros, soit 43 % de moins, pour les routes express), a été privilégiée, et ce même pour les sections où des routes express auraient permis de résoudre les problèmes de trafic; c) au cours de leur mise en œuvre, les projets contrôlés ont vu leurs coûts augmenter et ont été affectés par des retards. L'augmentation moyenne par rapport au prix fixé dans le contrat initial atteignait en effet 23 % et les dépassements de délais étaient de neuf mois en moyenne, soit 41 % de la durée prévue.

Compte tenu des résultats de l'audit, la Cour formule les recommandations suivantes:

- la Commission devrait analyser les différences de coûts de construction des routes entre les États membres, afin de déterminer pourquoi elles sont parfois considérables et de faire en sorte que les meilleures pratiques soient appliquées à l'avenir;
- le cofinancement de projets routiers par l'UE devrait être subordonné à l'existence d'objectifs clairs, accompagnés d'indicateurs concernant la réduction des temps de parcours, l'accroissement de la sécurité routière, l'augmentation de la capacité du réseau routier et les effets sur l'économie. Le cofinancement devrait dépendre du recours à des solutions techniques peu coûteuses, qui soient conformes aux meilleures pratiques recensées, ainsi que de l'adoption, par les États membres, de mesures visant à garantir la concurrence internationale sur les marchés de la construction nationaux et/ou régionaux et à centrer les systèmes de passation des marchés sur l'obtention des offres les plus économiques;
- la Commission devrait favoriser l'échange de bonnes pratiques entre les services nationaux de voirie en ce qui concerne les solutions techniques optimales pour des projets routiers fondés sur des prévisions de trafic fiables;
- la Commission devrait examiner la possibilité de créer, à l'échelle de l'Union européenne, une base de données contenant des informations sur les prix unitaires à l'intention des ingénieurs chargés d'estimer le coût de nouveaux projets, afin d'aider les bénéficiaires à baisser le prix de leurs offres.

Personne de contact:

Aidas Palubinskas

Attaché de presse

Cour des comptes européenne

Tél. +352 4398 45410 Mobile: +352 621 552224

Courriel: press@eca.europa.eu Site Web: www.eca.europa.eu Twitter: @EUAuditorsECA

Enquête publique relative à :

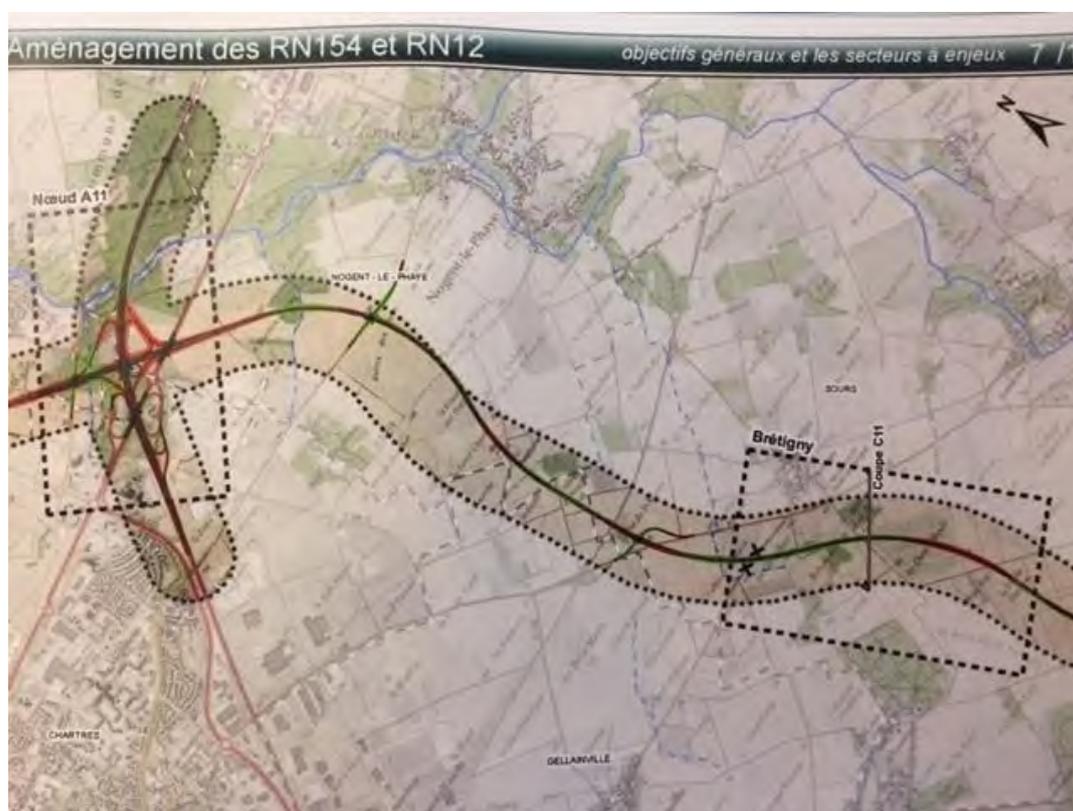
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Prevosteau :

Dans le cas de la poursuite du projet, nous avons apporté plusieurs arguments afin de décaler le tracé plus à l'Ouest de Brétigny ayant pour objectifs de limiter les nuisances pour ce hameau de Sours, mais aussi de proposer un tracé moins gourmand en terres agricoles. Ces derniers jours j'ai encore pris le temps d'étudier les documents disponibles en mairie de Sours et je ne vous cacherai pas me surprise lorsque j'ai pu lire sur le détail du tracé proche de Brétigny : "Au Sud aucune covisibilité avec le Château de la Saussaye protégé par le domaine boisé" (image en pièce jointe). Aurait-il échappé aux équipes ayant proposé ce tracé que le Château de la Saussaye fut démoli pendant la Seconde Guerre Mondiale? L'argument de réaliser une courbe pour éviter de passer proche du "Château" devient alors peu pertinent d'autant plus que le parc existant toujours est une propriété publique. Si le projet global devait voir le jour et fort de cet argument supplémentaire, je vous serais donc reconnaissant de considérer la proposition de tracé relayée par l'ensemble des agriculteurs de la commune de Sours. Celle-ci viserait à longer voir empiéter sur les parcelles boisées situées entre l'actuelle N154 à Bercheres les Pierres, le Bois d'Arret, le bois de la Saussaye, cela afin d'éloigner le tracé du Hameau de Brétigny tout en préservant un maximum de terres agricoles.

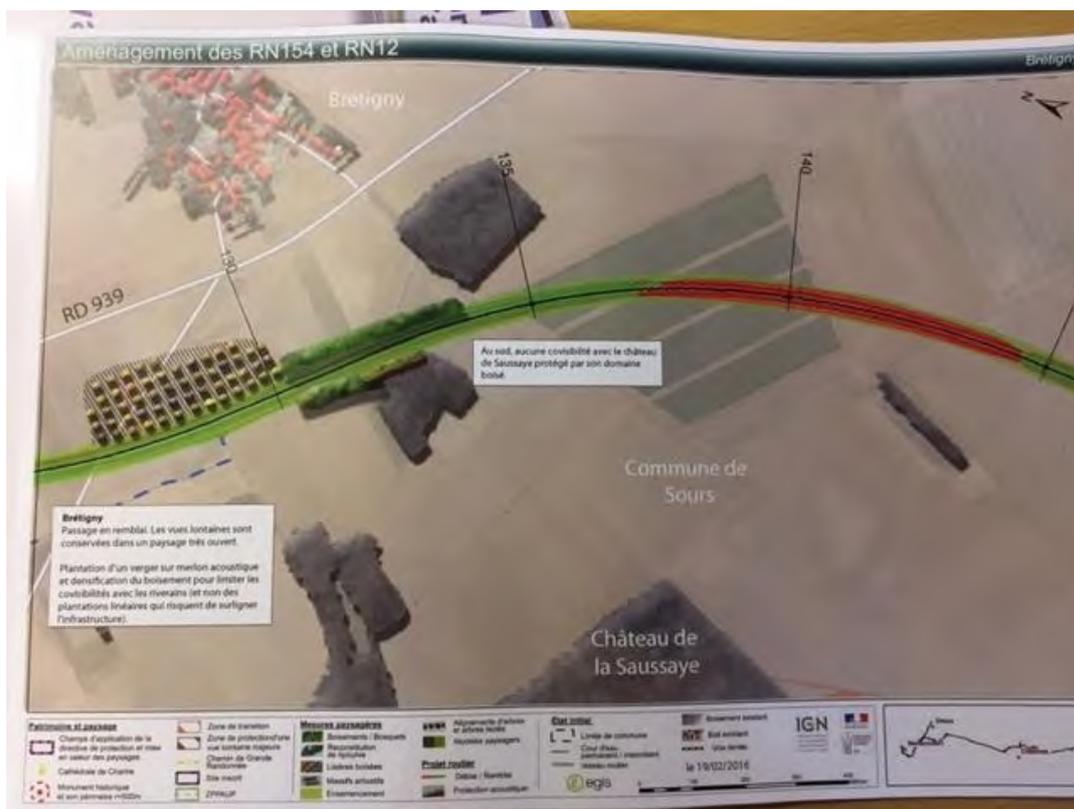


Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

FNAUT :



*Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports*

Association agréée de consommateurs

AMBOISE le 9 Janvier 2017

Monsieur le Commissaire enquêteur

**Enquête sur le projet d'accélération de
l'aménagement à 2X2 voies de la RN 154 et
RN12**

**La Fédération Nationale des associations d'usagers des transports de la
région Centre (FNAUT) a analysé ce dossier mis à l'enquête publique.**

Ce transfert de voiries publiques que sont les nationales 12 et 154 dans le département de l'Eure et Loire au motif que le privé peut mettre en sécurité routière plus rapidement que l'Etat pour un trafic local et de transit non saturé, est une absurdité économique pour les territoires traversés et les deniers de l'état, vu le péage imposé aux habitants de ces territoires pour son usage et pour le développement économique. La version sans péage est la seule qui doit exister dans ce département pour assurer un maillage de ces territoires traversés. L'autoroute doit rester propriété de l'Etat au même titre que la situation actuelle de la 2X2 voies qui dessert finement le département d'Eure et Loir. Le prix annoncé des travaux autoroutiers est astronomique de l'ordre de 920 M€, il représente un soutien détourné aux entreprises de BTP et une rente supplémentaire aux dividendes de la société d'autoroutes futur concessionnaire, le trafic annoncé ne permettant pas son amortissement sans un financement publique des collectivités locales pendant toute la durée de la concession.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Les citoyens français, en particulier de la région Centre Val de Loire militent pour des dépenses raisonnables pour l'aménagement routier, la région étant déjà très maillée en infrastructures routières et autoroutières dans ce secteur de l'Eure et Loir.

La solution d'adaptation : Projet alternatif « MOB28 » proposée par les associations représentant les habitants, conscientes des problèmes environnementaux et sociaux que créent une autoroute à péage clôturés sur toute sa longueur. Elle répond au besoin des habitants pour les déplacements de voisinage à pied et à vélo, mais aussi pour la faune sauvage cantonnée dans certains secteurs, et dont les échanges sont bénéfiques à la restauration génétique en particuliers pour les secteurs boisés.

A la lecture plus détaillée de ce dossier, l'une des anomalies est l'emprise foncière nécessaire 576 hectares pour une autoroute parallèle à des sections actuelles déclassées en route départementales et l'imposition aux habitants de peu d'échangeurs qui oblige les collectivités départementales à recréer de nouvelles voiries pour désenclaver les villages.

Le bilan carbone de ce dossier est défavorable, par le coût de sa construction, par ses effets environnementaux, par son non rentabilité économique d'amortissement financier et par l'élévation proposée de la vitesse de 110 km/h à 130 km/h. Le gain économique en temps gagné est tant trop faible pour compenser l'effet carbone et des ralentissements imposés aux péages au fil de l'axe.

Un autre point environnemental : la biodiversité et Natura 2000 dont les compensations obligatoires envisagées sont très faibles pour ne pas péjorer le rapport financier du projet.

Dans ce dossier, on constate une faiblesse sur l'étude des problèmes des nuisances ayant un impact sur la santé des habitants résidant à proximité.

Une étude plus complète est nécessaire sur la pollution engendrée sur l'air, par les carburants et par le roulement à vitesses plus élevées sur autoroute : particules, oxyde d'azote, poussières. Le dossier montre que certains secteurs sont déjà pollués en secteur urbain autour de Dreux, Chartres.

Un autre point faible dans ce dossier, est pour l'étude de la santé des habitants concerné par le bruit: ce mal de notre siècle est laissé pour compte dans l'étude, la faiblesse des documents de l'état réel des niveaux de bruit des infrastructures routières actuelles de

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

l'état, ne permet pas de prévoir les niveaux futurs sur l'aménagement autoroutiers en fonction des vents et de la géographie des secteurs traversés.

Les contraintes liées à l'eau : bassin de la Seine et de la Loire sont très peu abordées, y compris le problème sur la captation de l'eau potable pour les populations

L'avenir du transport routier tel que le projet aborde, n'a pas l'avenir annoncé, les objectifs de trafic sont sur évalué, dans le cadre de la transition énergétique ou l'usage des produits pétroliers sera en voie de régression et d'un cout plus élevé dans les prochaines décennies dans l'utilisation dans le transport.

Le choix politique fait aujourd'hui par la région Centre Val de Loire de poursuivre les travaux pour la réouverture de la liaison ferroviaire Chartres Orléans aux trafics Fret et voyageurs, vient en doublon ave l'aménagement en voie autoroutière prôné par l'état. Dans cette même optique la liaison ferroviaire entre Chartres et Dreux existent, à ce jour non exploités par la SNCF et qui permettrait au fret d'aller plus vite au port céréalier de Rouen sans saturer les axes ferroviaires de la région parisienne, tout en créant une liaison plus rapide pour le trafic voyageur entre ces deux villes.

Ce dossier montre que la concession autoroutière est une absurdité économique, une privatisation des biens de l'état et une régression dans l'aménagement local du territoire de la région Centre Val de Loire.

La FNAUT région Centre demande au commissaire enquêteur d'émettre un avis défavorable à la mise en concession. de la RN 154 et RN 12 dans le département de l'Eure et Loire.

Président FNAUT Région Centre



JFHOGU

*FNAUT REGION CENTRE : courriel fnaut.regioncentre@sfr.fr
SIEGE : 3 rue Marcel NAY 37400 AMBOISE
Tél : 06.52.05.52.37
Président : HOGU Jean François*

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Plovie :

PLOVIE Marie-Line et Michel
1 Beaulieu
28350 Dampierre/Avre

Beaulieu le 09 janvier 2017

Projet autoroutier A12-154
Enquête publique

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Nous avons suivi et participé aux différents rendez-vous qui ont accompagné l'étude du tracé mais nous trouvons que l'intérêt public (pas toujours justifié) l'a emporté sur l'avis des riverains. Maintenant, nous sommes dans une phase de construction et nous ne donnerons qu'un avis sur le secteur nord où nous résidons (Dampierre sur Avre). Hélas, il a encore été fait le choix de sacrifier le foncier agricole au profit de la ville comme il avait déjà été fait par le choix du tracé "sud" de St Lubin. Et maintenant, en plus, Saint Lubin des Joncherêts est contourné par un tracé éloigné et donc consommateur de terres.

Nous pensons que le projet pourrait être modifié pour les raisons suivantes :

- le Centre Edouard Hoff dont l'avenir est plutôt incertain (contrairement à ce qui avait été dit au moment du débat public), puisque la commune semble se désengager, article de l'Echo républicain ci-dessous

*Une association au chevet du centre Hoff
SAINT-LUBIN-DES-JONCHERETS*

Publié le 24/10/2014

Une association vient de naître. Elle est au chevet du centre Édouard-Hoff. Un lieu symbolique. « Il y a une trentaine d'années, j'ai fait partie d'un groupe d'élus qui a réalisé un centre aéré dans les bois. Il était sous la responsabilité de Claude Nespoulous, Nicole Sion, André Taillandier, Jean-René Labonne, Michel Didier, Brigitte Rivet et Édouard Hoff. Après le décès de ce dernier, nous avons souhaité lui donner son nom. Ensuite, on créa un parc animalier et La Grande chapelle, en 1987 », explique Patrick Coffinet.

Appel aux bénévoles

Et le président de l'Association de sauvegarde du centre Hoff de souligner. « Le centre a vieilli, la municipalité a choisi de construire un nouveau centre aéré. Mais, entretenir deux centres ne sera pas chose simple. Nous proposons de prendre le relais, en accord et avec le conseil municipal. » L'association signera bientôt avec les élus lubinois une convention qui scellera cette entente. L'Association de sauvegarde du centre Hoff (ASCH) a pour but de le protéger. Le nivellement du grand espace vert est envisagé afin d'accueillir les associations sportives pour des découvertes de disciplines, hockey, freesby, cricket. L'implantation d'un parcours de santé est en projet, ainsi que la réfection des locaux. Pour que cela se concrétise, l'association a besoin de bénévoles et de dons de matériel.

Jean-Jack Manchec

Comme on peut le lire, l'avenir du centre est très incertain, on parle même d'un « nivellement du grand espace vert », cela prouve que cet espace vert n'a pas autant d'intérêt environnemental que certains le prétendent ! Une nouvelle orientation semble d'ailleurs se dessiner pour ce centre puisqu'un permis de construire vient d'être obtenu pour la construction d'un nouveau centre de

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

loisirs dans Saint Lubin et non plus à « Edouard Hoff » (information annoncée lors des vœux du Maire ce 07 janvier).

- le non évitement de ce centre de loisirs, abandonné par la Municipalité, permettrait d'adoucir la courbe en passant plus près de la Poterie et ainsi libérer des terres agricoles nommées "la tramblaise" et "les longs déserts"
- le tracé suivrait la D313.4 puis repartirait vers les "petites remises" afin de rejoindre le tracé prévu au-dessus des étangs. Ce tracé aurait l'énorme avantage d'être dans des terres de moindre qualité.

A cela, s'ajoute l'ambition des collectivités de faire un échangeur et une zone d'activité à Saint Lubin. Nous espérons que les supposées entreprises intéressées aujourd'hui (d'après des dires d'élus) seront lourdement sanctionnées en cas de désistement. Aujourd'hui, nous ne sommes pas sans ignorer, toutefois selon certains dires d'élus, qu'elles font pression sur le projet mais quand il s'agira d'investir pour un nouveau site, seront-elles encore là ?

En plus, s'ajoutent de nombreuses observations dans la pièce E – Etude d'impact – Résumé non technique, page 54, il est fait mention des activités économiques et des 7 zones d'activités, on constate que Saint Lubin des Joncherêts n'en fait pas partie. Et, plus loin, page 101 « Favoriser l'usage de l'infrastructure par les populations locales – secteur Nonancourt-Dreux » on lit « *Le développement des activités sur le secteur est porté par le projet de zone d'activité intercommunale sur la commune de Saint Lubin* » Où est l'intercommunalité puisqu'il s'agit de l'ambition d'un seul Maire ? D'autre part, on voit que ce projet n'est peut-être pas si viable que cela puisque la « *desserte offerte par le diffuseur n'est pas optimale puisque le projet est éloigné du cœur de la petite agglomération* ». On peut également y lire que « *ce projet est en concurrence avec d'autres localisations, notamment le long de la RN 12 pour l'accueil de l'hypermarché par exemple à La Madeleine. Mais les acteurs locaux soulignent l'importance de l'enjeu de désenclavement du secteur sud-ouest (Brezolles, Laons)* ». On voit, un peu plus loin dans le dossier la mention que la zone d'activités de la Vallée du Saule peine à se développer alors qu'elle existe depuis déjà de nombreuses années, alors quid de cette nouvelle zone à Saint Lubin ? Faudra-t-il créer un syndicat uniquement pour entretenir les zones dépourvues d'activité ? Ne serait-il pas plus intelligent et rationnel d'encourager les entreprises à venir « combler » les zones déjà existantes plutôt que de faire un saupoudrage territorial ?

Soyons réalistes, quelle incidence sur l'économie de Brezolles, à 10 km du projet, et pour Laons qui, à l'heure actuelle, procède à de nombreux aménagements routiers dont on peut se demander si ce n'est pas déjà une anticipation au surplus de circulation qui pourrait être engendré au titre des « itinéraires de substitution ».

Devenant riverains et usagers agricoles à proximité d'un échangeur, nous formulons les demandes suivantes afin de limiter les emprises agricoles :

- faire passer la route au plus près des villages en atténuant les nuisances sonores,
- les collectivités doivent faire des réserves foncières. Ce n'est pas normal que les agriculteurs en place perdent du foncier (outil de travail),
- faire un remembrement large et intelligent sur cet itinéraire, non soumis simplement à la libre appréciation et au bon vouloir des Communes... (et que même les communes riveraines mais non concernées « directement » par l'emprise soient englobées dans le périmètre).

Face à l'impact agricole sur ce territoire nord du tracé, nous vous demandons que s'appliquent les compensations collectives agricoles telles qu'elles sont prévues par la loi.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

En tant que futurs usagers avec du matériel encombrant, nous demandons une signalisation adéquate et des restrictions d'usage car l'accès de l'échangeur de Saint Lubin pourrait se faire par la D313.8 à partir de Laons. C'est pourquoi, nous demandons que les usagers de Laons passent par les D318 et D117N déjà renforcées, à l'époque, pour le centre d'enfouissement de Prudemanche. Le hameau de Clanchemeule, sur cette D313.8, n'est également pas adapté pour recevoir ce surplus de circulation (carrefour dangereux et routes étroites), Cet itinéraire de substitution proposé peut être mis en œuvre en attendant qu'un accès direct soit réalisé depuis la route de Laons lors de création de la zone d'activité,

Quand on parle des itinéraires de substitution, on ne parle pas, et il ne semble même pas que cela ait été envisagé, de ce qui va se passer en amont de cette autoroute, notamment sur la RN 12, entre Verneuil et sa « jonction » avec l'A 154 ? On ne résout toujours pas les problèmes de sécurité sur cet axe, notamment sur le hameau du Gérier, on ne résout pas les problèmes de circulation des personnes qui, pour se rendre à Dreux ou Chartres ne voudront pas prendre un péage et « couperont », entre autre, par notre Commune, risquant ainsi d'accroître la circulation et tous les travers qui vont avec (traversée de nos hameaux dont la voirie n'est pas toujours adaptée, vitesse sur nos petites routes, et autres incivilités...)

A nouveau, on peut lire des incohérences évidentes avec le tracé retenu dans l'étude d'impact E, page 88 « agriculture – mesures d'évitement et de réduction » « *les analyses successives effectuées à travers les étapes 1, 2 et 3 du projet ont permis de retenir le projet le moins impactant en termes de surface agricole* ». Ce ne doit pas être dans notre secteur ! En regardant le dossier on y voit, sur Saint Lubin, tel un inventaire à la Prévert, une zone d'activité, une barrière pleine voie, deux demi-diffuseurs et une aire de repos ! Si ce n'est pas un cumul consommateur d'espace agricole, comment peut-on le qualifier ? Afin de faire bref et choquant : **veux-t-on encore du monde agricole ?**

En de nombreux endroits du dossier, on trouve la notion de « préserver des cônes de vue sur la cathédrale ». Nous sommes tout à fait d'accord, elle est magnifique, à condition que les abords de cette autoroute soient « propres » et entretenus, notamment, car cela se produira inévitablement, couper régulièrement les chardons et éviter ainsi leur propagation, contrairement à ce qui se pratique actuellement sur la RN 154 entre Dreux et Chartres où rien n'est fait dans les temps (à part une coupe à l'automne, quand les graines se sont déjà re-semées !) et nous roulons entre deux « murs » de chardons alors qu'un arrêté préfectoral en demande l'élimination ! Souhaitons que la société autoroutière qui aura en charge ce réseau pourra être sensibilisée et jouera la carte du « beau » et propre, notamment pour le tourisme, en aménageant les espaces libres durablement.

Une dernière remarque, nous sommes surpris de voir que de estimations de tarifs différenciés sont avancées dans le dossier. Il est pourtant bien précisé en de nombreux points que ce n'est qu'un dossier d'enquête publique mais que le tracé définitif, ainsi que les aménagements, seront du ressort de la société autoroutière retenue après DUP. Puisque des « tarifs » sont avancés, pourquoi ne pas également envisager de solliciter une aide de l'Europe puisqu'une très grande partie des poids lourds qui empruntent actuellement le réseau RN 12-RN 154 et, par voie de conséquent, emprunteront, peut-être, l'A 154, est d'origine européenne (Ibériques, Slaves, Baltes, etc.) mais très souvent se contentent de traverser notre Région mais sans aucune retombée économique pour celle-ci ?

Monsieur le Commissaire Enquêteur, nous espérons que vous tiendrez compte de nos remarques et surtout de la nouvelle orientation prise pour le Centre Edouard Hoff qui pourrait amoindrir les pertes foncières, et, dans l'espoir de voir un tracé modifié et des aménagements judicieux, veuillez recevoir nos sincères salutations.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Collectif usagers et citoyens du 28 :

10/01/2017

1/10

MR. BOURDEAU Philippe

BÔ, le 10 janvier 2017

Collectif Usagers et Citoyens du 28

Usagersetcitoyens28@gmail.com

Enquête publique autoroute A154

Objet ; Lettre pour apporter quelques observations sur le projet d'autoroute A154 avec concession;

Je viens par la présente lettre en tant qu'usager et citoyen montré l'intérêt des habitants locaux à ce projet et souhaite ainsi contribuer aux observations qui seront émises.

Je tiens tout d'abord à remercier toutes les instances ayant travaillé de près ou de loin sur ce futur projet que ce soit les plus hautes autorités de l'état, les différents services, sans oublier tous les acteurs locaux ayant pris part à ce projet de mise en concession autoroutière de la RN154 et RN12, de Nonancourt au Nord-Ouest (département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est.

La mise à disposition en ligne du présent projet avec ses différentes composantes, fruit des divers services, avec ses spécialistes et cabinets d'études, technicien(ne)s, ingénieur(e)s, architectes et autres expert(e)s, a permis d'aboutir et de proposer à tous les habitants, le choix avec les solutions retenues.

Il est bon de rappeler la finalité de la démarche ;

(Pièce A, page 7) Ainsi cette enquête publique est organisée afin de recueillir les observations du public sur un dossier complet, tel qu'il est décrit à l'article R.122-4 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique constitué par le Maître d'Ouvrage.

L'information du public trouve ses fondements dans la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à retenir le projet, tant du point de vue d'une **bonne gestion administrative** que de celui de la **prise en compte des préoccupations environnementales**.

Ainsi, c'est dans une double perspective que la procédure d'enquête publique est organisée :

- Une meilleure participation du public au sujet du projet ;
- Une meilleure connaissance par le Maître d'Ouvrage des besoins des citoyens.

(Pièce A, page 4) Aujourd'hui, **environ 60 km** de l'aménagement restent à réaliser dans les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir de la section entre Nonancourt et Allaines (A 10), comprenant le tronçon commun avec la RN 12, **pour un montant compris entre 650 et 700 millions d'euros** (source débat public 2009-2010). Un tel besoin de financement nécessiterait plusieurs décennies de financement public.

L'Etat et ses partenaires ont donc cherché une solution permettant d'écourter ce délai. L'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 à 2x2 voies par mise en concession a fait l'objet d'un débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

Suite au débat public, le principe de l'achèvement de l'aménagement par mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines et de son tronçon commun avec la RN 12 a été retenu.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

2/10

(Pièce C, page 49) Avec une estimation de 2015, détaillé ci-dessous ;

5.1.3 Estimation sommaire du coût de la solution retenue

	Coût total général du projet TTC € janvier 2015	Dont coût des acquisitions foncières TTC € janvier 2015	Dont coût des études TTC € janvier 2015
Secteur 1 : Nonancourt – Dreux	508 000 000	7 900 000	27 000 000
Secteur 2 : Dreux – Chartres	64 000 000	210 000	3 400 000
Secteur 3 : Chartres	230 000 000	4 800 000	12 000 000
Secteur 4 : Chartres – A10	121 000 000	4 500 000	6 300 000
Total général tous ouvrages confondus TTC € janvier 2015	921 000 000	17 310 000	48 700 000

Tableau 2 : Estimation sommaire du coût de la solution retenue (source : études techniques préalables - phase 2.2 ; Récapitulatif par sous-section V12)

5.2 ESTIMATION DES DÉPENSES CORRESPONDANT AUX MESURES ENVIRONNEMENTALES

Les dépenses correspondant aux mesures d'insertion environnementales du projet de mise en concession autoroutière de la RN154 et RN12, ainsi que la gestion et le suivi de ces mesures sont évaluées ci-après :

Type	Type de mesure	Montant TTC € janvier 2015
Protection acoustique	Évitement	1 000 000 €
Assainissement / Ouvrages hydrauliques / PPP type bus	Évitement	29 000 000 €
Célineux grande faune	Évitement	4 800 000 €
Arbustifs pérennes	Évitement	36 000 000 €
Reconstitution des habitats	Réducteur	16 000 000 €
Température hydraulique (Vitesse)	Réducteur	120 000 000 €
Ouvrages d'arts PMP / PPP	Réducteur	36 000 000 €
Vale spéciale de raccordement	Réducteur	2 900 000 €
Quai spécial	Réducteur	10 000 000 €
Protection acoustique	Réducteur	10 000 000 €
Protections pour mesures PMP / LRA et PMP	Compensation	3 800 000 €
Aménagements atypiques	Compensation	9 800 000 €
Protections pour les écosystèmes locaux	Compensation	3 800 000 €
TOTAL		290 900 000 €

Les coûts des mesures d'insertion et l'impact de l'environnement sont estimés. À ce stade, à 200 000 000 € HT, soit environ 22% du coût global du projet.

(Pièce C, page 50) 5.3 L'ÉQUILIBRE FINANCIER DE LA CONCESSION

Dans le cadre d'une mise en concession autoroutière, l'état confie la maîtrise d'ouvrage de son infrastructure à un tiers appelé concessionnaire qui, en premier lieu, finance et construit l'infrastructure, puis qui l'entretient et l'exploite. En contrepartie, le concessionnaire perçoit auprès des usagers un péage qui lui permet de couvrir, totalement ou partiellement ses dépenses. Afin de réaliser l'infrastructure, le concessionnaire emprunte (ou finance sur ses fonds propres) les sommes nécessaires à la construction de l'ouvrage puis organise sa construction. Il l'exploite ensuite durant un certain nombre d'années. Ce fonctionnement est permis par la perception des recettes liées aux péages, que le concessionnaire encaisse. Dans le cas d'une concession, il revient donc à l'usager d'assurer le financement de la réalisation et de l'exploitation de l'infrastructure.

Néanmoins, le contribuable peut également être mis à contribution au travers d'une subvention publique d'équilibre.

En effet, dans le cas où le projet ne s'équilibrerait pas par lui-même, les autorités publiques (Etat et Collectivités Locales) sont conduites à verser une subvention d'investissement.

À la lumière des simulations menées à partir du modèle de la DGITM et permettant de vérifier la soutenabilité financière d'un éventuel recours à la concession, **il apparaît dans le cas présent que les seules recettes de péage ne permettraient pas de couvrir l'ensemble des coûts d'investissement et d'exploitation.**

Le modèle de calcul fait ressortir, sous les hypothèses du scénario de référence, **un besoin de subvention estimé à 55,7 millions d'euros (valeur 2015).**

(Pièce A, page 5) Il est indiqué que le présent projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies avec mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 entre Nonancourt et Allaines a pour vocation divers objectifs :

- De soutenir l'économie et l'emploi (Agriculture, zones d'activités);
- De contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux;
- D'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore), notamment celles des habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

3/10

Et en pièce C (page 4, 5, 6, 7, 8), on peut compléter les objectifs du projet par ;

1.2.1 Améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants

1.2.2 Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandises et soutenir l'économie agricole

1.2.3 Soutenir les mutations de l'économie, renforcer la cohésion de la Région Centre-Val de Loire et le développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux

Avec les enjeux principaux du projet (toujours en pièce C, page 9, 10, 11, 12) ;

1.3.1 La préservation du cadre de vie des riverains

1.3.2 La protection du patrimoine et des paysages

1.3.3 La préservation de l'activité agricole

1.3.4 La prise en compte de l'urbanisation et de l'économie du territoire

1.3.5 La préservation des milieux naturels

1.3.6 La préservation des eaux superficielles et souterraines

Au vu de ces quelques informations et affirmations contenue dans le dossier mis en ligne, je ne souhaite nullement rajouter et alourdir les divers éléments qui sont entrain de compléter tout cela, mais je me permettrai juste d'étayer mes propos à venir, en vous diffusant une seule pièce jointe ;

- SENAT : Rapport d'information n° 196 (2007-2008) de MM. Daniel REINER, Michel BILLOUT et Claude BIWER, fait au nom de la commission des affaires économiques et de la mission d'information, déposé le 6 février 2008

Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie

http://www.senat.fr/rap/r07-196/r07-196_mono.html#fn31

Avec en page 3 ;

Les gouvernements successifs, confrontés à une situation budgétaire critique, ont tous utilisé l'investissement de long terme comme variable d'ajustement. Ce choix, qui a sa logique dans une perspective politique de court terme, mène en réalité le pays dans une impasse. **La France doit donc dès aujourd'hui changer de voie, pendant qu'il en est encore temps.**

Avec en page 13 ;

1. Faire évoluer les normes techniques : le mieux est souvent l'ennemi du bien

- d'une part, la nature de l'infrastructure elle-même : est-il toujours nécessaire de réaliser une autoroute, qui coûte en moyenne 8 millions d'euros par kilomètre, lorsqu'une route à 2 x 2 voies, deux à trois fois moins chère, pourrait suffire ?

En page 17 ;

Ceci suppose une fois de plus de faire preuve de sens de l'innovation et de pragmatisme en **remettant en cause certaines habitudes de pensée, comme celle qui consiste trop souvent à opposer le rail et la route alors que dans certains cas leur complémentarité est évidente**, dans l'intérêt de la qualité du service et dans celui du contribuable. Cette question rappelle aussi la nécessité d'une meilleure articulation des politiques menées par les différentes autorités organisatrices de transport, notamment par la région en charge des TER, le département en charge de services d'autocars et les agglomérations organisatrices des transports urbains.

A la lecture de ce qui est rapporté plus haut (Rapport du Sénat et Dossier A154), il ne serait pas préemptoire de considérer que ce projet avoisinant bientôt **les 1 milliards pour une soixantaine de**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

4/10

kilomètre restant à aménager (sur les 100 kms du projet) et équivaut à accepter pour la population actuelle et les futures générations, 1 coût au kilomètre de **16 millions d'Euros du Km (pour les 60 kms restant) ou 10 millions d'Euros du Km (pour la totalité des 100 Kms du projet)**. Pour juste 60 kms, cela double le chiffre énoncé (de 8 millions d'euros du Km pour 1 autoroute) dans le rapport du Sénat.

Coût Selon l'Etude de l'A154	Projet sur 100 Kms	Restant à aménager ; 60 Kms
Total général tout ouvrage confondus (estimation 2015 à rapporter sur 2017) <ul style="list-style-type: none"> De 921 millions € arrondie à 1 milliard € 	<ul style="list-style-type: none"> Coût de 10.000.000 €/Km 	<ul style="list-style-type: none"> Coût de 16.000.000 €/Km
Selon le SENAT	Coût moyen d'une autoroute 8.000.000 €/Km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Coût moyen d'une voie routière à 2x2, 2 à 3 fois moins que l'autoroute ; Donc de 2.666.000 €/Km à 4.000.000 €/Km

Sans être démagogique, valider et abonder vers un coût de presque plus d'1 milliard semble aléatoire, incertain, risqué et hypothèque de ce fait, gravement toutes les générations.

Cela en devient inquiétant, voir effrayant que seul ce type de projet nous soit encore proposer en France au 21 siècle.

L'inclusion d'une masse structurant aussi imposante et impactant engendre de fait des surcoûts titanesques pour respecter et préserver la faune et flore ainsi que ses habitants.

Ainsi, sans porter atteinte à la probité de ce projet, dans la pièce E (résumé non notice, partie N°5 chapitre 3, à partir de la page 65 ; Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures proposées pour éviter-réduire- compenser ces effets), nous trouvons que les réserves suivantes outres leurs impacts locales, **d'autres surcoûts risqués de ce rajouter ;**



MILIEU PHYSIQUE
LES EFFETS SUR LE CLIMAT L'impact climat du projet sur le climat en phase de réalisation et d'exploitation restera faible (effets très localisés). En revanche, les impacts indirects du projet sur la production de gaz à effet de serre seront plus notables. Mesures d'évitement et de réduction Les émissions en gaz à effet de serre inhérentes au chantier seront réduites au minimum par le respect de bonnes pratiques. En phase d'exploitation, l'impact indirect sur le contexte climatique de la mise en service du projet restera faible puisqu'il permettra d'améliorer, localement, les émissions de polluants au droit des axes existants (RN 12, RN 101, rocade de Dreu et de Chartres) face en particulier une légère dégradation de la qualité de l'air au droit de l'axe au milieu. L'impact du projet sera néanmoins géographiquement limité et n'entraînera donc pas d'effet significatif sur le réchauffement climatique. LES EFFETS SUR LE RELIEF ET LA GÉOLOGIE La réalisation d'une infrastructure linéaire et transport nécessite d'importantes travaux de terrassements qui modifient les caractéristiques topographiques des milieux traversés (zones de déblais et de remblais). Les contraintes liées à l'insertion du projet peuvent conduire à une modification de la topographie : accentuation des passages en déblai dans un objectif d'insertion paysagère, notamment dans les secteurs marqués par la présence de zones de production de vase sur la cathédrale de Chartres. Mesures d'évitement et de réduction De façon à minimiser les mouvements de matériaux, le Maître d'ouvrage recherchera autant que possible l'absence des matériaux entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés. La conception du projet a retenu des prescriptions techniques permettant de limiter l'impact sur le relief du secteur notamment au niveau des franchissements de vallées en optant pour des solutions en viaducs au niveau des vallées de l'Arve, de la Bièvre et du Terny. Par ailleurs, le projet est pour l'essentiel défilé en matériaux. Des zones d'emprunt seront à rechercher à proximité du projet pour limiter les coûts et les nuisances liées aux opérations de transport. La mise en dépôt provisoire ou définitive des matériaux sur site sera circonscrite dans les zones d'intérêt. Les matériaux non réalisables seront acheminés vers des centres de stockage ou mis en décharge (direction de la qualité). Concernant la stabilité des sols, des sondages visant à déterminer la nature du sol ont été réalisés dans le cadre des études techniques préliminaires afin de connaître les contraintes générales liées à la nature des sols et de minimiser les impacts géotechniques lors de la phase de construction et notamment les risques de tassement différentiel dans les vallées, assurer la stabilité des déblais/remblais.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

5/10

LES EFFETS SUR LES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

L'ensemble des installations, Ouvrages, Travaux et Activités (OTA) liés aux eaux souterraines, superficielles et au milieu aquatique fait l'objet d'une procédure administrative spécifique au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Selon les caractéristiques du projet, les OTA feront l'objet d'un dossier de demande d'autorisation ou de déclaration au titre du Code de l'Environnement. Ce dossier sera réalisé lors des études d'Avenir-Projet Détaillé, ainsi que la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Les impacts et mesures seront détaillés lors de l'élaboration de ces dossiers spécifiques.

Pour les eaux superficielles, les eaux de ruissellement peuvent perturber de manière qualitative ou quantitative le réseau hydrographique local.

Au sein de la zone d'études, les secteurs 1 et 3 sont les plus sensibles car ce sont les secteurs nécessitant le traitement des cours d'eau principaux sensibles sur la zone d'étude :

- Secteur 1 : Franchissement de l'Arve et de la Puche (affluent de l'Arve) et franchissement de la Blaise ;
- Secteur 3 : Franchissement de l'Eure et des cours d'eau secondaires : ruisseau de Vichereisses et de la Ruysserie (affluent de l'Eure).

Pour les eaux souterraines, les nappes sont très sensibles, celle sensible est d'autant plus importante que de nombreux captifs d'exploitation en eau potable sont présents. Par ailleurs, les secteurs de débit du projet peuvent constituer des zones de risque de rabattement de la nappe.

Mesures d'évitement et de réduction

En phase travaux, toutes les mesures seront prises pour limiter les incidences sur les eaux :

- Franchissement des cours d'eau par les engins de chantier : buses, ponts provisoires ;
- Déviation provisoire de cours d'eau ou réalisation de vados ;
- Mise en place d'un assainissement provisoire ;
- Procédures spécifiques en cas de pollution accidentelle ;
- Respect des prescriptions relatives à la présence de l'aqueduc de l'Arve ;
- Mesures constructives spécifiques dans les secteurs karstiques.

En phase exploitation, le projet comprendra la mise en place :

- De la création de vados pour le franchissement des vallées principales ;
- D'ouvrages de réajustement des écoulements naturels ;
- D'un système d'assainissement collectif à accueillir sur l'emprise de l'ouvrage les eaux de ruissellement issues de la plateforme autoroutière et des aménagements connexes (linéaires de substitution, axes de ronds, échangeurs, plateformes de piéage) avec un système essentiellement étanche. Les eaux recueillies seront acheminées vers des ouvrages de traitement composés de 2 ou 3 volumes permettant le confinement, le traitement et le stockage et en cas d'absence de réseau hydrographique pour le rejet à l'aval, un volume d'infiltration.

Concernant les nappes souterraines et plus particulièrement les captifs d'eau potable, compte tenu de la position et du profil en long du projet (peu profond dans ces zones), les impacts quantifiés sur les captifs sont très faibles et à par de change, par le projet, la nappe présentera des captifs (abaissés de niveau potentiométrique). Par ailleurs, lors de la phase de conception, le projet s'est efforcé à éviter plusieurs captifs.

LES EFFETS SUR LES RISQUES NATURELS

Le risque d'inondation

Le risque d'inondation constitue un enjeu primordial dans le cadre du présent projet. En effet, le projet franchit trois cours d'eau (Eure et ses affluents l'Arve et la Blaise, qui sont soumis au risque d'inondation et qui font également l'objet de PPI).

Pour ce projet, l'emprise du projet est soumise à deux types de risque d'inondation :

- Par remontée de nappe (source BRGM) : le phénomène d'inondation par remontée de nappe intervient principalement dans les secteurs où la nappe est sub-affleurante
- Par débordement de cours d'eau : le risque est le débordement direct des principaux cours d'eau (Eure, Arve, Blaise).

Mesures d'évitement et de réduction

Le risque d'inondation au niveau des franchissements des principaux cours d'eau a été limité par le choix de réalisation d'ouvrages de type vados.

Les différents ouvrages réalisés visent à éviter en dehors de la zone inondable. Le principal enjeu en phase travaux est lié à la réalisation des piles des ouvrages. Toutefois, aucune pile d'ouvrage ne viendra s'insérer dans le lit même des cours d'eau.

D'une manière générale, les dispositifs d'assainissement provisoires mis en place dans les secteurs faibles, fuient de travaux, avec en particulier les fosses de décantation, permettent de réduire les apports d'eau issues du chantier au droit des cours d'eau.

Par ailleurs, afin de limiter le risque d'inondation, les travaux seront réalisés en période de basses eaux.

En phase exploitation, les mesures d'assainissement des surfaces imperméabilisées mises en place auront pour effet de limiter l'augmentation du risque d'inondation par remontée de nappe.

Concernant plus particulièrement les ouvrages de type vados, leurs implantations ont été étudiées de manière précautionneuse afin d'éviter l'impact de chocs des ouvrages sur l'équilibre des versants. Les études hydrauliques menées pour les quatre ouvrages de type vados concluent à l'absence d'impact significatif sur la ligne d'eau en crue.

Toutefois, malgré la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, il subsiste des effets résiduels significatifs liés à la réalisation des piles de pont en zone inondable et qu'il convient de compenser.

En vue de compenser les volumes pris sur le volume d'expansion de la crue des cours d'eau, la compensation du volume des piles d'ouvrage sera réalisée sous la forme d'ouvrages : une des études techniques ultérieures les emplacements seront définies.

Le risque mouvement de terrain

L'étude majeure est à la conception des sites retenus en lien à la présence de nombreux et d'anciennes carrières ainsi qu'éventuellement à des réseaux karstiques, notamment dans les calcaires de Beauce au Sud de Chartres.

Toutefois, à l'échelle de la zone d'études, aucun plan de prévention du risque mouvement de terrain n'est recensé. Plusieurs anciennes carrières ou cavités naturelles sont interceptées par le tracé ou se trouvent très proches de celui-ci.

Mesures d'évitement et de réduction

Dans le cadre du présent du principe d'éviter réduire compenser, le site de tracé sur le secteur 4 a intégré la préservation et la conformité avec les activités de carrières ce long de la RN 154.

Il convient de souligner que la recherche de cavités éventuelles sera un préalable indispensable à l'aménagement dans les zones sensibles. Elles seront mises en évidence grâce aux sondages de reconnaissance qui seront réalisés ultérieurement. Des travaux de surveillance sismique ou d'essai d'un essai de compression par des travaux, en pourra être pour une solution de remplissage ou de fondations profondes descendantes au-delà de la cavité.

Par ailleurs, le risque karstique identifié sur le calcaire de Beauce pourra être traité par injection au droit des supports des ouvrages d'art.

En phase exploitation, l'impact du projet sur le risque énoncé est faible.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

6/10

MILIEU NATUREL

ZONES D'INTERETS REMARQUABLES

L'évaluation préliminaire des incidences réalisées dans le cadre du projet a montré qu'une évaluation détaillée des incidences est nécessaire pour le ZSC « Vallée de l'Eure de Martenon à Aves et vallées affluentes » (FR2400552) sur le secteur 1 et l'absence de sa proximité avec le site d'étude.

- FR24250028 « Vallée de l'Eure » ;
- FR2425004 « Forêt et étangs du Perme » ;
- FR2300011 « Les routes de l'Alsace-n-Eure » ;
- FR2400552 « Vallée de l'Eure de Martenon à Aves et ses vallées affluentes » ;
- FR2410002 « Basse et vallée de la Dore » ;
- FR2400553 « Vallée de l'Or et affluents aux environs de Châteaufort » ;

HABITATS : FLORE

Le projet génère des impacts directs (destruction mécanique, dégradation mécanique, dégradation chimique, fragmentation des habitats, ruine de colonies) et indirects (modification sources, pollution lumineuse, dispersion et introduction d'espèces invasives) sur différents types de milieux qui sont globalement des milieux à enjeu faible voir très faible et principalement des cultures et des boisements de type chênaie-durmal.

Il est à noter que la réalisation du viaduc de la Base induisant l'ouverture du couloir, qui est aujourd'hui fermé par ces boisements denses sera favorable à la recolonisation du milieu par la végétation initialement en place, à savoir une végétation des peuples caducifolies (impact positivement positif).

Concernant les espèces végétales le projet aura globalement un impact direct très faible à négligeable sur les espèces végétales à enjeu.

Toutefois, en phase travaux, des impacts sont susceptibles sur :

- Secteur 1 - Monnaquis - Durmal : une espèce végétale protégée de niveau d'enjeu moyen, le Dommé à feuille de plantain.
- Secteur 2 - Durmal - Châteaufort : 3 espèces d'intérêt patrimonial (Chrysanthème des moissons, Passerage des dicotyles, Verveine de marais, Orchis pyramidal et Trifolium alpinum) dont une protégée en région Centre-Vall de Loire (Orchis pyramidal), ont été relevées sur la zone du projet.
- Secteur 3 - Châteaufort : 2 espèces d'intérêt patrimonial (Candelle à feuille luisante et Orchis pyramidal) dont une protégée en région Centre-Vall de Loire (Orchis pyramidal), ont été relevées sur la zone du projet.
- Secteur 4 - Châteaufort - Aves - A 10 : 4 espèces d'intérêt patrimonial (Généralium sanguin, Orchis pyramidal, Cypripedium acaule et Charax à petites fleurs) dont deux protégées en région Centre-Vall de Loire (Orchis pyramidal et Généralium sanguin), ont été relevées sur la zone du projet.
- Secteur 5 - Vallée de l'Or - Châteaufort : 1 espèce d'intérêt patrimonial (Généralium sanguin) a été relevée sur la zone du projet.

FAUNE

Les effets du projet sur le milieu animal seront les suivants :

- Risque de destruction d'individus : ce risque concerne en particulier les espèces peu mobiles et pour les espèces ayant une capacité de fuite suffisante (insectes, araignées, oiseaux, chauves-souris, papillons) le risque existe pour les jeunes et les adultes donc plus particulièrement lors des périodes de reproduction (mars à juillet).
- Risque de destruction d'aires de repos ou de reproduction : ce risque concerne l'ensemble des espèces patrimoniales qui hébergent les abris ou foras. A noter que pour les chiroptères, la perte d'habitat de chasse est globalement très faible au regard des superficies utilisées pour la chasse. Par contre, pour ce même groupe, il existe un risque de destruction de gîte de repos. Les arbres impactés par le projet sont peu favorables aux chauves-souris, mais l'existence d'un gîte de transit ne peut être écartée. Dans le contexte local, où il existe de nombreuses possibilités de gîte aux environs, l'impact restera toutefois faible.
- Dérangeant (bruit, lumière) : il concerne en particulier les mammifères et les oiseaux. Ces derniers sont susceptibles d'abandonner le nid si le niveau de dérangeant atteint un seuil critique selon les individus et les espèces. En phase exploitation, le bruit généré par les véhicules et l'éclairage de la voie entraînent un dérangeant de la faune et la désertion de zones situées aux abords de la route entraînant une perte de territoire.
- Emissions de poussières ;
- Risque de collisions liées à la circulation de véhicules lors de la phase exploitation et d'engins de chantier lors de la phase de réalisation ;
- Fragmentation des habitats en phase exploitation

Des espèces protégées sont susceptibles d'être impactées par le projet.

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Les effets les plus évidents d'une grande infrastructure routière sur les continuités sont, par la rupture des axes de déplacement, la mortalité par collision, qui est plus concernée sur les corridors et peut générer un « effet puits » (surmortalité), et le cloisonnement de part et d'autre des voies, qui peut générer un appauvrissement génétique (isolement d'une sous-population).

ZONES HUMIDES

D'une manière générale, le projet n'aura que peu d'impact direct sur les zones humides. Les potentielles destructions, très localisées, sur les secteurs 1 et 3, ne doivent pas remettre en cause les fonctionnalités des zones humides concernées. Néanmoins, des études complémentaires (hydrologiques...) seront à mener dans les phases ultérieures du projet afin de pouvoir évaluer plus précisément ces impacts, sur la base de l'ensemble des caractéristiques du projet (emprise travaux, modalités de constructives dans les zones de viaduc...).

Toutefois des impacts indirects peuvent se produire. En effet, la réalisation des chantiers dans les fonds de vallée nécessite la réalisation d'un système provisoire de recouvrement et de traitement des eaux de ruissellement. La mise en place d'un tel système peut induire au moins localement une modification temporaire des conditions d'alimentation en eau des zones humides et altérer leur état actuel.

De plus, les types de fondations utilisées pour la construction des piles de pont ne sont, à ce stade des études, pas encore connus. Dans le cas où des fondations profondes seraient utilisées (pieux forés), une augmentation localisée du niveau de la nappe alluviale pourrait se produire et induire une modification locale des conditions hydrologiques stationnelles (augmentation ou bien diminution du niveau de l'eau).

MESURES RELATIVES AU MILIEU NATUREL

- Mesures d'évitement
- Recherche du fuseau de moindre impact ;
- Recherche de la variante de moindre impact ;
- Conception du projet notamment dans le franchissement des vallées : ouvrage de type viaduc, adaptation des remblais.
- Mesures génériques en phase travaux
- Balisage et mise en défense des secteurs sensibles ;
- Identification des zones d'intérêt écologique à éviter pour la localisation des zones d'accès et de stockage ;
- Interdiction de dépôt de matériaux en lisière de boisements et dans les zones humides ;
- Terres utilisées pour les remblais issues de secteurs dépourvus d'espèces invasives ;
- Phasage des travaux dans le temps et dans l'espace en fonction des cycles de vie de la faune.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
• La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
• Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

7/10

Mesures de réduction

- Réduction de la banalisation du cortège floristique par utilisation d'un mélange d'espèces indigènes adaptées aux conditions écologiques locales
- Aménagements de bords chemins favorables à la faune
- Mise en place de passages pour la faune (arabes, reptiles, chiroptères, petits et grands mammifères)
- Mise en place d'un plan de lumière adapté
- Prévention des risques de pollution accidentelle des eaux et des sols

Mesures générales en phase travaux

- Limitation de l'empêchement du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire
- Mise en pratique des mesures de prévention classique des pollutions
- Ajustement de débourrage adapté aux secteurs sensibles (arbres)
- Installation d'un réseau provisoire de ruissellement des eaux de ruissellement
- Traitement approprié des résidus de chantier
- Interruption des travaux en cas de forte crue
- Limitation du façonnement de remblais extérieurs
- Rangement en site des emprises travaux
- Précautions à prendre lors des opérations de nettoyage : balayage des arbres, plans, trottoirs, réduction des travaux d'abattage au maximum possible et à la période primaviale (avril)
- Mesures spécifiques à prendre pour les travaux au niveau de principaux cours d'eau pour limiter les risques d'altération de la qualité des eaux et la destruction des berges notamment lors des travaux de débouffement
- Mise en place d'un dispositif anti-ruissellement en site de boisement

Mesures de compensation

Les principaux effets résiduels significatifs sont à attendre en phase travaux plus particulièrement sur le secteur 1 :

- Les habitats d'espèces suivants :
 - ✓ Vallées de la Blaise et du l'aveu l'implication de plus de 1000
 - ✓ Forêts de boisement à l'ouest notamment ancienne (coteau du Bois du Gibet et de Chétil, plateau et bois de plaine en vallée de la Blaise)
 - ✓ Vallée de Champcau (en partie remblayée) et Bois de la Mare ou Sud

• Les espèces suivantes : l'Agriote de Mercure, le Fauvette à tête noire, la bécasse à queue blanche, le chiroptère, le Roussin à queue blanche. Ces espèces protégées devront faire l'objet d'une demande de déroger à la législation sur les espèces protégées.

Les actions compensatoires consistant à :

- Pour l'Agriote de Mercure : protéger les eaux ou ruisseaux, ouvrir et entretenir les berges du ruisseau, développer une gestion car fauche traditionnelle, permettre le développement d'une flore herbacée sur les zones de remblais
- Pour le Fauvette à tête noire : il s'agit d'orienter la gestion agricole sur plusieurs parcelles dans un rayon de 500 m autour de l'emprise pour favoriser la survie des oiseaux
- Pour la bécasse à queue blanche : elles pourront se reproduire et produire des sites de nidification contre le drainage éventuel ainsi qu'à l'ouverture de petites clairières dans les boisements denses pour favoriser les proies et sa chasse
- Pour les chiroptères : ériger des mesures afin de favoriser les populations locales de chiroptères, favoriser un entretien des sites de vol notamment dans les habitats naturels comme forêts, en conservant ou améliorant les réseaux de milieux locaux et prairies mais également en créant des corridors arborés et arbustifs
- Pour le Roussin à queue blanche : il s'agit de créer des milieux localisés et continus avec de riches habitats et de gérer traditionnellement la terre ouverte (prairies, haies et forêts ligneuses, rizières, champs de céréales ou autres matériaux, fauche de régénération sans export des produits de coupe pour favoriser l'habitat)

• Les zones humides en secteur 1 et 3 : En l'absence de précisions concernant la zone de chantier pour la construction des ouvrages de franchissement et de leur aménagement précis (position des piles de pont, il n'est pas possible de quantifier précisément les impacts résiduels sur les zones humides. Lorsque tous les détails du projet seront connus, les impacts devront être ré-évalués. Les surfaces de zones humides impactées devront être compensées. Il est précisé notamment dans le SPGE « Nappe de Blaise et milieux aquatiques associés » que la destruction de zones humides doit être compensée sur une surface égale à au moins 230% de la surface supprimée.

Mesures d'accompagnement

- Gestion écologique des dépendances vertes du projet
- Mesures pour les chiroptères : aménagement de gîtes artificiels notamment
- Maintien des fonctionnalités écologiques
- Préconisations pour l'ouverture et la gestion pour la vallée de la Blaise

Mesures générales en phase travaux

- Fondation des responsables de chantier à la prise en compte des problématiques écologiques lors des travaux, notamment dans les secteurs particulièrement sensibles
- Mise en place d'un cahier de prescriptions environnementales visant à assurer un bon déroulement des travaux
- Amélioration des modalités d'entretienement le long du tracé. Cette mesure est bénéfique aux amphibiens et potentiellement aux chiroptères

• Dans le cas où des investigations approfondies devaient être réalisées pour les piles de pont des viaducs, une étude d'impactologie serait réalisée à l'issue afin d'évaluer les impacts de ces fondations sur le réseau écologique sous-jacent.

Et par ailleurs (toujours en partie N°5 chapitre 3, à partir de la page 60) voici quelques éléments significatifs sur un projet permettant d'induire des effets positifs sur l'environnement grâce à l'urbanisation de nos espaces naturels. Chacun aura le temps de méditer sur cela avant de le transmettre aux générations actuelles et futures ;

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

8/10

5.2. UN PROJET INDUISANT DES EFFETS POSITIF SUR L'ENVIRONNEMENT... MILIEU HUMAIN

DÉVELOPPEMENT DE L'URBANSISME

Dans le cadre du plan des sections déjà aménagées de la RN 154 entre Nouan-sur-Coire et Allaines, l'urbanisation du corridor de la RN 154 aménagé et dérivant un développement socio-économique plus fort sur les communes concernées.

Cette caractéristique tend à montrer que les projets des EPCI des secteurs traversés veulent profiter des éventuelles retombées du développement routier : facilité d'accès, amélioration de circulation et des temps de parcours, rapprochement des espaces, permettant le développement de secteurs au potentiel considérable.

Pour exemple, le développement du logement dans les secteurs Nord et Sud-Est de Chartres, le long de l'axe, est particulièrement remarquable avec un taux annuel moyen de 2,0% pour les communes de Lèves, Orléansville, Fougères et La Courville.

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 est donc à considérer comme un vecteur de polarisation. Toutefois, afin d'éviter tout risque d'étalement urbain lié à l'augmentation de l'accessibilité des secteurs traversés, le dynamisme local doit être encadré et des concertations doivent être engagées entre les décideurs locaux et les acteurs impliqués dans l'aménagement du territoire afin d'organiser cette dynamique foncière, notamment en termes de localisation résidentielle, commerciale et de comportement des déplacements quotidiens.

Il est à noter que les documents de planification locaux tels que les SCOT des agglomérations de Chartres et de Dreux intègrent d'ores et déjà les orientations relatives au projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 et que parallèlement les études relatives à l'aménagement de ces lignes ont pris en compte les perspectives de développement des collectivités locales.

Par ailleurs, les zones adossées de part et d'autre de l'infrastructure nouvelle sont majoritairement à vocation agricole et résidentielle. Le projet ne verra donc pas changer la destination de ces parcelles, dont l'utilisation des sols est régie par les documents d'urbanisme opposables sur les communes intéressées. De plus, les zones à urbaniser se situent dans le contexte d'un tissu urbain existant dans les zones prévues, afin de maintenir la consommation des espaces agricoles et naturels et limiter ainsi l'étalement urbain.

CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Comme évoqué précédemment, le projet aura un impact positif sur le contexte socio-démographique du territoire et sera à considérer comme un vecteur dynamisant à l'échelle du territoire que ce soit en termes de développement de l'habitat ou de la population.

Enfin, le projet permettra d'améliorer les conditions de circulation au niveau local en facilitant les nouvelles liaisons locales entre les trois agglomérations du territoire.

EMPLOI

A l'échelle du territoire, les grandes concentrations d'emploi sont localisées autour des grands pôles urbains principaux (Chartres, Dreux) et au niveau des pôles secondaires (Sablé-d'Orléans / Nouan-sur-Coire).

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 va permettre d'améliorer les conditions de circulation et au temps de parcours entre les territoires d'ores et déjà favorables aux conditions d'accès aux pôles d'emploi du territoire.

Par ailleurs, le projet est à considérer comme un générateur indirect d'emploi dans la mesure où il est un vecteur de développement de l'économie locale en permettant non seulement le développement de la maîtrise des zones d'activités existantes mais également l'émergence de nouvelles zones.

De plus, en phase de chantier, le projet permettra de créer de nombreux emplois : plus de 12 000 emplois-ans pendant la durée des travaux.

Enfin, l'amélioration de l'accessibilité du territoire à l'agglomération permettra par la création de nouvelles autoroutes avec les autoroutes A 10 et A 11 de considérablement améliorer les conditions d'accessibilité aux pôles d'emplois existants ou à venir. Par ailleurs, la réalisation des nouvelles infrastructures va permettre de gagner du temps de parcours entre les pôles urbains de Dreux et Chartres permettant d'améliorer les temps d'accès aux zones d'activités existantes et d'attirer de nouvelles entreprises.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 permettra pour les acteurs locaux des opportunités de développement du projet qui ne peuvent voir le jour sans la création de l'infrastructure.

Par ailleurs, le développement des zones d'activités repose également en partie sur le projet, mais n'est pas conditionné à celui-ci. Dans ce cas, les secteurs qui commercialisent les espaces et les services économiques qui y sont liés anticipent les effets positifs du projet. Ainsi, les zones de Nord et du Sud de Dreux, les zones de l'Etat de Chartres, à proximité immédiate de l'échangeur avec l'A 11 sont aujourd'hui en plein essor.

De la même manière, le projet peut être l'occasion de revitaliser des zones actuellement en difficulté mais cela est conditionné à l'implémentation de certains facteurs de développement de nouvelles zones d'activités.

Ainsi, les petites zones d'activités situées dans les redzones rurales intercommunales sont aujourd'hui fragiles, notamment la zone de la Vallée du Saire localisée sur le croisement entre la RN 154 et la RD 20. Les avis sont très partagés parmi les acteurs locaux, sur le devenir de cette zone à moyen terme (projet du projet), mais la maîtrise du flux pour la desserte de Nogent-la-Grande n'aurait pas la chance pour cette zone de reprendre un second souffle.

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET GAIN DE TEMPS DE PARCOURS

Des simulations de trafic ont été réalisées par le CEREMA dans le cadre du projet de mise en concession de la RN 154 et RN 12.

Les résultats montrent que les temps de parcours pour les véhicules légers entre le Nord-Ouest et le Sud-Est du département d'Eure-et-Loire vont être améliorés par le projet, mais les gains sont contrastés entre quelques secteurs et selon la période de la journée. Ainsi, les avantages cumulés pour un itinéraire complet sur toute la longueur du projet (Nouan-sur-Coire à la jonction avec l'A10) s'élevaient à près de 25 minutes gagnées, hors heures de pointe.

En considérant les points de congestion actuels et les temps supputés lors de l'ergonomie, on peut estimer le gain de temps total à plus de 60 minutes, en heures de pointe.

Les gains de l'accessibilité à l'agglomération de Chartres sont plus limités, et ce n'est dans les secteurs périphériques des agglomérations du projet - considérés pour cette agglomération en un contexte urbain car l'Etat - notamment le secteur de l'Indre-et-Loire et des ZI qui bénéficient d'une connexion de qualité dans les deux directions de l'axe RN154.

Au global, le projet aura un impact positif sur la circulation routière et les conditions de déplacement, avec aucune mesure particulière n'étant nécessaire dans le cadre du présent projet sur les aspects trafic et fonctionnalité.

Le projet s'accompagnera d'une signalisation routière adaptée et d'une communication organisée en amont auprès des usagers et des usagers afin de signaler les modifications relatives par le projet.

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Les parties les plus à risque sont les ZI de l'axe de l'axe des dernières années, le gain de visibilité accrue est de 10 accidents par an dont 2 accidents mortels contre-venus des statistiques. Des données similaires.

Le tableau ci-dessous présente les accidents et victimes évités l'année de mise en service.

Tableau 1: Accidents et victimes évités à l'année de mise en service (source : Evaluation économique et sociale, Tractal) avec des colonnes pour Nombre d'accidents, Nombre de tués, Nombre de blessés graves, et Nombre de blessés légers.

Au global, le projet aura un impact positif sur la sécurité des usagers, avec aucune mesure particulière n'étant nécessaire dans le cadre du présent projet.

UNE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet aura un impact positif sur l'accessibilité aux gares de la zone d'étude mais contribuera également très significativement à l'offre de transport pour le développement de l'offre de desserte par bus.

En effet, la mise en service de l'infrastructure est l'occasion de repenser l'articulation des voitures et des transports en commun pour permettre aux usagers d'avoir recours aux avantages des bus de se connecter plus facilement dans des zones rurales et d'accéder directement aux lignes de bus ou BRS.

Par ailleurs, le projet prévoit la mise en place d'aires de recharge permettant aux usagers de mutualiser les équipements et ainsi limiter le nombre de véhicules sur le réseau et par la suite la congestion et la pollution.

Tableau de comparaison des temps de parcours et gains de temps par tronçon. Les tronçons sont : Dreux - Chartres, Chartres - Orléans, Nouan-sur-Coire - Sablé-d'Orléans, Sablé-d'Orléans - Dreux, Dreux - Paris, Chartres - Paris, et Dreux - Paris. Les gains de temps sont indiqués en minutes gagnées.

P*100

CADRE DE VIE ET SANTÉ PUBLIQUE

AMÉLIORATION DE L'AMBIANCE SONORE SUR LE RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE

La mise en service du projet entraînera une variation des flux de véhicules sur le réseau routier secondaire. Sur la grande majorité des routes secondaires de l'aire d'étude, une légère à forte amélioration de l'ambiance sonore est attendue : c'est en particulier le cas pour la RN 12 entre RN 154 et Saint-Rémy, la route Ouest de Dreux et la RD20-RN23.

Une légère augmentation du niveau sonore est attendue pour certains axes routiers tels que la RD 910. Cependant, l'augmentation reste inférieure à 2 dB(A) ce qui n'est pas significatif et pas audible pour un individu.

Pour l'ensemble des axes routiers à proximité du projet, les effets induits sont négligeables et inférieurs aux seuils réglementaires. Aucune protection acoustique n'est à mettre en œuvre.

AMÉLIORATION PONCTUELLE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

L'étude Air et Santé réalisée par le bureau d'étude Egis dans le cadre des études préalables montre une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude entre l'état initial et l'état de référence pour du fait du renouvellement du parc automobile entre 2013 et 2042 et ce, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (142 %).

Par ailleurs, une légère amélioration de la qualité de l'air est observée au droit de la RN 12, de la Rocade de Dreux et de celle de Chartres, de la traversée de Chartres et de la pénitente Est de cette ville. En revanche, une légère dégradation de la qualité de l'air au droit du projet du fait de sa réalisation est à déplorer. Toutefois, la réalisation du projet n'induit aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur.

En termes de santé publique, le calcul de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, indique que la réalisation du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 induit une évolution positive de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

9/10

Viaduc de l'Avre



Viaduc de la Blaise



Viaduc de l'Eure.



L'étude a-t-elle tenue compte ? ;

- de la toute récente nouvelle ligne ferroviaire entre Chartre/Voves (ouverte depuis décembre 2016) puis vers Orléans en 2022 (10 train par jour, 1 toute les heures en période de pointe) ?
- de la loi (dit Macron) permettant l'ouverture des lignes de cars supplémentaires ?

Pièce E ;
Résumé non
technique en
p°101

= Partie urbaine de Dreux

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

Les projets de développement du territoire se situent au nord (trois zones) et au sud (une zone), essentiellement. Le projet Iriguec doit être suivi seulement il est zéro.

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

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

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

10/10

- de la loi récente sur le télétravail (avec des horaires et jours de travail décalés) ? Le numérique est la clé de la proximité. La vraie priorité est de rapprocher le travail du domicile du travailleur, et aujourd'hui la technologie le permet. Il s'agit d'abord d'optimiser aussi ces réseaux.
- la prise en compte des convois exceptionnels (dans le coût du traitement de ceux-ci et les éventuels reports sur les routes de substitution) ?
- Selon le cadre réglementaire obligatoire sur les analyses nécessaire à mettre en œuvre pour éviter et réduire les effets dommageables (qui se déclinent ainsi avec la mise en place de; mesures d'évitement, puis si besoin mesures de réduction, et si nécessaire des mesures de compensation), est ce que les mesures complémentaires dit d'accompagnement (ne s'inscrivent pas dans un cadre réglementaire et obligatoire) ont été estimées et chiffrées ?
- Suite à l'accord obtenu lors de la COP21 en décembre 2015 à Paris et dans un contexte où l'espoir de limiter la hausse de la température en dessous de 1,5 °C apparaît désormais quasi nul, la nécessité d'agir est plus urgente que jamais. En fixant des objectifs ambitieux — contenir la hausse de la température de la planète sous les 2 °C et parvenir à la neutralité carbone dans la seconde moitié de ce siècle — le projet de mise en concession autoroutière a-t-il tenu compte de ces enjeux ?

Je prends donc acte en tant que citoyen et contribuable que depuis des décennies (d'après-guerre) avec tout le savoir, le savoir-faire de toute une masse d'ingénieurs, architectes, technicien(ne)s, financier(e)s, comptables, analystes, expert(e)s, bureaux d'étude, retour d'expériences, analyses, rapports, bilans, expertises, aspects, ajustements, concordances, observations, mémoires, intelligences, efficacités, communications, témoignages, échanges, benchmarking, contre-rapports, similitudes, ressources, partenaires locaux, associations, bénévoles et bonnes volontés dans tous les domaines où la France est reconnue dans le monde, tout cela n'aura servi à rien si ce n'est que pour aboutir à ce projet qui nous est proposé et qui est censé profiter à qui ? A la population locale et nationale ?

- Seul l'avenir nous le dira.

Mais en 2017 ne pas tenir compte des enjeux et difficultés sociaux, économiques et environnementales dans un contexte de fragile équilibre d'une société Française aux bords de la fracture et en perpétuel clivage, sait faire preuve d'un manque de clairvoyance néfaste à tous pour notre avenir commun. Les divisions qui traversent la société sont perçues en France plus qu'ailleurs comme menaçantes et indépassables.

Dans ce contexte actuel, est-il utile de rajouter un projet incertain au pessimisme collectif qui prend notamment sa source dans une crise de confiance à l'égard des institutions jugées défailtantes dans leur capacité à protéger et à rassembler ?

- Seul l'avenir nous le dira.

Philippe Bourdeau

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Gabriel :

Encore une consultation publique escamotée

Le « parcours du combattant volontaire pour s'informer et émettre un avis sur le projet »

Pour connaître l'existence de cette concertation, je remercie un de mes amis pour son information.

La meilleure preuve que cette concertation est méconnue: le 8 janvier 2017 j'ai rencontré un voisin qui ignorait qu'une concertation via internet existait. Comme il s'était absenté de son domicile en décembre, il n'avait même pas connaissance du tracé qui passe à environ 400 mètres de sa résidence principale !!

Pour ceux qui sont informés de l'existence de cette concertation publique : sans internet et sans une maîtrise de l'outil informatique, pas d'autre possibilité que de se rendre en mairie (à condition de connaître les bonnes dates) pour consulter le plan au milieu de la cohue: dans ces conditions émettre un avis précis et circonstancié est impossible.

Pour ceux qui ont internet, après connexion sur le site, la surprise est de taille : 5000 pages environ à consulter. Inutile de dire qu'imprimer un tel dossier pour un particulier, est un peu une folie. Alors il ne reste qu'une solution : lire les textes sur ordinateur. Pour se faire il faut grossir les caractères et lire la demi-page de gauche, puis la demi-page de droite puis repasser à gauche pour la demi-page suivante et ainsi de suite : un vrai plaisir ! Pour décourager un lecteur il n'y a rien de mieux.

Beaucoup de personnes n'aiment pas lire directement sur écran et donc s'arrête rapidement de consulter les documents : ces derniers n'émettront surement pas des avis précis. Je serais curieux de connaître le nombre de lecteurs ayant ouverts les pièces D et suivantes, les 3 premiers documents représentant déjà environ 100 pages à lire.

Pour ceux qui arrivent à lire ce volumineux dossier, tous n'ont pas forcément les connaissances ou astuces informatiques pour faire des recherches rapides et copier les arguments qui les intéressent pour leurs futurs commentaires : encore un frein pour émettre des remarques argumentées.

Une fois toutes ces étapes franchies il faut rédiger son message dans le registre numérique mais il y a encore un obstacle à franchir : ne pas dépasser 8500 caractères en écriture directe ou joindre un fichier. Ce n'est pas forcément simple puisque qu'une élue départementale n'a pas réussi à joindre son document. Alors pour le commun des mortels, je n'en parle pas.

Et puis lire 5000 pages en un mois et demi avec la trêve des confiseurs incluses,

- Pour ceux qui travaillent la simple lecture représente une charge énorme
- Pour les retraités, la majorité de ces derniers ne sont pas nés avec l'informatique et internet et ne maîtrise pas forcément bien ces outils.

Dans ces conditions, il est clair que l'organisateur ne souhaitait pas forcément recueillir une foule de commentaires argumentés.

Alors évidemment pour un aménagement qui se dit

- primordial pour le département,
- améliorer l'environnement
- limiter les nuisances
- être payés en majorité par l'utilisateur extérieur à la Région,

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

le fait de ne recueillir seulement qu'environ 1500 à 1600 contributions sur internet, montre que « le parcours du combattant volontaire pour s'informer et émettre un avis sur le projet » est très sélectif. Pour mémoire le tracé concerne quand même une partie du département de l'Eure et traverse l'Eure et Loir du côté le plus habité et impacte le portefeuille à la fois du contribuable eurélien et de la majorité des navetteurs qui travaillent à Chartres ou à Dreux : le pourcentage de contributeurs me paraît très faible par rapport aux gens impactés.

Le « parcours du combattant soutenant le projet »

Il y avait pourtant un autre moyen d'informer la population pour recueillir ensuite un maximum de renseignements et **démontrer l'intérêt public d'un tel projet** : il suffisait simplement

- de diffuser des tracts pour mentionner toutes les possibilités de participer à cette concertation avec adresse de possibilité d'envoi de courrier et dates de présentation du projet en mairie
- d'organiser des réunions **d'information en présence d'un grand élu** défendant ce projet, pour expliquer :
 - le parcours précis
 - les incidences principales sur l'eau, la flore, la faune, les bilans énergétiques et carbone, les mesures de protections envisagées, incluses ou non dans le projet, le calendrier et le déroulement des opérations après cette concertation
 - qui finance quoi et quelles sommes sont figées ou aléatoires
 - les voies de substitution, le reliquat de trafic restant sur ces voies, l'aménagement de ces dernières avec précisions des montants des travaux, délais et contributeurs financiers associés
 - **les avantages publics qu'apporterait ce projet par rapport au projet alternatif proposé.**

Curieusement aucun volontaire n'a défendu ces idées de diffusion de tracts ou de réunion d'information, le « parcours du combattant soutenant le projet » étant sans doute **trop ardu pour démontrer l'utilité publique de ce chantier.**

Je pense donc que mon commentaire va être entendu par nos grands élus car lors des prochaines élections locales (pour sauver leur place), je suis sûr qu'ils utiliseront internet mais également les papiers, tracts, réunions, voir porte à porte etc. pour informer les chers contribuables voir électeurs que nous sommes !!!

Conclusion

Cette consultation publique avant DUP est pour moi à l'image des précédentes, **escamotée.**

Etant escamotée, elle ne démontre pas l'utilité publique d'un tel projet.

L'A154 est un rêve politique qui se révélera très onéreux, l'aménagement de la RN 154 une nécessité à un coût acceptable et réalisable avec un délai raisonnable, le contournement total et gratuit de St Rémy une priorité.

Le projet MOB28 convient parfaitement aux besoins routiers et économiques et ne reviendra pas plus cher aux contribuables que l'A154 et ses aménagements annexes (voir mes précédentes contributions sur ce site). Après avoir vu le COMMUNIQUÉ DE PRESSE ECA/13/22 de la COMMISSION EUROPEENNE, le coût autoroutier que j'ai pris en compte est de surcroît à revoir à la hausse.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Alors Mesdames, Messieurs les décideurs politiques, après avoir pris en compte ma remarque précédente concernant les élections, osez examiner ce projet MOB 28 avant de prendre une décision dommageable et irréversible concernant cette future concession autoroutière inutile, faisant doublon avec l'A28.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Bourdeau, extraits des éléments surlignés de sa déposition :

10/01/2017

3/52

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 février 2008

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques (1) par la mission d'information (2) portant sur le fonctionnement et le financement des infrastructures de transports terrestres,

Par MM. Daniel REINER, Michel BILLOUT et Claude BIWER,

Sénateurs.



(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Jean Pépin, Bruno Sido, Daniel Soulage, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Raymond Couderc, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jacques Muller, Mme Jacqueline Panis, MM. Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislas Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Yannick Texier.

(2) Cette mission est composée de : M. Francis Grignon, Président ; M. Charles Revet, Vice-président ; M. François Fortassin, Secrétaire ; MM. Daniel Reiner, Michel Billout et Claude Biwer, rapporteurs ; MM. Marcel Deneux, Jean-Paul Emorine, François Gerbaud, Georges Gruillot, Yves Krattinger, Mme Jacqueline Panis, MM. Jackie Pierre, Thierry Repentin, Bruno Retailleau et Roland Ries, Membres titulaires.

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Dès l'automne 2006, votre commission des affaires économiques exprimait, par la voix de ses rapporteurs pour avis sur le budget de la mission « Transports »^{(1)*}, sa vive préoccupation quant à l'absence de perspectives de financement des infrastructures de transports en France. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui rassemble les moyens de l'Etat dans ce domaine, n'a en effet pas, à l'heure actuelle, les ressources qui lui permettraient de poursuivre sa mission en 2009 et au-delà. Cette situation est d'autant plus critique que de nombreux projets supplémentaires semblent s'annoncer à la suite du Grenelle de l'environnement.

Le Gouvernement a pris pleinement conscience de la nécessité de faire face à ce défi, ce dont votre commission se félicite vivement. Par un courrier en date du 16 juillet 2007^{(2)*}, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports, demandait à son président, M. Jean-Paul Emorine, d'intensifier la réflexion sur les moyens et les missions de l'AFITF.

C'est dans ce contexte que votre commission a mis en place au début du mois d'octobre 2007 un groupe de travail de seize sénateurs^{(3)*} sur ce thème, qui s'est ensuite transformé en mission d'information^{(4)*}. Au terme de quatre mois de travaux et d'une trentaine d'auditions^{(5)*}, le présent rapport exprime les conclusions de votre mission d'information. Celles-ci se répartissent entre une analyse de la situation et une série de propositions.

Un constat s'impose : **la France néglige depuis de trop longues années l'investissement en infrastructures de transport**. Si le pays poursuit sur cette voie, d'une part il perdra rapidement en compétitivité et en attractivité économiques ; d'autre part, la société n'atteindra pas les objectifs de développement durable qu'elle s'efforce de s'assigner au travers du Grenelle de l'environnement.

Quant aux propositions de la mission d'information, elles suivent deux axes :

- en premier lieu, il est vital, dans le contexte actuel de finances publiques très fortement contraintes, de mieux dépenser les ressources existantes, c'est-à-dire de corriger avec détermination certaines pratiques ou certains choix dispendieux ;
- en second lieu, il faut trouver d'importantes ressources supplémentaires pour les infrastructures de transport et votre mission d'information formule des propositions concrètes en ce sens. Celles-ci découlent

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

14/52

Ainsi, elle estime nécessaire que soit amélioré le mode d'évaluation de l'intérêt des projets en procédant à une diminution de l'importance du gain de temps dans les critères d'évaluation des projets. En effet, cet élément représente aujourd'hui une part prépondérante des évaluations alors qu'il ne traduit pas réellement un avantage pour les utilisateurs dans la mesure où, comme votre mission d'information l'a déjà indiqué, le temps de trajet quotidien moyen est stable depuis plusieurs décennies, avoisinant 1 h 30. Ceci signifie que, suite à la construction ou l'amélioration des infrastructures, les usagers utilisent cette possibilité nouvelle non pas pour réduire leur temps de trajet mais pour aller plus loin.

C'est pourquoi votre mission d'information propose que l'intérêt d'un projet soit moins évalué en termes de gain de temps, et davantage en termes de création de richesses. Celles-ci résulteront notamment des possibilités supplémentaires de rencontres entre l'offre et la demande sur le marché du travail, du fait de l'élargissement géographique du bassin d'emplois résultant du projet. Bien évidemment, ces gains sont différents selon l'environnement géographique, social ou économique dans lequel s'inscrit chaque projet. Plus précisément, **il est proposé de soumettre l'ensemble des projets routiers, ferroviaires et fluviaux à la méthode d'évaluation préconisée par l'annexe II de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004.** Votre commission estime qu'il est **indispensable et urgent de mener à bien ces travaux.** Idéalement, il faudrait en effet que la phase d'élaboration des méthodes de calcul et la phase d'évaluation des projets puissent être achevées dans le premier semestre 2008 afin de permettre à un CIADT de procéder, à l'horizon de l'été 2008, aux choix que la Nation attend, et dans tous les cas, avant le mois d'octobre de cette année, premier anniversaire, politiquement très attendu, du Grenelle de l'environnement.

Le souci du meilleur usage des ressources financières ne s'arrête toutefois pas à la programmation des projets. Il passe aussi par la mise en place impérative d'une politique systématique de diminution de leur coût.

B. REPENSER LES MODALITÉS DE RÉALISATION ET D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

Un certain nombre de pistes doivent être explorées afin de diminuer le coût unitaire de chaque projet.

1. Faire évoluer les normes techniques : le mieux est souvent l'ennemi du bien

Vos rapporteurs ont entendu à plusieurs reprises, lors des auditions qu'ils ont menées, l'argument selon lequel les normes techniques, imposées par les services de l'Etat aux routes et ouvrages d'art terrestres^{34(*)}, étaient sans doute trop élevées, ce qui se traduisait par un renchérissement du coût des projets. Ce point a également été souligné par plusieurs membres de votre mission d'information. Ont ainsi été mises en cause :

- d'une part, la nature de l'infrastructure elle-même : **est-il toujours nécessaire de réaliser une autoroute, qui coûte en moyenne 8 millions d'euros par kilomètre, lorsqu'une route à 2 x 2 voies, deux à trois fois moins chère, pourrait suffire ?** Il en va de même des tunnels, qui sont souvent construits sur des hypothèses ambitieuses de trafic à long terme, et donc surdimensionnés. La conséquence en est un étalement des travaux et l'entrée en service tardive de l'ouvrage d'art ;

- d'autre part, les caractéristiques de cette infrastructure (géométrie, matériaux utilisés, marges de sécurité) qui aboutissent souvent à des solutions coûteuses. Il ressort des travaux de votre mission d'information que les normes d'infrastructures sont effectivement fixées dans des instructions techniques établies par les services de la Direction générale des routes (DGR) et que ces normes s'imposent, à la fois à l'Etat lorsqu'il est maître d'ouvrage^{35(*)}, et aux élus locaux, lorsqu'il s'agit de voiries relevant des collectivités^{36(*)}. Les instructions prévoient des règles de construction touchant à la géométrie de l'infrastructure et à la visibilité offerte aux usagers. L'objectif officiel est d'assurer une bonne adéquation entre les caractéristiques techniques de l'infrastructure et son utilisation, c'est-à-dire l'importance et la nature du trafic attendu, la vitesse maximale et son environnement.

Le respect de ces normes n'est pas une obligation juridique ferme, mais il engage la responsabilité de celui qui y dérogerait. En pratique, lorsque le maître d'ouvrage est l'Etat, le projet doit être contrôlé par un inspecteur général de l'équipement qui, sauf très rare exception, veille au respect des règles. Quant à l'élu qui s'en affranchirait, il prendrait manifestement des risques juridiques, dans l'hypothèse où sa responsabilité serait mise en cause devant un juge pour insuffisance du respect de règles de sécurité, par exemple suite à un accident.

Votre mission d'information insiste toutefois pour rappeler que **ce cadre relativement rigide ne signifie pas qu'il serait impossible de réaliser des économies en remettant en cause certaines pesanteurs.** Pour cela, deux niveaux d'actions sont proposés :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

15/52

- au niveau du MEDAD, il convient, dans le cadre des règles existantes^{37(*)}, de permettre aux maîtres d'ouvrage de disposer d'une liberté de choix accrue quant aux caractéristiques techniques des équipements. **Il existe en effet une marge importante de souplesse pour rapprocher le niveau d'exigence français, par trop perfectionniste, de celui appliqué dans la plupart des pays européens.** Un premier élément tangible pourrait être **la fin de la généralisation des bretelles d'autoroutes sophistiquées qui coûtent de 2 à 6 millions d'euros en France^{38(*)}** alors qu'elles ne sont manifestement pas toujours indispensables, par exemple si on les compare aux échangeurs, beaucoup plus sommaires mais offrant un niveau de sécurité équivalent, rencontrés sur certaines autoroutes des Etats voisins, à commencer par la Belgique ;

- au niveau des maîtres d'ouvrages, services régionaux de l'équipement ou collectivités, il convient de rechercher l'optimisation des coûts, en donnant pour instruction aux services de conception de faire preuve d'innovation afin d'exploiter au maximum les marges d'écart permises par les instructions du ministère.

A ce titre, votre mission d'information est convaincue que la rupture technologique que constituera « la route intelligente » devrait permettre de dimensionner les infrastructures au plus juste par rapport à leur utilisation. Une modulation du système de péage ou un accès limité à certaines catégories de véhicules à certaines heures de la journée pourraient par exemple éviter d'avoir à construire une voie supplémentaire et permettre de réaliser des économies très substantielles.

Il est nécessaire que cette révolution culturelle se produise au sein des administrations et, en particulier, du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA). Il n'est pas impossible non plus que l'accélération de ce processus passe par une mise en concurrence plus systématique de différents projets^{39(*)}, dont certains proposés par des opérateurs privés. A ce titre, l'exemple de l'appel d'offres réalisé pour la prolongation entre Pau et Langon a été particulièrement riche d'enseignement puisque le projet proposé par un opérateur privé permettait de financer l'opération sans recours aux subventions publiques^{40(*)}, ce qui n'était pas le cas du projet défendu par la Direction régionale des routes d'Aquitaine.

En plus de cet effort sur la conception des caractéristiques techniques des infrastructures, il est aussi possible de rechercher des économies sur leur réalisation, en particulier par une meilleure organisation même des travaux.

2. Massifier et mieux programmer les travaux

La concentration des travaux de construction ou d'entretien d'une infrastructure sur une période donnée présente un premier avantage économique, celui de permettre à l'ouvrage d'être utilisé plus rapidement, ce qui lui permet de produire d'autant plus vite ses effets en termes de création de richesse.

Mais la massification peut aussi jouer comme un facteur de réduction du coût de construction de l'équipement :

- d'une part, au travers du recours, dans certaines conditions, aux partenariats publics privés (PPP) ;
- et, d'autre part, en optimisant la coordination entre les grands chantiers nationaux.

a) Les PPP, ni mirage, ni miracle

Les PPP, mis en place par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 décembre 2004, désignent en fait deux types de contrats :

Tout d'abord, on peut entendre par PPP la simple application des formes de délégation de service public, telle la concession connue depuis le XIX^{ème} siècle, qui consistent à confier la construction et/ou l'exploitation d'un équipement à une entreprise qui se rémunère, pour tout ou partie, par un paiement direct des usagers^{41(*)}. Dans ces cas, le recours au secteur privé peut être facteur d'économie lorsque les coûts de gestion de l'infrastructure sont inférieurs à ceux de l'administration et, surtout, lorsque l'opérateur est à même de tirer des revenus de l'exploitation d'activités complémentaires à l'objet principal du contrat, ce qui diminue d'autant le besoin de financement à la charge de la puissance publique. Le projet actuel de construction du canal Seine-Nord Europe en donne une illustration intéressante puisque les ressources annexes devraient représenter 20 % environ du coût du projet^{42(*)} selon les informations fournies par Voies Navigables de France à vos rapporteurs.

Les recettes « commerciales » du canal Seine-Nord Europe

Il est actuellement envisagé que l'opérateur tire une partie de ses recettes de :

- l'immobilier logistique (revenus locatifs tirés de quatre plates-formes logistiques multimodales et de sept quais de transbordement) ;

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

10/01/2017

18/52

- pour les travaux de régénération, l'entreprise n'étant pas soumise à un système de forfait sur résultat^{57(*)}, elle bénéficie ainsi directement de l'augmentation de 50 %, entre 1999 et 2007, des coûts unitaires qu'elle facture à RFF^{58(*)} ;

- pour les travaux d'entretien courant qu'elle supervise et accompagne, la SNCF est rémunérée par RFF sur la base d'un pourcentage du montant des travaux, ce qui crée un intérêt objectif de l'entreprise publique à l'augmentation du coût des chantiers.

Votre mission d'information se félicite de la volonté récemment manifestée par la direction de la SNCF d'améliorer les choses, dont témoigne l'adoption, en 2006, d'une convention de gestion de l'infrastructure établie pour quatre ans et visant une amélioration annuelle de la productivité de 4 % en moyenne. Elle estime toutefois nécessaire d'accentuer cet effort afin d'atteindre **l'objectif tout à fait réaliste d'une diminution de 20 % du coût de l'entretien ferroviaire d'ici à 2010 ou 2011**, principalement par la massification des travaux.

Pour les années suivantes, votre mission d'information examinera avec beaucoup d'intérêt la comparaison qui pourra être établie entre les performances de la SNCF et celles de l'opérateur privé qui sera chargé de l'entretien de la LGV Tours-Bordeaux dans le cadre du PPP actuellement en préparation.

3. Vers une meilleure utilisation du réseau ?

Comme indiqué plus haut, la politique de restauration de la qualité du réseau ferré français consiste à réaliser d'importants investissements nécessaires au bon fonctionnement du transport. Mais ce faisant, elle amène à se poser la question sur la façon d'utiliser certaines lignes qui ne connaissent qu'un trafic très limité, tant au niveau du transport de voyageurs que du fret^{59(*)}. Le souci du bon emploi de l'argent public exige que le débat sur l'optimisation des lignes du réseau français, particulièrement dense^{60(*)}, ne soit pas occulté. D'ailleurs, même s'il ne lui revient pas de trancher ce débat à l'occasion du présent rapport, votre mission d'information souhaiterait y apporter sa contribution en rappelant que, **dans certains cas, le transport ferroviaire pourrait être mieux articulé avec les services d'autocar.**

On peut en attendre d'abord un avantage économique puisque, lorsque qu'un TER revient en moyenne à 17 euros du kilomètre pour une capacité de 160 places, un transport par autocar coûte entre 2 et 2,50 euros par kilomètre pour une capacité de 60 places^{61(*)}. Cet avantage peut aussi être écologique car un autocar émet, par voyageur, moins de CO₂ qu'une voiture individuelle, mais aussi qu'un TER à traction diesel peu fréquenté.

Ceci suppose une fois de plus de faire preuve de sens de l'innovation et de pragmatisme en **remettant en cause certaines habitudes de pensée, comme celle qui consiste trop souvent à opposer le rail et la route alors que dans certains cas leur complémentarité est évidente**, dans l'intérêt de la qualité du service et dans celui du contribuable. Cette question rappelle aussi la nécessité d'une meilleure articulation des politiques menées par les différentes autorités organisatrices de transport, notamment par la région en charge des TER, le département en charge de services d'autocars et les agglomérations organisatrices des transports urbains.

Au final, les gisements d'économies paraissent nombreux, tant au niveau de la conception, de la réalisation et de l'entretien que de l'utilisation des infrastructures de transport.

En conséquence, les mesures préconisées par votre mission d'information devraient permettre une réduction d'environ 20 % du coût moyen des infrastructures de transport pour le budget de la Nation.

II. DÉGAGER DES RESSOURCES NOUVELLES

Votre mission d'information s'était donné pour objectif de proposer des solutions innovantes de financement pérenne des infrastructures de transport en France. Au terme d'une série d'auditions particulièrement dense^{62(*)}, des pistes de réflexions ont pu être dégagées afin d'évaluer selon quelles modalités pratiques elles pourraient être mises en œuvre dans les meilleurs délais.

Compte tenu de l'insuffisance, et même de l'absence, des dotations du budget général^{63(*)} au profit de l'agence^{64(*)}, vos rapporteurs ont exploré des pistes nouvelles de financement de l'AFITF. Dès lors, leurs propositions peuvent être réparties entre celles consistant à attribuer à cette agence des ressources existantes et celles consistant à lui attribuer des ressources nouvelles.

Il convient de préciser que votre mission d'information est arrivée à la conclusion que l'AFITF constituait le cadre opportun pour abriter les moyens que la collectivité nationale réserve aux infrastructures de transport.

A. LA REDEVANCE D'USAGE POUR LES POIDS LOURDS

1. Le principe de la redevance kilométrique pour les poids lourds est désormais acquis

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Trofseau :

Les impacts du réseau routier sur l'environnement

le 4 pages | ifen



pressions

numéro 114 | octobre 2006

numéro 114

Les routes ont des impacts sur l'environnement amplifiés par la circulation des véhicules qui les empruntent. La construction et l'entretien des routes absorbent la moitié de la production nationale annuelle de granulats. Un tiers des déchets routiers, essentiellement inerte, est mis en décharge. La circulation mais aussi les travaux routiers contribuent aux émissions nationales de CO₂. Le réseau routier provoque une fragmentation des écosystèmes : les liaisons routières principales divisent par deux et demie la taille moyenne des zones d'intérêts écologiques.

Annabelle Berger, Ifen

Indépendamment du trafic routier, la construction, la présence et l'entretien des infrastructures routières consomment des ressources naturelles, ont des impacts sur les milieux naturels et rejettent des émissions dans l'air. Quelques données nationales, des études de cas et une analyse spatiale de la fragmentation des surfaces d'intérêts écologiques par les routes principales apportent des informations sur l'impact environnemental de ces seules infrastructures. Ces éléments disponibles, bien que parcellaires, permettent d'appréhender les diverses pressions exercées sur l'environnement, de la construction jusqu'à la réfection ou fin de service des tronçons routiers, en dehors des effets de la circulation au sens strict.

L'approche de type « cycle de vie » appliquée aux infrastructures routières permet d'identifier successivement les principales pressions exercées directement ou indirectement sur l'environnement.

Une route nécessite des matériaux pour sa construction puis son entretien : remblais pour les sous-couches, granulats, bitume dérivé du pétrole et ciment comme liant hydraulique pour la couche roulante, etc. Leur production, leur acheminement puis leur manipulation par les engins de chantier lors des phases de terrassement et d'application des couches consomment de l'énergie, sont sources d'émissions de polluants dans l'air, les eaux, les sols et génèrent des déchets dont une partie est valorisable. Un chantier, qu'il soit de

construction ou d'entretien, peut perturber la faune environnante. La rénovation des routes participe au prolongement de leur durée.

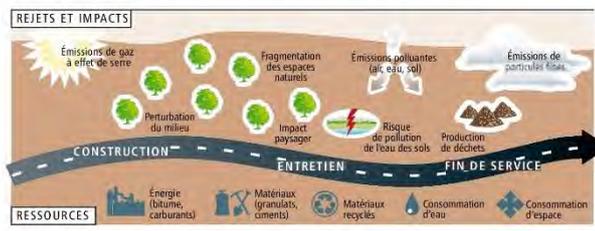
La route est aussi un espace utilisé et transformé, induisant une rupture dans une continuité territoriale. Son existence modifie le paysage, peut altérer des habitats naturels locaux et provoque une fragmentation spatiale des écosystèmes accentuée par le volume de la circulation routière. Une infrastructure routière qui franchit un cours d'eau peut en modifier les conditions hydrauliques et aggraver les risques d'inondation. L'impact visuel de la route s'appréhende davantage sur la base de critères qualitatifs, non abordés ici.

L'industrie routière consomme la moitié des granulats extraits

La construction et l'entretien des routes mobilisent des produits minéraux et des produits transformés qui en découlent (enrobé, ciment). 96 centrales d'enrobage mobiles et 428 centrales fixes ont fourni 45,7 millions de tonnes (Mt) de produits transformés en 2004 dont 88 % concernent l'enrobé bitumineux. Ce procédé requiert presque intégralement des granulats sous forme de sables et alluvions ou de roches magmatiques ou calcaires concassées. L'Union nationale des producteurs de granulats estime que 200 Mt de granulats naturels, provenant de l'extraction réglementée de gisements essentiellement locaux, sont consommés par les routes, sur 400 Mt produites en France. En moyenne, cela représente 3 t/an de granulats par Français.

Environ 70 Mt de déchets et sous-produits sont valorisés en techniques routières. 71 % sont des déchets des travaux publics, principalement issus de la route. Les 29 % restants sont des déchets du bâtiment (environ 10 Mt), des mines (schistes houillers, 3 Mt)

Les pressions de la route sur l'environnement tout au long de sa vie



institut français de l'environnement

1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



ou des industries sidérurgiques (comme le laitier, 4 Mt), des mâchefers d'incinération d'ordures ménagères (2 Mt) et des pneus.

Une forte consommation énergétique des procédés de fabrication des matériaux

Environ 887 000 tonnes de ciment sont utilisées chaque année comme liant hydraulique. La consommation en énergie nécessaire pour sa production et son acheminement oscillerait entre 788 et 1 133 gigawattheures. La production annuelle de 40 Mt d'enrobés absorbe 8 133 GWh d'énergie, raffinage du pétrole, élaboration des granulats et transport compris.

D'après une étude récente sur une portion d'autoroute de 50 km, la phase de fabrication des matériaux absorbe 82 % de la consommation énergétique nécessaire tout au long du cycle de vie de la route¹.

Le tiers des déchets routiers mis en décharge

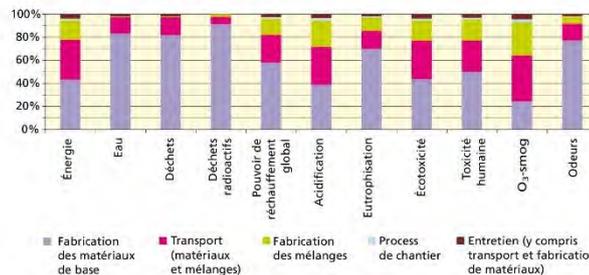
Le terrassement, la construction et l'entretien des routes génèrent près de 297 Mt de déchets par an, principalement des déchets inertes (hors déblais-remblais sur place). Presque tous ces déchets sont des terres, cailloux, mélanges bitumineux, bétons... (293 Mt de déchets minéraux) dont 3 % correspondent à la démolition d'enrobés altérés. Deux tiers des déchets inertes sont recyclés soit en remblais routiers ou de carrières, soit en techniques routières. Le tiers restant, près de 100 Mt, est mis en décharge. Des efforts sont réalisés en vue d'économiser certains matériaux. 97 % des déchets d'enrobés sont ainsi réemployés².

Environ 1 Mt de déchets routiers a un caractère dangereux. Il s'agit majoritairement de déchets de bois (983 800 t) ou de terres et boues de dragage polluées (131 500 t), d'huiles usagées (12 700 t) et de piles et accumulateurs (1 700 t) provenant des engins de chantiers.

La fabrication et le transport de matériaux émettent des polluants atmosphériques

Chaque année, les flux de dioxyde de carbone (CO₂) en provenance de la filière

Le poids important de la fabrication des matériaux dans la construction et la maintenance d'un kilomètre d'autoroute



Note de lecture : Les déchets issus de la construction et de la maintenance d'un kilomètre d'autoroute proviennent pour 82 % de la phase de fabrication des matériaux de base, pour 16 % des transports des matériaux et pour 2 % de l'entretien.

Source : Armines, 2005.

¹ D'après la thèse de Tung Hoang.

² Données Union des syndicats de l'industrie routière française (Usirf).

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

de production d'enrobés représentent 0,45 % des émissions dans l'air de la France métropolitaine³. Si on y ajoute le transport des matériaux et l'entretien des routes, ce chiffre atteint 0,9 %. De plus, l'utilisation de la route par les véhicules est responsable de 36,6 % des émissions nationales de CO₂.

Le transport des matériaux contribue aussi pour un tiers au dioxyde de soufre (SO₂) émis sur le cycle de vie d'une route hors circulation. Les émissions annuelles de SO₂ représentent 7,5 % de celles de la France métropolitaine, 2,9 % provenant de la production d'enrobés.

Les émissions polluantes sont cependant différentes en fonction des structures bitumineuses ou bétonneuses de la route. Depuis plusieurs années, les centrales mobiles de fabrication d'enrobés fonctionnent avec du fioul à très basse teneur en soufre.

La fragmentation des écosystèmes par les routes

Les infrastructures routières sont aussi sources d'impacts importants sur les écosystèmes, amplifiés par la circulation. L'un des principaux réside dans la coupure des milieux naturels par le réseau routier qui nuit à leur continuité. Il gêne la circulation des espèces, morcelle leurs territoires et réduit les échanges entre écosystèmes. Les infrastructures font obstacle aux déplacements des animaux à la recherche de conditions favorables à leur reproduction ou à la survie des jeunes. Cela est vrai dès l'ouverture du chantier et s'intensifie avec le trafic.

L'emprise des grandes routes occupe 0,14 % de la superficie de ces surfaces d'intérêts écologiques, sans compter les voies d'accès et aménagements induits. Elles divisent par deux et demie la surface moyenne d'un seul tenant qui passe ainsi de 1 998 ha à 814 ha. Le morcellement créé par les routes est variable selon la taille des zones : les surfaces de plus de 100 000 ha sont divisées par six alors que celles de moins d'un ha sont très peu affectées. Les zones de plus de 10 000 ha (100 km²) non fragmentées par une route principale sont propices aux connexions entre les écosystèmes. La moitié de ces zones correspond à des milieux forestiers et

³ D'après le Citepa, 353 Mt en 2004, y compris puits de CO₂.

L'impact majeur de la circulation des véhicules

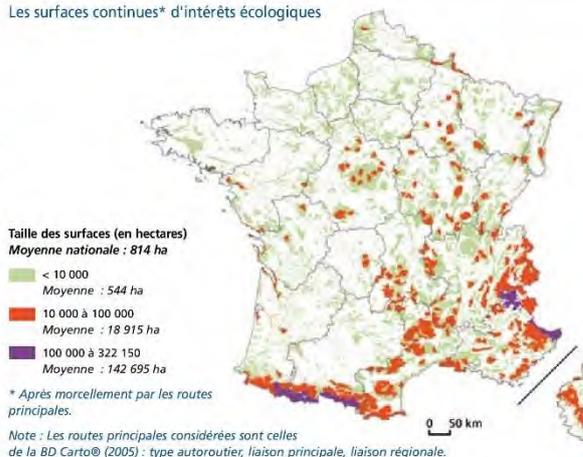
D'après une étude d'Armines sur un tronçon d'autoroute d'1 km, la construction des chaussées et leur entretien contribuent à moins de 10 % à la plupart des impacts : consommation d'énergie, pouvoir de réchauffement global, acidification, écotoxicité... Les véhicules qui empruntent la route sont à l'origine des 90 % et plus.

Ce résultat est également confirmé par une étude réalisée sur une autoroute japonaise⁴. Il suffit dans ce cas d'environ quinze jours de circulation autoroutière à 45 000 véhicules par jour pour émettre autant de CO₂ que trente ans de construction et d'entretien d'un kilomètre d'autoroute.

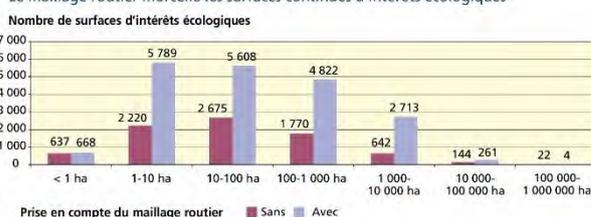
Selon une étude du Centre d'information sur le ciment et ses applications (Cimbéton) sur trente ans de durée de service d'une autoroute à 2x2 voies, la consommation énergétique liée à la production d'enrobés, au transport des engins de chantier et des matériaux équivaut à environ deux mois de flux autoroutier. Sans être totalement convergentes, car elles ne concernent pas les mêmes tronçons, ces trois études de cas confirment que les pressions dues à une autoroute sont avant tout celles liées à la circulation.

⁴ Analyse du cycle de vie de la construction de l'autoroute de Tohoku.

Les surfaces continues* d'intérêts écologiques



Le maillage routier morcelle les surfaces continues d'intérêts écologiques



Note : Pour chaque catégorie, la fragmentation des Znieff, des Zico et des sites Natura 2000 par les routes principales augmente le nombre de surfaces continues d'intérêts écologiques, tout en diminuant leur taille.

Source : Ifen, d'après IGN - Medd - MNHN.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

numéro 114 | octobre 2006

pressions

semi-naturels et l'autre moitié à des milieux agricoles. Les prairies y sont fortement représentées. Au sein de ces milieux agricoles, la densité des petites routes peut néanmoins être relativement importante. Environ un quart de la surface des zones non fragmentées est d'intérêt écologique. ●

Les zones de plus de 100 km² non fragmentées par une route principale

Type d'occupation des sols majoritaire dans chaque zone non fragmentée

- Terres agricoles
- Prairies
- Forêts
- Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée
- Espaces ouverts, sans ou avec peu de végétation
- Eaux maritimes ou continentales

Note : Les routes principales considérées sont celles de la BD CARTO® (2005) : type autoroutier, liaison principale, liaison régionale.

Source : Ifen, d'après IGN - BD Carto®, 2005 - Union européenne - Ifen, CORINE Land Cover, 2000.

Méthodologie

La carte sur la densité surfacique des routes a été réalisée à partir de l'ensemble des liaisons composant la BD Carto® (2005) de l'IGN, échelle au 100 000^e. L'emprise des autoroutes, des liaisons principales, régionales et locales sur le territoire est cartographiée sous la forme d'une densité surfacique de route, après lissage. Des largeurs standard ont été affectées par type de liaison. La représentation de phénomènes locaux peut être gommée par lissage.

Les surfaces d'intérêts écologiques ont été définies par juxtaposition des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff I et II), des zones importantes pour la conservation des oiseaux (Zico), des propositions de sites d'intérêt communautaire (PSic ou Sic) et des zones de protection spéciale (ZPS).

Bibliographie

- Armines, 2005. « Étude d'un kilomètre de route par analyse de cycle de vie » (étude réalisée par le Centre d'énergétique de l'École des mines de Paris en 2002 pour le compte de l'Usirf, Cimbéton et le Groupement professionnel des bitumes). Paris, Usirf. 40 p.
- Centre d'information sur le ciment et ses applications, 2006. *Béton et développement durable : Analyses du cycle de vie de structures routières*. Paris, Cimbéton. 11 p. (coll. *Technique Cimbéton*, T88).
- Hoang T., 2005. « Tronçons autoroutiers : une méthodologie de modélisation environnementale et économique pour différents scénarios de construction et d'entretien » (thèse de l'École Centrale de Nantes dirigée par Agnès Jullien et Yves Crozet). 327 p.
- Voir aussi : BD Carto® : <http://www.ign.fr>

The environmental impacts of highway network

Roads have environmental impacts amplified with the traffic they carry. Large amounts of materials are consumed, with roads using half of the annual national production of aggregates. One third of wastes arising from roads, mostly inert material, are landfilled. Road traffic and also road building contribute to national emissions of CO₂. Highways also cause fragmentation of ecosystems, with the main road links dividing the average size of areas of ecological interest by two and a half.

Des mesures compensatoires pour protéger l'environnement

En application de la réglementation sur la prise en compte de l'environnement dans les projets soumis à étude d'impact, les gestionnaires d'autoroutes dépensent 100 millions d'euros par an depuis 2001, soit 3 % de leur valeur ajoutée. Il s'agit d'équipements de protection contre le rejet des eaux polluées dans l'environnement (bassins de rétention, par exemple) ou bien de dispositifs de protection de la biodiversité. Ces derniers ouvrages visent, notamment, la modération de la fragmentation du territoire par l'édification de passages pour la faune. Les sociétés concédées financent également des dispositifs antibruit.

Face à la dégradation paysagère causée par la construction d'une autoroute ou d'un grand itinéraire interrégional, 1 % du montant des travaux doit être réservé pour l'aménagement paysager et le développement touristique et économique local, avec un cofinancement par les collectivités locales. Un taux de 0,8 % des travaux routiers a été observé depuis 1994, sur onze projets routiers non concédés.

Les dépenses compensatoires de l'industrie d'extraction des matériaux se situent autour de 2 %, soit au même niveau que l'effort national de protection de l'environnement. La moitié de leurs investissements concerne la lutte contre le changement climatique et la réhabilitation des sols.

le 4 pages | Ifen La lettre thématique mensuelle de l'Institut français de l'environnement – Abonnement : 8 numéros, 16 €

5, route d'Olivet – BP 16105
45061 Orléans Cedex 2
Tél : 02 38 79 78 78 – Fax : 02 38 79 78 70
E-mail : ifen@ifen.fr

Retrouvez toutes nos publications sur le site : <http://www.ifen.fr>

Directeur de la publication : Bruno Trégouët
Rédacteur en chef : Françoise Nirascou
Coordination éditoriale : Sophie Margontier
Auteur : Annabelle Berger
Traitements cartographiques et géographiques : Fabrice Dazin
Conception graphique et réalisation : Chromatiques Editing
Remerciements : Agnès Jullien (LCPC)

Impression : Imprimerie Nouvelle, certifiée Imprim'vert
Imprimé sur du papier blanchi sans chlore, certifié PEFC
Dépôt légal : ISSN 1777-1838

4

institut français de l'environnement

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Saint-Prest Environnement :



SAINT-PREST, le 10 janvier 2017

Monsieur le Président de Commission d'enquête, Messieurs les commissaires enquêteurs

Nous n'allons pas reprendre les nombreux arguments, largement justifiés, avancés par les habitants et riverains du tracé du projet de concession autoroutière ainsi que par les Associations notamment au Nord du département,

Mais, pour ce qui concerne notre secteur, nous attirons plus particulièrement votre attention sur les points critiques que les décideurs semblent oublier :

- ⇒ Collège Soutine à SAINT-PREST, 620 voire 750 élèves à moins de 300 mètres du tracé qui seraient soumis aux nuisances et pollutions
- ⇒ Institut Médico Educatif de CHAMPHOL, à proximité du tracé
- ⇒ Proximité des habitations,
- ⇒ Le nouveau lotissement à quelques mètres du viaduc ne figure pas
- ⇒ Les projets de lotissement de Crève Cœur et des Hauts du Château ne figurent pas non plus
- ⇒ Dégradation du site du Gorget
- ⇒ Atteinte à notre environnement, la flore, la faune, notamment en vallée de l'Eure
- ⇒ RD 823 récemment construite, que devient-t-elle ?
- ⇒ Passage sur le domaine des Vauventriers, site classé non respecté
- ⇒ Gasville Oisème, commune qui ne figurait même pas sur les premiers plans de la DREAL va se trouver cernée de toutes parts. Certaines habitations sont à moins de 100 mètres du tracé, d'autres sont en cours de construction (Garenne IV) et ne figurent pas sur les plans.
NB – Les plans, supports du projet ne sont pas d'actualité, pour preuve, les nouvelles habitations ne figurent pas, le château de la Saussaye, à protéger, n'existe plus depuis 10 ans....)
- ⇒ Sur le plateau Nord-Est, les projets ambitieux de Chartres Métropole ne sont pas indiqués : futur Chartres Expo, terrain des forains, « retail park » viendront s'ajouter à l'aérodrome récemment déplacé. Y a-t-il une place pour une autoroute ?
- ⇒ Perte de terres agricoles
- ⇒ Coût pour les usagers qui, contrairement à certains nantis ne pourront pas ajouter le coût du péage à leur budget
- ⇒ Report de la circulation sur le réseau secondaire non adapté que les communes n'auront pas les moyens d'entretenir. C'est déjà le cas aujourd'hui ; il est envisagé de fermer certaines routes.

SAINT-PREST et GASVILLE/OISEME ENVIRONNEMENT

18, les Hauts du Château 28300 SAINT-PREST

Tél. 06 13 07 88 31

Site internet www.stpprest-environnement.org

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

- ⇒ Que devient le beau projet de ruralité si nos communes sont coupées entre elles et des agglomérations ?
Un axe autoroutier ne garantit pas les dessertes locales et l'irrigation des petits territoires où l'activité artisanale est prépondérante et représente la force vive de ces territoires.
- ⇒ Quels sont les « multiples avantages pour les usagers » prônés par Chartres Métropole pour faire accepter le projet et pour quels usagers ?
- ⇒ Coût du projet : estimé à près d'UN MILLIARD d'euros, il faudra ajouter le coût de la subvention d'équilibre d'investissement et d'exploitation.
Selon Chartres Métropole, qui a « *de longue date acté le principe de prendre sa part dans son financement, celle-ci est estimée à 55.7 M€* ». Est-ce en plus des 30 M€ sur lesquels l'Etat s'est engagé (en fait le contribuable) ?
Nous n'en connaissons pas la répartition entre investissement et exploitation ni la durée pour la part exploitation. Mais d'ores et déjà, nous pouvons estimer que si la répartition se fait au nombre d'Euréliens, le premier versement de 25.7 M€ pour 433 762 habitants serait de 60 € par habitant, soit pour une famille de 6 personnes 360 € !
Que dire si c'est l'hypothèse haute qui est retenue c'est-à-dire 265 M€ (document G p155) !!

Nous ne connaissons pas non plus le coût définitif, qui comme dans tous projets est loin d'être celui annoncé.

En résumé, à quoi bon toutes les dépenses engagées depuis 2009 (plus de 6 M€) en débats, concertations, consultations et avis d'experts de tous ordres pour passer outre ?

Pour mémoire :

Débat Public – la conclusion demandait d'étudier plus avant les diverses solutions alternatives d'aménagement et de financement

Commission Mobilité 21 – le contournement de Saint-Rémy-Sur-Avre a été classé en priorité 1 et le reste d'aménagement en priorité 2

Comment accepter que seul, le contournement de Saint-Rémy-Sur-Avre, justifierait la mise en concession autoroutière de Nonancourt à Allaines, voire sur tout le tracé de la RN154 y compris dans l'Eure, pour assurer sa rentabilité.

L'A154 ne soulagerait Saint-Rémy-sur-Avre qu'en partie, qui verrait toujours une grande partie des véhicules traverser sa commune pour éviter le péage, au détriment de combien d'autres villages, notamment ceux récemment détournés, qui seront pollués.

Cour des Comptes – dans son rapport n° 5 constate l'absence de démonstration de l'intérêt économique des autoroutes au plan du développement économique local ou national.

Autorité environnementale – nombreuses remarques, l'Ae n'est pas convaincue de l'intérêt général du projet

Grenelle de l'Environnement – « *ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement.* »

COP21 et COP22 – ce projet ne tient pas compte des engagements pris par les gouvernements.

SAINT-PREST et GASVILLE/OISEME ENVIRONNEMENT
18, les Hauts du Château 28300 SAINT-PREST
Tél. 06 13 07 88 31
Site internet www.stprest-environnement.org

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Pourquoi ne pas admettre que le projet MOB28, qui est perfectible, répond à tous les besoins et prouve qu'il est possible de faire autrement, pour un moindre coût en matière de :

- ⇒ Nuisances de tous ordres
- ⇒ Economie de terres agricoles et boisées
- ⇒ Protection de notre environnement, de la faune et de la flore
- ⇒ Protection du patrimoine foncier
- ⇒ Economie financière 320 M€ au lieu de 1 Milliard € annoncé
- ⇒ Protection de notre réseau secondaire donc des finances de nos communes
- ⇒ Report de l'insécurité sur le réseau secondaire, personne ne peut obliger notamment les routiers à prendre l'autoroute
- ⇒ Moindre coût pour les usagers et les contribuables

La rapidité ne justifie pas les moyens.

Par ailleurs, il n'est pas fait état du développement du ferroviaire qui serait le moyen de transport le plus adapté pour le transport de céréales.

Nous rejoignons notamment la déposition d'UFC QUE CHOISIR qui reprend de façon exhaustive tous les arguments contre ce projet et demandons instamment l'ABANDON DE CE PROJET D'UN AUTRE TEMPS.

Il est utile de ne se pencher que sur le contournement de SAINT-REMY-SUR-AVRE. Une volonté politique suffirait. Ce serait probablement déjà fait sans ce projet d'autoroute qui sert d'autres intérêts.

Nous vous remercions de prendre en compte tous ces arguments dans votre synthèse et,

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

SAINT-PREST et GASVILLE OISÈME ENVIRONNEMENT

SAINT-PREST et GASVILLE/OISEME ENVIRONNEMENT
18, les Hauts du Château 28300 SAINT-PREST
Tél. 06 13 07 88 31
Site internet www.stprest-environnement.org

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Michel :

Les mots ont un sens et une "enquête publique" vise à recueillir l'assentiment ou non de la population concernée, relativement à un projet. Ici, on a l'impression que l'on n'imagine pas que la consultation puisse avoir pour conséquence de rejeter un projet de déclaration dite "d'utilité publique" dont la teneur des échanges montre à quel point cette expression ne reflète pas la réalité, à bien des égards.

A ce stade et après un gel du projet qui traduisait déjà les fortes oppositions existantes à l'époque, nous sommes parvenus à une situation où l'on passe outre ce qui a précédé et où l'on cherche à imposer un concept à portée seulement économique, probablement soutenu à un niveau politique. La "nécessité" fondant le projet n'existerait pas, ou du moins pas sous cette forme, si le transport de marchandises, en France, était développé au niveau ferroviaire et fluvial, ainsi que les impératifs écologiques et la nécessaire préservation du domaine public auraient dû nous y conduire depuis longtemps. Personne n'ignore que l'empreinte carbone au kilogramme transporté disqualifie très largement le transport routier et le choix politique (libéral) de le privilégier malgré tout amène aujourd'hui ce type de débat public qui ne devrait pas exister dans le Pays ayant organisé la COP21.

Ceci étant précisé, habitant Vernouillet depuis 1991, je suis opposé à la déclaration d'utilité publique car je le suis également au projet actuel lui-même, pour les raisons suivantes :

Financement, mode d'exploitation

- Le principe de la concession à une entreprise privée est inacceptable car ces Sociétés "à buts lucratifs" détournent une partie des droits de péage et subventionnés pour rémunérer leurs actionnaires avant de faire face à leurs obligations de service. Les concessions déjà existantes en France ont suffisamment prouvé que ce type de montage financier constitue une escroquerie pour l'usager, dépossède l'Etat de la maîtrise d'infrastructures publiques et il est surprenant que des élus locaux qui se disent "de gauche" puissent ne pas s'opposer farouchement à un tel mode de financement, alors que certains programmes électoraux prévoient la nationalisation des autoroutes en tant qu'infrastructures publiques.
- Il est inacceptable pour les contribuables départementaux d'imaginer avoir déjà financé une grande partie des infrastructures de cette hypothétique autoroute pour les voir ensuite "offertes" à une entreprise autorisée, de surcroît, à percevoir une forme moderne de l'octroi médiéval que l'on nomme aujourd'hui un "droit de péage".

Usage courant de l'infrastructure

- Pour qui s'intéresse au sujet et partage la vie quotidienne de ses concitoyens, il est évident que les usagers professionnels et privés, pour des raisons économiques, éviteraient majoritairement d'utiliser cette infrastructure payante. Cela inverserait donc sur le réseau secondaire local un flot de circulation insupportable pour les riverains comme pour les infrastructures routières. S'y ajouteraient les transports dont l'accès aux autoroutes est interdit.
- Des milliers de poids lourds, dont le tiers environ ne fait que traverser la France sans pourtant se voir imposer un ferroutage, encombrant déjà quotidiennement notre réseau routier local, dont la rocade Ouest de Dreux qui ne leur est même pas interdite et ne le serait toujours pas dans le cadre de ce projet. Avec une autoroute payante, ceux-ci continueraient à traverser notre secteur mais, pour certains (quelle proportion ?), uniquement par le réseau secondaire afin d'éviter de payer un péage alourdissant les frais des entreprises de transport. Ainsi, cela contribuerait seulement à aggraver les conditions de circulation locales et prétendre le contraire comme on le lit dans le dossier, relève d'une réelle malhonnêteté intellectuelle ou d'une incapacité à prendre la mesure des réalités.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

- Au passage, le fait de ne plus pouvoir utiliser les infrastructures existantes (N154) puisqu'elles deviendraient payantes, porterait un préjudice certain à tous les Euréliens qui se retrouveraient plongés des décennies en arrière avec des durées de trajet et un niveau de risque augmentés par le fait qu'ils ne seraient bien évidemment pas en situation économique de continuer à emprunter un trajet devenu payant.
- **Nous sommes donc précisément à l'opposé d'un projet dit "d'utilité publique".**

Impact local

- La partie du tracé concernant ma commune (Vernouillet) a été élaborée en dépit du bon sens. Celui-ci passerait à un km de la zone urbaine et ne serait même plus enterré, selon les dernières informations, ce qui traduit un mépris total des populations concernées méritant d'être dénoncé avec force par les habitants puisque leurs édiles semblent rester quasiment muets sur ce point.
- Le tracé de liaison N12/N154 qui passe bien trop près de l'agglomération de Vernouillet, va léser également nombre de petites communes réputées calmes et tranquilles (Tréon, Garnay, etc...) et amener par exemple (mais ce cas est symbolique) une entreprise locale dynamique et appréciée de tous (les "Jardins d'Imbermais") à devoir fermer ses portes. Quel gâchis alors que prévoir un tracé plus éloigné, au milieu de zones céréalières non habitées aurait été bien plus respectueux de la vie et de l'activité de l'agglomération sud-ouest de Dreux.
- Pour les riverains impactés, la logique de ce projet les amènerait donc à payer pour être pollués et lésés par toutes les nuisances engendrées par cette autoroute.

Historique et contreprojet MOB28

- Ce projet d'autoroute aujourd'hui remis en lice, pour de multiples raisons, était déjà fort mal né lors de sa première présentation, lorsque le gouvernement Ayrault avait décidé, à juste titre, de le geler. Contre toute attente, le voici qui réapparaît aujourd'hui tel un phénix, assorti de contraintes encore aggravées pour les habitants des zones concernées (abstraction faite des habitants de Nonancourt et de Saint-Rémy sur Avre dont on comprend aisément la position actuellement insupportable).
- Enfin, il est intéressant de noter la faiblesse de l'argumentaire développé pour balayer d'un revers de main le contreprojet dénommé "MOB28" qui, comme par hasard, prenait précisément et bien davantage en compte un certain nombre de considérations "écoresponsables" touchant les habitants et l'environnement.

En conclusion, loin de considérer comme naturel le fait d'en être déjà au stade presque provocateur de la "déclaration d'utilité publique" pour ce projet inique, il me semble indispensable, soit d'y mettre un terme définitivement, soit d'en modifier très profondément la définition comme le mode de financement et d'exploitation qui ne sont pas acceptables, ce qui a déjà été martelé depuis des années tout en faisant l'objet d'un singulier mépris que l'on mesure aujourd'hui.

Si d'aventure le résultat majoritairement négatif de la présente enquête devait aboutir à une poursuite de ce projet sans qu'il soit au minimum amendé très profondément, cela nous prouverait que l'exercice légal de la consultation publique peut être biaisé et constitue une duperie. Espérons ne pas en arriver à devoir dénoncer cela également.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

CCI Centre :



Monsieur Michel BADAIRE
Président de la commission
d'enquête publique
Préfecture d'Eure-et-Loir
1 place de la République
28019 CHARTRES

N/Réf. : AB.MB.nd.17.002

Orléans, le 9 janvier 2017

Monsieur le Président,

La Chambre de Commerce et d'Industrie de région Centre-Val de Loire soutient le projet de mise à 2x2 voies de la RN154 depuis de nombreuses années, dans l'intérêt du développement économique régional. Les retards pris autour de l'aménagement de cet axe ont été préjudiciables à tous et la perspective d'un projet d'infrastructure pouvant voir le jour dans un horizon de 5 ans est donc accueillie avec enthousiasme.

Les entrepreneurs du Centre-Val de Loire que nous représentons ont besoin d'une liaison performante entre le Loiret et l'Eure-et-Loir (et au-delà la Normandie) qui leur fera gagner du temps pour leurs déplacements et facilitera ainsi la conquête de nouveaux marchés.

Nous sommes donc extrêmement favorables au projet d'aménagement à 2x2 voies des RN154 et RN12, de Nonancourt au Nord-Ouest (RN 154 - département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (A10 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est, présenté dans le cadre de cette enquête publique et nous souhaitons qu'il puisse voir le jour le plus rapidement possible.

L'avis qui accompagne ce courrier détaille les attentes des entreprises régionales. Il est émis au nom de l'ensemble du réseau des CCI de la région Centre-Val de Loire.

Nous souhaitons, à travers cet avis, contribuer à une prise de décision politique dans les meilleurs délais, afin que ce projet d'aménagement routier se concrétise au service du développement de la région Centre-Val de Loire et de l'économie nationale.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Antoine BONNEVILLE,

Président de CCI Centre-Val de Loire.

P.J. :
Avis sur l'enquête publique du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 entre Nonancourt et Allaines

Copie :
Nacer MEDDAH, Préfet de la région Centre-Val de Loire
François BONNEAU, Président de la Région Centre-Val de Loire
Xavier BEULIN, Président du CESER Centre-Val de Loire

6 rue Pierre et Marie Curie - Parc d'activités - Ingré - 45926 Orléans Cedex 9
T. 02 38 25 25 25 - F. 02 38 43 00 39 - info@centre.cci.fr www.centre.cci.fr
SIRET 184 500 114 00014 - APE 9411Z - TVA FR 21 184 500 114

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



CCI CENTRE-VAL DE LOIRE

AVIS

9
janvier
2017

Objet : AVIS DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES-MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154)

Contexte : Le réseau des CCI du Centre-Val de Loire se mobilise pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN154

Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Centre-Val de Loire suit avec détermination l'évolution du projet de mise à 2x2 voies de la RN154 depuis de nombreuses années. Cet engagement s'est traduit par les différentes contributions locales menées par la CCI d'Eure-et-Loir depuis près de 30 ans, et par une implication active dans le cadre du débat public puis des différents comités de suivi, de 2009 à aujourd'hui.

Les retards pris autour de l'aménagement de cet axe (section Dreux-Chartres inachevée après 25 ans de Contrats de Plan Etat-Région, section Chartres-Allaines aménagée uniquement sur 2 tronçons) ont été préjudiciables en termes de sécurité, de développement économique et d'aménagement du territoire. La décision ministérielle du 26 juin 2010 (post débat public) retenant le principe de l'achèvement de l'aménagement par mise en concession autoroutière de la RN154 entre Nonancourt et Allaines a donc été accueillie avec enthousiasme, car il s'agit de la seule alternative permettant une mise à 2x2 voies dans des délais raisonnables, au plus tard à l'horizon 2022.

Cette infrastructure est importante pour la région Centre-Val de Loire, puisqu'elle relie deux de ses départements, l'Eure-et-Loir et le Loiret. Le temps de trajet important (1h15) nécessaire actuellement pour connecter la ville-préfecture de l'Eure-et-Loir, Chartres, à la capitale régionale, Orléans, qui plus est dans des conditions dangereuses (chaussée dégradée, faux reliefs, circulation des poids lourds), affaiblit la cohésion régionale en incitant l'Eure-et-Loir à se tourner davantage vers l'Île-de-France (plus accessible) que vers sa région d'appartenance. Le faible niveau de service de la RN154 actuelle limite également les relations entre les régions Centre-Val de Loire et Normandie, alors que les similitudes entre les tissus économiques de ces 2 régions laissent deviner un vrai potentiel de partenariat, à l'instar de ce qui existe au travers du pôle de compétitivité Cosmetic Valley ou du cluster Pôle Pharma.

Attentes des CCI du Centre-Val de Loire : Un axe prioritaire pour le développement économique du territoire

Les principaux points d'intérêt des entrepreneurs de la région Centre-Val de Loire au sujet du projet sont :

- Une circulation sécurisée et fluidifiée synonyme de réduction du taux d'accidentologie et d'amélioration des temps de parcours pour le transport de voyageurs et de marchandises
- Un achèvement de l'itinéraire nord-sud Calais-Barcelone, de l'axe est-ouest Bretagne – Est de la France/Allemagne/Suisse, de la grande rocade de contournement du bassin parisien, la RN154 étant pour chacun de ces axes le dernier maillon non encore aménagé en 2x2 voies (ce qui implique un risque de report des trafics sur d'autres axes et ainsi de marginalisation de l'Eure-et-Loir et donc du Centre-Val de Loire)
- Une amélioration de la relation entre l'Eure-et-Loir et le Loiret pour renforcer l'identité régionale
- Une connexion facilitée avec la région Normandie, pour renforcer les coopérations économiques
- Un tracé ajusté pour limiter la consommation de foncier et préserver les activités agricoles

1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

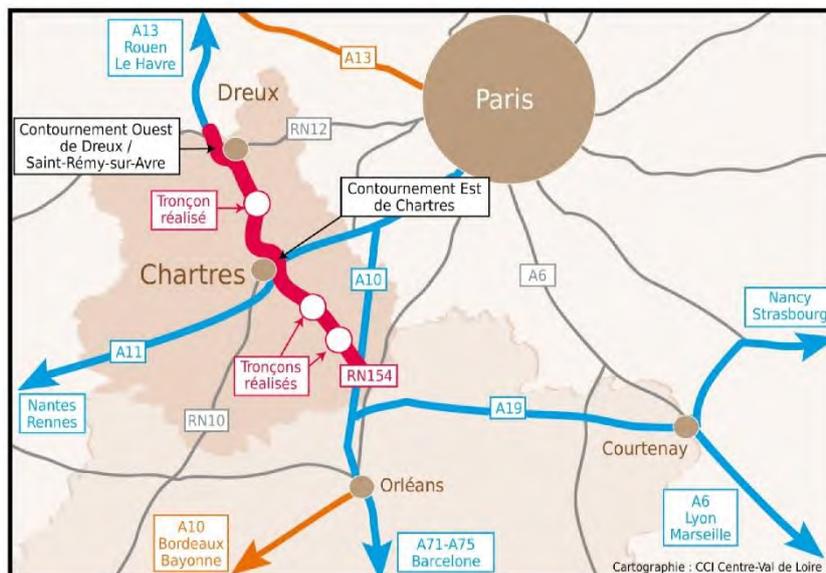
Les CCI du Centre-Val de Loire militent en conséquence pour un aménagement de la RN154 à 2x2 voies afin que les entreprises et les habitants de la région puissent bénéficier de liaisons plus performantes entre Orléans et Chartres (et au-delà Dreux et la Normandie).

Cet aménagement est demandé avec insistance depuis de nombreuses années et nous regrettons vivement le retard pris à chaque étape avec les différents reports de l'enquête publique ! Il est temps d'agir car à l'horizon 2022 (annoncé pour la mise en service), l'Eure-et-Loir ne pourra plus se satisfaire de ce statu quo qui la laisse dépourvue de liaison routière performante, comme de liaison ferroviaire, avec sa capitale de région, Orléans vouée à devenir un pôle métropolitain.

Conclusion : Un aménagement urgent

Les CCI du Centre-Val de Loire sont favorables au projet d'aménagement à 2x2 voies des RN154 et RN12 de Nonancourt au Nord-Ouest (RN 154 - département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (A10 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est, présenté dans le cadre de l'enquête publique, qui a pour objectif d'améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants sur l'axe composé de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12.

Cela engendrera des bénéfices multiples (sécurité, développement économique, aménagement du territoire...) pour les entreprises et les habitants de la région Centre-Val de Loire. Pour limiter le nombre d'accidents ainsi que la marginalisation économique de l'Eure-et-Loir, cet aménagement devra voir le jour le plus tôt possible, et au plus tard à l'horizon 2022.



Légende :

- | | |
|--|--|
| ■ RN154 | ○ Tronçons aménagés en 2x2 voies |
| ■ Itinéraires de première importance pour la RN154 | ■ Région Centre-Val de Loire et Eure-et-Loir |
| ■ Itinéraires secondaires | |

Illustration : la RN154, une infrastructure d'intérêt inter-régional, régional et départemental

2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme Bonnet :

Madame Françoise Bonnet
29, rue du Haut Murger
28210 COULOMBS

Coulombs, le 9 Janvier 2017.

à

Monsieur le Préfet d'Eure et Loir
Monsieur le Préfet de l'Eure

Objet : Enquête publique RN 154 & RN 12

Messieurs les Préfets,

Comme suite au projet de mise en concession autoroutière des RN 154 et RN 12, j'ai l'honneur de vous informer de mon intérêt pour celui-ci et que je n'ai manqué aucune réunion publique tant à Dreux qu'à Chartres. J'ai ainsi pu constater le nombre de questions, remarques, contestations. Pour ma part, j'attends toujours les réponses à mes questions écrites mises dans l'urne réservée à cet effet. A quoi bon questionnaires et urnes mis à disposition si c'est pour ne pas daigner répondre.

25 juin 2010, décision de Jean-Louis Borloo, Ministre des transports, consécutive au débat public relatif au projet d'achèvement de la RN 154 par mise en concession autoroutière comme solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive.

27 juin 2013, le projet d'autoroute en Eure et Loir est reporté : c'est une bonne nouvelle pour l'environnement et la préservation des terres agricoles mais aussi pour les automobilistes qui auraient été « rackettes ». Il y a lieu de se réjouir des conclusions du rapport remis au gouvernement par la commission Mobilité 21.

15 janvier 2014, il aura suffi de 2 heures à une délégation d'élus (François Bonneau, Président de la Région Centre val de Loire ; Jean-Pierre Gorges et Olivier Marleix, députés ; Albéric de Montgolfier, Président du Conseil départemental d'Eure et Loir, Gérard Cornu, sénateurs ; Daniel Frard, Jacky Jaulneau, Jean-Jacques Chatel, conseillers départementaux) et Nicolas Quillet, Préfet d'Eure et Loir pour rapporter à Frédéric Cuvillier, Ministre des transports, qu'il n'y avait pas d'objection à une mise en concession autoroutière : **Erreur !**

Marie-Madeleine Mialot, vice-présidente de la Région dira qu'elle « se garde bien de tout optimisme béat car il ne faudrait pas que le contribuable paye 2 fois l'autoroute. Je pense notamment à ceux qui bénéficient déjà d'une voie express ». Et elle rappelle qu'un récent rapport de la Cour des Comptes précise que « les sociétés autoroutières ont enregistré un excédent de 2 milliards d'euro ».

Tandis que le bulldozer administratif avance étape par étape concernant le processus d'études et de concertation depuis 2012 pour une mise en concession autoroutière, 91,5 km ont été mis en service entre 1992 et 2013. Environ 60 km restent à réaliser. Curieusement, il a été possible de trouver l'argent dans l'Eure pour 53 km alors que seulement 38,5 km ont été réalisés en Eure et Loir. L'Eure et Loir, grenier de la France n'a pas d'argent pour ses infrastructures routières ? Les projets pharaoniques de nos élus ne manquent pourtant pas à la lecture de la presse. Nos élus semblent oublier les administrés une fois les élections passées. Les citoyens refusent de signer un chèque en blanc. Ils veulent que des comptes soient rendus.

24 octobre 2016, un arrêté inter-préfectoral est signé par vos soins. J'y vois un oubli de taille : **cet arrêté, mis en ligne, n'a pas de numérotation**. Cela commence mal si dès le premier document des plus officiels, l'administrée que je suis constate ce manquement.

La profusion de documents (plus de 5000 pages à étudier en un laps de temps assez court) mis à disposition pour l'enquête publique laisse apparaître un travail superficiel ou de nombreux points semblent être méconnus voire ignorés. J'en veux pour preuve l'inexistence d'un château alors qu'il en est fait mention dans les documents. Ne sont pas prises en compte la qualité et la présence d'eaux souterraines exploitées pour l'alimentation de la population, la qualité de l'air et ses conséquences sanitaires en raison de la proximité d'habitations, d'écoles, de collèges, de zones protégées, les vents dominants, les nuisances sonores, le patrimoine naturel.

L'analyse du trafic est aussi à revoir dans sa globalité et est loin d'être précise et se doit d'être revue à la baisse en raison de la mise en service de la ligne SNCF Chartres-Voves et dans un proche avenir Chartres-Orléans, de la mise en place du covoiturage.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

La traversée de l'Eure et Loir par l'autoroute A 154 serait une catastrophe sur le plan économique car lorsque l'on prend l'autoroute ce n'est pas pour visiter, flâner mais pour gagner du temps. D'ailleurs, combien de temps peut-on envisager de gagner à rouler à 130 km/h si l'on tient compte de l'arrêt pour la prise du ticket et de l'arrêt pour le paiement ? Nous circulons actuellement à 110 km/h sur les parties réalisées et cela nous convient parfaitement.

Ce sera également une catastrophe pour les terres agricoles. Que laisserons-nous à nos enfants ? Comment oserons-nous justifier un tel massacre ? Comment Messieurs les élus peuvent-ils parler de bio alors qu'ils font tout et son contraire ? Qu'est-il prévu pour les passages de la faune ? Aucune mention ne s'y rapporte précisément.

Comment compte-t-on respecter les dispositions du code de l'environnement ?

Comment expliquez-vous Messieurs les Préfets la disparition des échangeurs existants entre Chartres et Dreux ? Le seul rescapé est situé sur la RD 26 entre Châteauneuf et Nogent le Roi. Je devrais m'en réjouir sauf que la déviation commencée de Nogent le Roi est abandonnée depuis les dernières élections départementales et a un goût d'inachevée à hauteur de Lormaye. Cela revient à dire qu'en plus de la circulation incessante actuelle, Coulombs devra en plus supporter la circulation que ce seul échangeur générera. Merci Monsieur le Conseiller Départemental à l'initiative de cet arrêt des travaux. Lors des vœux le 7 janvier, ce dernier nous a annoncé une nouvelle étude pour un projet de route submersible.....dans un souci d'économie. Les économies certes, il faut en faire mais je ne pense pas que ce soit raisonnable lorsqu'il s'agit des transports et de la sécurité.

Différents autres faits m'interpellent :

Après avoir approuvé le tracé de la future autoroute A 154, proposé par l'Etat, l'Agglomération du Pays de Dreux se propose de constituer une réserve foncière destinée à faciliter les échanges avec les agriculteurs.

Dans le même registre, Chartres Métropole va utiliser ses réserves foncières pour l'acquisition des terres agricoles nécessaires à la construction de l'autoroute, uniquement pour la portion qui traverse son territoire.

Les Présidents de ces deux communautés, Messieurs Hamel et Gorges, n'hésitent pas à se comporter en dictateurs avec leurs collègues quitte à les priver d'éventuels subventions ou services si ces derniers osent un avis différent.

Monsieur Hamel s'est également fendu d'un courrier à l'intention des entreprises de son secteur afin qu'elles soient favorable au projet autoroutier. Il en est de même pour le Président de la Chambre de Commerces et d'Industries. Quant au directeur général du Polepharma, M. Fabien Riolet il n'a pas hésité à utiliser la presse.

A l'occasion des vœux du Conseil Départemental une pétition a également circulée dans ce sens. J'ignore qui en était l'instigateur mais cela montre bien que l'intérêt général est laissé de côté.

Ces pros-autoroutes ont, sans aucun doute, prévu de dédommager les personnels dont ils ont la charge. Monsieur le Président du Conseil Départemental a, sans aucun doute, prévu de nouvelles tâches pour le personnel qui entretient les RN 154 et RN 12 actuellement.

Comment peut-on nous promettre des tarifs préférentiels pour les Euréliens alors que ce n'est, légalement, pas possible ?

En un mot pour qui nous prend-on ?

Par ailleurs, ne connaissant pas les commissaires enquêteurs, je me suis permis de faire des recherches concernant ces gens. Il ressortirait, que le rapport de M. Michel Badaire, technicien SICAP retraité, concernant la déviation du pont de Jargeau, soit contestable quant à son impartialité. Je me garderai bien d'émettre un avis. Néanmoins, lorsque le moindre doute existe pourquoi ne pas recourir à quelqu'un d'autre afin de lever toute ambiguïté ?

Je conclurai donc ainsi :

NON, Messieurs les Préfets, les Euréliens ne veulent pas de cette mise en concession autoroutière.

NON, Messieurs les Préfets, nous ne voulons pas perdre notre qualité de vie pour faire plaisir à des financiers.

NON, à la pollution de l'air. NON, à la pollution sonore. NON, au gaspillage de nos terres. NON, à notre perte de pouvoir d'achat. NON, au gaspillage de nos impôts en raison des sommes colossales déjà engagées tant en création qu'en entretien des RN 154 & 12. NON, à un retour en arrière vieux de 40 ans avec l'utilisation des routes secondaires pour éviter le péage. NON, à de nouveaux drames de la route dans le but d'éviter les barrières de péage.

NON, NON, NON et NON.

L'intérêt général passe avant l'intérêt particulier et nous devons penser à ce que nous laisserons aux générations futures.

OUI, au contournement de St Rémy qui est l'actuelle URGENCE.

Je vous demande de croire, Messieurs les Préfets, à l'assurance de mes sincères salutations.

Françoise Bonnet.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Tereos Sucre France

Etablissement d'Artenay
Route de Paris
45 410 ARTENAY
Tel.: +33 (0)2 38 78 78 78
Fax: +33 (0)2 38 78 78 76

Artenay, le 9 janvier 2017

Objet : réponse à l'avis d'enquête publique relatif au projet de mise en concession de la RN154 et de la RN12.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Suite à l'ouverture d'une enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154), veuillez trouver les éléments suivants que nous jugeons utiles de porter à votre connaissance.

1. Contexte

La sucrerie-distillerie d'Artenay, établissement de l'entreprise TEREOS France, réceptionne et transforme des betteraves sucrières produites par des agriculteurs associés coopérateurs de la Coopérative Betteravière d'Artenay dans un rayon moyen de 41km autour du site industriel d'Artenay.

La zone d'approvisionnement s'étend sur les départements suivants : Essonne, Eure-et-Loir, Loiret, Loir-et-Cher, Orne, Sarthe, Yvelines. La campagne de production s'étale sur les mois de septembre à janvier. Le site d'Artenay transforme environ 1 300 000 tonnes de betteraves par an en sucre et en alcool.

2. Etat des lieux

Un état des lieux de la situation actuelle nous permet de dresser le bilan suivant : Nos prestataires de transports acheminant les betteraves depuis les parcelles agricoles de nos associés coopérateurs vers l'usine d'Artenay empruntent régulièrement l'axe Dreux – Chartres – Artenay. Le tableau suivant illustre les tonnages et les rotations de camions concernés par l'axe routier en question.

Secteur	Nom du secteur	Tonnage transporté annuellement	Kilométrage moyen empruntant la RN154 jusqu'à Artenay	Nombre de rotations annuelles
A	Serazeureux	20 000	78	1 333
B	Gellainville	90 000	50	6 000
C	Beauvilliers	60 000	33	4 000
TOTAL		170 000		11 333

Tour Lilleurope - 11 parvis de Rotterdam
59777 Lille
France

Tel. : +33 (0)3 28 38 79 30
Fax : +33 (0)3 28 38 79 31

Tereos France - Union de coopératives agricoles au capital de 798 248 324 €
Siège social : 11 rue Pasteur - 02300 Origny-Sainte-Benoîte - France
633 247 979 RCS Saint-Quentin - SIRET 633 247 979 00016 - Agrément 11167
TVA FR 64 533 247 979

Enquête publique relative à :

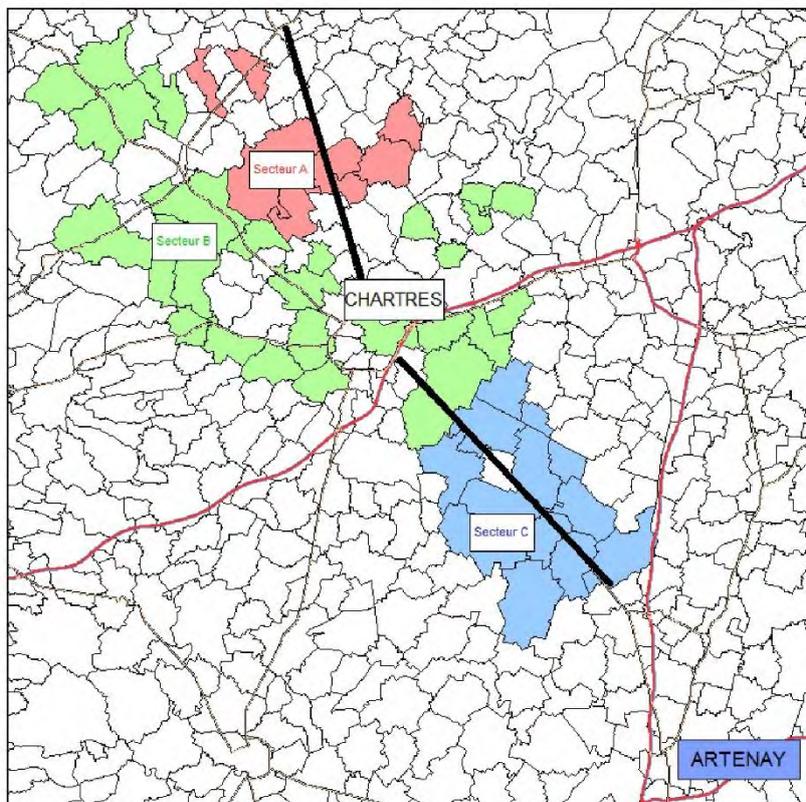
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



La carte suivante permet de localiser par secteur (A, B ou C) les communes de chargement de betteraves concernées par l'axe Dreux – Chartres – Artenay.



3. Impacts du projet de mise en concession autoroutière de la RN154 sur l'activité de TEREOS France et de ses prestataires de transports

- Pendant la phase de travaux

La phase de travaux va entraîner un certain nombre de détours et de ralentissements nécessaires pour accéder aux dépôts de betteraves et pour rejoindre le site d'Artenay. Cela

2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



aura pour impact un coût supplémentaire pour les prestataires de transports, coût supplémentaire que TEREOS France devra porter en partie.

Sachant que le coût actuel global de transports de betteraves entre l'entrée sur la RN154 et l'arrivée au site d'Artenay représente environ 811 000 € pour TEREOS France, une augmentation de +20% des tarifs de transports sur ce tronçon représenterait un surcoût annuel de 162 000€ pour TEREOS France.

Par ailleurs, le nombre de rotations de semi-remorques de betteraves pour le compte de TEREOS France étant de plus de 11 300 rotations par an sur la période septembre – janvier sur l'axe RN154, les déviations et donc les traversées de communes sur les axes de déviation en seront impactées d'autant lors des phases de travaux. C'est un élément qui devra être pris en compte lors de la mise en place de ces déviations afin de pouvoir permettre une meilleure sécurité des usagers de la route tout comme celle des riverains.

- Après la phase de travaux

Une fois le projet livré, les transporteurs prestataires de TEREOS France pourront ou non emprunter l'axe autoroutier permettant de desservir les dépôts de betteraves depuis l'usine d'Artenay.

L'utilisation de l'axe autoroutier ou des voies alternatives sur le réseau secondaire entraînera pour ses prestataires des coûts supplémentaires générés par les péages autoroutiers ou un kilométrage additionnel par rapport aux itinéraires empruntés jusqu'à ce jour.

4. Conclusion

Le site TEREOS France d'Artenay transforme 15 000 à 16 000 hectares de betteraves.

Près de 2200 hectares, soit près de 20% des surfaces dédiées, étant directement touchés par le projet de mise en concession de la RN154, il nous est paru important de vous porter ces éléments à votre connaissance afin de prendre en compte les contraintes que celui-ci aura sur notre activité.

Nous souhaitons collaborer ensemble afin de préparer au mieux ce chantier et lors des phases de travaux d'assurer un bon approvisionnement de notre site industriel, sans impact majeur pour les agriculteurs associés coopérateurs, et en garantissant la sécurité de tous et notamment des usagers de la route et des riverains.

Assuré de votre écoute, nous nous tenons à votre disposition et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'expression de nos dévoués sentiments.

Sébastien DOR
Directeur d'établissement

3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. Habert :

HABERT Philippe 3 rue du bougueneau 28300 Oisème

"Aux membres de la Commission d'enquête d'utilité publique Autoroute A 154"

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires

Veuillez trouver ci-joint un document comprenant 3 pages numérotées :

Non à l'autoroute A 154, pourquoi ?

INTRODUCTION :

Je précise tout d'abord qu'il n'est pas question de refuser le projet de la A 154 pour l'unique raison qu'il nous concerne de près géographiquement.

Je suis solidaire des habitants impactés par ce projet sur l'ensemble du tracé et suis moi-même habitant de Gasville-Oisème.

Il n'est pas non plus question d'accepter une autoroute sous prétexte qu'elle serait gratuite pour les Euréliens ou qu'elle ferait l'objet de limitation de vitesse à proximité d'agglomération (Chartres par exemple).

Devant la nécessité d'adapter le réseau routier aux besoins du trafic, la Direction régionale de l'équipement de l'aménagement et du logement propose comme seule alternative : "la mise en concession autoroutière entre Nonancourt et Allaines, (une solution tout simplement obsolète").

RAPPEL :

A l'issue du rapport de la Commission "mobilité 21", une décision ministérielle prévoyait de donner la priorité au contournement de Saint-Rémy-sur-Avre et renvoyait le reste du tracé à une date ultérieure.

Suite à cette décision, quelques élus locaux se sont rendus au ministère en contestant la dite décision et ont ainsi obtenu de continuer le projet autoroutier !

La D R E A L en charge du dossier a organisé de nombreuses et très coûteuses séances pour soi-disant informer le public ; or nous avons pu constater au travers des « questions/réponses », que les vrais sujets étaient éludés et que nous étions uniquement présents pour assister à des *chambres d'enregistrement*.

La D R E A L semble s'appuyer sur des éléments dépassés par le temps (le projet date de 30 à 40 ans) mais aujourd'hui tout a changé. Elle met en avant le caractère accidentogène de la R N 154 en s'appuyant sur l'ancienne infrastructure !

"Priorité à l'autoroute car il n'y a pas d'autres alternatives, c'est à vrai dire le seul discours que j'ai retenu."

1

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Le coût financier du projet de la D R E A L est impressionnant et ne cesse de s'allonger (échangeur, voies de substitution, aménagement supplémentaire des voies secondaires, subvention d'équilibre ...)

NUISANCES A 154 :

Les informations choisies par la D R E A L n'ont pratiquement pas parlé de l'impact sur le bâti (merci pour les personnes qui habitent près du tracé, près d'un échangeur, ou dans une zone où il y a risque de report important de circulation).

Les usagers qui éviteraient cette autoroute, seraient à nouveau les hôtes des riverains qui ont déjà trop payé des nuisances de l'ancienne R N 154.

Outre le bruit, la A 154 modifierait de manière considérable la nature, l'air que nous respirons, l'environnement actuel.

Pour Gasville-Oisème, Champhol, Saint-Prest et bien d'autres villages, c'est une remise en cause directe de notre qualité de vie.

Ce projet A 154 dénature complètement le cadre de vie actuel et porte sérieusement atteinte à l'environnement tel que nous le connaissons actuellement.

Le tracé de la A 154 semble porter atteinte (région de Vernouillet) à plus ou moins court terme à une dégradation des zones de captage de l'eau potable.

ARGUMENTS :

La limitation de vitesse se généralise de plus en plus (zone 30 Km/h en ville, portions sur routes secondaires à 70 Km/h, portions d'autoroute à 110 / 90 Km/h).

(La préservation des espaces agricoles est aujourd'hui une priorité inscrite dans la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche de juillet 2010.)

(Après l'air et l'eau c'est le sable qui représente la denrée la plus utilisée, le sable est utilisé pour filtrer l'eau, on le transforme en verre, il entre dans la composition du plastique des réacteurs d'avions ... en fait on ne peut vivre sans, et pour l'exploiter les carrières s'amenuisent au fil du temps, on utilise celui des rivières, puis des fonds marins avec de graves conséquences sur l'environnement ; pour construire une autoroute, 30 000 tonnes de sable sont englouties à chaque kilomètre, enfin le sable est une ressource non renouvelable.)

Beaucoup de "petites routes" que nous utilisons couramment disparaîtraient si la A 154 se réalisait et Oisème se retrouverait coupé de Chartres. La désertification des communes serait amplifiée.

2

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Pour Champhol, il y a un préjudice important en ce qui concerne la proximité A 154 et le collège Soutine (environ 600 élèves).

Pour joindre un point à un autre sur l'autoroute, tout le monde sait qu'il faut parfois effectuer jusqu'à 30 Km ; de ce fait les habitudes de trajet de la RN 154 seraient remise en cause, si la A 154 voyait le jour.

Quant à la gratuité, elle n'est qu'un leurre (quand bien-même elle aurait lieu sur une portion, le coût de cette gratuité serait reporté sur d'autres dépenses à honorer.)

PROPOSITIONS :

Pour répondre favorablement, il y a la possibilité d'aménager l'existant en 2 fois 2 voies comme cela existe partiellement entre Dreux et Chartres, ainsi qu'entre Chartres et Allaines (secteurs devenus plus sûrs que l'ex R N 154.)

Ces secteurs précités et limités à 110 Km/h présentent une sécurité acceptable pour les usagers, ils ont également la particularité d'être accessibles.

Il est donc temps d'arrêter les frais et de regarder vers une autre direction plus raisonnable, réaliste et rationnelle ; en l'occurrence, le projet M O B 28.

Ce projet dont je ne vais pas reprendre tous les détails un par un est beaucoup moins onéreux, beaucoup moins consommateur de terres agricoles. Ce projet est porté par toutes les associations (F E E L, A 10 Gratuite, A S C V E G, A V E R N, Jouons collectifs, Saint-Prest Gasville-Oisème environnement, U F C Que choisir 28, etc.)

Privilégier le projet M O B 28, c'est d'abord réduire les coûts en fonction des réels besoins et non dépenser excessivement en argent comme en matériaux.

Le projet M O B 28 comprend dans son intégralité, tous les raccordements utiles permettant une liaison à 2 fois 2 voies sur la totalité du parcours concerné.

Il permet également aux usagers de conserver leurs habitudes pour le trajet habituel (travail/domicile par exemple).

Il est encore temps que la D R E A L et les élus se rapprochent des initiateurs du projet M O B 28 afin de travailler dans une direction commune et responsable.

CONCLUSION :

Ce projet de A 154 est une idée à proscrire, à oublier ! Il est grand temps d'arrêter de dépenser inutilement de l'argent. Dès à présent la D R E A L, si elle souhaite porter un projet que les citoyens méritent, c'est celui de M O B 28. *

** (ce projet reposant sur le bénévolat ne coûte pas d'argent aux citoyens !)*

3

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

APEV :

APEV

Association pour la Protection de l'Environnement du val de Voise

Eric FELLER
Président de l'A.P.E.V.
36, rue Hélène Boucher
Boigneville
28130 YERMENONVILLE
Tél. : 02 37 32 47 06
09 62 21 69 84

Préfecture d'Eure et Loir
Commission d'enquête : RN 154
A l'attention de Monsieur Michel BADAIRE, Président
1, place de la République

28019 CHARTRES

Boigneville, le 10 janvier 2017

OBJET : Enquête Publique concernant la RN 154

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joint la réponse de l'APEV concernant l'enquête publique pour le bassin de la Voise et de ses affluents (notre domaine d'application).

L'APEV a pour buts la défense, la protection et l'amélioration, par tous les moyens légaux, de l'environnement et du cadre de vie des habitants permanents ou temporaires des communes dont tout ou partie est dans la zone géographique définie par le bassin versant de la rivière Voise et de ses affluents, et de tous ceux qui pourraient avoir à souffrir directement ou indirectement d'une atteinte sérieuse à cet environnement.

Siège social : 36 rue Hélène Boucher, Boigneville, 28130 Yermenonville

Je me tiens à votre dispositions pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations.

Eric FELLER

Président de l'A.P.E.V.

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901
Siège social : 36, rue Hélène Boucher – Boigneville – 28130 – YERMENONVILLE.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

APEV

Association pour la Protection de l'Environnement du val de Voise

REPONSE A L'ENQUETE PUBLIQUE

CONCERNANT LA RN 154

1 REMARQUES GENERALES.

L'APEV se rappelle certains faits :

1. La zone d'activité de l'APEV n'est pas directement concernée par le projet de la RN 154. Nous ne prendrons donc pas part aux implications écologiques et aux conséquences de la RN 154 sur les bassins qu'elle traverse.
2. A contrario, le bassin de la Voise sera touché par un effet indirect. A savoir le délestage du trafic routier dû à la mise en concession de la RN 154.

2 ELEMENTS REPRIS .

(Page 105 RESUME NON TECHNIQUE -E1225-45_Piece_E_- Etude_d-impact_RNT)

Évaluation de la rentabilité économique du projet Tableau 6 : avantages actualisés par acteur et par poste, scénario de base (en M€ 2010, actualisés en 2010)

Ce tableau montre les éléments suivants :

- pour les usagers en voiture, le gain de temps et de confort permis par l'infrastructure permettent d'obtenir un bilan fortement positif malgré les péages et le surcoût de carburant (lié à la vitesse supérieure après aménagement),
- pour les poids lourds, le surcoût lié à la mise en service des péages n'est pas totalement compensé par les gains de temps et de carburant, d'où un bilan légèrement négatif, chiffre 2010.

1.3.2.2 L'économie

1.3.2.2.1 Contexte et objectifs économiques au niveau national

La RN 154 est une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritimes offerts à partir de Rouen et du Havre. Son aménagement, qui garantit l'amélioration des capacités et des temps de parcours pour les marchandises, contribue à :

- **Consolider le port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe ;**

L'aménagement de la RN 154 permettrait de sécuriser la relation avec la Haute-Normandie et de consolider la place de premier plan du port de Rouen, qu'il doit en grande partie à son « hinterland beauceron ».

- **Offrir de nouveaux débouchés au port du havre ;**

La RN 154 donne accès aux zones portuaires de Rouen, dont la situation permet l'acheminement des marchandises par voie fluviale puis maritime, ainsi qu'au Havre. La RN 154 ouvre également la possibilité d'une liaison directe entre les régions normande et bretonne, d'une part, et celles de Bourgogne et de l'Est de la France, d'autre part, sans passer par les axes routiers très denses de l'Île-de-France après l'ouverture de l'A19.

- **Conforter la pertinence d'une future plate-forme multimodale à Artenay (route et fer).**

Située sur l'axe de la nouvelle autoroute ferroviaire atlantique, la RN 154 pourrait également jouer un rôle de desserte majeure pour une plate-forme de chargement-déchargement de marchandises à Artenay-Poupry.

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Siège social : 36, rue Hélène Boucher – Boigneville – 28130 – YERMENONVILLE.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

APEV

Association pour la Protection de l'Environnement du val de Voise

1.3.2.2.2 Contexte et objectifs économiques au niveau régional

La pertinence du projet RN 154 s'apprécie au regard de sa cohérence avec les projets et les perspectives de développement du territoire concerné, qui portent principalement sur :

- Le soutien aux mutations de l'économie et au développement de l'emploi en Eure-et-Loir ;
- Le renforcement de la cohésion de la Région Centre - Val de Loire-Val de Loire, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du val de Loire ;
- La préservation des terres agricoles.
- Les Pôles de compétitivité s'inscrivent dans une politique nationale. Ils ont un objectif clair : renforcer la performance des entreprises françaises dans la concurrence internationale, améliorer l'attractivité économique du pays et lutter contre les délocalisations.

L'enjeu réside dans la capacité de la région à reproduire, sur l'ensemble de son territoire, et particulièrement sur un axe Nord-Sud, le dynamisme de l'axe métropolitain ligérien.

Cela implique notamment d'assurer la fluidité des relations sur la tangentielle du Loiret et de l'Eure-et-Loir, constituée par l'axe Orléans-Chartres-Dreux. Mobilisées en faveur de la RN 154, les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir et du Loiret rappellent «l'urgence de l'aménagement à 2x2 voies». Axe essentiel pour tous les acteurs de l'économie euréliens, notamment dans la phase actuelle de reconversion consécutive à la déprise industrielle, qui permettrait, s'il offrait dans l'avenir un niveau de service satisfaisant, de profiter des bénéfices de l'axe ligérien, la RN 154 doit s'affirmer comme l'artère économique de l'Eure-et-Loir.

3. CONSTAT DE L'APEV

3.1 Itinéraires de substitution

"L'objet de l'itinéraire de substitution est d'offrir un itinéraire routier aux véhicules interdits sur l'autoroute et aux usagers ne souhaitant pas s'acquitter du péage." et un peu plus loin lorsqu'il s'agit de nouvelles infrastructures "Ces projets ne font pas partie du projet de concession mais fournissent aux collectivités locales des pistes de réflexion pouvant être mises en œuvre pour accompagner le projet. Ils sont présentés en annexe du dossier." (4.6 ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION).

"Le dispositif de péage de référence utilisé dans le cadre de cette étude est le péage fermé sur l'ensemble de l'itinéraire avec certaines exceptions" (4.4 TARIFICATION ET PÉRIMÈTRE DE LA CONCESSION).

Le coût de ses infrastructures reviendra donc au budget des collectivités locales par voie de conséquence au département ce qui implique naturellement que cela doit faire partie de cette enquête public.

L'étude de cette partie a été bâclée, le parti pris étant que les véhicules circuleraient quasiment tous sur la RN 154.

La méconnaissance des différents utilisateurs est flagrante, à savoir :

- les Artisans et Commerciaux utilisent de moins en moins les zones "payantes" compte tenu de l'alourdissement des charges.
- Les PME et PMI commencent à informer leurs équipes qu'il convient d'éviter certains frais.

Le corps des routiers est celui qui a le plus changé.

Ils ne doivent utiliser les autoroutes que pour les contrats à pénalités (en cas de retard). Cette pratique se généralise même dans les sociétés françaises maintenant !

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Siège social : 36, rue Hélène Boucher – Boigneville – 28130 – YERMENONVILLE.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

APEV

Association pour la Protection de l'Environnement du val de Voise

De plus, des trajets préférentiels sont fournis aux chauffeurs. Ces derniers ne sont pas forcément adossés au trajet autoroutiers payant. Ils sont obtenus par le chemin le moins long qui utilise les contournements des villes.

Ci-dessous celui concerne le bassin de la Voise :



Obtenu à partir des contournements réalisés ou prévus (pointillés : contournement Gallardon par l'est) permettant entre-autre de relier la sortie 11 de la A 10 : Allainville à Dreux-Vernouillet (sans péage).

Pour quelles raisons, les routiers passeraient ils par un péage ?

Bien que certains élus pensent que "60 % du trafic vient de l'extérieur : il est normal que l'utilisateur paye." (Député-Maire de Chartres, **M. Jean-Pierre GORGES**), le premier réflexe de ces sociétés est de trouver le moyen d'annihiler ce coût supplémentaire.

3.2 Les partis pris lors de cette enquête

En premier lieu, l'étude a été faite dans une étroitesse esprit, à savoir :

- Le trafic routier qui passe sur la RN154 restera sur cette dernière.
- Les coûts se limitent à ceux de la RN 154.
- Les évolutions tant sociétales qu'industrielles depuis la dernière révision en 2010 n'existent pas. etc...

Conclusion prédéfinie: Rentabilité assurée et création d'une concession.

L'utilisation de la théorie des éléments finis implique avant tout que les éléments de départ et ceux de fin soient parfaitement définis et réalistes. Ce qui n'est pas le cas ici.

Nous reprendrons donc les 2 premiers points, le troisième, déliant en lui-même, il ne nécessite pas d'entrer dans le détail.

La grande différence entre les concepteurs (du projet et de l'étude (ainsi que la sur estimation de la DREAL)) et les utilisateurs (majoritairement les professionnels) est la vitesse de réaction et d'imagination. Croire entre-autre que les pseudo-itinéraires proposés vont être obligatoirement pris en l'état par les routiers est absurde. (voir paragraphe 3.1.).

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Siège social : 36, rue Hélène Boucher – Boigneville – 28130 – YERMENONVILLE.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

APEV

Association pour la Protection de l'Environnement du val de Voise

Prendre en compte uniquement pour le département les coûts de la RN 154 est absurde. Il conviendrait de prendre l'ensemble des coûts occasionnés par cette dernière, même ceux qui sont indirectement obtenus par une vue globale et réaliste de la RN 154 (voir paragraphe 3.1.). Puis les comparer aux coûts suscités par une 4 voies gratuite.

Il n'est pas judicieux de fournir des réponses, telles que :

"Ces projets ne font pas partie du projet de concession mais fournissent aux collectivités locales des pistes de réflexion pouvant être mises en œuvre pour accompagner le projet. Ils sont présentés en annexe du dossier." (4.6 ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION).

4 CONCLUSION

Ce dossier d'Enquête Publique est incomplet et mal finalisé, pour les raisons suivantes :

- la présentation d'une étude de 2010 non mise à jour pour une enquête en 2016/2017, nous semble pour le moins litigieux.
- les aprioris utilisés pour la conception et la mise en place de ce projet.
- la zone d'application et les modifications du transport routiers.
- pas d'indication quant à la valeur maximale de la subvention d'équilibre (payée par le contribuable).

En conséquence, il est évident que les communes longeant les tracés de la RN 154 vont avoir une grosse partie du trafic VL et que les bassins types Voise, vont voir une augmentation significative du trafic PL.

5 AVIS DE L APEV

L APEV émet un avis défavorable au projet tel qu'il est proposé dans cette enquête.

Nous nous tenons à disposition pour tous compléments d'informations.

En aucun cas, l'APEV ne peut soutenir ce projet constitué à partir d'aprioris et sans base solide.

L'APEV craint une détérioration de l'environnement, des problèmes diverses aux communes limitrophes à la RN 154 et à celle du tracé défini para.3.1. et une dérive financière due à la subvention d'équilibre qui au final sera payée par le contribuable.

Eric FELLER

Président de l'A.P.E.V.

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Siège social : 36, rue Hélène Boucher – Boigneville – 28130 – YERMENONVILLE.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

M. GUERET DANIEL : CONSEIL DEPARTEMENTAL :

Je suis favorable au projet d'aménagement autoroutier de l'A154 pour ces raisons :

trop longtemps le département d'Eure et loir a souffert de l'absence de la mise en deux fois deux voies de la 154 faute d'une volonté de l'Etat suffisante pour aller plus vite dans le cadre des contrats de plans passés.

Voilà des décennies que cette nationale accidentogène ne présente pas les caractères essentiels d'un axe sécurisé. Il faut mettre un terme à cette hécatombe.

Aujourd'hui l'Etat n'a plus les moyens financiers pour aménager cette voie.

Donc l'Eure et loir à un seul choix : ou bien la concession autoroutière ou bien Rien !

Si ce projet de concession n'aboutit pas, aucun autre projet ne viendra le remplacer et les opposants porteront la responsabilité de leurs positions qui visent surtout à sauvegarder leurs petits intérêts personnels sans se soucier de l'intérêt général.

Les mêmes qui vous expliquent qu'il ne faut pas d'autoroute sont les mêmes qui les empruntent pour partir en vacances comme ceux qui sont contre les aéroports ou les avions qui les empruntent pour partir en vacances à l'autre bout de la planète ! Adieu les beaux discours sur l'environnement et la pollution !

Enfin sur le plan économique cet axe aménagé sera vital pour le développement de l'emploi, et permettre à notre département de ne pas rester à l'écart.

Ce projet va enfin permettre la réalisation des contournements de St Rémy, Dreux et Chartres depuis trop longtemps attendus et qui aujourd'hui constituent des points de blocage aux graves conséquences environnementales, mais qui ne gênent pas les opposants de service !

Enfin arrêtons de faire payer le contribuable, le choix d'un péage fermé Est la seule façon de faire contribuer les usagers non eureliens au financement du projet.

Le système de péage incitera 70% des usagers extérieurs à participer au financement de l'équipement.

Dans le cas inverse, l'équipement serait payé à 100% par les locaux via l'impôt.

L'Eure et Loir ne doit pas louper ce rendez-vous, car il n'y aura pas de solution alternative, quel que soit le gouvernement.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Agglo du Pays de Dreux :



COPIE

PREFECTURE D'EURE-ET-LOIR
Monsieur BADAIRE
Président de la commission d'enquête publique A154
1 Place de la République
28019 CHARTRES

Référence : GH/JJ/DO N° 20160005123
Pôle Développement Economique et Territorial
Affaire suivie par Didier ORAIN
Tél. 02 37 64 82 58 – Fax 02 37 64 85 96
d.orain@dreux-agglomeration.fr

Dreux, le 21 DEC 2016

Objet : enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12

Monsieur BADAIRE,

Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je souhaite vous faire part des orientations que je souhaite porter à l'échelle de notre Communauté d'agglomération.

Ce projet représente pour le territoire et les entreprises qui composent notre tissu économique une opportunité forte de valorisation, en lui offrant de nouvelles perspectives en matière d'accessibilité et par prolongement en matière d'aménagement, renforçant ainsi notre attractivité territoriale.

La capacité réelle de démultiplication des échanges, comme de raccourcissement des temps de circulation et d'une meilleure gestion des flux, est à cet égard un atout considérable de développement et une forte valeur ajoutée pour l'ensemble du pays Drouais.

Aussi, je souhaite rappeler l'engagement fort qui est le mien aujourd'hui de voir aboutir le projet dans les meilleurs délais et tout l'intérêt que je lui porte pour le développement de notre territoire.

Nous pourrons ainsi ensemble, avec ce nouveau projet autoroutier, faire valoir les intérêts communs de notre agglomération et des entreprises qui la composent, mais aussi de l'Eure-et-Loir et plus largement de la Région Centre-Val de Loire pour en assurer un développement pérenne et efficient.

.../...

4 rue de Châteauidun • BP20559 • 28103 Dreux Cedex
www.dreux-agglomeration.fr

78 COMMUNES 112 000 HABITANTS
Le Pays de l'Europe de l'Ouest
de l'Est de la Région Centre-Val de Loire
à l'ouest de Paris

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Enfin, la modération de la tarification comme critère de sélection du prochain concessionnaire restera un facteur majeur pour l'acceptation de la nouvelle infrastructure qui reliera les deux principaux bassins de population et d'emplois du département.

Je vous prie d'agréer, Monsieur BADAIRE, l'expression de mes respectueuses salutations.

Gérard HAME

Président de l'Agglomération
du Pays de Dreux

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations



Agglo du Pays de Dreux
4 rue de Châteaudun – BP 20159
28103 Dreux cedex – Tél. 02 37 54 82 00
www.dreux-agglomeration.fr

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'AGGLO DU PAYS DE DREUX REUNION DU 9 MAI 2016

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, TERRITORIAL, SOCIAL ET URBAIN

Développement territorial

Mise en concession autoroutière des routes nationales 12 et 154 :
concertation interservices préalable à la mise en œuvre de l'enquête publique

N°2016-120

8.4 Aménagement du territoire

Rapporteur : Gérard HAMEL

Nombre de membres en exercice	119
Nombre de présents	86
Nombre de pouvoirs	2
Votants	88

L'an 2016, le 9 mai à 19 heures, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux, dûment convoqué le 3 mai 2016, s'est réuni à Saint-Lubin-des-Joncherets, sous la Présidence de Monsieur Gérard HAMEL.

Etaient Présents

Mme QUENTIN (Abondant), M. CAPERAN (Allainville), **M. MARLEIX** (Anet), Mme LE BIHAN (Anet), M. RIVIERE (Aunay-sous-Crécy), Mme GALKO (Beauches), M. MOUCHARD (Berchères-sur-Vesgre), Mme CROIBIER (Bérou-la-Mulotière), M. ETIENNE AUGUSTIN (Boissy-en-Drouais), Mme GRUPPESSET (Boncourt), **M. BARBIER** (Brezolles), M. LEROMAIN (Broué), M. SANIER (Bû), M. AUGRAS (Châtaincourt), Mme HINCKER-CALLARD (Châteauneuf-en-Thymerais), **M. LETHUILLIER** (Chérisy), M. ARNOULT (Crécy-Couvé), M. AMELOT (Crucey-Villages), M. BILBILLE (Dampierre-sur-Avre), **M. HAMEL** (Dreux), Mme M'FADDEL-NTIDAM (Dreux), M. HOMPS (Dreux), Mme LHOMME (Dreux), **M. LEMARE** (Dreux), Mme GUILLOT-MARECHAL (Dreux), M. DERBALI (Dreux), **M. GABRIELLI** (Dreux), Mme DE LA GIRODAY (Dreux), M. LEROUX (Dreux), Mme PHILIPPE (Dreux), Mme ROMEZIN (Dreux), M. POISSON (Dreux), M. ROSSION (Dreux), Mme IMERRADEN (Dreux), M. GAMBUTO (Dreux), M. MAGER MAURY (Dreux), Mme RENAUX-MARECHAL (Ecluzelles), M. LEPORTIER (Ezy-sur-Eure), **Mme ROUSSET** (Ezy-sur-Eure), M. BOISNARD (Fessanvilliers-Mattanvilliers), Mme BONHOMME (Fontaine-les-Ribouts), M. MOREAU (Garnay), M. BIEUVILLE (Germainville), M. MALHAPPE (Gilles), Mme POUSSARD (Guainville), Mme LAMY (La Chapelle Forainvilliers), M. MARTIN (Laons), M. GIROUX (Le Boullay-Thierry), **M. FILLON** (Luray), M. MAISONS C (Maillebois), M. DEPOND (Marchezais), Mme BASTON (Marville-Moutiers-Brûlé), M. CHERON (Montreuil), **M. AUBRY** (Nonancourt), **M. MARIE** (Ormoy), M. LEPETIT (Oulins), M. MASSOT (Prudemanche), **M. CRABÉ** (Saint-Ange-et-Torcay), M. COCHELIN (Sainte-Gemme-Moronval), **M. SOURISSEAU** (Saint-Lubin-des-Joncherets), M. VUADELLE (Saint-Lubin-des-Joncherets),

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

Page 1/7

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme FINK (Saint-Lubin-des-Joncherets), M. DAHURON (Saint-Maixme-Hauterive), **M. RIEHL** (Saint-Rémy-sur-Avre), M. PERCHERON (Saint-Rémy-sur-Avre), M. BLANCHARD (Saint-Sauveur-Marville), M. ALBERT (Saulnières), M. GOURDES (Saussay), **Mme DESEYNE** (Serville), Mme MINARD (Tremblay-les-Villages), **M. FRARD** (Vernouillet), Mme MANSON (Vernouillet), M. STEPHO (Vernouillet), M. LESAGE (Vernouillet), Mme MARY (Vernouillet), Mme HENRI (Vernouillet), M. MOYER (Vernouillet), Mme DELAPLACE (Vert-en-Drouais).

Suppléances

M. LAIDOUN (Charpont) est suppléé par Mme DE VOS
 M. DEBACKER (Escorpain) est suppléé par M. LELARD
 M. PECQUENARD (La Chaussée d'Ivry) est suppléé par Mme ROUSSEL
 Mme TIREL (La Mancelière) est suppléée par Mme CORBIN
 M. JONNIER (Boullay-les-deux-Eglises) est suppléé par Mme PIERRON
 M. MATELET (Ouerre) est suppléé par Mme LUDER
 M. DEUTSCH (Rouvres) est suppléé par M. LIGNEUL
 M. MAITRE (Sorel-Moussel) est suppléé par Mme BLIAULT

Pouvoirs

Mme ARCHAMBAUDIERE-LE PARC (Dreux) **donne pouvoir** à M. HOMPS
 M. LE DORVEN (Dreux) **donne pouvoir** à M. LEMARE

Le quorum étant atteint, le Conseil peut valablement délibérer.
 Secrétaire de séance : Mme Cécile LAMY

Après avoir étudié le dossier constitué par les services de la DREAL Centre-Val de Loire, Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir sollicite un avis de la communauté d'agglomération dans son courrier du 10 mars 2016, relatif à la consultation interservices pour la mise en concession autoroutière des routes nationales 12 et 154, préalablement à la mise en œuvre de l'enquête publique à venir.

Un avis similaire avait été rendu par la communauté d'agglomération par délibération n°2015-22 du 26 janvier 2015, à propos du choix de l'axe préférentiel du projet.

Afin de consulter les élus du territoire de la manière la plus efficiente possible, un tour de table préalable a été organisé le 20 avril 2016 avec les Maires de l'Agglomération du Pays de Dreux directement concernés par le projet. Une seconde concertation avec l'ensemble des maires du territoire a eu lieu le 25 avril suivant.

Considérant les échanges issus de ces deux tours de table et les réflexions qui en ont suivi, les élus tiennent à rappeler leur soutien au choix qui a été fait par l'État de procéder à l'aménagement par concession, afin qu'il puisse être réalisé le plus vite possible, favorisant ainsi le développement économique et social du bassin drouais.

▣ Secteur Nonancourt – Dreux

📍 Point d'échanges à l'ouest de Nonancourt

Les élus de l'agglomération approuvent le tracé proposé dans le contournement ouest de la vallée de l'Avre et les solutions techniques retenues, comprenant l'implantation d'un échangeur complet à l'ouest de Nonancourt, selon la variante « Buray Est » proposée précédemment en phase de détermination de l'axe préférentiel.

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2015 – N°2016-120

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Le tracé proposé tient compte du raccordement avec le réseau local, notamment la création d'un diffuseur sur la RN12, permettant aux véhicules provenant de Verneuil-sur-Avre et d'Alençon de poursuivre par l'A154 sans avoir à passer par le carrefour des Anglais, et inversement.

📌 Contournement de Saint-Lubin des Joncherets et de Saint-Rémy-sur-Avre, barrière de péage et point d'échanges

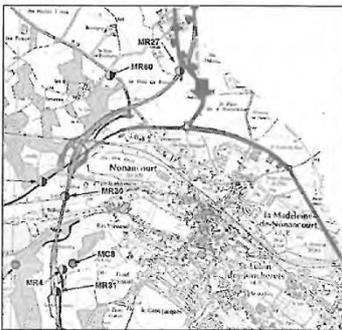
L'agglomération prend note de la proposition d'implantation d'une barrière de péage pleine voie et de ses équipements structurants (aires de repos unilatérales), au sud du viaduc permettant le franchissement de la Vallée de l'Avre.

L'Agglo du Pays de Dreux confirme sa demande d'implantation d'un échangeur sur la RD11, permettant de désenclaver l'accès au plateau de Brezolles et la commune de Saint-Lubin des Joncherets.

Le tracé cheminant depuis le sud-ouest de Saint-Lubin des Joncherets jusqu'à la jonction à la RN12 existante respecte les souhaits de passage émis par l'agglomération dans son dernier avis, notamment un passage entre le centre de loisirs Edouard Hoff et le hameau de *la Ferrette*, puis un passage le plus au sud possible du lieu-dit du *Plessis sur Avre* (commune de Saint-Rémy-sur-Avre) avant de rejoindre le tracé existant de la RN12 au niveau du *Plessis-sur-Vert* (commune de Vert-en-Drouais).

📌 A propos de la voie de substitution en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre, de l'aménagement éventuel d'une sortie Nord-Sud depuis La Madeleine de Nonancourt sur le rond-point des Anglais, et des accès entre Vert-en-Drouais et Louvilliers

L'agglomération approuve les propositions d'aménagements dans la traversée de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre par la voie de substitution proposée, parallèlement au nord du tracé de



l'infrastructure autoroutière, et sous réserve que l'ensemble des mesures de réduction de vitesse proposées au dossier d'étude d'impacts soient mises en œuvre en accord avec les souhaits de la commune, ceci afin de dissuader le trafic de transit et restaurer une circulation apaisée en traversée d'urbanisation.

L'agglomération demande que soient étudiés et mesurés les impacts de trafic dans la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre et les conséquences financières sur le projet de concession autoroutière en cas de réalisation d'une éventuelle sortie Nord-Sud depuis l'A154 jusqu'au rond-point des Anglais.

Schéma A : Fuite de trafic éventuelle par la voie de substitution depuis le rond-point des Anglais.

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

Page 3/7

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

L'agglomération demande à ce que soient maintenus l'ensemble des passages sous la future infrastructure entre les communes de Louvilliers-en-Drouais et de Vert-en-Drouais, afin de ne pas couper ces communes entre elles.

Ces accès devront permettre le passage des engins agricoles. Les accès à la voie de substitution devront également être prévus.



Schéma B : Maintien des points de passage entre Louvilliers et Vert-en-Drouais

👉 Diffuseur de Louvilliers Est et implantation de la barrière de péage

La localisation du nouveau diffuseur dit de Louvilliers Est, permettra de joindre la RN 12 existante et réaménagée selon les standards autoroutiers, à la future A 154 dans son nouveau tracé de contournement à l'ouest de Dreux et de Vernouillet.

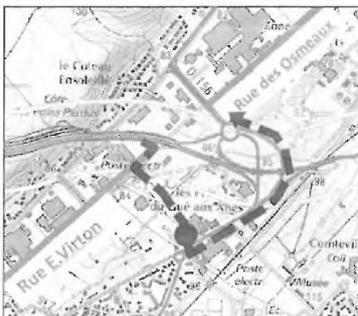
L'Agglo du Pays de Dreux approuve cette implantation sur ce secteur limitrophe de celui dit de *la Pyramide* (Vert-en-Drouais) pour lequel l'agglomération rappelle qu'elle est propriétaire de quelques unités foncières.

Dans la continuité du tracé en direction de Dreux, l'agglomération soutient également le projet d'implantation de la barrière de péage à l'ouest du passage de la voie ferrée.

👉 Traversée de Dreux

L'agglomération approuve le projet de raccordement du point d'échanges des Coralines avec l'infrastructure autoroutière au croisement de la D828, ainsi que le passage en trémie au niveau de l'intersection avec la rue Wilson, ce qui permettra de fluidifier les échanges depuis le centre de Dreux et de conforter la liaison entre le secteur de la Sablonnière avec la zone industrielle et commerciale des Coralines.

L'agglomération émet un avis favorable à la limitation de la vitesse référentielle à 90 km/h sur l'ensemble de la traversée de Dreux.



A propos du doublement du viaduc des Pains Perdus, l'agglomération demande à ce que soit réalisée conjointement à cette mesure une liaison permettant de joindre de nouveau la rue *Ethe Virton* à la rue *des Osmeaux*, dans le souci de recréer la liaison entre les deux côtés de la zone d'activités des Châtelets. Le rétablissement peut s'effectuer soit par un passage au gabarit routier sous la RN12 réaménagée, soit par le rond-point du Général Leclerc, selon les principes du schéma ci-contre.

Schéma C : création d'une liaison entre les rues Ethe Virton et des Osmeaux (Dreux).

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

📍 Contournement de Dreux et de Vernouillet



Concernant le tracé proposé entre Allainville et Vernouillet, l'agglomération confirme sa demande de redressement du tracé (en pointillés sur le schéma ci-contre) afin de maintenir strictement l'équidistance entre les deux communes.

Il est également demandé que soit décaissée la nouvelle infrastructure sous les routes départementales n°4, 20 et 311-4 sur ce tronçon afin de limiter, autant que possible, les nuisances sonores et visuelles pour les habitations les plus proches.

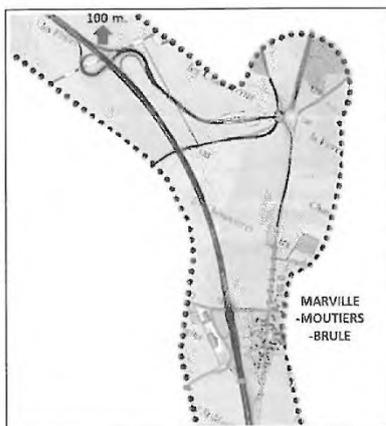
Schéma D : proposition de redressement du tracé proposé entre Allainville et Vernouillet.

📍 Franchissement de la vallée de la Blaise

L'agglomération demande le positionnement 150 m plus au sud du viaduc de franchissement de la vallée de la Blaise afin de transiter à sa sortie par la clairière localisée au sud-ouest du lieu-dit de *Chambléan* (commune de Garnay), tout en devant rester éloigné le plus possible au nord d'*Imbermais* (commune de Tréon).

📍 Tronçon Dreux Sud – Chartres

📍 Point d'échange de Dreux Sud et desserte locale



L'agglomération confirme au nord-ouest de Marville-Moutiers-Brûlé son accord sur le projet de réalisation d'un échangeur complet et doté d'une barrière de péage desservant le sud des communes de Dreux et de Vernouillet.

L'aménagement projeté permet notamment la jonction entre la RD 854 en tant que voie de substitution et le tracé en 2*1 voie de l'actuelle RN 154 remontant sur la zone d'activités Porte Sud et la RD 828 qui contourne Dreux et Vernouillet.

L'agglomération demande néanmoins, *sous réserve de sa faisabilité technique*, le déplacement 100 mètres plus au nord de l'échangeur de Dreux Sud.

Schéma E : proposition de redressement de l'échangeur de Dreux Sud.

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

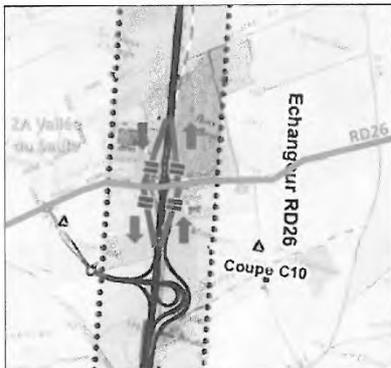
Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

👉 Point d'échange de Tremblay-les-Villages et de Sézazereux



Le projet prévoit la création d'un nouvel échangeur complet au sud des infrastructures actuelles, comprenant une aire de services (entre 20 et 25 ha projetés) complétée par une barrière de péage.

Schéma F : demande de réaménagement type de l'échangeur de Tremblay-les-Villages – Sézazereux.

Afin de limiter la consommation de foncier agricole :

- l'agglomération demande que soit maintenu l'échangeur actuel au niveau de Tremblay-les-Villages et de Sézazereux avec l'utilisation des 4 bretelles d'insertion ou de sorties existantes complétées de l'installation de 4 barrières de péage,
- l'agglomération demande la suppression de l'aire de services prévue sur Tremblay-les-Villages / Sézazereux.

👉 Traversée des villages sur l'itinéraire de substitution

Dans la mesure où les aménagements sécuritaires relatifs aux traversées de villages sur la voie de substitution sont nécessaires, l'agglomération soutient la mise en œuvre des mesures techniques détaillées dans l'étude d'impact (*renforcement des effets de couloir, plantations, îlots centraux, déports de voirie...*), complétées par l'installation de feux tricolores selon les souhaits exprimés par les communes concernées.

👉 **Demandes complémentaires à l'étude d'impact**

Pour le tracé de substitution, l'Agglo du Pays de Dreux :

- 👉 réitère sa demande d'interdiction de circulation des poids lourds sur l'ensemble des traversées de villages et d'agglomération hors desserte locale, et sollicite l'installation de radars permettant de faire respecter cette mesure sur l'ensemble de l'itinéraire de substitution,
- 👉 demande que soient mises en œuvre toutes les mesures compensatoires nécessaires à la réduction des nuisances subies par les habitants sur l'ensemble de la concession autoroutière, que l'on soit en tracé neuf, en tracé existant, ainsi que sur l'ensemble de l'itinéraire de substitution,
- 👉 requiert que les mesures de réduction des largeurs de voiries lors des traversées de villages sur toute la voie de substitution du projet permettent le passage de l'ensemble des engins agricoles en transit,

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

- ✎ demande le dévoiement de la RD 854 par l'Est du hameau du Péage (commune de Tremblay-les-Villages), ainsi que la connexion avec la RD 26,
- ✎ insiste sur le nécessaire rétablissement de l'ensemble des routes départementales et des chemins communaux coupés par le projet, et rappelle au maître d'ouvrage la nécessité de dimensionner les points de passages au gabarit des engins agricoles,
- ✎ sollicite qu'une étude relative aux opérations de remembrement des parcelles agricoles soit élargie au-delà du périmètre prévu dans ce type d'opération, afin de restructurer les exploitations et de soulager les flux de circulation des engins nécessaires à leur exploitation,
- ✎ rappelle que la modération de la tarification reste un facteur majeur pour l'acceptation de la nouvelle infrastructure qui va relier les deux principaux bassins de population et d'emplois du département.

Ceci étant exposé, et considérant l'intérêt du projet pour le développement économique et social du territoire,

Vu la délibération du conseil communautaire de l'agglomération du Pays de Dreux n°2015-22 du 26 janvier 2015,

Vu la sollicitation de Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir dans son courrier du 10 mars 2016, relatif à la consultation interservices pour la mise en concession autoroutière des RN12 et 154, préalablement à la mise en œuvre de l'enquête publique à venir,

Vu le dossier de synthèse ainsi constitué par les services de la DREAL Centre-Val de Loire, Considérant la consultation préalable des Maires de l'Agglomération du Pays de Dreux directement concernés par le tracé du projet de mise en concession autoroutière,

Considérant les échanges lors du Conseil des Maires le 25 avril 2016 et les réflexions qui en ont suivi,

Le Conseil Communautaire, à la majorité des suffrages exprimés (5 votes contre, 6 abstentions),

DECIDE :

- ✎ **D'émettre un avis favorable** sur le tracé proposé par l'Etat, en prenant en compte l'ensemble des propositions et des mesures techniques demandées par l'agglomération, telles qu'elles sont énoncées ci-dessus.

Ainsi délibéré,

Et ont, tous les membres présents, signé au registre.

Gérard HAMEL
Président



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

028-200040277-20160509-CONSEIL2016-120-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 12/05/2016

Notification : 12/05/2016

Décision du Conseil Communautaire du 9/05/2016 – N°2016-120

Page 7/7



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Syndicat intercommunal de la vallée de la blaise :



Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Blaise
4 rue de Châteaudun
28109 DREUX Cedex

Préambule :

Le Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Blaise (S.I.V.B), créé en 1967, s'attache depuis de nombreuses années à remplir les objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau qui impose l'atteinte du bon état écologique des rivières. Depuis une dizaine d'années le S.I.V.B mène à bien des projets d'intérêt généraux visant à restaurer les milieux aquatiques et préserver la biodiversité. Ces projets se font en accord avec la réglementation et en concertation avec les élus locaux et tous les acteurs de la Blaise.

Situation actuelle

L'actuelle N154 traverse la vallée de la Blaise au niveau du chemin de Volhard. Aucun dispositif n'existe pour gérer les eaux de ruissellement de ce tronçon routier. Les eaux de ruissellement se déversent ainsi directement dans le milieu naturel. La berge située sous le pont du chemin de Volhard est très gravement érodée à cause de ces eaux de ruissellement.

RN154 N12 - Le projet de d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies

Le S.I.V.B s'interroge sur l'impact du tracé de la future autoroute A154 sur le lit majeur de la vallée de la Blaise et des coteaux avoisinants. Le fuseau de passage de la future infrastructure soulève de nombreuses incertitudes. En effet, l'impact environnemental est minimisé sur l'ensemble du linéaire en phase de conception (travaux) et en phase de fonctionnement de l'infrastructure. De plus, les dispositifs de traitement des eaux de ruissellement ne sont pas localisés.

En premier lieu, le S.I.V.B insiste sur plusieurs aspects généraux du projet de l'A154 en contradiction avec les préconisations de la Cop 21, la Cop 22, la Loi sur la transition énergétique et du Grenelle de l'Environnement :

- la non prise en compte de l'impact des émissions de gaz à effets de serre,
- la préférence du mode routier au mode ferroviaire,
- la transformation d'une deux fois deux voies à 110 km/h en autoroute à 130 km/h augmentant les émissions de CO2.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

En second lieu, le S.I.V.B s'interroge sur les aspects environnementaux suivants :

Milieux aquatiques :

Le viaduc de 1000 m traversant la vallée de la Blaise, sera construit à proximité directe de la Blaise et du 'Trou à l'Âne'. La mise en place de cet ouvrage aura un effet conséquent en phase conception et également en phase fonctionnement. Les conséquences sur les milieux naturels en phase exploitation semblent largement minimisés par le maître d'ouvrage.

Ainsi, le S.I.V.B s'interroge principalement sur les études mises en place pour évaluer l'incidence des piles du viaduc.

En conséquence, des précisions sont demandées concernant la préservation du milieu aquatique :

- Quels seront les accès chantier pour la construction des piles de ponts ? Le franchissement de la Blaise est-il prévu ?
- Quelle seront la profondeur et l'emprise de chaque pile de pont, et avec quelle conséquence attendue pour la nappe ?
- Quelles seront les mesures compensatoires afin de contrebalancer le préjudice ?
- Des mesures classiques liées au PPRI et au balisage de zones contenant des espèces remarquables sont prévues durant la phase de 'travaux', mais quelles seront les mesures concrètes mises en place afin de ne pas porter atteinte au milieu aquatique en phase exploitation ?
- Les déblais/remblais peuvent avoir des conséquences désastreuses, aussi, quelles sont les études et préconisations prévues afin d'évaluer l'assèchement ou l'engorgement des sols par modification du niveau de la nappe phréatique à la suite des terrassements (déblais ou remblais), principalement au niveau des zones humides et dans les fonds de vallée ?

Précision : La Blaise étant classé en première catégorie piscicole la période d'intervention de travaux dans le lit mineur est autorisée seulement du 1 avril au 15 octobre.

Espaces protégés, espèces végétales et animales :

Sur le secteur de la Blaise, le fuseau proposé dans le projet traverse les coteaux et le fond de vallée de la Blaise. La trame verte sera très impactée, entraînant une rupture dans les différents corridors écologiques boisés.

En effet, les deux coteaux seront traversés de part en part par le viaduc de la Blaise. L'un de ces coteaux calcaires est celui de la Pelouse de la Côte Blanche situé à l'Est et classé Zone Spéciale de Conservation (ZSC) Natura 2000 qui abrite le Grand Murin (chauve-souris).

L'arasement d'une partie de ces coteaux porte atteinte à la capacité épuratrice des milieux calcaires, augmente le phénomène de ruissellement en imperméabilisant les sols et diminue la biodiversité. Les mesures mise en place afin de limiter ces phénomènes devront être particulièrement étudiées.

Les mesures compensatoires devront être particulièrement soignées afin de maintenir les éléments de la trame verte et bleu et/ou reconstruire les liens rompus.

La conception et localisation des passages de la grande et petites faunes, la mise en place de dispositif d'évitement pour l'avifaune et chiroptères ainsi que tous les autres dispositifs visant à rétablir la continuité de ces espaces devront être mis en place avec les acteurs écologiques locaux.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Eaux de ruissellement et traitement des pollutions diffuses, rétention des eaux pluviales :

Le présent dossier ne spécifie pas les dispositifs de traitement et la localisation des bassins de retentions des eaux de ruissellement. Une attention particulière devra être portée à la conception, à l'emplacement et au dimensionnement des différents dispositifs de rétention.

La capacité de ces zones devra être étudiées afin de réduire les pollutions diffuses mais aussi garantir l'implantation de la flore et de la faune aquatiques.

L'emplacement devra être étudié afin de ne pas porter atteinte à la biodiversité et aux zones remarquables situées sur l'ensemble du fuseau et au-delà.

De plus, les volumes issus de ces dispositifs de traitements devront être en adéquation avec la capacité de réception du milieu naturel, particulièrement si ce milieu est la Blaise ou un de ses bras (Trou à l'Ane, Pont Blin).

Synthèse :

Selon le S.I.V.B,

- Le projet minimise les impacts liés à l'environnement au niveau de la trame verte,
- L'impact des gaz à effets de serre n'est pas pris en compte,
- Le projet est en contradiction avec l'atteinte du bon état écologique des eaux souterraines et superficielles et son impact n'est que partiellement étudié,
- Le fuseau menace un inventaire floristique important et l'ouvrage risque de supprimer certaines espèces : une prise en compte pointue des zones contenant des espèces remarquables doit être prise en compte lors de la phase conception,
- Le fuseau arase en partie et cloisonne deux coteaux calcaires dont celui de la 'Pelouse de la Côte Blanche', classé Natura 2000,
- Le tracé exact du projet n'étant pas défini, l'emplacement et la surface des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement n'apparaissent pas.

En conclusion, le S.I.V.B demande des précisions sur le projet présenté, et en l'état, émet des réserves.

Enfin, à l'instar de l'association Eure et Loir Nature, le SIVB préconise la création d'un comité technique en charge d'établir un état des lieux et de définir les indispensables mesures compensatoires en étroite collaboration avec le concessionnaire retenu.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Mme et M. de Maupéou :

Emmanuel et Lucile de Maupeou
Château de Vauventriers
28300 CHAMPHOL

le 9 janvier 2017

A
Monsieur Michel BADAIRE
Président de la Commission d'Enquête publique sur la RN 154
Aux commissaires de l'Enquête publique
Préfecture d'Eure et Loir
1 place de la république
28019 Chartres
Wwwregistre-numérique.fr/rn154

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires.

Nous voulons exposer ci-dessous les raisons de notre ferme opposition au projet A154.

Celles –ci sont de nature suivantes :

1. Ecologiques :
 - a. L'EARL de Vauventriers et le château de Vauventriers se sont engagés pour l'environnement dès 1990 avec la mise en place progressive d'un élevage de cerfs ouvert à la visite et la vente à la ferme de produits locaux. Parallèlement et dès cette époque nous nous sommes engagés dans la réduction d'intrants (agriculture raisonnée) ainsi que dans une technique de culture sans labour, afin de restaurer la qualité des sols, et de la microfaune du sol. Cet élevage à abouti en 2004 à l'ouverture d'un magasin de produits Bio et issus du terroir d'Eure et Loir.
 - b. En 2001, lors de la création de la RD823, afin d'aider à la préservation de la biodiversité sur le territoire de Vauventriers, j'ai souscrit une mesure agro-environnementale en plantant une haie bocagère de 950 mètres linéaires sur la parcelle dite de la varenne située entre le château et le lotissement de la varenne et de 860m le long de la RD 823. L'association Eure et Loir nature, a pu procéder à des comptages annuels en période de reproduction d'espèces d'oiseaux sur le territoire de Vauventriers et en ont dénombré pas moins de 65 espèces différentes, liées à l'environnement diversifié obtenu. Cette haie, composée d'essences diverses est un élément important du paysage local et sa destruction par le projet à l'étude sur la quasi-totalité des 800m serait un dommage inestimable.
 - c. Dès le printemps 2006, avec la création de la société NovaBiom, pionnier et leader français du miscanthus, j'ai souhaité fonder une société qui puisse fournir des solutions biomasse de qualité, écologiques et ancrées dans les territoires. Dix ans après la création, Novabiom a implanté plus de 4000ha de miscanthus en France.
 - d. Ce miscanthus a permis de monter un projet de chaufferie biomasse pour chauffer l'ensemble des habitations du château, ceci couplé à un épandage d'eaux usées sur filtre de roseaux fait de Vauventriers une installation pilote totalement orientée vers

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

l'écologie. C'est dans la continuité que nous avons décidé de convertir les cultures alimentaires produites sur les 70 ha du site en agriculture biologique.

Il est impensable qu'un projet autoroutier puisse anéantir tant d'investissements, d'efforts et d'améliorations en faveur de l'environnement. Tant d'efforts pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air des riverains, la qualité de l'eau, éviter les émissions de pesticides, seraient anéantis par les émissions de particules les pollutions, les nuisances sonores de projet.

2. Economiques :

- a. Sur la ferme de Champhol, ce sont 10ha de miscanthus qui sont implantés depuis 2008 pour alimenter la chaudière biomasse qui permet de chauffer les 8 habitations situées sur le site de vauventriers et 40 ha de miscanthus qui sont contractualisés avec NovaBiom, avec un contrat de rachat du miscanthus à long terme (17ans). Une grande partie de ces parcelles miscanthus se trouvent sur le tracé potentiel du projet A154, ce qui entraîne pour nous un manque à gagner potentiel de 40 000€/ha soit plus de 800.000€ de chiffre d'affaire impactés par le projet, seulement pour le miscanthus, sans compter les productions alimentaires

Ce projet risque donc de compromettre gravement l'équilibre économique de l'EARL de Vauventriers.

3. Sociales :

La société Novabiom dont le siège est à champhol emploie 6 salariés permanents et plus de 60 personnes en réinsertion pendant les 3 mois de production et de plantation de rhizomes. Grâce à nous, ces personnes qui sont salariées du groupement d'employeurs sans Pierre, créé par Mme Claire Genova, chevalier de l'ordre du mérite, peuvent trouver du travail y compris pendant des périodes où il n'y en a pas dans les productions agricoles classiques.

Ce projet, en déplaçant les zones de production loin de champhol, risque de remettre en question un précieux outil de travail pour ces personnes déjà fragilisées.

4. Patrimoine :

Le château de Vauventriers est un élément incontournable du patrimoine historique local et est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Le projet dans sa conception serait localisé en deça du périmètre de protection de 500m entourant les monuments historiques. Le déplacement des voies secondaire (RD823) est encore plus près. Il n'est pas normal qu'un ouvrage réalisé par l'état le soit en contravention avec ses propres règles.

5. Dangers de la route :

Je m'aperçois avec plaisir que pas plus tard qu'hier la ministre de l'environnement s'est érigée contre un projet autoroutier, soulignant les dangers de la circulation à 130km/h qui cotoie des poids lourds qui roulent à 90km/h. si cette voie et ce contournement de Chartres sont bien pour faciliter le trafic marchand, quel besoin y a-t-il de rouler à 130km/H et d'en faire une autoroute, alors que la majorité du tracé est déjà à 2x2 voies.

Je pense que ce projet est confiscatoire pour tous les usagers qui se rendent régulièrement au travail, et qui devront payer un péage et alourdir leur budget de transport et va multiplier des nuisances liées au trafic dans les villages traversés, comme avant l'existence de la rn154 à 2x2 voies.

J'ai alerté le service Territorial de l'architecture sur les dangers de ce projet.

J'ai alerté la chambre d'agriculture et les syndicats agricoles sur le non sens et les dangers pour l'agriculture locales, ainsi que les équilibres économiques.

J'ai alerté les associations qui s'occupent du patrimoine.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

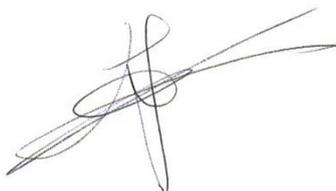
Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Je souhaite que ce projet qui est un non sens et une catastrophe pour Chartres et sa région soit abandonné, et que des solutions alternatives qui existent pour le contournement de Chartres, comme celle proposée par le maire de Champhol soient adoptées.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires à l'expression de ma considération distinguée.

Emmanuel de Maupeou

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations