

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, Sézazereux, 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.

## Deuxième partie, sur les 845 observations issues des registres papier

Enquête publique relative à :

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

- **Beauvilliers.** Les habitants de Villereau demandent l'abandon du tracé 9 au profit de 10 plus éloigné et mettre une butte anti bruit.
- **Pourquoi un échangeur au niveau de Beauvilliers alors que l'autoroute va de Chartres à Fresnay.**
- **Beauvilliers.** Mme Perriot, pour notre exploitation il y a des canalisations enterrées et comment circuler des deux côtés, nous risquons de perdre des contrats de culture type betteraves pour pots de bébés.
- **La légende ne fait pas allusion aux carrières, anciennes et actuelles.**
- **Beauvilliers.** EARL Hurault, le projet va couper notre exploitation en deux, nous demandons la construction d'un pont.
- **la commune de Beauvilliers a demandé le déplacement de l'autoroute de l'autre côté de l'actuel tracé de la RN154 ce qui porterait de 350 à 700 m la distance entre l'autoroute et les habitations.**
- **Beauvilliers.** Une sortie de l'autoroute est prévue au niveau du CD17. Cette sortie sera équipée d'une aire de services avec station de carburant et parking poids lourds. Outre la disparition de 50 hectares de terres agricoles situées entre l'actuel rond-point et le cimetière, cette sortie sur le CD17 signifie que l'ensemble de la desserte vers Voves et Châteaudun de véhicules légers, mais surtout de poids lourds, va traverser le Bourg de Beauvilliers et s'y croiser. Que se passera-t-il en termes d'encombrement du bourg lors des fermetures du passage à niveau ? Comment gérer lors de sa réouverture les camions qui se croiseront fatalement dans Beauvilliers ? Comment sécuriser la traversée des piétons ? Comment gérer le stationnement des véhicules sur la longueur de la rue de Paris ? Que se passera-t-il, si un poids lourd reste bloqué sur le passage à niveau à l'approche d'un train ?
- **La municipalité de Beauvilliers exige que le concessionnaire prévoie le contournement du Bourg de Beauvilliers.**
  - **Mairie de Beauvilliers :** Quel est l'intérêt d'un échangeur vu que la RD 17 est interdite aux poids-lourds ? S'il y a un échangeur et vu la forte augmentation du trafic que celui-ci va apporter, le conseil municipal exige une déviation du bourg de Beauvilliers. Au vu de la variante où il est prévu que le projet franchisse la RN 154 à hauteur de Prasville, vu la proximité des habitations du hameau de Villereau et de l'impact sonore, visuel et financier que cela va engendrer, le conseil municipal émet un avis défavorable sur cette variante et demande que le projet franchisse la RN 154 après le hameau de Villereau dans le sens Orléans - Chartres.
- **Beauvilliers.** Concernant l'aire de stationnement au niveau du diffuseur, le conseil municipal observe qu'il n'a pas connaissance des prestations dans le dossier que celle-ci apportera, et plus particulièrement à savoir s'il est prévu une aire de stationnement pour les poids-lourds transportant des matières dangereuses, auquel cas, le conseil donne un avis défavorable vu le risque et le danger engendrés pour les populations et le milieu naturel se situant aux alentours.
- **Beauvilliers.** Pendant les travaux, demande une surveillance particulière des abords par les forces de l'ordre.
- **Beauvilliers.** Pétition de 30 signatures demandant que la variante numéro 9 soit abandonnée au profit de la numéro 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

- **Beauvilliers.** Ce projet, s'il voit le jour, entraînera la coupure définitive de plusieurs routes. Ces dernières deviendront des voies sans issue qui seront rétrocédées à la commune charge à elle de les entretenir. De plus, les habitants devront faire de nombreux détours rien que pour sortir de chez eux. La commune est déjà largement impactée par ces fermetures dues à la suppression de passages à niveau.
- **Beauvilliers.** Le projet n'est pas explicite sur les itinéraires de substitution obligatoires et leurs implications pour les localités traversées.
- **Le 21 novembre 2016,** les plans ne sont pas disponibles à la mairie de Gasville-Oisème.
- **Gasville.** Les ponts éventuels n'apparaissent pas.
- **A Oisème,** nous avons A10, A11, RN10, CD32, fonderie SAMREV, aérodrome et Chartres expo, que va devenir notre village.
- **Pourquoi ne pas avoir un contrat de partenariat, plus favorable au contribuable.**
- **Pourquoi les lotissements de Gasville n'apparaissent pas.**
- **Gasville.** Que va devenir la 105.4 qui est bien pratique pour désenclaver Oisème centre tout comme la 823.
- **Gasville.** Le château classé de Vauvantriers à Champhol va encore voir du terrain disparaître.
- **Les réserves sont déjà faites sur Chartres par l'ouest sur la rocade existante.**
- **Gasville.** La clinique de cardiologie devait avoir un mur anti bruit lors de la construction de l'A11, jamais érigé.
- **Mairie de la Madeleine de Nonancourt,** avis favorable pour le projet Buray est. Avec quelques observations, les usagers devront pouvoir circuler allègrement et gratuitement, il est à déplorer de ne pas avoir tenu compte de St Lubin et le côté socio-économique et oublié les entreprises en place.

Il supprime la sortie nord sud au niveau du rond point des Anglais, donc l'impossibilité de sortir à la Madeleine en venant de Rouen ou Evreux, il faut maintenir ces sorties existantes.

La commune accepte l'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur la RN12 des aménagements incitatifs pourraient être réalisés.

Demande le rétablissement des liaisons entre bourg et hameaux par un giratoire rd53/n12.

Un très grand nombre d'acteurs économiques soutient le souhait de la Mairie concernant le rond-point des Anglais.

- **La Madeleine.** Entreprise Vallée (300 salariés) dans une conjoncture difficile, nous demandons à ne pas faire de kilomètres supplémentaire et soutenons la demande du Maire concernant le rond point des Anglais.
- **La Madeleine.** De nombreux animaux grands gibiers sont observés après avoir longé le grillage, il faut réaliser de nouveaux en grillages tout en prévoyant un passage sécurisé, les personnes de terrain n'ont pas été consultées.
- **Mairie d'Ymonville,** avis défavorable, conforté par l'avis de l'autorité environnementale regrette que les propositions de la commission mobilité 21 soient devenues lettres mortes. Il existe un projet alternatif MOB28, qui correspond mieux à l'attente des riverains et usagers. En cas de réalisation, est favorable au nouveau tracé proposé entre l'ancienne voie ferrée et le RD22 moins pénalisant pour la commune. S'inquiète pour la remise en état des itinéraires de substitution, qui en a la responsabilité. **IL N'APPARAÎT NULLE PART DE PASSAGES AGRICOLES ET IL FAUDRA DES** mesures très contraignantes pour interdire la circulation dans le bourg.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de St Lubin, Lors de cette enquête publique, la commune de SAINT LUBIN DES JONCHERETS renouvelle son avis favorable en maintenant ses demandes exprimées précédemment :**  
**St Lubin des J. Tracé enterré sur les parties sensibles,**  
**Création d'un diffuseur complet en lien avec le RD 17 (direction Brezolles),**  
**Mise au point d'une tarification minimum pour le trafic local, notamment entre SAINT LUBIN et DREUX.**
- **M. Gernez agriculteur à St Lubin. Il parait judicieux de faire passer le projet au plus près du bois au niveau du centre aéré.**
- **Saint Lubin. M. Coffinet, association sauvegarde du centre Hoff, Nous ne voulons pas d'une autoroute polluante même avec des murs anti bruits séparant nos sentiers balisés, nos aires de jeux enfants et adultes, notre bonne odeur de forêt et l'air de la nature bonne comme on l'aime depuis toujours, oui au projet alternatif protecteur MOB28.**
- **Entre Leclerc St Lubin, Je souhaite transférer mon magasin sur la nouvelle zone commerciale. La barrière de péage devra être après Dreux et avoir une bonne accessibilité forte entre les villes avec un bon balisage.**
- **Saint Lubin. Replanter les parcelles en arbres forestiers et non buissons décoratifs.**
- **Je suis concerné par le tracé sur St Lubin des Joncherets, mon exploitation est coupée en deux, combien d'hectares supprimés ?**  
**Une emprise avec 14 voies, « péage, blocs sanitaires, aire de repos.. » le tout installé en plaine ! Pourquoi ne pas faire toutes ses infrastructures le long des bois sur la droite de la D117 en sortant de St Lubin des Joncherets, la surface restante à cultiver entre les bois et l'Autoroute s'appelle un effet connexe et l'effet coupure occasionnera des dégâts de gros gibiers. Le potentiel des terres n'est pas non plus considéré comme important ! Le plateau au hasard a le meilleur potentiel, plus bas nous sommes sur de l'argile à silex. L'avantage aussi, de rester à droite de la route de Brézolles D117, la zone de protection de captage de St Lubin des Joncherets n'est pratiquement pas concernée (plus de 25 agriculteurs sur 2500 h se doivent de respecter cette zone de captage avec toutes ses contraintes).**
- **Saint Prest. Coordination rurale, attention à l'afflux des bennes céréalières sur les axes secondaires. Nous demandons que le remembrement soit participatif, que l'emprise soit retenue à tous. Pour MOB28.**
- **Mme et M. Vangeon, agriculteur à St Prest, ce projet va couper notre parcelle en deux et nous écarter du siège de l'exploitation, il faut améliorer les routes pour nous rendre les champs.**
- **M. Jacquemard agriculteur à st Prest, une parcelle de ma petite exploitation de 65 ha est affectée, je demande une récupération de 9 ha.**
- **A st Rémy, Personne n'a obligé les gens à acheter au bord de la 12, les maisons à vendre ne valaient rien.**
- **A St Rémy le vote du conseil municipal est représentatif de l'avis de la population.**
- **Mairie de St Rémy, accepte dans son ensemble, le projet d'aménagement adressé par la DREAL, Considérant la demande complémentaire des communes de l'Eure, réclamant une sortie Nord-Sud au niveau du rond-point des Anglais. L'acceptation par la commune de Saint Rémy Sur Avre sera liée au résultat de l'étude faite par la DREAL avec comme objectif : une faible augmentation, du trafic sur Saint Rémy Sur Avre. une faible diminution des recettes provoquée par la fuite. La commune de Saint Rémy Sur Avre, maintiendra ses feux tricolores pour assurer une bonne régulation du trafic.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 commune de Saint Rémy Sur Avre exprime le souhait de la réalisation en simultané de la traversée de la ville en 2 fois 1 voie.
- Commentaires d'un propriétaire forestier de St-Remy sur Avre.

L'emprise définitive du projet n'étant pas connue, une simple estimation de la surface à défricher de l'ordre de 75 ha (1) figure au dossier.

Ce chiffre de 75 ha est évidemment totalement faux et il sera très supérieur.

Il est clair que l'aspect forestier a été totalement négligé.

Entre autres, il est totalement passé sous silence la capacité des forêts d'absorber 25% du CO<sub>2</sub>, ainsi qualifié de 1er écosystème d'absorption gratuit, grâce aux forestiers, dont l'air pur et vivifiant est constaté aux abords des massifs sera annihilé pour les habitants de St-Remy alors que les surfaces agricoles en émettent., et que les autoroutes, encore plus.

Le doute clairement exprimé par l'Ae soulignant l'incohérence des chiffres avancés de 86 EBC et ailleurs 180 EBC pour le nombre d'impacts boisés ...du simple au double est confirmé par l'exemple réel ci-dessous à St-Remy sur Avre. En morcelant des forêts formant actuellement des unités de gestion homogènes, elles ne le seront plus, pouvant ainsi largement quadrupler la surface inexploitable par la suite, avec aussi une incidence sur le coût des indemnités compensatoires. Cette surface de 62 ha, coupée physiquement en trois parties (Quid vérifié : 75 h annoncés pour tout le tracé - 62 ici à St-Remy, resterait 13 ha pour 86 ou 180 espaces boisés impactés EBC ? Impossible Ceci démontrant, pour un seul propriétaire, que les chiffres avancés dans le rapport sont FAUX) Ainsi, chaque document de MECDU comporte un décompte précis en surface des EBC à déclasser lorsque de tels espaces sont interceptés par la bande d'étude, et indique que, suite à la réalisation du projet, les communes auront la possibilité de modifiera nouveau leur document d'urbanisme pour reclasser les EBC non consommés au sein de la bande.

L'Ae recommande : de préciser dans l'étude d'impact, l'emprise probable des surfaces d'espaces forestiers et d'espaces boisés classés susceptibles d'être déboisés, après démarche d'évitement et de réduction, de quantifier et localiser les mesures de compensation éventuellement nécessaires.

Milieux naturels : Lors des études et inventaires préalables, une typologie des impacts à été définie ainsi que des grilles d'appréciation.

Concernant les espèces végétales à enjeu, le dossier conclut à des impacts significatifs du projet en phase travaux et à des impacts globalement très faibles à négligeables en phase d'exploitation.

- Collectif dévier St Rémy, 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 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.

Enquête publique relative à :

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

St Rémy, pièce E page 689 ose écrire que les stations de pompage d'eau sont à 7km de l'autoroute alors qu'à Vernouillet c'est à 1,5km. Vernouillet, 3 maisons de retraite, une dizaine d'écoles, 2 collèges 1 institut pour handicapés.

- **Trancrainville, demande le déplacement du rectangle entre Pitheaux et Trancrainville et un remembrement.**
- **Trancraiville, il aurait été mieux de placer l'embranchement avant ou après pour l'éloigner.**
- **Trancraiville, Pourquoi faire un pont pour ensuite traverser une vallée, faire un gros remblai.**
- **M. Dolléans, agriculteur déjà exproprié au profit des carrières, le projet remet en cause le réseau d'irrigation, il faut déplacer l'emprise de l'autre côté de la 154.**
- **Maire de Trancrainville, le tracé est trop proche des habitations, j'ai demandé que le nœud autoroutier soit situé à 1,5km au nord, le projet impacte des petites structures.**
- **Mairie de Trancrainville propose, nœud autoroutier déplacé de 1,5km, revenir au projet initial, pas d'indication de gratuité pour les Euréliens, faire le calcul des surfaces agricoles impactées et prévoir un mur anti bruit efficace.**
- **Sours et Serazereux, agriculteur biologique nous demandons le rapprochement des terres de notre siège de Sours et nous recentrer sur les serres maraichères de notre fils.**
- **Sours, agriculteurs, nous demandons un aménagement sur les communes de Gellainville et du Coudray pour permettre d'éviter la traversée de la future voie.**
- **Sours, pourquoi la 3eme tranche du lotissement de la Garenne ne figure pas sur le plan.**
- **Pourquoi le tracé à partir de Sours est très proche de Brétigny des protections anti bruit sont prévues et que deviennent les chemins de randonnée inscrits au plan.**
- **Agriculteur à Sours, l'accès doit permettre le passage d'engin agricole de gabarit important.**
- **Sours. Encaisser le tracé actuel au croisement avec RD24 pour limiter l'impact visuel et sonore.**
- **Nous sommes agriculteurs sur la commune de Sours, notre exploitation est donc directement impactée par le tracé actuellement proposé.**
- **Préserver le hameau de Brétigny, haut lieu de l'Histoire de France pendant la Guerre de Cent Ans, en déplaçant le faisceau vers l'Ouest à équidistance entre Brétigny et Bonville (commune de Gellainville) à la frontière des deux communes. L'objet est de limiter les nuisances sonores et visuelles pour les habitants de Brétigny ainsi que pour ceux de Sours. Cette proposition est d'autant plus cohérente que les vents dominants proviennent de l'Ouest majoritairement. Préserver la terre agricole de qualité et mettre à profit du projet des terres moins productives ou encore des parcelles de bois. En effet ce projet va nécessairement conduire à des aménagements de parcelles entre agriculteurs, voire même des remembrements. Il serait donc plus cohérent de conserver des terres à bon potentiel agronomique afin que les agriculteurs, les premiers concernés par ce projet, ne se trouvent pas doublement pénalisés par une perte de foncier (leur outil de travail), mais aussi une perte de foncier à bon potentiel agronomique. Pour cela , dans le prolongement de la 2x2 voies déviant Allonnes pourquoi ne pas continuer à longer l'actuelle Nationale 154 en bordant le bois d'arrêt par l'Est puis en empiétant sur le Parc de la Saussaye (propriété publique du Conseil Général) et enfin en tirant une ligne courbe reliant le bois des « Grands Près » et la D939 à hauteur de l'ancienne voie de chemin de fer. Cette option de tracé limiterait considérablement l'impact sur la terre agricole (dessin joint).**

Enquête publique relative à :

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

parcellaires communaux et donc le travail des agriculteurs. Le tracé proposé permettrait de longer les frontières entre la commune de Sours et celle de Gellainville-Bonville. Ceci permettrait aux agriculteurs de chaque commune de rester d'un seul côté de l'axe et de ne pas être obligés de faire des grands détours pour aller cultiver une parcelle de l'autre côté.

- Sours. Il faut que le tracé passe à égale distance de Bonville et Brétigny.
- Ce tracé devrait passer plus près de Bonville qui ne subira pas l'effet des vents dominants.
- Agriculteur à Sours, 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. Un passage agricole est nécessaire entre les ponts de la D939 et la D28.
- Agriculteur à Sours et Morancez, je demande un remembrement total sur la commune de SOURS pour rendre l'autoroute le moins pénalisant possible. La commune de SOURS pourrait également en profiter pour réorganiser sa circulation par des chemins de contournement du bourg. Sur le tracé en lui-même comprenant les courbes nécessaires à la sécurité des usagers de l'autoroute, je demande qu'il soit rapproché des bois à partir d'Allone et du lycée agricole de la Saussaye .En effet, il suffit d'inverser le sens de la courbe. D'un point de vue agronomique les terres y sont caillouteuses et cela limiterais l'impact sur les parcelles à meilleur potentiel. Les surfaces restantes entre l'autoroute et la N154 pourraient sur ce secteur servir d'équivalences surfaces environnementales. En complément le Hameau de Brétigny serait plus loin de l'axe autoroutier.
- Sours. Requête de l'ensemble des exploitants agricoles du territoire de Sours, 38 signatures :

Voici le tracé judicieux et raisonné tel que nous l'envisageons :

En partant de la RN 154 (rond-point du lieu-dit le Hasard), il faudrait traverser le bois des Longues Fosses, passer à l'Ouest du bois de la Vieille Garenne, à l'angle Est du parc de la Saussaye, en bordure Est du bois du Grand Pré et à l'Ouest du bois de la Fosse Bagnet.

L'argument de ne pas faire de longues lignes droites ou des distances de vue trop éloignées n'est pas vraiment opposables, car l'horizon de cette zone est, contrairement à ce que l'on pense, assez vallonné. Cependant, la voie peut être fléchi d'avantage à l'Ouest de la Vieille Garenne.

Il serait plus raisonnable de réutiliser les infrastructures existantes au niveau du rond-point du « Hasard » et ainsi éviter de consommer à nouveau du foncier pour se raccorder à la déviation actuelle d'Allonnes.

Un passage d'engins agricoles au médian des ponts (D28 et D939) devrait être mis en place pour permettre aux exploitants de réduire considérablement les distances et le temps de cheminement pour accéder à leurs parcelles de part et d'autre de l'A154, d'autant que certaines exploitations travaillant en commun se trouveraient séparées.

Cet accès permettrait également de limiter l'utilisation par les engins agricoles de la D939, du fait de la suppression de la D339 (Brétigny-Bonville), dans un trafic de plus en plus dense.

Le fait d'éclater un parcellaire remembré en 1951 engendre la sollicitation de l'ensemble des exploitants pour un remembrement de la totalité de la commune à la charge du concessionnaire de cette 2x2 voies.

- Sours. La compensation de l'emprise foncière due à ce projet devra être réglée par les réserves de la Safer, du Conseil Départemental, de la Région et de Chartres Métropole. 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

réalisation d'un remembrement permettrait également un prélèvement mineur de chacun en cas de solde d'emprise.

- **Mairie de Sours** Sur le tracé proposé, le projet doit être plus attentif à la protection des milieux humides en particulier celui du bois de Fonteny, biotope très riche en espèces où s'interconnectent différents milieux ouverts et fermés. Le projet doit préserver la qualité de vie des habitants du village et en particulier des habitants du hameau de Brétigny vis-à-vis des nuisances potentielles.

Sur les impacts économiques et agricoles, il est rappelé que le projet impacte fortement l'activité agricole de la commune compte tenu de l'importance de la surface gelée agricole de 176,41 ha. Le projet tel que présenté par le maître d'ouvrage compromet l'activité maraîchère implantée sur le territoire de la commune, amputée d'un tiers de ses bâtiments, serres et surface agricole.

Cependant il existe des pistes d'amélioration au regard du contexte communal.

Le fuseau doit être décalé vers l'ouest, en restant sur le territoire de la commune, en passant à l'Ouest du bois de la Vieille Garenne, à l'angle du parc de la Saussaye et en bordure Est du bois des Grands Prés et à l'ouest du bois de la Fosse Bagnet. Si des raisons techniques l'imposaient, le tracé pourrait s'infléchir au plus près du bois d'Arêt.

Ainsi le tracé préservera le bois de Fonteny et son riche biotope. Les terres agricoles ainsi impactées sont de moins bonne qualité et les terres agricoles libérées pourront être exploitées sans emprunter d'ouvrage de traversée de la future voirie.

Cette modification du projet sur le territoire communal est en adéquation avec les remarques de la chambre d'agriculture et de l'ensemble des agriculteurs.

A proximité du hameau de Brétigny le franchissement doit se faire en déblai, ou en utilisant la géographie des lieux de la Vallée, de manière à préserver la qualité de vie des habitants, en prenant toutes les mesures pour protéger les périmètres de captage rencontrés. Une protection par merlons, et plantations doit être étudiée et réalisée face aux vents dominants afin que l'impact acoustique du projet soit réduit au maximum.

D'autre part, la référence dans les textes du maître d'ouvrage à la préservation des vues du château de la Saussaye doit être supprimée : le château étant détruit depuis plus de cinquante ans ;

Compte tenu de la surface impactée par le projet de plus de 176 ha, et du fait que le précédent remembrement date de 1951, un remembrement total sur l'ensemble du territoire communal doit être pris en compte dans l'économie du projet.

Pour une bonne cohérence du dossier la formulation des articles concernant la mise en compatibilité des documents du PLU de la commune doit être modifiée. L'expression : « La suppression de terres cultivées impacte faiblement l'économie à l'échelle eurélienne » est très maladroite sachant que la surface gelée agricole est de 176.41 ha ce qui fait de la commune de Sours, une des plus impactées du projet et que le projet compromet l'activité maraîchère implantée sur le territoire de la commune, amputée d'un tiers de ses bâtiments, serres et surface agricole.

- **Allainville**, il faut passer à égale distance d'Allainville et le Corvées et enterrer.
- **Allainville**. GAEC Morchoisne, l'autoroute va couper notre pièce en deux avec des pointes, nous avons un hangar, comment y accéder, peut-on décaler la voie.
- **Démocratie**, cela ne veut rien dire avec ce projet que personne ne veut.
- **Mairie Allainville** a toujours considéré qu'un aménagement de l'existant, avec création de quelques portions nouvelles limitées, comme le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre ou le prolongement du barreau est de Dreux était préférable au projet qui nous est actuellement proposé.

Le Conseil Municipal, dans le cadre de l'intérêt collectif du développement de l'Agglomération dont il fait partie a pu malgré tout accepter ce projet, mais en posant

Enquête publique relative à :

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

**certaines conditions fortes et non négociables en ce qui concerne son passage fortement impactant sur le territoire de notre commune.**

**Ainsi, un encaissement partiel du tracé lors de la traversée du plateau entre Allainville et Vernouillet et une équidistance entre ces deux communes ont maintes fois été demandés et même soutenus par les maires de l'Agglomération du Pays de Dreux lors d'une délibération en Conseil Communautaire. Or à ce jour, toutes ces demandes présentées aux services de l'État ont systématiquement été ignorées et/ou rejetées.**

**Si ce projet devait à terme se réaliser tel quel, les impacts sur la population et son environnement (nuisances sonores et visuelles, pollutions de l'air et de l'eau, discontinuités écologiques, faunistiques et paysagères) seraient bien supérieurs aux hypothétiques bénéfices qui pourraient en être retirés.**

**Dans ces conditions, lors de sa séance du 20 décembre 2016, le Conseil Municipal qui émettait des doutes très sérieux quant à l'utilité publique de ce projet ne peut qu'être renforcé dans ses convictions, d'autant qu'avec l'institution du péage il redoute un report important du trafic sur les itinéraires de substitution et dans la traversée de nos villages. C'est ce phénomène que connaît déjà actuellement Allainville dont le trafic de transit est très élevé et qui présente un réel danger pour ses habitants. Le projet tel qu'il est proposé ne permettra malheureusement pas d'améliorer cette situation qui risque au contraire de se dégrader.**

**Le Conseil Municipal, après délibération et à l'unanimité des présents, considère que le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et d'une partie de la RN 12, présenté à l'enquête préalable, n'est pas d'utilité publique.**

- **Maire d'Allones fermement opposé, on fait un aménagement routier pour dévier 3 agglomérations, il confisque tous les aménagements, il aggrave dramatiquement le risque d'accident sur le réseau secondaire, dans l'hypothèse de ce projet, je demande une courte déviation pour les voitures et surtout les camions.**
- **Allones. Ou en est le projet de plate forme de fer routage.**
- **Bercheres les pierres. Mairie avis favorable**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 du Boullay Mivoie, avis défavorable.

REPUBLICQUE FRANCAISE

EXTRAIT DU REGISTRE

DEPARTEMENT

DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

D'EURE &amp; LOIR

DE LA COMMUNE DE BOULLAY-MIVOYE

ORDRE 13/2016

Séance du 26 avril 2016

Date de Convocation :  
15 avril 2016

L'an deux mil seize,  
et le mardi 26 avril,  
à 19 h 30, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué,  
s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la  
présidence de Mr HUET, Maire.

**Présents :** Mesdames et Messieurs HUET, RICHER, GAZZO, FRESNAYE,  
PERCHERON, RONDELAUD, ATARIAN, BOYERE, SOULARD.

**Absente excusée :** S. HONNEUR

**Membres :**  
En exercice : 10  
Présents : 9  
Votants : 9

Monsieur Benjamin SOULARD a été nommé secrétaire.

**OBJET : Aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession -  
Concertation interservices préalable à l'enquête publique.**

Après consultation du dossier d'enquête publique relatif à l'aménagement des RN154 et  
RN12 par mise en concession entre Allaines et Nonancourt,

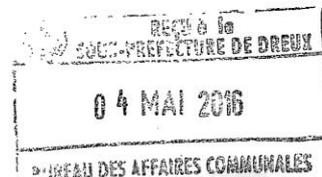
**Le Conseil Municipal a rendu un avis défavorable sur ce projet.**

Pour extrait certifié conforme,  
Fait le 26 avril 2016

**Le MAIRE**  
**S. HUET**

Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Préfecture

le 04/05/2016  
et publication ou notification  
du 11/05/2016



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

## COMMUNE DU BOULLAY-MIVOYE

### REUNION DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 AVRIL 2016

**Objet : Aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession – Concertation interservices préalable à l'enquête publique.**

Ci-dessous avis du conseil municipal.

#### **Page 28 – Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoie :**

« Les secteurs autorisant les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN 154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154), sont classés en UA.br.ir, UB.br.ir, US.ir, UX.br.ir et A.ir » **Refus du reclassement, ne pas toucher aux zones U dans les limites EST de la bande ; rester à la limite EST actuelle/TALUS existant dans le sens Chartres/Dreux.**

#### **Page 28 – Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoie :**

« Elle comprend un secteur Air autorisant les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la madeleine de Nonancourt (RN 154) » **Refus à l'exception de la partie OUEST de la RN154 (dans le sens Dreux/Chartres).**

#### **Page 29 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoie :**

« Elle comprend un secteur UAir et UBir autorisant les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN 154 et RN12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) » **Refus.**

#### **Page 30 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoie :**

« Elle comprend un secteur UXir autorisant les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des des RN 154 et RN12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) » **Refus.**

#### **Pages 30 et 31 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoie :**

« Dans les différents secteurs UAbr.ir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- - Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant
- l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre
- Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;

- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

« Dans les différents secteurs UBBr.ir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;
- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

### **Pages 32 et 33 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Dans les différents secteurs USir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;
- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

« Dans les différents secteurs UXir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;
- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

« Dans les différents secteurs Air, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;
- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus à l'exception de la partie OUEST de la RN154 (dans le sens Dreux/Chartres).**

Enquête publique relative à :

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

**Page 37 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Elle comprend un secteur UAir correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'Etat prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et de la RN12 » **Refus.**

**Page 39 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« 2.4 Dans le secteur UAir. Dans le secteur UAir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique ;
- A toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, ouvrage, affouillement, exhaussement, bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

**Page 40 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Elle comprend un secteur UBir correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'Etat prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de mise en concession autoroutière de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) » **Refus.**

**Page 42 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Dans le secteur UBbr.ir. Dans le sous-secteur UBbr.ir, les autorisations d'occupation des sols sont étendues :

- Aux projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique permettant l'aménagement des RN154 et RN 12 par mise en concession autoroutière entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) ;
- Aux créations et rétablissements routiers liés à ces projets ;
- A tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation ou à la gestion de ces infrastructures » **Refus.**

**Page 43 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Article 2 – zone US – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières. Dans les différents secteurs de la zone US, et en dehors des secteurs USir, peuvent être autorisés : Article 2 – zone US – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » **Refus faute de précisions.**

**Page 45 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Boullay-Mivoye :**

« Dans les différents secteurs de la zone UX et en dehors des secteurs UXbr.ir, peuvent être autorisés : » **Refus faute de précisions.**

Enquête publique relative à :

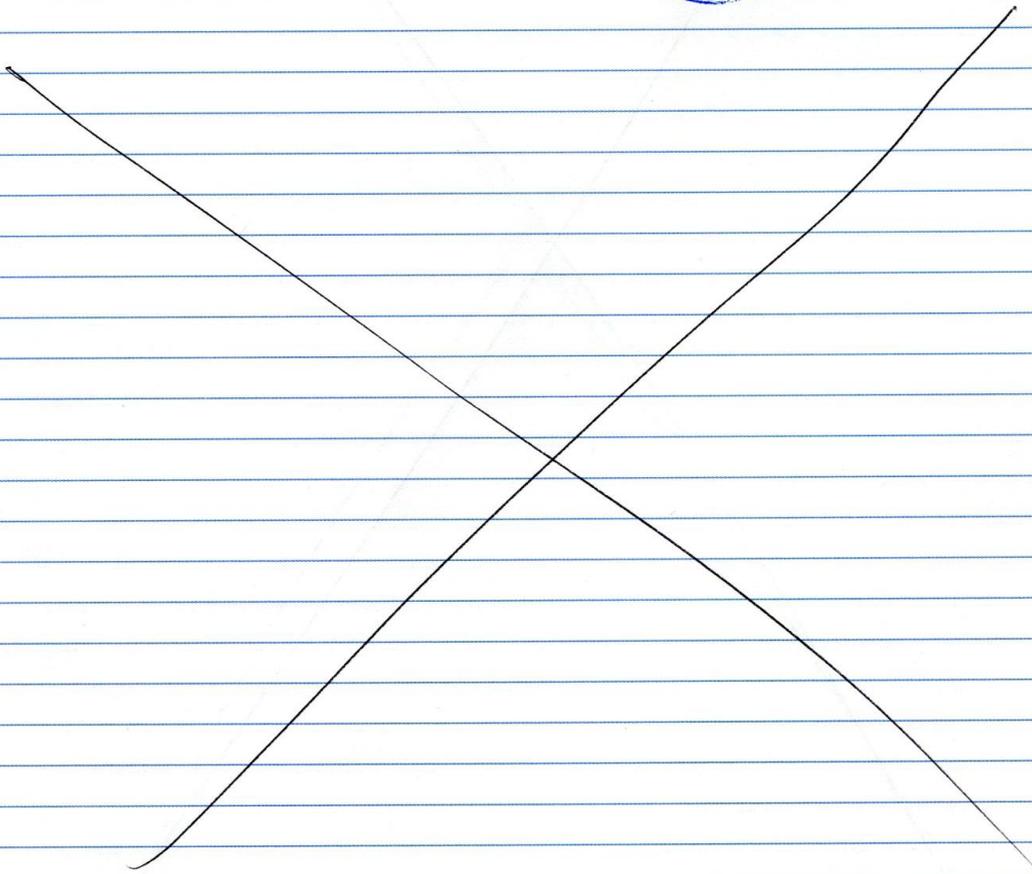
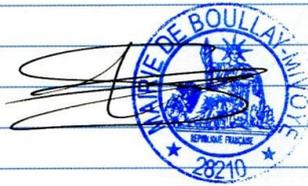
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

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

Synthèse des observations

⑥ le 10 janvier 2017

ci joint les documents précisant  
la position de la Commune envers  
le projet d'Aménagement des RN 154  
et RN 12 par mise en concession  
le Maire



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 Boullaye Thierry. Maire avis favorable sous condition d'extraire de la zone tarifaire les tronçons déjà réalisés.**
- **Le Boullaye Thierry. Contre le surplus de trafic sur les axes secondaires avec le voisinage, piétons, vélo et deux roues, voitures, cars, camions, convois exceptionnels et engins agricoles.**
- **Le Boullaye Thierry. Agriculteur, je souhaite la conservation du pont entre le Boullay et Neuville pour que nos clients puissent accéder à notre boutique. Une parcelle est irrigable, la sortie d'eau doit être maintenue.**
- **La Municipalité de Challet a toujours été attentive au projet et fidèle quant à ses demandes, si l'autoroute devait nous être imposée :**  
**Avis du Conseil Municipal du 19/05/2009, délibération du 26/10/2012 et avis du 31/03/2016. Conserver l'existant (entrée et sortie), gratuité (tout au moins sur les tronçons déjà existants comme Chartres-Dreux), réduction des nuisances sonores et paysagères, garantie sur les voies de substitution obligatoires, maintien de l'activité artisanale et économique (Vallée du Saule...), A noter que si ce tronçon (Chartres/Dreux) reste limité à 110km/h, comme actuellement, le coût serait moindre. Aussi, il est urgent d'avoir l'itinéraire de substitution sur la totalité du projet. , Nous craignons l'isolement du village et un retour en arrière. Nombreux sont ceux utilisant la RN154 pour aller travailler (et avoir acheté ici pour cette 2X2 voies sécurisées).**
- **« Les élus du Syndicat du Pays de Beauce considèrent qu'il est urgent d'apporter une réponse aux problèmes posés par la RN154. Le Comité Syndical s'est donc prononcé en faveur de l'achèvement rapide d'une mise en 2x2 voies de cette route ; avec comme condition de privilégier un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture.**
  - **Dans l'hypothèse d'une mise en concession autoroutière de la RN154, le Syndicat du Pays de Beauce, considère 8 principes comme indispensables et émet les demandes suivantes : Réduire au maximum l'empreinte environnementale et prendre en compte les impacts économiques et sociaux sur le territoire. Inscire impérativement un diffuseur intermédiaire à l'intersection de la RDI 7, Conserver le diffuseur d 'Allaines, Améliorer la mobilité des habitants du territoire en prenant en compte l'accessibilité du projet (tarification préférentielle), Mettre en évidence les impacts attendus sur le réseau secondaire et proposer des mesures compensatoires pour garantir la sécurité et la qualité de vie des communes traversées, Elaborer un plan de circulation afin d'assurer la cohérence des flux de transport avec la mise en place d'une taxe poids lourd, Limiter la fracture territoriale en maintenant des liaisons Est-Ouest structurantes, Réduire au maximum les impacts sur le foncier agricole et forestier ». Suite à cette première prise de position, le Comité Syndical rappelle l'importance de l'achèvement d'une 2x2 voies sur notre territoire, et a fortiori sur l'ensemble du tracé entre Nonancourt et Allaines. Ils prennent acte du choix de la mise en concession comme étant le plus à même de mener à terme ce projet. Toutefois, et en lien avec les principes énoncés en 2010, les élus émettent les remarques et demandes suivantes : Le dossier d'enquête publique ne permet pas de démontrer que le projet améliore la mobilité des habitants du territoire. S'agissant de la tarification préférentielle, il est stipulé « qu'au regard du droit, une population ne peut être favorisée par le concessionnaire du fait de son origine géographique », mais que « des aides des collectivités peuvent être accordées ». Il est donc demandé qu'une tarification préférentielle soit envisagée, et ce, avant même le lancement de l'appel d'offre à 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

Le dossier proposé à l'enquête publique expose les estimations de report de trafic sur l'itinéraire de substitution ainsi que sur des voies voisines du projet. Sur le territoire, ces reports de trafic auront des conséquences quant à la qualité de vie des habitants des communes traversées. Les élus s'inquiètent du manque de mesures compensatoires (notamment dans l'aménagement des traversées de villages) inclus dans le projet. Ils souhaitent également alerter sur les reports du trafic local des poids lourds et demandent qu'un plan de circulation soit mis en place à l'échelle départementale. Le maintien d'une cohésion territoriale nécessite de limiter la fracture du territoire induite par un tel projet. Il est donc demandé au maître d'ouvrage, lors du choix du concessionnaire, de porter une attention toute particulière au maintien des liaisons est-ouest structurantes, et à la prise en compte des principes de développement énoncés dans le SCOT.

Les élus du Comité Syndical, à l'unanimité, **APPROUVENT** cette position, et **AUTORISE** le Président à émettre cet avis dans le cadre de l'enquête publique.

- Le district de Dreux gère cette route, 40 fonctionnaires vont être impacté avec la disparition de la mission de service public.
- Mairie de Clévilliers, avis favorable. Le passage de l'autoroute diminuera le passage des véhicules et surtout des poids lourds et limitera les pollutions.
- Perte d'attractivité des lycées de Dreux et Chartres. Les tarifs de péage de l'autoroute 154 et les temps de trajet allongé sur les routes secondaires impacteront les décisions des élèves et des parents dans leur choix d'option et de projet personnel d'orientation. Il y a un risque fort d'accentuer le « turn over » des professeurs sur la zone nord du département du fait de ces difficultés, ce qui entraînera des absences de plus en plus difficiles à combler.
- Garnay. Sera-t-il possible d'avoir une liste complète des personnes, sociétés ou autres structures impactées par le tracé.
- Garnay. Des affiches sans dates ni salles.
- Garnay. Il faut des murs anti bruit et des revêtements insonorisant.
- Garnay. Les eaux de ruissellement iront polluer la zone de captage de Garnay.
- La région centre prévoit une baisse de trafic de 20% dès 2020. En 2022 il y aurait l'ouverture de la ligne ferroviaire Orléans Chartres.
- Garnay. Nous avons demandé que le tracé soit déplacé pour éviter les habitations Chambléan.
- Contournement de DREUX et de VERNOUILLET - Concernant le tracé proposé entre Allainville-Vernouillet et Garnay : Nous demandons que soit décaissée la nouvelle infrastructure sur ce tronçon comme sur toute la partie jusqu'au viaduc de la Vallée de la Glaise afin de limiter, autant que possible, les nuisances sonores et visuelles pour les habitations les plus proches. Nous demandons que cette infrastructure passe au-dessus des routes départementales n°20 et n°311-4.
- Garnay. Franchissement de la Vallée de la Biase : Nous demandons le positionnement 150 m plus au sud du viaduc de franchissement de la Vallée de la Biase pour permettre de transiter à sa sortie par la clairière localisée au sud-ouest du lieu-dit de Chambléan (notre commune de Garnay). Nous demandons que le viaduc de franchissement de la Vallée de la Biase soit une structure sur laquelle est apposée une protection contre le bruit qui sera la plus performante au regard des techniques nouvelles actuelles sur toute sa longueur (plus performante que celle proposée spontanément sur le viaduc de la Vallée de la l'Avre). De simples écrans de protection transparents sont insuffisants. Nous demandons également un revêtement de surface anti-bruit performant. Nous demandons une réduction de la vitesse à l'approche du viaduc limitée à 90 km/h avec positionnement d'un radar à l'approche des deux côtés.

Enquête publique relative à :

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

- **Garnay. Aménagement du tracé :** Nous demandons un reboisement ou la plantation d'arbres tout le long du tracé.
- **Garnay. infrastructure à créer :** Nous demandons au niveau de l'intersection des routes départementales 928 (Dreux-Châteauneuf en Thymerais) et 311-4 (Garnay-Chambléan) la création d'un rond-point.
- **Mairie de Garnay, avis défavorable. Contournement de DREUX et de VERNOUILLET -** Concernant le tracé proposé entre Allainville-Vernouillet et Garnay, Nous demandons que soit décaissée la nouvelle infrastructure sur ce tronçon comme sur toute la partie jusqu'au viaduc de la Vallée de la Biaise afin de limiter, autant que possible, les nuisances sonores et visuelles pour les habitations les plus proches. Nous demandons que cette infrastructure passe au-dessus des routes départementales n°20 et n°311-4. **Franchissement de la Vallée de la Biaise :** Nous demandons le positionnement 150 m plus au sud du viaduc de franchissement de la Vallée de la Biaise pour permettre de transiter à sa sortie par la clairière localisée au sud-ouest du lieu-dit de Chambléan (notre commune de Garnay). Nous demandons que le viaduc de franchissement de la Vallée de la Biaise soit une structure sur laquelle est apposée une protection contre le bruit qui sera la plus performante au regard des techniques nouvelles actuelles sur toute sa longueur (plus performante que celle proposée spontanément sur le viaduc de la Vallée de la l'Avre). De simples écrans de protection transparents sont insuffisants. Nous demandons également un revêtement de surface anti-bruit performant. Nous demandons une réduction de la vitesse à l'approche du viaduc limitée à 90 km/h avec positionnement d'un radar à l'approche des deux côtés. **Aménagement du tracé :** Nous demandons un reboisement ou la plantation d'arbres tout le long du tracé. **Infrastructure à créer :** Nous demandons au niveau de l'intersection des routes départementales 928 (Dreux-Châteauneuf en Thymerais) et 311-4 (Garnay-Chambléan) la création d'un rond-point.
- **Thieuville. Mairie, avis défavorable.**
- **Lèves. A Chartres et à Dreux, gratuité en traversée comme Angers et Tours.**
- **Lèves. Mairie avis favorable**
- **L'étude ne tient pas compte de l'arrêté préfectoral de la SMB à Prasville.**
- **Prasville. Mairie, opposé à la mise en concession, quel itinéraire de substitution, de son financement et de son entretien. Le département essaye de donner des RD aux communes faute de moyens. Il faut des mesures très contraignantes pour empêcher la circulation des camions dans le bourg.**
- **Tréon. Non à la mise en concession au profit de capitaux privés au détriment des exploitants agricoles ou forestiers.**
- **Agriculteur à Serazereux, demande un déplacement de 58ha sur la commune de Sours.**
- **Sérazereux. Il n'y a pas de continuité en l'absence de contournement de Maintenon, Gallardon et Gallardon.**
  - **Mairie. Gellainville. Aux échelles interrégionales et départementales, les avantages et les intérêts de ce projet sont multiples pour les usagers comme pour les acteurs économiques : La Municipalité estime indispensable le remplacement de la RN154 par une concession autoroutière sachant pertinemment que compte tenu des finances de l'Etat, il est impossible d'envisager sérieusement une alternance à l'autoroute. La liaison rapide Rouen-Chartres-Orléans répond à un enjeu économique essentiel en alliant non seulement la rapidité, mais surtout la sécurité routière (suppression de la portion particulièrement accidentogène Chartres-Allaines). Le dossier présenté à l'enquête publique répond également aux objectifs et aux enjeux d'aménagement 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

Synthèse des observations

locaux : L'échangeur envisagé protégerait la Commune tout en desservant rapidement les zones industrielles. Le tracé actuel de la RN154 devant être utilisé comme itinéraire de substitution, permettrait de maintenir en traverse de Bonville la desserte des commerces de proximité avec une irrigation importante pour la boulangerie et la restauration à venir.

Enfin, la Municipalité apprécie que l'itinéraire proposé bénéficie de la topographie actuelle du terrain ; en utilisant les vallées, les nuisances sonores seront moindres. Les études du scénario de référence de ce projet précise qu'en matière d'équilibre financier-les recettes de péage ne permettront pas de couvrir l'ensemble des coûts d'investissements d'exploitation de l'infrastructure, il est donc prévu le recours à une subvention publique estimée à 55,7 millions d'euros : Chartres Métropole a confirmé depuis longtemps à l'ensemble des acteurs et aux Maires des Communes impactées par ce projet le principe de prendre sa part dans le financement de cette subvention d'équilibre. EMET un avis favorable sur le dossier d'enquête d'utilité publique relative au projet d'aménagement par mise en concession autoroutière des RN 154 et RN 12. EMET un avis favorable sur le volet relatif à la mise en comptabilité du Plan d'Occupation des Sols de la Commune.

- **Mairie d'Ecluzelles, 3 contre et 6 pour.** Les conseillers municipaux qui se sont positionnés favorablement à l'aménagement autoroutier émettent tous des réserves, voire même des restrictions. Aucun conseiller municipal n'approuve le projet en l'état. Les conseillers municipaux admettent que la création d'un aménagement autoroutier peut être tout à fait positif pour la région en termes d'économie, d'emploi, de développement des pôles chartrains et drouais, de suppression des engorgements de Saint Rémy sur Avre, Dreux et Chartres et d'amélioration de la sécurité. En revanche, considérant que comme cela a déjà été précité, le tronçon Dreux-Chartres a déjà fait l'objet de, nombreux aménagements qui ont été payés par les contribuables, il paraît donc impératif que les mêmes usagers réguliers de ce tronçon puissent bénéficier d'une gratuité sur cette portion d'autoroute. En second, ils mettent l'accent sur les nuisances qui seront occasionnées par le projet, notamment au niveau de l'augmentation du trafic routier sur les itinéraires de substitution, à savoir les RD 309-4 et 309-5 pour ce qui concerne la commune d'Écluzelles. Nous demandons à avoir l'assurance que ces routes, actuellement départementales, le demeurent et ne fassent pas l'objet d'un déclassement en voies communales, car l'entretien en serait impossible. Enfin, une interdiction de circulation des poids lourds sur l'ensemble des traversées de village, hors desserte locale, est exigée.
- **Marville Moutiers brûlé, Mairie. Avis défavorable.** Dans le but d'achever l'aménagement de la RN154, Le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire a proposé la mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressives. Une première phase de concertation s'est déroulée du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010. Lors de cette concertation, le Conseil municipal de Marville-Moutiers-Brûlé (commune située sur l'axe Dreux-Chartres et déviée depuis 1995) avait pris une délibération le 3 décembre 2009 pour signaler certaines préoccupations liées à ce projet de concession autoroutière et plus particulièrement sur le péage Dreux-Chartres. En effet, le dossier de concertation de l'époque faisait état d'un retour de trafic sur la voie de substitution traversant Marville-Moutiers-Brûlé d'environ 3 000 véhicules par jour. L'objectif du maître d'ouvrage étant la sécurité de la population, il n'était pas possible pour les élus de Marville-Moutiers-Brûlé d'accepter cette situation. Une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 lors de laquelle la commune de Marville-Moutiers-Brûlé a délibéré sur

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 hypothèses de tracés et le dispositif de points d'échanges. Par cette délibération le conseil municipal avait émis plusieurs souhaits : Que le tracé passe par le nord de Chambléan pour éviter la division de grandes parcelles comme dans le tracé sud de Chambléan. Que la 2x2 voies existante entre Marville-Moutiers-Brûlé et Poisvilliers ne rentre pas dans la concession autoroutière et reste gratuite. Que soit aménagé un contournement d'environ 800 m se raccordant sur le tronçon de l'actuelle 154 abandonné par le projet autoroutier. Ceci afin d'éviter la circulation des 6 000 véhicules annoncés (et non plus 3 000) dans ce nouveau projet. Que les points d'échanges 2A et 1D soient réalisés afin d'éviter les flux. Au terme de cet avis, le conseil municipal unanimement tient à préciser qu'il reste hostile au principe de la mise de la RN 154 en voie autoroutière à péage. Il ajoute avoir reçu favorablement la présentation faite en mairie par l'association du projet alternatif Mob 28 et demande qu'il soit étudié par la DREAL avec la plus grande attention. L'ensemble des propositions faites ci-dessus répond au souci majeur de préserver la sécurité des habitants de Marville et celle plus globalement des usagers de la route. Le Conseil municipal, Après en avoir délibéré, à l'unanimité, demande que cet avis soit pris en compte par la DREAL pour la constitution du dossier d'enquête publique.

- Maire de Champhol, pourquoi il y a eu un glissement du trace vers l'ouest entraînant la destruction de la RD823 neuve.
- Champhol. En achetant notre pavillon à champhol, nous avons eu beaucoup de recommandations concernant d'éventuels projets de travaux en effet le site est protégé, car nous habitons a cote des Vauventiers. Et maintenant il n'y a plus aucune restriction pour construire une autoroute à proximité de ce site.
- Champhol. A ce projet de mise en concession des RN 154 et RN 12 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 RN 154 »). Il apparaît évident qu'il faudrait rechercher d'autres solutions qui respecteraient l'ensemble des populations concernées et qui seraient plus économiques sur les emprises de terres agricoles ou forestières et surtout sur le plan financier que ce soit à court ou 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

Synthèse des observations

**Avec ce que présente aujourd'hui la DREAL Centre Val de Loire, « il est flagrant que certaines communes verraient leur cadre de vie fortement se dégrader sans qu'il soit évident qu'il y ait plus de sécurité et une meilleure fluidité du trafic entre Nonancourt et Allaines-Mervilliers, en compilant l'ensemble des déplacements et sur l'autoroute A 154 et sur les itinéraires de substitution ». Il ne faut pas nier que le projet intitulé « MOB 28 », 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. Cependant il pourrait être amélioré par des passages supérieurs évitant certains ronds-points de la rocade de Chartres (supprimant par là même les bouchons qu'ils provoquent). Nous vous demandons d'émettre un avis défavorable au projet, au moins tant qu'une route de substitution digne de ce nom ne sera pas réalisée en parallèle permettant aux usagers de pouvoir circuler entre préfecture, sous-préfecture ou « capitale » régionale sans avoir à payer une redevance financière ! et indirectement contribuer à enrichir une multinationale qui ne vise qu'à s'assurer de confortables revenus financiers sur le dos des usagers « cochons de payeurs ! ».**

- **Protéger les zones boisées autour de Champhol il en existe peu dans l'agglomération Chartraines.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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. Blanc :**

CPL 1 V

Oisème le 29 Novembre 2016

Monsieur Marc BLANC

Monsieur Michel BADAIRE

Président de la Commission d'Enquête Publique  
Préalable à la « DUP » du Projet d'Aménagement par  
Mise en Concession des RN 154 et RN 12

blanc.cam@wanadoo.fr

Préfecture d'Eure et Loir

15, Rue du Bougueneau

1, Place de la République

28300 – GASVILLE-OISEME

28019 – CHARTRES

Objet : Proposition d'une infrastructure douce sur Champhol

Monsieur le Président,

Même si ma proposition sort du cadre de cette enquête préalable permettez-moi de vous la soumettre :

En venant de Gasville-Oisème, la RD 105-3 sera déviée afin qu'elle soit jumelée avec la ligne de chemin de fer désaffectée Chartres-Gallardon pour passer en commun sous l'A 154 et, à cette occasion, ne pourrait-il pas être étudié la création d'une infrastructure douce (une partie pour les piétons et une autre pour les cyclistes) ?

Elle aurait une forme d'Y :

- Le tronc commun irait du passage à niveau non gardé (qui aboutit dans les champs) jusqu'après le pont sous l'A 154 et serait établi entre la RD 105-3 et la ligne de chemin de fer.
- Une branche continuerait tout droit jusqu'à la piste cyclable qui passe, à Champhol, sous la RD 105-3.
- Une branche suivrait la RD 105-3 jusqu'au nouveau rond point prévu aux « Vauventriers ».

Pour compléter ce projet, on pourrait aussi réfléchir à trois options :

- Sur la première branche une bretelle pourrait monter vers le pont de la RN 105-3 pour atteindre directement la piste cyclable qui mène au quartier « Le Bois Musquet » (magasin Intermarché).
- Dans l'autre sens « le tronc commun » pourrait rejoindre la « Place de la Gare » de Oisème.
- Une quatrième branche longerait la ligne désaffectée (côté Champhol / St Prest) puis l'A 154 jusqu'à la piste cyclable de la RD 6 conduisant au collège Soutine et à la gare SNCF de la Villette St Prest.

On pourrait imaginer le même aménagement sur la RD 32 du Rond Point de Gasville-Oisème jusqu'après le pont des bretelles de l'A 154 en pensant à une « option » jusqu'au Rond Point entre la RD 32 et la RD 823 (sur laquelle existe une piste cyclable qui mène, d'un côté, à Champhol et, de l'autre, à Chartres).

En même temps que sera déviée cette RD 823 vers l'Ouest pour éviter l'A 154, espérons que la piste cyclable actuelle qui la longe sera conservée (même si elle se trouverait « coincée » entre ces deux infrastructures).

En vous remerciant de prendre bonne note de mon idée, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Marc BLANC

P.J. : 2 Plans des infrastructures douces proposées.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de Champhol :

En complément de notre rencontre au titre du dossier de la RN 154 - RN 12 avec Monsieur Nacer MEDDAH, PREFET de la Région *CENTRE - VAL DE LOIRE* en son bureau le 12 février dernier, Monsieur le Maire tient à préciser les informations recueillies lors d'une réunion sous la présidence de Monsieur Nicolas QUILLET, Préfet d'Eure et Loir, accompagné des services de la D.R.E.A.L - routes, le vendredi 19 février dans les locaux de la CCI 28.

Cette réunion était informative pour les 85 maires (de l'Eure et de l'Eure et Loir) de tous les faisceaux ..... envisagés depuis le début des concertations.

Lors de cette réunion informative, nous avons constaté que le faisceau des 300 mètres sur la commune de CHAMPHOL n'est plus sur le tracé du « porté à connaissance » de l'ETAT au titre du PLU .... (En pointillés roses sur le PLU de la Commune - en annexe)

Ce nouveau faisceau (plan en annexe) induit l'obligation de réaliser → deux nouveaux ouvrages d'art au-dessus de la RD 823 (route de désenclavement de la commune de CHAMPHOL inaugurée en 2004).

D'autre part, nous constatons à nouveau que l'ancien projet de 1994 (deux fois deux voies gratuites) en déblai - remblai est toujours d'actualité pour le passage au-dessus de la voie ferrée (Chartres - Massy par Gallardon), cette voie étant depuis 6 années non exploitée par la SNCF .....

Il est curieux que, dans l'obligation de mise en œuvre des cônes de vues sur la cathédrale de Chartres (obligation que la commune de CHAMPHOL intègre dans tous ses documents, comme par exemple celui en cours de rédaction avec le concours de .... la DREAL- environnement : Dossier ZAC sur les terrains de l'ex base aérienne), les services de la DREAL-routes proposent toujours un important remblai au-dessus de cette voie ferrée inexploitée.

Nous avons à ce titre rencontré ces derniers jours Madame l'Architecte des Bâtiments de France, chef du service SIAP d'Eure et Loir.

Ce déplacement du faisceau engendre de traverser une parcelle exploitée par la ferme - château, en culture de miscanthus et surtout de superposer une partie dans le rayon de 500 mètres de protection du Château de Vauventriers.

L'autre semaine, il a été inauguré (article de presse) la nouvelle chaufferie de l'ensemble immobilier de Vauventriers, chaufferie alimentée en direct par la parcelle exploitée de miscanthus ...

Cette « évolution » d'une chaudière qui se nourrit d'une source d'énergie renouvelable en l'année de la COP 21 et, en parallèle, la destruction de la parcelle d'alimentation pour y réaliser une autoroute sont difficilement compréhensibles.

Il est nécessaire que le faisceau de 300 mètres (si cet ouvrage autoroutier se fait) reprenne celui inscrit dans le PLU de la commune, faisceau qui ne nécessite pas la réalisation des deux nouveaux ouvrages d'art sur la RD 823 (économie importante) .

Cette économie financière pourrait être « basculée » dans la réalisation d'un déblai sous la ligne SNCF (fermée).

D'autre part, le dossier indique qu'une participation financière sera demandée aux collectivités locales. Dès à présent, la région Centre-Val de Loire a répondu NON ; il reste les agglomérations de Chartres, de Dreux et le Conseil Départemental. Le dossier ETAT transmis ne répond pas vraiment au montant de cette participation sollicitée en fonction des travaux arrêtés.

212

Enquête publique relative à :

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

Sur proposition de Monsieur le Maire, le Conseil Municipal, à l'unanimité :

- **REAFFIRME** son opposition à une autoroute concédée
- **PRECISE** que les délais imposés par l'ETAT sont insuffisants afin d'étudier les centaines de pages de ces nouveaux documents transmis par l'ETAT sous forme de clé USB.
- **SOLLICITE** une prolongation du délai afin d'étudier le dossier avec des bureaux privés extérieurs. (*Dernière clé USB de l'ETAT transmise en Mairie le 09 avril 2016 ..... pour une réponse le 15 mai 2016*).
- **SOLLICITE** la valeur du montant financier demandé aux collectivités locales.
- **S'ETONNE** du déplacement du faisceau de 300 mètres sur la Commune de CHAMPHOL vers l'OUEST et de son passage dans le rayon de 500 mètres soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France au titre du Château de Vauventriers.
- **DEMANDE** « impérativement » aux services de l'ETAT la prise en compte de toutes ces données.
- **DEMANDE** (si autoroute) de replacer le faisceau « des 300 mètres » à l'identique de celui imposé par les services de l'Etat lors de l'élaboration du dernier PLU de CHAMPHOL.
- **AUTORISE** Monsieur le Maire ou, à défaut, Monsieur le Premier Adjoint à signer tout document s'y référant.

Le Maire,



Christian GIGON

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

028-212800700-20160425-D2016-031-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 25/04/2016

Publication : 25/04/2016

- la déc
- La mis
- Le cla

Vu l'imposant dossier (plus de 5 000 pages ...) de l'enquête publique au titre de la RN 154 RN 12 engagée entre le **15 novembre 2016 et 10 janvier 2017**,

Vu la commission municipale élargie en date du 28 novembre 2016,

Vu la tenue d'une **permanence** de Messieurs les trois commissaires enquêteurs en Mairie de CHAMPHOL le 29 novembre 2016,

Vu le transfert de près de **7000 véhicules** sur les voies de substitutions entre DREUX et CHARTRES si création d'une autoroute concédée en lieu et place de l'actuelle route nationale 154 (2X2 voies),

Vu l'avis très critique de l'**Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** sur ce projet autoroutier,

Vu la page 18 de l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable : « ***Le projet privilégie le scénario d'un contournement nouveau par l'EST - de CHARTRES - au détriment de la rocade OUEST existante pour des raisons peu convaincantes*** »,

Vu la modification (nouvelle) des dessins du **passage** du projet d'autoroute sur la commune de CHAMPHOL,

Vu le projet de **destruction** de la route départementale 823 construite en 2004 par le CONSEIL DEPARTEMENTAL d'Eure et Loir,

Quid du devenir de la **piste cyclable** actuelle Champhol - Chartres ?

Vu un projet de création d'une nouvelle route (823 ?) le long des frondaisons du Parc du **Château de VAUVENTRIERS** et dans le rayon de 500 mètres de protection des éléments classés du château,

Vu le projet d'agrandissement du **Collège Chaïm SOUTINE** implanté à 200 mètres du faisceau du projet d'autoroute,

Vu les travaux d'agrandissement du Centre Départemental de l'Enfance (C.D.E) du Conseil Départemental à 400 mètres du faisceau du projet d'autoroute,

Vu le faisceau du projet d'autoroute à 400 mètres du nouvel **I.M.E (Institut Médico Educatif)** de CHAMPHOL,

- la déc
- La mis
- Le cla

Sur proposition de Monsieur le Maire, le Conseil Municipal, à l'unanimité :

- **REAFFIRME** sa délibération du 14 avril 2016.
- **SOLLICITE IMPERATIVEMENT, SI l'AUTOROUTE doit se REALISER**, de retrouver le faisceau inscrit dans l'actuel PLU de la commune (faisceau inscrit à la demande des services de l'ETAT) et un déblai total sur le territoire de la commune.
- **REPRECISE** que ce faisceau du PLU 2013 induit de ne pas détruire l'actuelle route départementale 823 et la piste cyclable CHAMPHOL-CHARTRES.
- **S'ETONNE** du glissement très curieux de ce faisceau du projet autoroutier vers l'OUEST.

---

Le Maire,



Christian GIGON



- la déc
- La mi
- Le cla

- **Maire de Nogent, j'avais obtenu un tracé plus éloigné du bourg et encaissé, la ferme d'archevilliers constitue une importante réserve foncière pour l'emprise de l'autoroute. Quelle est la destination des bâtiments, pourquoi vendre les terres de la réserve pour faire un zoo.**
- **Nogent. Les plans du PLU montrent un rapprochement significatif du fuseau par rapport à la situation du PLU actuel, le tracé n'apparaît pas sur le fuseau des 300 mètres.**
- **Nogent. Le projet de 1994 prévoyait un encaissement alors que son emplacement était plus éloigné il est inconcevable de ne pas entériner ce choix.**
- **Nogent. Les ponts seront-ils des passages inférieurs ou supérieurs.**
- **Nogent. Pourquoi avoir délivré des permis de construire dans l'emprise initiale.**
- **Mairie de Nogent. Reconnaît les avantages et intérêts du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 154 et de la RN 12 en terme de maillage du réseau autoroutier interrégional (entre Orléans et Rouen), multiples pour tous les acteurs économiques ; Prend note de la signature d'une convention entre la SAFER et Chartres Métropole, l'agglomération du Pays de Dreux et le Conseil départemental d'Eure-et-Loir, les engageant à contribuer à la mise en place du volet foncier en faveur du développement durable du territoire rural et à remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles impactées par le projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 ;**

**demande la prise en compte des requêtes des agriculteurs exploitant sur le territoire de Nogent-le-Phaye visant à annihiler les effets du projet sur les activités agricoles, formulées lors de leur réunion du 5 janvier 2017 à Nogent-le-Phaye et jointes au registre de l'enquête publique ;**

**Confirme toutes les remarques figurant dans la note de synthèse jointe à sa délibération n° 45/2016 du 26 mai 2016, à savoir :**

**conteste le déplacement vers l'est du tracé de la 2 x 2 voies de la RN 154, celui-ci ne correspondant plus à l'emplacement préalablement réservé dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune en vigueur, et constatant qu'aucune raison justifiant cette modification n'a été fournie à ce jour ;**

**demande, en conséquence, le respect du premier tracé de la 2 x 2 voies de la RN 154 prévu au Plan Local d'Urbanisme communal en vigueur ;**

**Souhaite que la 2 x 2 voies de la RN 154 soit créée en déblais sur tout le territoire de la commune de Nogent-le-Phaye qu'elle traverserait ;**

**Demande le rétablissement de l'emplacement réservé pour la création d'une piste cyclable le long de la RD n° 24, inscrit au Plan Local d'Urbanisme de la commune ;**

**émet un avis favorable au projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 154 et de la RN 12 sous réserve du respect des remarques formulées ci-dessus et de la prise en compte des nuisances qui seront occasionnées par ce projet.**

- **Nogent. Mairie et agriculteurs, La profession agricole ne s'oppose pas au projet de la future 2x2 voies sur le territoire de la commune de Nogent-le-Phaye. Toutefois, ce tracé des 300 mètres d'emprise ne correspond pas à celui prévu sur le plan d'occupation des sols de 1994 qui se situait beaucoup plus à l'ouest de Nogent-le-Phaye. Nous demandons de supprimer la courbe existante sur le projet entre la route RD910 et la RD 339-19. Cet aménagement en 2 x 2 voies qui sera mis en place pour des décennies doit être situé de façon à ne causer aucun préjudice aux personnes et aux activités en place.**

**Vu la superficie de terres agricoles concernées sur le territoire de la commune de Nogent-le-Phaye, il sera nécessaire de faire un remembrement total sur la 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

Synthèse des observations

En outre, le prélèvement des terrains nécessité par la 2 x 2 voies devra être compensé par des réserves foncières.

- **Mairie de Nonancourt, Le viaduc est fortement préjudiciable à une exploitation agricole et une demeure historique remarquable. L'échangeur de sortie devra être accompagné d'une adaptation de la voirie de réception afin de sécuriser l'accès nord de Nonancourt. prévoir des équipements pour palier au bruit.**
- **Nonancourt. Agriculteur, opposé au projet, Je suis en projet de développement de mon cheptel laitier de 80 à 100 vaches. Mon bâtiment se trouverait à gauche du chemin qui mène à la ferme, cependant 30 mètres de mon bâtiment se trouverait le tracé des 300 mètres, de plus le tracé se trouve sur ma fumière et ma fosse a lisier. Quelle autre solution et indemnisation.**
- **Mairie de Poisvilliers, la RN154 a été réalisée par l'Etat et donc payée par les contribuables qui seront de nouveau mis à contribution pour pouvoir circuler sur le tronçon de route Dreux-Chartres. Les usagers quotidiens seront donc pénalisés financièrement.**

**Des départements limitrophes ont, semble-t-il, mieux gérer leur réseau puisque des 2\* 2 voies sont accessibles gratuitement et sans projet de rétrocession autoroutier (Eure, Loir et cher). Pourquoi n'est-ce pas possible en Eure et Loir ?**

**Comment sera géré le réseau secondaire qui permettra de desservir les villages le long de la RN154. De nouvelles routes seront-elles créées si nécessaire? Le flux des voitures et éventuellement des camions ne sera-t-il pas source de nuisances importantes pour les cœurs de village. Ne risque-t-on pas de générer à nouveau, comme avant la création de la 2x2 voies, une forte circulation dangereuse pour les riverains?**

**Cette mise en autoroute ne concerne pas que le tronçon Dreux-Chartres, mais également la desserte vers Orléans. Il faut donc prendre en compte tout le projet et non uniquement la partie pour laquelle la commune de Poisvilliers est concernée. Quid de la traversée de Saint Prest ? Impact sur l'Eure ?**

- **Agriculteur à Poisvilliers, il existe un pont pour rejoindre la 154, sur la carte du projet le pont n'est pas représenté, que deviendra-t-il ?**
- **Propriétaire du moulin de la forte maison, porte-parole des riverains, nous espérons que tout sera fait contre la pollution visuelle et sonore de la voie. Pourquoi la protection acoustique s'arrête juste après la rivière alors qu'il y a des maisons sont aussi à préserver.**
- **Prunay le G. Les récentes déviations ont apporté la sérénité dans le village de Prunay, Frainville et Allones je suis contre ce projet qui va renvoyer le trafic dans les villages.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 DE PRUNAY-LE-GILLON


 Département d'Eure et Loir  
 Canton de Chartres Sud Est  
 Agglomération Chartres Métropole

 Jackie FERRÉ  
 Maire de Prunay-le-Gillon  
 Mail : j.ferre@prunay-le-gillon.fr

 Virginie CARTON  
 Secrétaire du Maire  
 Jackie FERRE, Prunay le Gillon  
 02.37.25.97.13  
 v.carton@prunay-le-gillon.fr

 Monsieur le Président de la commission  
 d'enquête  
 Monsieur Michel BADAIRE

 Nos réf. :  
 JF/CV/004/17

 Prunay le Gillon  
 Le 6 janvier 2017

Objet :

Concernant la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes

Monsieur le Président,

 Elu maire depuis 2008 sur la commune de Prunay le Gillon.  
 Elu depuis 1995.

Je me permets, par cette présente, de vous interpellier sur le long et lourd dossier dit de la RN154.

Effectivement, peu de décideurs actuellement en poste dans le département (députés, sénateurs, conseillers départementaux, préfets) peuvent se prévaloir d'avoir été aussi actifs sur le dossier d'aménagement de la RN154.

Petit retour :

L'histoire de la RN154 et son aménagement reposent exclusivement à l'origine que sur l'accidentologie et donc par conséquence du nombre de morts sur cet axe routier de la partie Sud-Est de l'agglomération chartraine.

Effectivement, les élus de la commune de Prunay le Gillon mais aussi d'Allonnes n'ont jamais eu de cesse de dénoncer la dangerosité de cette route (un mort par côté, par kilomètre, entre le Hasard et le rond point d'Allonnes), faisant de cet axe routier le plus dangereux et mortel d'Eure et Loir.

Jusqu'au début des années 2000, le consensus politique, économique et administratif était total pour effectuer des travaux de sécurisation de cet axe notamment en doublant le réseau.

Seules les questions de vies humaines animaient les décideurs locaux.

Force a été de constater que malgré cette légitimité à réaliser des travaux, personne dans ce département investira pour effectuer des travaux significatifs de sécurisation ; ne serait-ce l'aménagement de carrefour (je pense notamment au carrefour dit des Vaux), à l'aménagement de voirie du centre bourg d'Allonnes, à la mise en place de barrières de sécurité, etc...

1/2

 MAIRIE – 18 rue de la Mairie – 28360 PRUNAY-LE-GILLON  
 Téléphone : 02 37 25 72 24 – Télécopie : 02 37 25 21 97 –  
 Courrier électronique : mairie@prunay-le-gillon.fr - Site Internet : www.prunay-le-gillon.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

Il est à signaler que la partie Sud-est de ce département a toujours été un territoire oublié en infrastructures dû certainement à sa faible densité de population au km<sup>2</sup>.

Au début des années 2000, un changement radical des décideurs dans le département fait apparaître de nouvelles positions.

La mise en place d'un nouveau contournement de l'agglomération, notamment par le secteur Est de Chartres.

Dans la même période, 3 personnes de Prunay le Gillon attaquent l'Etat (M. Guy Gauthier, Maire de la commune, Monsieur Ferrand et Monsieur Thirouin) stoppant, par l'une des plus grandes juridictions de ce pays, les travaux d'aménagement prévus à l'époque.

A partir des années 2008, la commune de Prunay le Gillon avec celle d'Allonnes militeront pour voir la réalisation de travaux. Ces derniers aboutiront après de nombreuses manifestations et de blocages routiers au début des années 2009/2010.

Aujourd'hui, les biens pensants et décideurs de ce département estiment indispensable la nécessité de classer le réseau RN154 en réseau autoroutier permettant ainsi de financer les travaux.

Ce choix, outre l'engagement financier que doit avoir les collectivités comme garant, remettra en cause inévitablement la sécurisation des axes routiers dits secondaires.

Je pense notamment à l'intersection dite des Vaux, à la traversée de la commune d'Allonnes, d'une manière générale à l'ancien axe routier RN154 entre Allonnes et le Hasard.

On peut aussi s'interroger sur l'utilisation d'espace foncier, agricole, sur l'impact environnemental, sur l'équilibre financier d'un tel projet sur un si petit département.

Je suis bien conscient qu'au poste que j'occupe, à la place qui est la mienne, qu'il est difficile de convaincre les lobbies financiers, agricoles et politiques, je pense néanmoins qu'il est de mon devoir d'écrire, pour l'histoire et les générations à venir, les méfaits d'un tel projet sur notre territoire.

En conclusion, il ne vous aura pas échappé que je suis totalement défavorable à ce projet et en appelle à vous pour inciter à la sécurisation des réseaux secondaires, dans l'éventualité de la mise en circulation d'une autoroute.

Pour votre information, depuis la mise en sécurisation de l'ancienne RN154, par la mise de barrières de sécurité, son élargissement, le traitement de sa chaussée, de sa signalétique, il n'y plus eu de mort depuis près de 5 ans sur cet axe.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes respectueuses salutations.

Le Maire, ✓



Jackie FERRE

MAIRIE – 18 rue de la Mairie – 28360 PRUNAY-LE-GILLON

Téléphone : 02 37 25 72 24 – Télécopie : 02 37 25 21 97 - Courrier électronique : mairie@prunay-le-gillon.fr

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 V. La grande majorité, pour ne pas dire la quasi-totalité des productions de blé et de colza de mon exploitation basée à Theuivy-Acheres rejoignent les installations portuaires de Rouen. Pour cette seule exploitation, c'est 40 à 45 camions chaque année qui partent de la ferme pour être chargés sur un bateau et exportés ou pour les usines de trituration basées à Rouen.**

**Je pourrai ajouter qu'une part importante des marchandises produites sur notre exploitation située dans la région de Châteaudun ont la même destination et empruntent cet axe routier. Nous produisons également à Theuivy 6000 tonnes (plus de 200 camions par an) de betteraves sucrières qui sont acheminées vers la sucrerie-distillerie d'Artenay. Les betteraves produites sur des exploitations voisines ont la même destination ou rejoignent aussi l'usine de Toury. Avec mon véhicule personnel, je me rends régulièrement à Rouen pour des réunions à l'agence de l'eau. Je ne peux que constater les points noirs de circulation que constituent notamment le contournement de Dreux et la traversée de Saint Remy sur Avre. Le contournement de Chartres est systématiquement encombré matin et soir. Pour me rendre à Orléans, je préfère passer par Voves et Viabon plutôt que d'utiliser l'actuelle RN 154 dangereuse par endroit. Aussi l'amélioration rapide (pas dans 70 ans) de l'axe routier 154 me paraît tout à fait importante pour l'économie et la compétitivité de mon exploitation, comme pour celle des exploitations voisines et plus largement pour toute l'économie agricole de notre région. Elle sera aussi très utile pour les usages privés.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de Tremblay les V.



## **TREMBLAY les Villages**

TLV 4

7, rue de Châteauneuf  
28170 TREMBLAY les VILLAGES

☎ 02.37.65.28.18.

✉ 02.37.65.30.66.

[contact.mairie@tremblaylesvillages.com](mailto:contact.mairie@tremblaylesvillages.com)

Objet : Concertation enquête publique sur l'aménagement de la RN 154 et RN 12

Par des courriers en dates du 11 mars et du 9 avril 2016, Monsieur le Prefet avait déjà sollicité l'avis de la commune de **Tremblay-les-Villages** concernant le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines et de son tronçon commun avec la RN 12 entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux.

Notre commune se situe en effet le long de l'itinéraire de la RN 154, plus précisément sur la section Dreux-Chartres.

Ce tronçon, d'une longueur de 20,2 km, est déjà aménagé à 2x2 voies avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. Il a été réalisé progressivement, jusqu'à la dernière section livrée en 2008, et a permis une multiplication des échanges entre les agglomérations de Dreux et Chartres et fait émerger la zone d'activités de la « Vallée du Saule ».

Dans le cadre du projet, et comme le montrent les documents que vous avez mis à notre disposition, les principales modifications prévues sur cet axe seront la mise aux normes et la création de bandes d'arrêt d'urgence, la suppression des points d'accès actuels qui ne permettent pas d'intégrer l'infrastructure dans un système fermé à péage, et la création **d'un diffuseur avec gare de péage** pour assurer la desserte locale via la RD 26.

Ce diffuseur concerne directement notre commune puisqu'il se situera à hauteur de Tremblay-les-Villages et Serazereux.

Dans le cadre de cette consultation, nous avons envoyé un courrier en date du 12 Avril 2016 à l'ensemble des membres du conseil municipal pour recueillir leurs observations sur le projet. Ce courrier était accompagné d'un résumé et il était indiqué que les membres pouvaient consulter le dossier complet ainsi que la clé USB au sein des locaux de la mairie.

**Sachez que sur 19 élus, 14 ont émis un avis favorable avec observations, 4 se sont prononcés contre, et 1 n'a pas donné de réponse écrite.**

**Les principaux arguments émis par les 4 avis contre** portent sur le coût pour l'utilisateur (l'aménagement de la RN 154 entre Dreux et Chartres a déjà été financé par le contribuable local), les nuisances à venir sur les itinéraires de substitution, le mode de financement privé de

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuville  
St Chéron des Champs      Theuvy-Achères      Tremblay-les-Villages

Enquête publique relative à :

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

l'aménagement, la consommation de terres agricoles et plus globalement l'impact néfaste du projet sur l'environnement avec notamment la création de 3 viaducs, le délai de consultation sur le projet

trop court pour les élus, l'absence de débat et de consultations démocratiques des citoyens, la concentration du développement économique sur les échangeurs et même l'absence de création de richesse puisqu'il ne s'agira que de déplacements d'entreprises et non pas de création ex-nihilo, l'inquiétude sur la subvention d'équilibre que les collectivités pourraient supporter.

**La majorité des membres de notre conseil municipal (14 avis pour)** comprend bien en revanche que, eu égard à la décision ministérielle du 25 juin 2010, la solution de la mise en concession autoroutière demeure la seule proposition susceptible de faire aboutir le projet dans un délai et un coût raisonnables, au vu des contraintes financières qui pèsent sur l'État et les collectivités. Ils forment d'ailleurs le vœu que ce projet permette à notre territoire de bénéficier de retombées positives en termes de développement économique, de fluidité et de sécurité routière, tout en préservant les intérêts des populations locales.

Nous avons néanmoins à vous soumettre **quelques propositions constructives liées à cet avis favorable**, listées en trois points, afin de vous permettre d'amender la proposition du maître d'ouvrage.

## **1) Le coût du péage pour l'usager**

Le choix de la mise en concession autoroutière implique une prise en charge du coût de l'infrastructure par l'usager, par l'intermédiaire d'un péage.

Nous voulons attirer votre attention sur l'impact de ce changement pour nos habitants sachant qu'ils utilisent aujourd'hui une 2x2 voies déjà entièrement aménagée, qui a déjà été financée par le contribuable, en très bon état, et qui a toujours été d'usage gratuit.

Ils seront donc impactés, notamment dans le cadre de leurs déplacements du quotidien et domicile-travail.

Comme le soulignent très justement les documents que vous avez mis à notre disposition, le caractère payant de l'aménagement fait courir un risque d'exclusion d'une partie de la population du secteur Nord travaillant à Chartres, en situation non stable et ne disposant pas des moyens de s'y établir.

De plus, en cas de non-utilisation de l'autoroute par les usagers, un report sur l'ancienne route nationale (l'actuelle RD 854) prévue en itinéraire de substitution représenterait une dégradation du temps de parcours entre les deux agglomérations pouvant aller jusqu'à 15 minutes par rapport à la situation actuelle.

L'essor des relations entre les agglomérations de Dreux et Chartres subirait alors un coup d'arrêt en raison de ce coût nouveau pour l'usager.

**C'est pourquoi notre commune sollicite 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 (navetteurs).**

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuville  
St Chéron des Champs      Theuvy-Achères      Tremblay-les-Villages

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



## **TREMBLAY les Villages**

Nous considérons d'ailleurs que cette mesure permettrait de mieux faire accepter le projet par les habitants et les usagers locaux.

- Pour ce faire, nous proposons par exemple la mise en œuvre de **conditions tarifaires avantageuses par le futur concessionnaire dans le cadre des déplacements domicile-travail**. Nous demandons ainsi à ce que ce critère soit retenu dans l'appel d'offres qui suivra la déclaration d'utilité publique.
- De la même manière, avant tout effort commercial du concessionnaire, nous proposons que le concédant demande **à ce que le prix du tronçon Dreux-Chartres soit minoré** et que la différence soit reportée sur les autres tronçons, qui devront être créés ex-nihilo, avec un coût d'investissement au kilomètre nettement plus élevé que l'aménagement aux normes autoroutières du tronçon 2x2 voies entre Dreux et Chartres.
- Enfin, 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 à votre initiative entre les principales collectivités concernées (Département, agglomérations...) afin d'étudier la mise en œuvre de telles aides.

### **2) L'aménagement du diffuseur sur la RD 26**

Le maître d'ouvrage a ensuite proposé l'aménagement d'un diffuseur sur la RD 26 afin de garantir une circulation Est-Ouest, délester le réseau secondaire en offrant un point d'entrée et de sortie aux usagers quotidiens et desservir les zones d'activités et communes situées à proximité (Tremblay-les-Villages, Nogent-le-Roi, Châteauneuf-en-Thymerais).

Cette proposition a été accueillie plutôt favorablement, notre conseil municipal ayant à l'époque de la concertation mis en avant la meilleure desserte du territoire qu'offrirait cet aménagement tout en regrettant la disparition des points d'échanges existants.

Leur suppression pourrait en effet affaiblir la desserte fine des communes situées de part et d'autre du tracé et ainsi induire une augmentation de la circulation sur le réseau secondaire.

- À titre de compensation de la disparition des points d'échange, et pour rendre plus supportables les reports de trafic qui pourraient en résulter, **nous demandons le contournement Sud de Tremblay-les-Villages (environ 1 km)**.

Un point d'échange sera donc créé au Sud de la RD 26. Il s'agit du diffuseur de Serazereux-Tremblay-les-Villages, équipé d'une gare de péage et doté d'une aire de service.

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuville  
St Chéron des Champs    Theuvy-Achères    Tremblay-les-Villages

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



## **TREMBLAY les Villages**

Le référentiel ICTAAL L1 (vitesse de 130 km/h) ayant été retenu, des rectifications de profils en long seraient nécessaires.

S'il nous paraît important de prévoir une sortie d'autoroute à hauteur de Tremblay-les-Villages, la consommation de foncier agricole (25 hectares) induite par cet aménagement nous interroge en revanche.

- Nous souhaitons que soit étudiée la possibilité d'aménager cette sortie d'autoroute **sous un autre format, du type diffuseur simple avec 4 bretelles et 4 barrières de péage.**

Ce type d'aménagement existe par exemple sur l'A 10 à hauteur de Chambray-lès-Tours (Indre-et-Loire). Il nous paraît donc tout à fait réalisable sur notre commune.

- **L'usage des nouvelles technologies** (du type « sans contact ») pourrait aussi être envisagé.

Ces mesures permettraient de limiter l'impact du projet sur la consommation de terres agricoles.

- Nous préconisons aussi de **négoier par convention les acquisitions foncières** afin de rassurer la profession agricole, en prévoyant si besoin des mesures compensatrices de perte et des procédures d'aménagement foncier telles que prévues par les articles L.121-1-1 et L.123-24 du Code rural et de la pêche maritime.

Cette méthode permettrait aux collectivités locales (Département, agglomérations...) d'acquérir en amont le foncier nécessaire à la réalisation du projet avant qu'il ne soit repris par le concessionnaire suite à la procédure d'appel d'offres.

- De manière générale, nous pensons qu'il sera nécessaire de **mener des opérations de remembrement élargies**, au-delà du remembrement de droit prévu dans ce type d'opération, afin que les agriculteurs puissent restructurer leurs exploitations. Cette démarche permettrait ainsi de limiter la circulation d'engins agricoles sur les itinéraires de substitution.
- Si pour des raisons techniques et de sécurité, le diffuseur et l'aire de service limitée à une station essence (nous ne souhaitons pas de restauration pouvant à nos commerçants locaux) prévus dans le projet du maître d'ouvrage devaient être maintenus, notre commune demanderait **à ce qu'elle soit accessible par la population locale**, sans qu'il soit besoin de payer un péage.

Des solutions de ce type existent par exemple sur l'A 6 à hauteur de Nemours (Seine-et-Marne). La création d'un accès en dehors de l'autoroute pourrait par exemple être prévue.

- Enfin, nous souhaitons avoir la garantie que ces divers aménagements à hauteur de la RD 26 n'engendreront **pas de suppression de continuité** au sein de la commune entre les parties situées de part et d'autre de l'actuelle 2x2 voies.

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuville  
St Chéron des Champs    Theuvy-Achères    Tremblay-les-Villages

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

Nous pensons notamment à la circulation entre la commune associée de Saint-Cheron-des-Champs et le reste des communes de Tremblay-les-Villages et entre la commune associée de Gironville-et-Neuville et la commune voisine de Villemeux-sur-Eure.

### **3) La traversée du hameau « Le Péage »**

« Le Péage » est un hameau appartenant aux communes de Tremblay-les-Villages et de Serazereux. Il est actuellement contourné par l'Ouest par la RN 154 et traversé dans sa longueur par la RD 854 (ex-RN 154). 1 000 véhicules y circulent actuellement chaque jour.

Or d'après les prévisions du maître d'ouvrage, une fois le projet réalisé, ce trafic serait porté à 5 000 à 6 000 véhicules par jour du fait du statut d'itinéraire de substitution de la RD 854.

- **Nous demandons à ce que ces chiffres soient réétudiés et davantage documentés.**
- Nous souhaitons également **connaitre l'impact** que représenterait en termes de **bruit et de nuisances sonores** ce surplus potentiel de trafic pour le hameau « Le Péage » et pour la commune limitrophe de Serazereux, et s'il est prévu ou non des moyens d'y faire face.
- Nous souhaitons que soit étudié **le dévoiement de la RD 854 à hauteur du hameau du Péage ainsi que la connexion avec la RD 26.**
- Nous souhaitons être informés sur le devenir de ces habitations et sur celui d'éventuels projets de constructions (terrains constructibles, permis déposés...)

Par ailleurs, en plus des aménagements prévus afin de limiter la vitesse dans la traversée du hameau « Le Péage », nous demandons la mise en œuvre des mesures suivantes :

- **L'interdiction de la circulation des poids lourds**, sauf pour dessertes locales contrôlées, afin de les obliger à emprunter l'autoroute. Sur ce sujet, nous demandons à ce qu'une étude précise du trafic de poids lourds puisse nous être communiquée par le maître d'ouvrage.
- L'application stricte de cette interdiction par **la mise en œuvre de contrôles de dispositifs de contrôle automatiques (radars discriminants) ou, à défaut de contrôles réguliers et dissuasifs** des forces de l'ordre.
- **La mise en place d'aménagements par le concessionnaire (sans participation des communes)** afin de limiter la traversée du hameau par les poids lourds. Ces aménagements devront néanmoins veiller à ne pas pénaliser la circulation d'engins agricoles, essentielle à l'économie locale, en veillant à bien laisser au moins 4 m de passage dans le franchissement de ces aménagements.
- De même, nous souhaitons savoir s'il est prévu que le concessionnaire consacre 1 % du coût des travaux à des **aménagements paysagers**.

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuville  
St Chéron des Champs    Theuvy-Achères    Tremblay-les-Villages

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



## TREMBLAY les Villages

- Enfin, l'installation de **radars** afin de limiter la vitesse des véhicules dans la traversée de ces villages.

Par ailleurs, les agriculteurs empruntent l'actuelle RD 854 pour livrer leur récolte au silo de Fadainville ou du Boullay-Mivoye ou convoier du matériel chez leur concessionnaire.

Elle n'est parfois large que de 7,5 m et est souvent bordée de fossés sans accotements. Il est donc impossible de se garer pour croiser un véhicule. De plus à certains endroits, il est difficile de passer avec une moissonneuse-batteuse sans monter sur les terre-pleins et tordre les panneaux avec les roues.

- Nous souhaitons donc que soit prévu **l'aménagement d'accotements stabilisés de 1 m** pour pouvoir se garer au croisement d'un engin agricole, ainsi que celui de **parkings environ tous les 3 km** pour pouvoir laisser passer les voitures (comme il y en avait avant sur l'ancienne RN 154).

Ce sont les observations que le conseil municipal de Tremblay-les-Villages souhaitait porter à votre connaissance et que nous souhaitons voir prise en compte dans le projet.

Le Maire,  
Christelle MINARD

Chêne-Chenu                      Ecublé                      Gironville-Neuille  
St Chéron des Champs      Theuivy-Achères      Tremblay-les-Villages

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

- **Vernouillet. Le projet ne prend pas en compte les groupes scolaires, collèges, gymnases, terrains de sport, haltes-garderies, maisons de retraite, IME, atelier et stade.**
- **Agriculteur a Vernouillet, depuis cinq générations l'exploitation familiale a été diminuée de quasiment la moitié. Je souhaite simplement pouvoir exercer mon métier tranquillement.**
- **La zone industrielle de Vernouillet sera enclavée.**
- **Vernouillet. Nous souhaitons que soit réalisé un viaduc enjambant la vallée de la Blaise entre Garnay et Forstille.**
- **Vernouillet. IL faut que les nouvelles voies implantées sur les plateaux sud et nord de la vallée de la blaise soient encastrées.**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 Communautaire de Dreux.**

Extrait du PV du conseil  
Communautaire  
du 9/5/2016

**14. Mise en concession autoroutière des routes nationales 12 et 154 : concertation interservices préalable à la mise en œuvre de l'enquête publique**

Rapporteur : Gérard HAMEL

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.

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-

Enquête publique relative à :

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

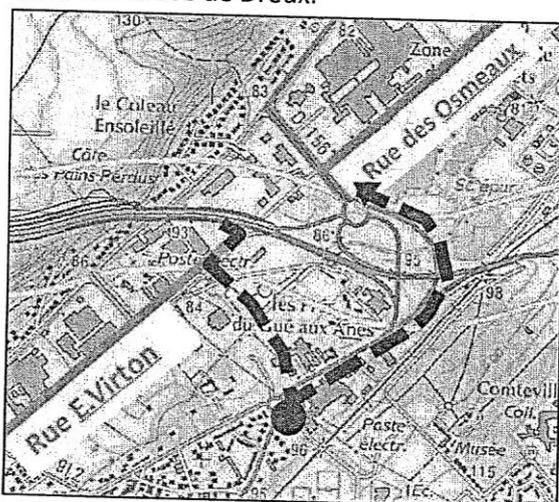
L'Agglo du Pays de Dreux approuve cette implantation sur ce secteur limitrophe de celui dit de la *Pyramide* (Vert-en-Drouais) pour lequel l'agglomération rappelle qu'elle est propriétaire de quelques unités foncières.

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.



Osmeaux (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

Enquête publique relative à :

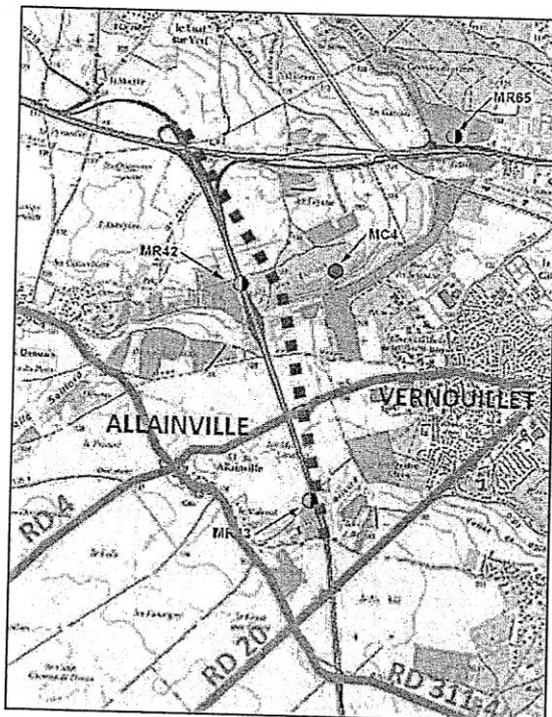
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

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**

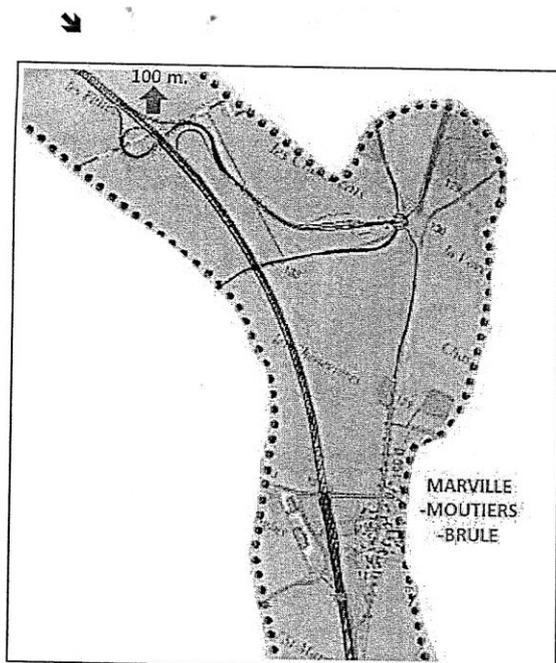
#### ↘ Point d'échange de Dreux Sud et desserte locale

Enquête publique relative à :

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

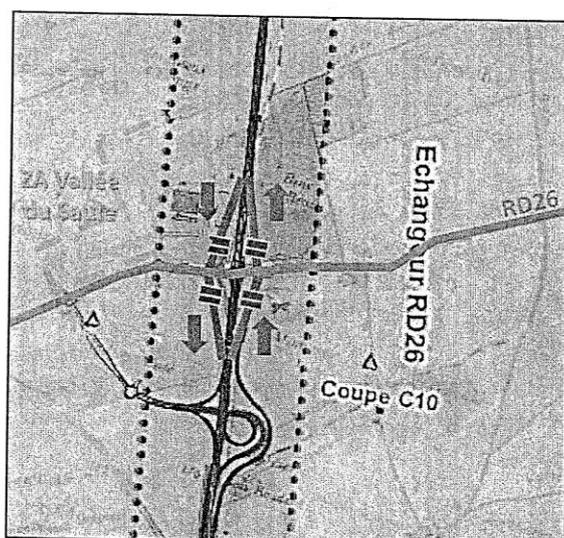


L'agglomération confirme au nord-ouest de Marville-Moutiers-Brûlé son accord sur le projet de réalisation d'un échangeur complet et doté d'une barrière de péage desservant le sud des communes de Dreux et de Vernouillet.

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.*

#### 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**

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 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, ilots 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, 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.

M. GAMBUTO a le sentiment que cette proposition est a minima par rapport à ce qui avait été décidé dans le passé ; en effet, lors des 1ères discussions sur le sujet, deux exigences avaient été présentées : la gratuité en cas d'utilisation par les Euréliens et l'existence de voies de substitution, car les élus craignaient que les véhicules ne repassent dans les villages. Aujourd'hui, seuls des aménagements seraient faits, s'ils sont acceptés, et ils n'empêcheront pas le passage dans les communes, ce qu'il fallait justement éviter pour ne pas revenir en arrière. Il souligne que l'interdiction de passage dans les communes demandée est impossible car il lui semble qu'« il est interdit d'interdire » dès lors qu'il y a des voies à péage. Il estime que l'ensemble des demandes faites (qui n'ont pas été chiffrées) remet en question la pertinence de cette autoroute.

A propos du secteur 2 Vernouillet-Chartres, M. MOREAU trouve anormale la demande de déplacement de 100 m plus au Nord de l'échangeur de Dreux Sud vers Chambléan (cette demande a été faite par la commune de Marville Moutiers Brûlé). M. HAMEL rappelle que tous les avis des maires concernés ont été pris en compte, ces avis vont être transmis au Préfet et c'est la phase suivante d'enquête publique qui va être déterminante.

- la déclaration
- La mise en œuvre
- Le classement

A M. ETIENNE AUGUSTIN qui demande si, sur la voie de substitution qui vient de Saint Rémy et qui arrive à hauteur des Coralines, l'accès permettant la remontée sur l'A12 se fait sur un seul sens, il est répondu qu'elle est dans les 2 sens.

M. RIEHL indique qu'il a été interpellé par la question des règles applicables par l'Europe sur une voie de substitution et que la DREAL s'est penchée sur cette question. Il confirme qu'il est interdit d'empêcher les véhicules, quels qu'ils soient, d'emprunter les voies de substitution, mais il est autorisé de leur interdire le passage dans un village ou une ville. Il s'assurera que cette information est bien confirmée au niveau de l'enquête publique.

M. FRARD demande que la rédaction de l'avis, pour le contournement de Vernouillet-Allainville, soit précisée et qu'il soit clairement indiqué que la nouvelle infrastructure est décaissée sous les routes départementales n°4, 20 et 311-4. Il est actuellement écrit que ces routes doivent passer au dessus de la nouvelle infrastructure, ce qui serait le cas en présence d'un pont. Or, ce qui est demandé est bien un décaissement.

M. MARLEIX rappelle que c'est l'actuel gouvernement qui a décidé de rendre payant le tronçon Dreux-Chartres. Il estime que ce choix est discutable et regrette cette décision. Le coût des travaux est estimé à 900 M€, ce qui permettra à l'Etat d'encaisser 180 M€ de TVA sur ces travaux. Or l'Etat annonce aujourd'hui qu'il ne participera qu'à hauteur de 30 M€.

Il rappelle aussi que l'Etat avait demandé à la Commission Mobilité 21 que soient réévalués tous les coûts partis d'infrastructures de transport en France, et que cette commission avait totalement écarté un portage sur fonds publics de la RN12 et de la RN154.

---

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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. FRARD rappelle que Mobilité 21 incluait le contournement de Saint Rémy-Saint Lubin à l'horizon 2030, et lorsqu'une délégation s'était rendue pour la seconde fois chez le ministre pour évaluer la subvention d'équilibre, l'Etat avait mis en jeu différentes possibilités entre 60 et 80 M€. La réflexion ayant été faite qu'entre 60 et 80 M€, il n'y avait que la différence de l'épaisseur du trait, l'Etat avait retenu la somme de 60 M€.

A Mme MINARD qui rappelle que la suppression de l'aire de service sur Tremblay-Serazereux avait été demandée, ce que ne précise par la présentation qui vient d'être faite, il est répondu que cela figure effectivement dans le projet de délibération.

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.

---

Enquête publique relative à :

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

# Autoroute A154

## dossier

**TRANSPORTS** ■ Le comité de suivi a recueilli 68 avis de services et d'élus sur le projet présenté par l'État

# De la souplesse dans le ruban d'asphalte

Les avis des services et des élus ont été rendus. Le tracé de la future autoroute ne changera pas. Mais quelques points noirs peuvent être améliorés.

**Valérie Beaudoin**  
valerie.beaudoin@centrefrance.com

Nicolas Quillet affiche un sourire satisfait. Le préfet d'Eure-et-Loir a assuré, hier matin, le comité de suivi du projet d'autoroute en lieu et place du préfet de Région. La concertation inter-services vient de s'achever. Le calendrier est tenu.

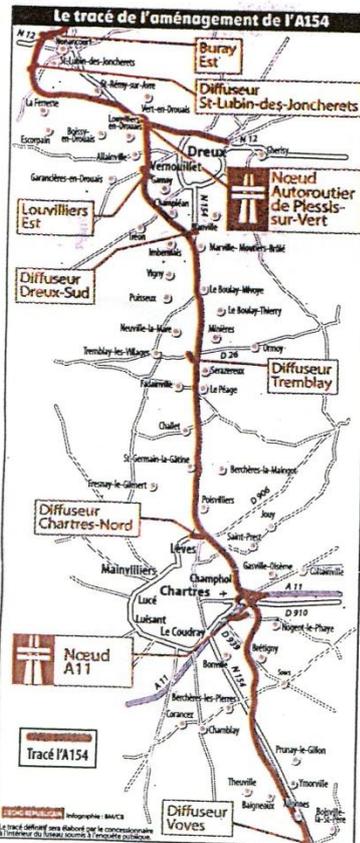
Nicolas Quillet annonce : « 68 services ont été consultés, 30 ont répondu, sur 93 collectivités 38 ont répondu. » Ces avis ne changeront pas le cours de l'autoroute :

« Le tracé arrêté par le préfet de Région est le tracé définitif. Le concessionnaire a une certaine souplesse. Il peut s'en écarter mais pas au-delà d'une borne de 300 mètres fixée par la Dreal (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). »

C'est avec cette bande de 300 mètres que les ingénieurs de la Dreal peuvent améliorer les points noirs ciblés par les Conseils municipaux : « Nous avons pu faire évoluer le tracé à Fresnay-l'Évêque. Le maire souhaitait que l'autoroute ne passe pas entre le château d'eau et sa salle des sports mais plutôt derrière le château d'eau. »

Même chose pour un hameau de Sours trop proche du tracé initial.

Toutes les remarques émises par les Conseils municipaux ou les gran-



des agglomérations ont été soigneusement consignés. Un ingénieur de la Dreal explique : « On va tout éplucher et déterminer ce qu'il est possible de faire. » Tous les vœux ne seront pas exaucés. Passer, par exemple, que Vernouillet obtienne l'encaissement de l'autoroute le long de ses quartiers.

En revanche, les ingénieurs s'engagent « à ce que toutes les routes coupées par le tracé bénéficient de ponts ». Un point rassurant pour les habitants de certains hameaux qui se trouvaient coupés du monde par le ruban autoroutier.

**« Les maires peuvent interdire les camions »**

Ces points d'amélioration ne rassureront pas complètement les anti-autoroute notamment au sujet des itinéraires de substitution. Le préfet rappelle : « Les maires peuvent interdire la circulation des camions dans leur commune. Cela permet d'épargner les centres des villages. » Les ingénieurs prennent le relais pour expliquer que la seule desserte locale et « les véhicules légers n'abîment pas les routes autant que les poids lourds. »

Nicolas Quillet conclut : « On ne juge pas de l'opportunité de la loi. On est là pour apaiser les angoisses » face à cette autoroute qu'il veut voir comme une chance de développement du territoire. ■

## L'inquiétude des agents de la Direction des routes



**CRAINTÉ.** Plus de nationale, plus de Dirmo. PHOTO D'ARNO-BES

Parmi les opposants au projet d'autoroute, on trouve des agents de la Direction interdépartementale des routes du Nord-Ouest (Dirmo).

Jérôme Connau fait partie du district de Dreux : « Les centres d'intervention de Dreux et de Chartres s'occupent de l'entretien de la nationale 154 et d'une partie de la nationale 12. La mise en concession autoroutière menace nos centres. »

Plus de nationale, plus d'agents de la Dirmo : « On pourra être transférés au concessionnaire. On perd notre statut. Et l'avenir est incertain. » Les ingénieurs de la Dreal rassurent : « D'ici 2022, l'État a le temps de trouver des solutions. Certains agents seront d'ailleurs en retraite. » ■

## Ils bloqueront la RN 154 mercredi

La Feél (Fédération environnement Eure-et-Loir) et ses partenaires associatifs et syndicaux ont décidé de bloquer la nationale 154, ce mercredi 23 juin. Tracteurs, camionnettes, empêcheront la circulation entre Chaillet et Le Pèage, à Tremblay-les-Villages. Une manière pour les opposants à l'autoroute de faire découvrir l'itinéraire de substitution aux automobilistes qui ne voudront pas payer le péage. Sur un peu plus de 5 km, ils prendront l'ancienne 154 qui traverse les villages et n'est que sur une deux fois une voie. L'horaire choisi, de 16 h 30 à 19 h 30, l'a été pour éviter de gêner la circulation au moment où les Euréliens rejoignent leur lieu de travail. L'action s'inscrit plus dans la sensibilisation que la revendication.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de Vernouillet**



34

## CONTRIBUTION DE LA VILLE DE VERNOUILLET A L'ENQUETE PUBLIQUE

Mandaté par le Conseil municipal de Vernouillet, réuni le 14 décembre 2016, (cf délibération jointe), Monsieur Daniel FRARD, Maire de Vernouillet, souhaite apporter la contribution de la Ville de Vernouillet, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'aménagement, à 2 X 2 voies, par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines Mervilliers et la Madeleine de Nonancourt.

Tout d'abord, je souhaite souligner la nécessité de réaliser la mise à 2 X 2 voies de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN 12 dans la traversée du Département de l'Eure et Loir, au regard du trafic supporté sur le tracé, et tout particulièrement dans les zones urbaines.

Elu municipal depuis 1983, j'ai toujours entendu parler de la réalisation de cette infrastructure et soutenu sa réalisation.

Maire depuis 1997, j'ai validé et soutenu le projet proposé par les services de l'Etat en 2004 sur financements publics.

Je constate, avec regrets, que les acteurs d'aujourd'hui favorables ou non au projet soumis à l'enquête publique étaient à cette époque, bien absents voire d'opinions contraires à ce qu'ils défendent aujourd'hui.

Aujourd'hui, Maire d'une commune directement impactée par le projet, je tiens à réaffirmer le point de vue et les demandes de la Ville de Vernouillet par rapport au dossier soumis à enquête.

Ce projet a connu une évolution sur 2 à 3 années au cours desquelles la position vernolitaine est restée constante. Celle-ci a pu être réaffirmée dès le début de l'année 2016 lors d'un comité de pilotage tenu sous la présidence de M. le Préfet de Région. J'ai pu y indiquer que, constatant qu'au fil du temps, le tracé s'était rapproché de la zone urbaine avec le choix du tracé dit « Louvilliers-Est » moins consommateur de terres agricoles, la Ville de Vernouillet demandait des mesures de compensations des nuisances induites liées au bruit, au paysage, à la coupure visuelle et à la pollution potentielle dans le contournement du quartier des Corvées et de la Vallée de la Blaise à Vernouillet.

Adresser toute correspondance à Monsieur le Maire  
HÔTEL DE VILLE : Esplanade du 8 Mai 1945 - Maurice Legendre — BP 20113 — 28509 Vernouillet Cedex



Enquête publique relative à :

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

Ces demandes ont été partagées et relayées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux lors d'une délibération du Conseil communautaire du 9 mai 2016. (extrait de la délibération du Conseil communautaire concernant le contournement de Dreux et de Vernouillet). « Il est également demandé que soit décaissée la nouvelle infrastructure sous les routes départementales n° 4, 20 et 311-4 afin de limiter, autant que possible, les nuisances sonores et visuelles pour les habitations les plus proches ».

Ces demandes ont été réitérées lors de la concertation interservices conduite avec les services de l'Etat et les collectivités concernées.

Elles ont été portées, également, lors d'un comité de suivi tenu en juin par un vice-président de l'Agglomération du Pays de Dreux et par une Présidente d'une association agréée de défense de l'environnement.

Aussi, est-ce avec étonnement et déception que j'ai pu lire dans la presse locale, à l'issue de ce comité de suivi et avant même que les conclusions de la concertation interservices ne soient arrêtées et transmises, qu'un ingénieur de la DREAL ait pu déclarer « *qu'il n'était pas sûr que les demandes de Vernouillet puissent être exaucées et que la Ville obtienne un décaissement de l'autoroute LE LONG DE SES QUARTIERS* » (cf article de l'Echo Républicain joint).

J'ai été particulièrement meurtri de cette affirmation au regard de l'engagement de la Ville de Vernouillet, engagement pris en compte par l'Etat qui a retenu le quartier de la Tabellionne avec le quartier des Bâtes comme quartier prioritaire national du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain dans le cadre de la Politique de la Ville.

Et pourtant, les demandes de la Ville de Vernouillet semblent légitimées par les avis de l'Autorité Environnementale qui n'ont pas manqué d'insister sur la nécessité de prendre plus et mieux en compte les nuisances liées au bruit, au paysage, aux pollutions diverses.

Aujourd'hui, le tracé présenté ne prend en compte le passage en décaissé qu'à hauteur de la RD20 mais pas à hauteur de la RD4 entre le quartier des Corvées à Vernouillet et la commune d'Allainville, ni le passage sous la RD 311-4.

L'analyse plus précise du dossier, à ce niveau, laisse à penser que c'est plus une logique routière, prenant en compte les volumes de déblais et remblais qui incomberont au concessionnaire et, à ce titre, relèveront de l'intérêt privé, qu'une logique de préservation des habitants par rapport aux nuisances engendrées par l'infrastructure (bruit, paysage, pollutions diverses) relevant de l'intérêt collectif qui a été prise en compte.

En tant que Maire de Vernouillet, je ne puis l'accepter.

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

J'ajoute que le dossier comporte, à ce titre, de nombreux manques concernant les équipements vernolitaïns impactés, alors qu'au contraire il cite des équipements éloignés et pas ou très peu concernés.

Je souhaite en préciser la liste car ces oublis et manques ne sont pas acceptables car ils ne donnent pas une information complète et claire au public dans le cadre de l'enquête en cours.

Ainsi, sur le quartier des Corvées à Vernouillet, aucun établissement public n'est cité alors que c'est le quartier le plus directement impacté par l'infrastructure projetée. Il s'agit :

- D'un collège : Marcel Pagnol,
- De 3 écoles maternelles et élémentaires :
  - Louis Pergaud
  - Jules Vallès
  - Gérard Philippe
- D'un stade Marcel Pagnol
- D'un EPHAD : Résidence de l'Epinay – allée du Dr Schweitzer
- D'une résidence services Séniors « le Chant des Lavandières » - route de Crécy
- Et de deux Etablissements Médico Sociaux qui sont les plus proches de l'infrastructure projetée (600 à 700 m) :
  - De l'IME du Bois du Seigneur
  - De l'ESAT Anaïs

L'oubli total de ces infrastructures publiques de ce quartier directement impacté me paraît choquant.

Je tiens à ajouter que les captages d'eau potable, au nombre de 6, situés sur le territoire de Vernouillet et qui constituent le château d'eau de l'agglomération semblent peu pris en compte.

La réalisation de l'infrastructure, en amont de quelques kilomètres de ceux-ci, nécessitera une attention particulière. A ce titre, il conviendrait que toutes les études concernant la protection des puits ainsi que celles concernant le Bassin d'Alimentation des dits captages conduites sous l'autorité de la Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux soient intégrées au dossier.

Ceci est un point vital pour notre agglomération et sa population mais également à son activité économique, l'eau étant une matière première essentielle notamment à l'industrie pharmaceutique très présente sur le bassin drouais.

De plus, on ne peut que regretter que ce dossier n'aborde le problème du péage qu'en terme de principe et je constate que beaucoup de nos concitoyens s'interrogent sur l'intérêt public qu'il y a à payer pour utiliser une infrastructure existante pour l'essentiel et à l'accès gratuit en particulier entre Dreux et Chartres.

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

En conclusion, en réaffirmant la nécessité de la mise à deux fois deux voies de l'infrastructure telle que proposée, nous demandons, de façon constante, claire et ferme, des mesures de protection de nos habitants et de compensation des nuisances provoquées par l'équipement projeté, mesures à nos yeux d'intérêt public.

Le Maire



Daniel FRARD

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

- **Vert en D. Un accès vers Louvilliers depuis la pyramide pour permettre une liaison voiture ou vélo.**
- **Vert en D. Avez-vous prévu une sur Vert ou les campings cars et caravane notamment double essieux pourront s'engager vers le camping. Les grandes longueurs ne peuvent pas passer sous le pont de la commune.**
- **Vert en D. L'échangeur est trop près de la Mouffle est-il prévu des murs anti bruit.**
- **Avis favorables en trois exemplaires du Syndicat des travaux publics d'Eure et Loir, de la Fédération Régionale des travaux publics du centre val de loire et du Syndicat professionnel régional de l'industrie routière du centre val de Loire.**

Enquête publique relative à :

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



### **Un axe déterminant pour les liaisons régionales**

La mise à 2x2 voies de la RN 154 contribuera fortement à structurer le maillage routier de la région Centre-Val de Loire. Elle créera notamment une liaison directe entre la capitale régionale, Orléans, et Chartres qui demeure le seul chef lieu de département de la région Centre-Val de Loire à ne pas lui être relié par une voie de type autoroutier.

### **Un élément vital pour l'essor économique**

La liaison directe avec le port de Rouen, en particulier, constitue un enjeu majeur pour l'activité agricole et l'industrie agroalimentaire de la plaine de Beauce. Même si une partie importante du transport de céréales s'effectue par voie ferrée, les acheminements vers les zones de chargement représentent un trafic important.

Un accès facilité aux ports de la Manche renforcera la position de principaux exportateurs de la région Centre-Val de Loire qu'occupent l'Eure-et-Loir et le Loiret.

### **Une priorité en matière de sécurité**

Malgré certains aménagements réalisés au cours des dernières années, la RN 154 reste un itinéraire dangereux. Le manque de visibilité sur certaines sections, aggravé par l'important trafic de poids lourds, est à l'origine d'accidents dont la fréquence reste supérieure à la moyenne nationale sur ce type de voie. Au cours des cinq dernières années, entre 22 et 46 accidents corporels par an ont été à déplorer sur l'axe RN154 – RN12.

### **La fin des engorgements de trafic**

La nouvelle liaison permettra de résoudre les problèmes d'engorgement du trafic au niveau des agglomérations de Chartres, de Dreux, de Saint-Rémy-sur-Avre et de Saint-Lubin-des-Joncherets. Les prévisions évaluent la diminution de trafic à plus de 8000 véhicules par jour sur la rocade de Chartres, et 7000 sur celle de Dreux, contribuant ainsi à réduire la pollution atmosphérique, en complète cohérence avec les exigences du Grenelle de l'Environnement et de la COP 21.

### **Un projet économiquement viable**

Les estimations de trafics établies par la Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement (DREAL) démontrent la viabilité économique du projet. Avec plus de 20 000 véhicules par jour sur l'axe RN 154 – RN 12, soit les 2/3 du flux actuel de 30 000 véhicules, les prévisions légitiment la viabilité de la concession autoroutière et sa justification dans un contexte de réduction des financements publics.

Enquête publique relative à :

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

**Un effet direct sur l'emploi**

Selon les estimations établies par la DREAL, l'effet économique de la construction de la voie autoroutière aura un impact direct sur l'emploi avec plus de 4 580 postes par an sur le chantier, et 4 660 emplois liés aux fournitures de matériaux et services. En y ajoutant les postes associés aux revenus distribués, ce sont plus de 12 260 emplois que générera le chantier. Enfin, l'exploitation de la nouvelle infrastructure entrainera la création de 330 emplois pérennes.

**Une implantation respectueuse**

Les professionnels des travaux publics se félicitent de l'engagement exprimé dans le document de présentation afin que la conception de l'infrastructure respecte trois grands objectifs : limiter les emprises foncières consommées par le projet, limiter les impacts sur l'environnement, et favoriser l'usage de l'infrastructure par les populations locales.

**Pour l'ensemble de ces raisons, le Syndicat des Travaux Publics d'Eure-et-Loir apporte son soutien sans réserve à la mise à deux fois deux voies de la RN 154 selon le calendrier et les modalités présentés dans les documents de l'enquête publique.**

Enquête publique relative à :

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

## CONCLUSIONS

L'aménagement à caractéristiques autoroutières de la RN 154 en Eure-et-Loir, dont les milieux socio-économiques ont montré l'aspect prioritaire dès le milieu des années 1980, n'a été réalisé, en 30 ans, que sur moins de la moitié de son itinéraire, et encore les sections réalisées étaient-elles techniquement les plus faciles et les moins onéreuses.

La décision ministérielle du 26 juin 2010, prise à l'issue du débat public de 2009-2010, a acté le principe d'un aménagement d'ensemble de la RN 154 en Eure-et-Loir par le biais d'une concession autoroutière, seule alternative qui permette un aboutissement rapide du projet, vraisemblablement à l'horizon 2022.

En complément et en appui du dossier d'enquête publique réalisé par les services de l'Etat, la Chambre de Commerce et d'Industrie Eure-et-Loir, acteur majeur du développement économique local, rappelle l'ampleur des enjeux d'un aménagement rapide à caractéristiques autoroutières de la RN 154 entre Nonancourt et l'A 10.

D'abord au plan de la dangerosité, où au regard des trafics actuels et escomptés, la sécurité demeure la préoccupation principale.

Au plan ensuite de l'aménagement du territoire, où la RN 154 est le seul maillon manquant d'itinéraires internationaux nord-sud et ouest-est, et de la rocade de contournement complet de la région parisienne à 100 ou 150 km de Paris.

En matière de développement économique parce que la RN 154, seul axe nord-sud du département, présente à ce titre des intérêts multiples pour l'économie et les entreprises, au plan interrégional, régional, et départemental.

Sans aménagement de cette artère économique vitale, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 se reporteront naturellement sur des axes plus performants. L'Eure-et-Loir se trouvera alors économiquement marginalisé, de façon durable.

Les intérêts de l'axe de la RN 154, qui sont autant d'enjeux en matière de sécurité, d'aménagement du territoire, de maintien des entreprises existantes et de développement économique, font de la réalisation de son aménagement à caractéristiques autoroutières une urgente priorité.

L'expérience tirée depuis 30 ans d'un aménagement sur fonds publics montre qu'une mise en concession autoroutière de la RN 154, seule alternative proposée actuellement, est le seul moyen de répondre à l'urgence de l'aménagement de l'axe.

Enfin, recourir à des fonds privés pour la réalisation d'une autoroute concédée permettrait de mobiliser davantage de fonds publics pour l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire où, là aussi, les attentes économiques sont importantes.

A Chartres, le 10 janvier 2017

Monsieur Michel GUERTON,  
Président de la Chambre de Commerce  
et d'Industrie Eure-et-Loir



Contribution CCI – Janvier 2017

35/35

Enquête publique relative à :

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

## ELG carrières, extrait et conclusions d'un dossier de 14 feuillets

### Les différentes pièces du dossier

Bien que nous ayons alerté, et ce à de multiples reprises le maître d'ouvrage, nous constatons toujours plusieurs informations erronées et/ou incohérentes entre elles, au sein des différentes pièces constituant le dossier mis en enquête publique.

#### 1. Recensement et effet du projet sur les ICPE au sein des communes de la zone d'étude

Le dossier recense les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sein des communes de la zone d'étude. Ainsi ce recensement, par exemple page 532 de l'étude d'impact (mais répété à multiples reprises dans l'ensemble du dossier), aboutit à 77 ICPE au sein des communes, seulement 11 d'entre elles étant interceptées par la zone d'étude (listées dans le tableau 64). Nous sommes plus que surpris de devoir constater que **ce recensement n'est pas exhaustif**. En effet, notre société, soumise au régime des ICPE notamment au travers des rubriques 2510 et 2515, n'est pas répertoriée.

Sur la commune de Beauvilliers (28) et ce depuis de nombreuses années, nous bénéficions de deux sites actuellement autorisés par Arrêté Préfectoral :

Commune	Nom	Date autorisation préfectorale	Surface autorisée	Échéance autorisation
Beauvilliers	La Sablonnière	1997	41ha 09a 95ca	2017
Beauvilliers	La Fosse Aubert	2004	176ha 95a 29ca	2034

A ce titre, il nous paraît important de préciser que l'autorisation sur le site de « la Fosse Aubert » nous a été confirmée, **sans prescriptions supplémentaires et sur l'ensemble de la surface**, par un arrêté préfectoral complémentaire, en date du 10 décembre 2015, portant autorisation de changement d'exploitant (au nom d'ELG, 50% CEMEX et 50% SNB) et modification de la puissance installée de l'installation de traitement des matériaux. De la même manière, un arrêté de voirie en date du 11 octobre 2016, renouvelle la permission de voirie dans les emprises de la RN154, du PR 26+950 au PR 27+050, pour une nouvelle période de cinq années à compter du 4 juillet 2017.

Au niveau des effets du projet sur les ICPE (§3.3.7.1 page 890 de l'étude d'impact), il est indiqué que « **le projet n'aura aucune emprise directe sur ces sites** » et le chapitre conclut que « **le projet n'aura donc pas d'impact sur cette thématique et aucun impact résiduel** ».

Or, au regard de l'emprise du fuseau (et du tracé de référence), il est plus qu'évident que notre société serait impactée avec plus de 22ha de la surface autorisée concernée (près de 17ha de la surface exploitable) soit environ 15%, comme le démontre la figure suivante. On note que la sortie de la carrière (bénéficiant de la permission de voirie) est également concernée par le 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

Synthèse des observations

### Conclusions :

D'une manière générale, ELG ne remet en cause 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). Néanmoins, ELG regrette la mauvaise voire l'absence de prise en compte de son activité et de son périmètre autorisé et considère donc que les études d'impact nécessaires à ce projet n'ont pas fait l'objet des réflexions de fonds nécessaires afin de bien analyser pour éviter, réduire ou compenser les impacts économiques, et sur la forme n'ont pas intégré de manière exhaustive l'ensemble des impacts réellement créés. A titre d'exemple et en s'appuyant sur la lecture du dossier, il ressort que la variante Est semble être plus favorable (synthèse de l'analyse multicritère, avis exprimés, maintien des activités et de leur accessibilité notamment).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique, l'expression de nos salutations distinguées.

Nicolas DELSINNE  
Directeur d'agence



*PJ 1 : Courrier destiné à Monsieur Le Préfet d'Eure-et-Loir en novembre 2014*

*PJ 2 : Courrier adressé au Maître d'ouvrage en janvier 2015*

*PJ 3 : Note de position adressée à Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture d'Eure-et-Loir le 7 juillet 2016*

*PJ 4 : carte de localisation précisant la sortie de la carrière ainsi que les surfaces (autorisées et exploitables) impactées par le fuseau des 300 mètres*

*PJ 5 : carte illustrant la faisabilité d'un tracé alternatif, au sein du même fuseau, permettant d'éviter et/ou réduire significativement les impacts/préjudices générés par le tracé de référence actuel.*

*PJ 6 : Courrier électronique de Madame la Secrétaire Générale de Préfecture d'Eure-et-Loir, en date du 28 juillet et accusant réception des éléments transmis*

Enquête publique relative à :

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

- **Dreux.** Ce projet est d'intérêt public une enquête publique tend à se baser sur la théorie du bilan, les avantages doivent être supérieurs aux inconvénients. Les opposants vont mettre en avant les inconvénients. A nous de mettre en avant les avantages et notamment les habitants des agglomérations de Chartres et Dreux. En clair et pour l'intérêt général, il vaut mieux pénaliser quelques intérêts particuliers en procédant toutefois aux indemnisations qui en découlent.
- **Dreux.** Une solution, il serait possible de dévier dans un sens de circulation la traversée de villages pouvant réduire de moitié la traversée.
- **Mairie de Dreux,** je souhaite attirer votre attention sur certains éléments afférents au réaménagement de la RN12 au niveau de la Ville de Dreux.  
 Depuis déjà plusieurs années, les services de la Ville et de l'Agglomération travaillent conjointement avec les services de l'Etat et du Conseil régional sur la requalification d'anciennes friches industrielles localisées à Dreux et dans son agglomération.  
 Dans ce cadre, un projet de reconquête foncière d'envergure, générateur de forts enjeux pour le territoire et son développement, est actuellement mené sur l'ancien site Delisle à Dreux (cf. plan joint).  
 Les anciens bâtiments sont en cours de démolition, et dans le courant du premier trimestre 2017 sera déposé un permis de construire pour un vaste centre d'activités, dont la vocation est de constituer un pôle attractif et innovant permettant la promotion du territoire drouais et générant la création de plusieurs centaines d'emplois.  
 Le projet, qui intègre les grands principes liés au développement durable notamment en matière de préservation de l'environnement et des ressources, maintiendrait la distance du front bâti existant à ce jour vis-à-vis de la RN12.  
 Pour votre parfaite information, il a fait l'objet d'une présentation en 2016 aux services du Conseil régional qui se sont engagés à un concours financier.
- **Fresnay l' E.** Il faudrait reculer le tracé derrière le château d'eau pour l'éloigner du bourg.
- **Fresnay l'E. Agriculteur, EARL des Tourelles,** demande que le tracé passe de l'autre côté de nos champs.
- **Fresnay l'E.** Sur notre commune le tracé n'est pas enterré contrairement à ce que nous souhaitons.
- **Fresnay l'E.** Doit conserver ses deux accès pour l'usage agricole, coopérative et entreprise.
- **Fresnay l'E. Pigeon granulats,** autorisation actuelle récemment délivrée prévoyant un accès de la carrière par la RN 154, si le projet passe dans son emprise, cela modifiera le chemin d'accès cela risque de rendre l'autorisation préfectorale caduque Conformément aux articles R512.33 du code de l'environnement et de l'article 17.1 de l'autorisation préfectorale du 28 avril 2014. Le rallongement du temps de parcours entraînera un surenchérissement du coût de transport.
- **Fresnay l'E. Agriculteur, EARL Dolleans** la modification de l'irrigation va entraîner un coût de modification de l'ordre de 150 à 200 000€. Propose le déplacement de l

Enquête publique relative à :

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

emprise de l'autre côté de la 154, la ou les terres sont incultes ou bien longer la 154 actuelle limitant la destruction du pivot d'irrigation.

- **Fresnay l'E. Agriculteur, qui a déposé à deux reprises un permis de construire pour un hangar agricole qui a été refusé, car engendrant une perte de foncier agricole alors que le terrain n'est pas cultivé et là le projet ne se préoccupe pas du foncier.**
- **Fresnay l'E. Projet en contradiction avec le règlement des PLU préconisant la sauvegarde des terres agricoles.**
- **Fresnay l'E. Agriculteur, déjà impacté par l'autoroute A10 avec une faible compensation. Propose de passer derrière le bois. Voir l'accès aux parcelles pour les camions betteraviers ou pommes de terre.**
- **Fresnay l'E. Allongement de parcours pour les agriculteurs.**
- **Fresnay l'E. Les chasseurs sont opposés à ce tracé, car cela va diviser les territoires de chasse.**
- **Fresnay l'E. Une autoroute est rentable pour 25 000 véhicules/jours alors que la RN154 en reçoit 10 000v/j.**
- **Fresnay l'E. Agriculteur, a la veille d'installer mon enfant sur l'exploitation, je vais perdre entre 5 et 10 hectares, cette exploitation va devenir moi rentable. Demande un remembrement et de ne pas passer au milieu de la parcelle.**
- **Fresnay l'E. Le club de l'amitié dépose une pétition de 81 signatures refusant le projet actuel et favorable au projet 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

Synthèse des observations

**M. Decourty**

FE 27 1/11

Alexandre DECOURTY  
 5 rue du Mouljn Vert  
 28310 FRESNAY-L'EVÊQUE  
 07 77 70 15 04  
 alexandre.decourty@gmail.com

Fresnay-l'Evêque, le 10 janvier 2017

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Le dossier présenté ne justifie pas l'utilité publique de la mise en concession de la RN154 et RN12. Le droit d'utiliser librement la RN154 va être retiré aux habitants au profit d'une autoroute à péage. La RN154 est actuellement peu accidentogène. Avec la mise en concession autoroutière, le trafic reporté sur les axes secondaires et inadaptés va faire augmenter le taux d'accident. Les aménagements réalisés récemment sur la RN154 ont amélioré la sécurité et ont fait diminuer les nuisances dans les villages qui étaient traversés par la RN154. Ces aménagements réalisés avec les impôts des citoyens vont être « donnés » à un concessionnaire. Un sondage réalisé par le Journal l'Echo Républicain. Les résultats montrent que plus de 80 % des euréliens sont défavorables à ce projet. Pourquoi ne pas utiliser le tracé actuel de la RN154 ? Sur le tracé du projet de l'A154, il est repris les déviations d'Allonnes et Ymonville comme ci elles n'existaient à ce jour (cf plan général des travaux).

Le projet de mise en concession autoroutière de la RN154 et RN12 se raccorde à l'A10 en traversant la commune de Fresnay-l'Evêque, celui-ci coupe le territoire de la commune en deux. Avec le non-rétablissement des voies d'accès suite au tracé de l'A154, ce projet limite la libre circulation des hommes, des animaux, marchandises... sur le territoire de la commune. 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... 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.

Nous pouvons nous poser des questions sur le choix des membres du comité de suivi. En effet, certaines personnes du comité de suivi ont des intérêts personnels et professionnels dans la réalisation ou le positionnement géographique de ce projet (maire, agriculteur...).

La Chambre d'Agriculture d'Eure-et-Loir a été mandatée par la DREAL pour réaliser une étude relatives aux impacts agricoles du projet sur la commune de Fresnay-l'Evêque. Nous pouvons nous interroger sur la pertinence de cette étude qui a été réalisée exploitation par exploitation uniquement sur la commune de Fresnay-l'Evêque. Pourquoi ? Quel est l'intérêt ? Par courrier du 30 juin 2015, en tant qu'agriculteur dans le secteur de l'étude, je suis convié à une réunion le 7 juillet 2015 pour réaliser un diagnostic de mon exploitation. Or, dans le communiqué de presse du 30 juin 2015, on nous informe que la variante « Fresnay Sud » est retenue et que la prise en compte des enjeux agricoles conduisant à se rapprocher de l'ancienne voie ferrée. Sachant que cette zone qui borde l'ancienne voie ferrée n'était même pas dans les limites de la variante « Fresnay Sud ».

Enquête publique relative à :

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

PK 206

Emmanuel et Chantal Bonnet  
Cerceaux  
28310 Fresnay l'Évêque

lundi 09 janvier 2017

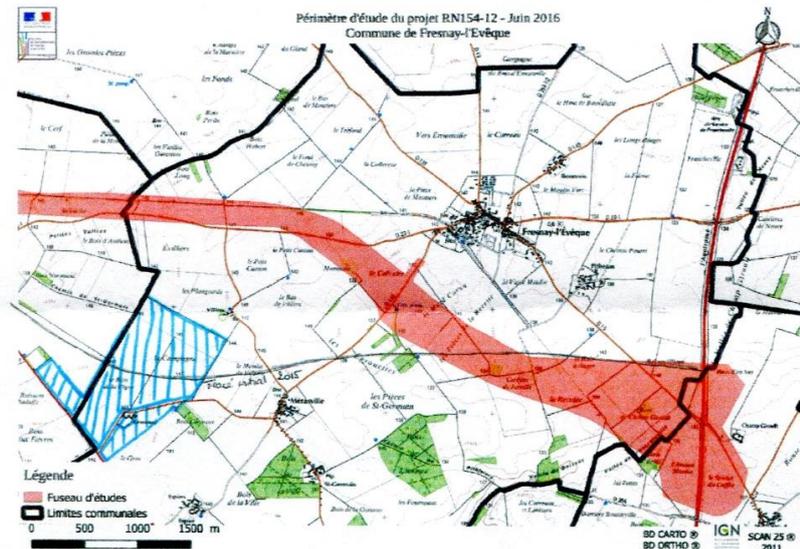
Objet : Avis sur le projet d'aménagement des RN 154 et RN 12 par mise en concession.

Monsieur Le Président,

Je suis agriculteur sur la commune de Fresnay l'Évêque et je suis concerné par le tracé SUD YMONVILLE qui permet le raccordement à l'autoroute A10.

Dans le cadre de la concertation de janvier 2015, nous vous avons adressé un courrier exprimant notre désaccord sur l'intérêt d'une autoroute et son tracé initial expliquant les impacts sur notre exploitation qui était traversée par la future autoroute A154.

Suite à la consultation du dossier d'enquête publique et suite à la modification du tracé sur la commune de Fresnay l'Évêque, je vous fais part de mon avis favorable concernant le tracé d'étude ci-dessous suivant la ligne de chemin de fer, respectant au mieux une barrière naturelle et la configuration des exploitations.



Veillez croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Emmanuel Bonnet

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

**SCEA Fanon**

EARL FANON  
3 Rue chemin des Anes  
28310 FRESNAY L'EVEQUE

Objet : Projet autoroutier

Le 27 Mars 2015

Madame, Monsieur,

**SCEA**

**L'EARL FANON** exploite une surface de **122 ha** irrigués avec un assolement à base de céréales, betteraves, et pommes de terre. L'EARL FANON commercialise notamment sa production de pommes de terre avec la SARL du Moulin Vert. Les pommes de terre sont stockées chez la SARL des Noyers ; ces deux dernières SARL ayant leur siège social et leurs activités à FRESNAY L'EVEQUE.

**L'EARL FANON** est gérée par moi-même, **Alain FANON** et par mon fils, **Laurent FANON**. Elle possède son siège social sur la commune de FRESNAY L'EVEQUE.

**Les capitaux investis pour cette activité agricole sont très importants puisqu'ils sont évalués aujourd'hui à 632 000 €, hors patrimoine foncier (terres et corps de ferme).** Ces activités génèrent aujourd'hui une activité réelle et durable et permet d'embaucher de la main d'œuvre salariée temporaire.

**Moi, Alain FANON, suis âgé de 68 ans.** Je souhaite de ce fait partir en retraite au cours du premier semestre 2015 et transmettre mon outil de travail à mon fils, Laurent.

Je travaille depuis un an avec mon conseiller du CERFRANCE à la transmission de l'entreprise au profit de mon garçon, Laurent. Comme vous le savez certainement, l'installation dans le domaine agricole demande des démarches importantes et souvent longues auprès des divers organismes instruisant les dossiers d'installations ou de reprises. **Le rachat du capital que je possède au sein de l'EARL FANON est en enjeu fort et puissant pour mon fils et vous comprendrez que ce projet est difficilement envisageable puisque la surface de mon exploitation pour demain diminuerait de 4 à 8 hectares,** parcelles sur lesquelles se situe aujourd'hui la production de cultures irriguées à très forte valeur ajoutée (pommes de terre) ; cultures fortement compromises pour demain s'il y a passage de l'axe routier dans nos parcelles.

Enquête publique relative à :

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

Ce projet autoroutier est un réel cataclysme pour notre entreprise ; en voici quelques conséquences non chiffrables tout au moins aujourd'hui :

1. Les installations d'irrigation actuelles ne sont plus utilisables en l'état, ce qui suppose des réinvestissements probablement colossaux pour maintenir le même niveau d'activité. De plus, pendant la période des travaux, il ne nous sera plus possible d'arroser pendant deux à trois ans entraînant là aussi de grosses pertes de productions.
2. Un changement d'assolement obligatoire de par le fait de ne plus pouvoir arroser (arrêt de la culture de pommes de terre et baisse des surfaces en betteraves lié au nouvel assolement)
3. Une réorientation de l'entreprise difficile dans un contexte déjà très morose accentué par la réforme de la PAC.
4. Des bâtiments de stockage de la production de pommes de terre en sous-utilisation : que faire de ces immeubles demain ?
5. Une difficulté pour l'entreprise à réinvestir dans le renouvellement du matériel
6. Une vie entière consacrée au travail anéantie par des décisions administratives sans prendre en compte les enjeux humains d'une telle décision.
7. Une réelle baisse de la valeur de notre patrimoine immobilier bâti et notamment celle de la maison d'habitation (passage de l'autoroute à moins de 150 mètres)
8. Une situation à la veille de la retraite m'empêchant de préparer la transmission de l'entreprise et en conséquence d'anticiper tous les rouages patrimoniaux, successoraux, fiscaux et financiers.
9. Une incertitude de mon fils à vouloir reprendre l'exploitation : que vaut l'exploitation aujourd'hui aux yeux d'un tiers ?

Les conséquences chiffrables sont les suivantes au regard de l'étude projetée sur une période de 6 ans :

10. Perte de surface liée à l'emprise de l'autoroute : un chiffre de 7 ha est retenu dans l'étude
11. Arrêt de production de la pomme de terre sur les surfaces louées à l'extérieur : 7 ha
12. Arrêt de la production de pommes de terre sur notre exploitation : 4ha 50
13. **Une perte annuelle d'EBE estimée aujourd'hui à 18 000 € soit un manque à gagner jusqu'à la retraite de mon fils de 360 000 €**
14. **Une valorisation du capital social de la société qui baisse de 83 000 €** en retenant les résultats historiques des 6 dernières années de la société
15. Une impossibilité pour mon fils de me racheter mes parts sociales que je détiens dans la société sur la base des résultats historiques ; **les soldes de trésorerie projetés étant déficitaires de 25 000 € en moyenne par an soit un cumul déficitaire de 300 000 € sur 12 ans** (durée de l'emprunt de rachats des parts sociales)
16. Une impossibilité pour mon fils de rémunérer son travail le laissant ainsi très perplexe sur l'acceptation à reprendre les parts sociales de son père

Je souhaite que ces quelques lignes vous interrogent sur le bienfondé de ce projet autoroutier et qu'une autre alternative puisse être trouvée afin de :

- permettre à mon fils de réaliser son projet et par voie de conséquence que je puisse partir en retraite avec un capital sans mettre en péril l'exploitation
- et de préserver nos entreprises de la région génératrices d'emploi, axe important et crucial pour libérer la croissance de notre pays.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Monsieur FANON Alain

Monsieur Laurent FANON

Enquête publique relative à :

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

Sevestre :

FE 29

1/2

Enquête publique –RN154 et RN12  
Projet d'aménagement à 2 X 2 voies en concession autoroutières

Ce projet d'aménagement de la RN 154 en autoroute est une ineptie.

✓ Autoroute de Nonancourt à Allaines

L'aménagement est annoncé comme étant entre Nonancourt et Allaines. Bizarrement le tracé s'arrête avant à Fresnay –l'Evêque. Pourquoi alors que le tracé initial avec le terminal à Allaines n'a jamais été présenté ?

La commune de Fresnay l'Evêque se retrouve impactée de plein fouet,

- coincée entre l'autoroute A 10, la RN 154 et l'éventuelle A 154
- coupée en deux (le bourg ainsi que quatre hameaux d'un côté et de l'autre cinq hameaux)

Alors que parmi les tracés proposés à l'origine le raccordement devait se faire sur Allaines ce qui permettait de partager l'emprise agricole sur plusieurs communes, tout comme le tracé Nord A –qui dans le rapport environnemental T1 de décembre 2014 – p 155 / 179 fait apparaître ce tracé *comme le plus favorable dans une optique de protection des paysages et du patrimoine. Elle permet de préserver une plus grande surface de secteurs identifiés comme enjeu paysager. Cette variante évite ainsi les secteurs paysagers d'intérêts d'Ymonville, de Mérasville et de Pitheaux*

Le tracé Nord A permettait également le partage de l'emprise sur plusieurs communes et permettait surtout de passer en limite de plusieurs communes afin d'empêcher un découpage irréflecti du territoire (projet actuel : commune coupée en deux). Cette variante permettait également d'utiliser les deux aires d'autoroute existantes sur l'A 10 et évitait d'en recréer une (sur Boisville la Saint Père) ce qui limitait l'emprise agricole sur l'ensemble du projet.

Le tracé choisit ne prend pas en compte la spécificité du territoire de notre commune, en effet une partie du tracé va se retrouver sur des sites Natura 2000, ZNIEF et ZPS oiseaux normalement protégés.

Pourquoi l'Eure et Loir n'a-t-elle pas fait le même choix que l'Eure ? C'est à dire poursuivre le doublement de la route sans avoir recours à une concession autoroutière. Cet aménagement est un vol pour les Euréliens. Ils ont participé financièrement à la mise à 2 X 2 voies de la RN 154, ils se feraient spolier d'un axe routier gratuit d'accès qui serait remis à titre gracieux à un concessionnaire qui fera lui payer l'accès des voies aux Euréliens !! C'est une arnaque financière pour les Euréliens.

✓ Sécurité

Cette concession autoroutière est annoncée comme une mise en sécurité de la RN 154 alors que d'après les derniers constats, les accidents sur la RN 154 ont fortement baissé voir disparus, la RN 154 n'est plus à risque.

La mise en place de l'autoroute rendrait à nouveau la RN154 accidentogène puisse les usagers (riverains et poids lourds, tracteurs...) se retrouveraient sur l'ancienne voie qui manque d'entretien et de nouveau les villages seraient traversés par des flots de véhicules tous les jours.

La sécurité n'est donc pas un bon argument.

Si la sécurité est importante que dire de l'orientation géographique de cette voie. Le matin les automobilistes allant vers Orléans auront le soleil levant de face (éblouissement) et le soir les automobilistes allant vers Chartres auront le soleil couchant de face (éblouissement).

L'éblouissement est un facteur important dans la survenue des accidents au lever et au coucher du soleil.

✓ Environnement (Nuisances sonores, visuelles, atmosphériques.. Protection de la faune et flore)

Malgré la proximité du village de Fresnay l'Evêque mais aussi des hameaux de ces voies autoroutières, aucune protection particulière n'apparaît (murs anti-bruit, plantations...). Cette proximité va pourtant entraîner des

/ NS 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

FE 29 2/12

nuisances importantes (bruit : avec les vents dominants mais aussi visuelles : le bourg se retrouvera encerclé par deux voies autoroutières...).

Les riverains sont déjà sous l'influence de l'A10 et de la RN 154 (bruit, particules fines – alerte pollution aux particules fines fréquentes). Ou est le charme de la campagne !!

Les documents présentés montre que la venue d'un nouvel axe routier entraînerait une baisse voire une disparition de ses nuisances !! Par quels miracles ???

Les habitants auront l'autoroute « aux pieds » de leurs maisons. Les maisons vont perdre de leur valeur lors de transaction immobilière. Le charme et le calme du village vont disparaître.

Sur le territoire de la commune de Fresnay l'Evêque aucune étude sérieuse concernant les différentes nuisances n'a été faite puisque aucun pôle n'a pas été identifié que ce soit l'école tout comme le stade, le terrain de tennis et le pôle omnisports et de loisirs.

Le passage au pied du château d'eau pose également question. Où est la protection de la nappe phréatique ?

Les réseaux de la commune de Fresnay l'Evêque passeront sous l'autoroute, celle-ci devra-t-elle être redevable vis à vis du concessionnaire ? Comment les travaux pourront être engagés si des problèmes techniques arrivaient sur les réseaux communaux [eau, assainissement et autres (téléphone, électricité.)]

Les animaux sauvages (chevreuils, sangliers, oiseaux ..... ) vont se retrouvés coincés entre les différentes structures puisque aucun aménagement pour les animaux n'aient envisagé.

#### ✓ Disparition des routes secondaires et circulation

L'accès au bourg ne pourra se faire que par un pont situé entre le hameau de Mérasville et le bourg de Fresnay l'Evêque. La route d'accès par Ymonville se voit coupé.

Un seul pont posera problème en cas d'entretien de celui-ci comme cela arrive régulièrement. L'accès au château d'eau pour sa surveillance journalière et son entretien imposera un détour d'environ 10 km aller et 10 km retour. Les hameaux de Mérasville, Villiers, Cerceaux, Espieds et Saint Germain auront ce même détour à réaliser afin de pouvoir avoir accès aux services de proximité (mairie, supérette, cabinet des infirmières...) Normalement le parcours est de 3 à 4 km !

L'accès à certaines parcelles agricoles deviendront difficiles et imposeront aux exploitants de grands détours du fait de la suppression de certains points d'accès par le passage de l'autoroute.

Le choix de ce tracé autoroutier n'a jamais pris en compte les remarques des habitants de la commune de Fresnay l'Evêque et de la commune. La chambre d'agriculture d'Eure et Loir n'a pas daigné prendre contact avec la commune.

Le tracé envisagé était identifié dans le rapport environnemental T1 – page 155/179 comme étant le plus défavorable (*quand à l'objectif de préservation du milieu naturel, de protection du paysage et des patrimoines et de réduction des nuisances sonores*) mais ce rapport environnemental montrait que *dans le tracé Nord A les différentes nuisances seraient toujours présentes mais il permettrait de « partager » certains impacts avec les communes environnantes et permettrait de diminuer l'impact sur la commune de Fresnay l'Evêque.*

De par ces différents constats il apparaît que ce projet d'autoroute est irrecevable pour les habitants de la commune de Fresnay l'Evêque.

Les projets alternatifs offrent pourtant des aménagements similaires sans impacté le territoire de manière aussi négative.

  *M et Mme SEVESTRE Pierre et Simone  
Mme SEVESTRE Martine  
Mérasville – 5 rue de Limours  
28310 FRESNAY L'EVEQUE*

/ 29 2/12

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de Fresnay l'Evêque

Fresnay l'Evêque le 08 janvier 2017

FE 1  
138

## Déposition de BESNARD Francis, Maire de Fresnay l'Evêque, concernant le projet d'autoroute concédée en remplacement de la RN 154 & RN 12

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Messieurs les commissaires enquêteurs

Conscient de la lourde tâche qui vous incombe et notamment que l'un des rôles du commissaire enquêteur est de donner son avis sur l'utilité publique (UP) d'une opération et surtout de le motiver, je souhaite apporter à votre analyse ma réflexion et les éléments qui vont suivre.

Sur quels critères apprécier si oui ou non une opération présente une utilité publique ?

Selon l'Union départementale des Commissaires enquêteurs du Vaucluse.

*« Le commissaire enquêteur peut s'appuyer sur la manière de procéder du juge administratif (JA) lorsqu'il est appelé à contrôler l'UP d'une opération, autrement dit sur sa grille d'analyse et les critères qu'il met en avant dans ses arrêts. En ce sens, l'analyse faite par le commissaire enquêteur n'est pas fondamentalement différente de celle du JA... »*

*A l'origine, l'UP avait essentiellement pour but de veiller au respect de la propriété privée (Cf. DDHC art.17) et de s'assurer du but poursuivi.*

*Aujourd'hui, l'UP résulte d'un arbitrage entre divers intérêts, publics et privés. Depuis l'arrêt du C.Etat du 25.05.1971 « Ville nouvelle Est », l'UP ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi, en tenant compte du passif de l'opération, c'est à dire de ses inconvénients.*

*Ce que l'on a appelé la théorie du bilan se résume dans la formule « une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente »...*

*Sur les deux plateaux de la balance, il y a d'un côté l'intérêt de l'opération, de l'autre l'atteinte à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social. Avec le temps, ce deuxième plateau s'élargit progressivement et prend en compte les atteintes à d'autres intérêts publics tels que la santé, la sécurité publique, et de plus en plus l'environnement. »*

Comme le JA, le commissaire enquêteur peut s'interroger successivement comme le propose la grille d'analyse non exhaustive suivante :

- Sur la forme
  - Le dossier d'enquête publique est-il suffisamment complet, sincère et véritable, compréhensible du public... ?
  - La publicité et les modes de consultation ont-ils permis au public de prendre connaissance dans des conditions satisfaisantes du dossier d'enquête publique ?
- Sur le fond
  - Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt public ?
    - La définition de l'intérêt public propre au projet soumis à l'enquête est-elle clairement établie ?
    - Les éléments justifiant l'intérêt public sont-ils suffisamment établis et éclairant pour le public ?
      - Etude sur l'état actuel et l'état projeté
      - Présentation et discussion sur les divers éléments soumis à l'enquête (tableaux, cartes, schémas, avis d'experts...)
      - Synthèse des résultats
  - L'atteinte à l'usage établi et à la propriété privée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs du projet ?
    - Des solutions alternatives sont-elles possibles et viables (aménagement de l'existant, autre mode de transport comme le train...)?
    - Les modalités d'évitement, de réduction, de compensation sont-elles suffisamment décrites et expliquées ?
  - Le bilan coûts avantages penche-t-il en faveur de l'utilité publique selon divers points de vue :
    - Vecteur de développement économique
    - Vecteur de développement de l'emploi
    - Avantage et inconvénients d'ordre social
    - Facilité de déplacement
    - Coût financier de l'opération

Enquête publique relative à :

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

PE 1  
2138

- Santé publique
- Sécurité des usagers et des riverains
- Environnement
- Le projet s'intègre-t-il au sein :
  - d'une politique européenne ?
  - d'un document de politique, de planification ou de programmation publique de niveau national ?
  - d'une politique locale de service public ?
- Le projet est-il vecteur d'un bénéfice global pour la société sur le long terme ?

Dans le cadre de l'enquête publique unique relative au projet d'aménagement à 2X2 voies par mise en concession autoroutière de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) visant à .

Le dossier volumineux présenté au public concerne différentes procédures menées concomitamment, à savoir la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la RN154-RN12 entre Allaines-Mervilliers et la Madeleine de Nonancourt en vue d'expropriations, le classement/déclassement des voies réaménagées dans le cadre de cette opération, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dont celui de Fresnay-l'Évêque.

### **Sur le dossier support de l'enquête et la période d'enquête choisie**

Dès ce stade, la fragilité du dossier d'enquête publique ne manque pas de surprendre et pour ce seul motif, votre Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable, à tout le moins extrêmement réservé sur le caractère suffisant du dossier soumis au public. Le dossier soumis à enquête apporte de nombreuses interrogations et remarques, à l'évidence celui-ci présente de nombreuses lacunes et erreurs manifestes qui sont de nature à troubler la compréhension du public (Cet aspect sera développé au cours de la déposition).

Les dates de l'enquête sont pour le moins surprenantes et peu propices à la venue du public notamment pendant la période des fêtes de fin d'année et de nouvel an.

Sur la forme, vous voudrez bien noter l'absence de registre distinct pour la mise en conformité des documents d'urbanisme comme cela est précisé en page 12 du document « Pièce A : objet de l'enquête-informations juridiques et administratives » qui précise « L'avis du public sur la mise en conformité des documents d'urbanisme est recueilli sur des registres distincts de ceux relatifs à l'enquête visant à la déclaration d'utilité publique. Les observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres des métiers seront également portées à la connaissance du public. »

Pour ce seul motif, la Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable.

### **Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt ou une utilité publique ?**

A la lecture du document « Pièce A : objet de l'enquête-informations juridiques et administratives », il faut attendre la page 13 pour avoir une déclaration pour le moins succincte sur l'utilité publique de l'opération « La déclaration d'utilité publique du projet portera sur l'utilité publique de l'opération de concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 et emportera approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme de toutes les communes et intercommunalités concernées, ainsi que des schémas de cohérence territoriale lorsque cela est nécessaire conformément aux articles L 153-55 et L.143-46 du Code de l'Urbanisme. ». Cette déclaration est pour le moins très générale et ne permet pas d'apprécier l'intérêt public de l'opération.

De même la lecture du « Guide de lecture du dossier d'enquête préalable » ne permet pas plus de retrouver facilement la définition ou l'objet de l'intérêt public poursuivi par cette opération :

- Ainsi les pièces de présentation générale (ABCD) : Objet de l'enquête, Plan de situation, Notice explicative, Plan général des travaux ou les pièces
- E : Etude d'impact, F : Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000,
- G : Evaluation socio-économique, H : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- I : Bilan des concertations préalables à l'enquête et mémoire du garant de la concertation,
- J : Classement des voiries
- K : Annexe DUP
- L : Avis réglementaire
- M : Avis et compléments à la suite de l'avis délibéré de l'autorité environnementale

Peut-être est-il possible de trouver un début de définition de l'intérêt d'utilité publique de ce projet en regardant la page 4 du document « Pièce C : Notice explicative » qui précise en ses chapitres :

- 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 marchandise 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 Dreux

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

la Commission d'Enquête appréciera la définition de l'intérêt d'utilité publique dressé par la DREAL Centre-Val de Loire. Cet aspect essentiel de l'enquête publique et nécessaire à la compréhension du public se résume à 3 pages et demi et ne comporte que de vagues généralités. Plus encore à la lecture de certains chapitre on peut douter de l'intérêt public du projet soumis à l'enquête, ainsi concernant :

- Le trafic : il est précisé un flux de 11 000 véhicules/jour au sud de Chartres et 32 000 véhicules/jour en traversé Nord de Dreux. Il est aussi précisé une diminution estimée à 55% au niveau de Saint Rémy-sur-Avre et 25% sur la rocade Ouest de Chartres.
- L'Accidentalité : sur la section RN154 étudiée on note pour la période 2001 à 2011 « 298 accidents corporels ». Il est aussi indiqué que le nombre d'accidents a été divisé par 6 sur la RN154 à comparer à 2 au niveau national.
- Le Bruit et la pollution : on évoque une amélioration pour les riverains de cet axe
- La RN154 serait une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritime offerts à partir de Rouen et du Havre
- Soutient et développement de l'économie, la DREAL Centre-Val de Loire appui son propos en listant principalement les zones d'activités, intervention de secours, ludique, d'habitat existantes ou en projet (nb = 14)

#### Concernant le trafic :

La commission d'enquête notera que seules sont concernées les villes de Saint Rémy-sur-Avre et de Chartres, cette formulation laisse penser qu'il s'agit d'un problème local qui nécessite assurément une étude spécifique mais qui **ne justifie pas la mise en concession autoroutière de la RN154 dans son ensemble.**

#### Concernant le constat d'accidentalité :

la commission notera qu'en 2011 celui-ci a été divisé par 6 par rapport à 2001, que cette amélioration est bien supérieur à la moyenne nationale et que depuis 2011. En 2015 le ratio d'accident au km sur autoroute (0.52/km) est plus important que sur le réseau national (0.49/km) en Eure et Loir (cf. annexe 1). La commission appréciera les sources datées de la DREAL à celles actualisée fournies par le déposant.

Pire encore ou du moins oublié dommageable à la prise de décision, **la DREAL ne prend pas en considération la propagation du risque d'accidentalité lié à l'augmentation de trafic sur les voies de substitution** inadaptées et de surcroît de très mauvaises qualités. Routes classées en grande majorité en catégorie territoriale C3 entre Chartres et Dreux (cf. annexe 2 carte classification du réseau départemental du Conseil Départemental. De même, **la DREAL ne prend pas en considération les risques augmenté d'accidentologie dans la traversés des villages concernés par les voies de substitution.**

La commission prendra en considération que depuis 1971 des nouveaux critères sont apparus pour apprécier l'UP 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.

Pour illustrer ces critères, voici quelques exemples :

- Il a dénié l'UP à une rocade qui devait améliorer la desserte d'un quartier et les conditions de circulation au motif qu'elle entraînerait des nuisances acoustiques et des risques graves pour la sécurité des usagers et des riverains. (CE 11 mars 1996 « Rossi » n°121556).
- Il a considéré qu'un aménagement routier ayant pour effet de transférer un trafic important à proximité d'une zone habitée faisait peser des risques importants sur la sécurité des personnes de nature à lui retirer son caractère d'UP. (CE 19 mars 2003 « Ferrand » n°238665).
- Il a rappelé la nécessité pour l'autorité administrative, avant toute décision déclarative d'UP, de rechercher s'il existe des éléments circonstanciés qui permettraient d'accréditer l'hypothèse d'un risque qui serait de nature à justifier l'application du principe de précaution. Quant aux mesures de précaution à prendre, leur appréciation doit intégrer d'une part la plausibilité et la gravité du risque et d'autre part l'intérêt de l'opération. (CE 12 avril 2013 Association coordination interrégionale Stop THT).

Dans sa **recommandation n°20, l'Autorité Environnementale** a recommandé de justifier le choix de porter la vitesse maximale à 130 km/h sur l'ensemble de l'axe, au regard de la sécurité routière. De façon pour le moins hasardeuse, **la DREAL conclue le résultat de ses tests par cette constatation surprenante** (page 27 du document « Pièce M : Avis et compléments à la suite de l'Avis de l'Autorité environnementale n°2016-52 »

**« Les résultats de ce test montrent que la limitation de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h induirait un effet négatif sur la sécurité. Cette évolution s'explique par la baisse du trafic projeté sur le projet du fait de la moindre attractivité de l'itinéraire concédé limité à 110km/h, le report s'effectuant vers des itinéraires moins sûrs »**

Ainsi, selon la DREAL, la mise en concession ne peut se réaliser qu'à l'unique condition de porter la vitesse à 130 km/h sur l'ensemble de l'axe. **Une vitesse inférieure rendrait cette axe inefficace et peu attractif** reportant le trafic sur les itinéraires de substitution moins sûrs (comme le concède la DREAL). La DREAL semble ignorer qu'il est fort probable que la vitesse sur autoroute soit portée à 110 km/h dans un proche avenir et probablement avant 2022 date de la mise en service du projet. **Cette étude et constatation de la DREAL montre bien l'inutilité de ce projet**, plus encore elle montre la dangerosité de celui-ci pour la forte majorité d'usagers peu argentés qui ne pourront pas utiliser l'A154 pour ce rendre notamment à leur travail.

**En la circonstance, on ne peut pas considérer le critère lié à l'accidentalité pour établir l'utilité publique du projet, plus encore ce critère à lui seul justifie l'abandon du projet en s'appuyant sur les propos éclairants de la DREAL.** Pour ce seul motif, la Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable car l'utilité publique du projet n'est pas démontrée.

#### Concernant la pollution atmosphérique :

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

FE 1  
4/38

La DREAL argumente son dossier en précisant dans le document « Pièce C : Notice explicative » en page 5 « L'aménagement profitera aux riverains actuels de la RN 154 (Chartres, Dreux, Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre...), en éloignant les nuisances liées au bruit et à la pollution, d'autant plus élevées que la route est fréquemment soumise à un trafic dense et à des encombrements. ».

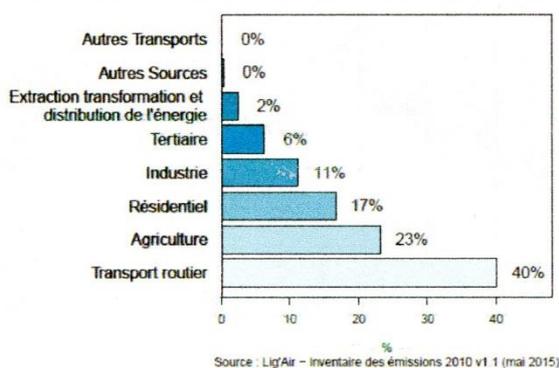
La commission notera que cette approche est discriminatoire et que l'équipement ne profiterait qu'à une partie très ciblée des habitants du territoire. La notion de pollution et de bruit est éclairée par de nombreuses cartes difficiles de lecture et qu'il conviendrait de commenter après en avoir donné les conditions de mesure pour l'état existant et les hypothèses prise pour les projections qui ont établies pour l'année 2042 soit environ 20 ans après la mise en service du projet.

On peut donc supposer que dans 20 ans les évolutions technologiques sur les véhicules permettront à ceux-ci d'être moins bruyants et moins polluants, ce qui reste encore bien incertain lorsque l'on voit le scandale qui a terni l'image du groupe automobile Volkswagen en matière de réduction des polluants de ses véhicules. Enfin admettons et supposons que les hypothèses inconnues prises par la DREAL soient justes.

Nous pourrions prendre en considérations les cartes éditées (Etat de référence (2042) et considérer que le niveau des polluants baisse fortement sur l'ensemble du tracé de la RN154. En la circonstance peut-on dire qu'il est nécessaire et d'utilité publique d'aménager la RN154 – RN12 avec mise en concession autoroutière pour répondre au problème des pollutions.

Dans notre département le transport routier est déjà fortement contributeur en émissions de GES, faut-il encore encourager et aggraver cette situation avec la mise en service d'une nouvelle autoroute (Source Atlas Intercommunal Centre-Val de Loire décembre 2015 Territoire du département d'Eure et Loir)

### Contribution des secteurs aux émissions de GES



Prenons maintenant pour la commune de Fresnay l'Evêque pour illustrer ce sujet :

1. Le territoire communal est déjà fortement impacté par des niveaux de pollution fort du à la présence de l'A10 (cf. figure 15 : inventaire des émissions des communes d'Eure et loir (source Lig'Air, page 32 du document « Pièce E : Annexes Volume 3 »)
2. Localement la teneur en dioxyde d'azote est déjà très forte (> 40 ug/m<sup>3</sup>) à proximité de l'autoroute A10 (cf. figure 49 ; Teneurs en dioxyde d'azote – Etat initial (2010) – planche 3 du document précité)
3. La même carte en état de référence (2042) figure 52 page 80, on peut voir que le taux a fortement diminué soit 25 à 30 ug/m<sup>3</sup>
4. La même carte à l'état projet (2042) figure 55 page 83, on peut voir que le taux a encore diminué à la connexion de l'A154 avec l'A10 soit 15 à 25 ug/m<sup>3</sup>
5. Extrapolation des cartes Etat initial 2010 et Etat projet 2042 pour estimer (favorablement) le niveau de polluant à l'horizon 2022 au niveau du point de connexion A10-A154, le niveau de pollution extrapolé serait de 65 ug/m<sup>3</sup> au minimum

#### Conclusion :

Sans mettre en doute les cartes initiales de 2010 et les cartes de références (du moins en l'état du raisonnement), on peut remarquer que les taux de dioxyde d'azote sur la carte projet sont faux au point de connexion des deux autoroutes. A cet endroit le taux de dioxyde devrait s'additionner et atteindre 40 à 55 ug. Par ailleurs, cette carte ne tient pas compte des polluants état référence de la RN154. Si l'on extrapole pour avoir une idée du taux de pollution au point de connexion des 2 autoroutes non obtenons un taux de dioxyde d'azote de 65 ug/m<sup>2</sup> à la mise en service du projet.

Ce qui est vrai pour ce type de polluant est aussi vrai pour les autres et on peut généraliser sur l'. Ce qui est étonnant, **c'est que la commune avait déjà alerté la DREAL sur ces erreurs, elle a même indiquée avoir résolu le problème** (cf. document RN154-12\_ Bilan CIS locale\_V Def, page 54) « En ce qui concerne le cumul des polluants, notamment ceux du projet RN154-12 et de l'A10, le Moa a analysé finement la problématique évoquée par la commune. Après une vérification approfondie, il a été détecté une erreur informatique dans les rendus cartographiques issus de la modélisation. La carte de la page 989 de la pièce E a été remplacée. Les conclusions de l'étude restent néanmoins inchangées dans le secteur du raccordement à l'A10, où les teneurs projetées pour les Nox sont évaluées entre 15 et 25 microgrammes par m<sup>3</sup> alors que la valeur cible en terme d'objectifs de qualité de l'air est de 40 microgrammes par m<sup>3</sup> (voir partie VII.3.7.3.2 de la pièce E modifiée).

Par soucis d'exhaustivité, l'intégralité de l'étude air et santé menée sur le projet a été annexée à la pièce E.

La commune y trouvera une information précise notamment pour ce qui concerne le bourg de Fresnay et le hameau de Pitheaux.

Les études menées ne conduisent à aucun dépassement de valeur seuil ou valeur d'objectifs en terme de qualité de l'air dans ces 2 secteurs »

Après correction, on peut voir que localement les seuils limites de polluants sont dépassés. Comment interpréter cette nouvelle erreur **s'agit-il d'une véritable incompétence des opérateurs chargés des calculs ou d'une nouvelle erreur informatique** ? Du moins on peut considérer que **les services de la DREAL n'ont pas réalisés les relectures qui conviennent avant publication** de leurs documents.

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

FEA  
SIB

Il convient aussi de préciser que le département d'Eure et Loir est régulièrement en alerte pollution aux particules fines et que cela n'est pas indiqué dans le document soumis à l'enquête (cf. annexe 3 Alertes à la pollution aux particules fines)

Pour ce seul motif, s'agissant d'un problème de santé public notamment à la mise en service du projet et à l'Etat projeté 2042, la commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable et déclarer que l'utilité publique du projet n'est pas démontrée. **Pour le moins, elle pourra sur ce secteur et quelques autres demandée des études complémentaires afin de disposer de données et de cartes exactes afin de prendre une décision ultérieure après complément d'enquête publique.**

Concernant le bruit :

L'étude menée semble de bonne facture, les conditions sont posées et de nombreux détails sont fournis.

Pendant si l'on regarde la partie sud sur le secteur de Fresnay l'Evêque, on peut s'étonner des résultats obtenus :

1. Etude acoustique Situation initiale – horizon 2015 planche 50/53. Sur la figure présentée le niveau de bruit sur l'axe RD142.4 et RD142.3 est plus important que sur l'axe RD142. L'axe RD142 ayant un trafic nettement supérieur aux axes RD142.2 et RD142.3, on peut conclure que la modélisation est fautive. Que dire des autres cartes ?
2. Etude acoustique Situation référence – horizon 2042 planche 53/53. Sur cette figure l'axe de l'A10 n'est générateur d'aucun bruit. Sauf erreur de calcul, on ne peut pas prendre au sérieux cette carte qui pour le moins doit être reprise.
3. Etude acoustique Situation projet sans protection horizon 2042 planche 50/51. Et planche 51/51. On peut déjà noter que sur la planche 51 l'axe de l'A10 n'est pas émetteur de bruit contrairement à l'axe de l'A154. Même si, s'agissant d'unité logarithmique, les bruit ne s'additionne pas, on peut mettre en doute cette carte.

#### Conclusion :

Encore une fois, on peut douter de l'exactitude et de la pertinence des cartes présentées au public d'autant plus que les cartes ne sont pas regroupées en fonction de chaque partie de territoire mais par condition de traitement, cela ne rend pas facile la lecture et la comparaison des cartes.

Il semble nécessaire de reprendre les cartes erronées ou incomplètes afin d'avoir une vue indiscutable de la situation dans le secteur de Fresnay l'Evêque et notamment du raccordement de l'A154 à l'A10. Sur cette nouvelle base, la commission d'enquête pourra valablement faire son analyse. Par ailleurs, il convient de noter que la situation du bruit entre l'état initiale-horizon 2015 et la situation référence-horizon 2042 s'améliore sur la base des progrès technologiques ainsi sur la base du critère bruit est-il vraiment nécessaire de réaliser ce projet en le déclarant d'utilité publique ?

#### **Concernant l'énoncé indiquant que la RN154 serait une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritime de Rouen et du Havre**

La DREAL éclaire son propos en affirmant ( page 6 du document « Pièce C : Notice explicative) que l'un des enjeux essentiels pour l'économie du département d'Eure et Loir est l'activité agricole, que la moitié des volumes exportés par l'Eure et Loir passe par le port de Rouen et que l'accessibilité de ce dernier est un enjeu fort auquel le projet devra répondre.

La DREAL méconnaît ou réduit par ce propos un des principaux facteurs de création de richesse et de développement d'un territoire : En l'occurrence la transformation des produits sur le territoire afin de créer de la valeur ajoutée, il en va des produits agricoles comme des produits industriels. Ainsi, il est fort compréhensible qu'un produit à forte valeur ajoutée à volume et poids équivalent coûte moins cher en terme de transport qu'un produit brut. Seule la transformation est fortement créatrice de richesse et d'emploi, alors pourquoi chercher à évacuer rapidement des produits bruts vers les ports de Rouen et du Havre et aggraver ainsi la pollution et l'insécurité liées aux transports dans grand volumes.

Affirmer cela et prétendre que le projet répond à un besoin ou un modèle qui n'est plus d'actualité est une grave erreur autant d'un point de développement économique, des enjeux sociaux et environnementaux. **Encore une fois le maître d'œuvre fait preuve d'une insuffisance patente d'étude et d'argumentation.**

Ainsi, soit la commission d'enquête demandera des compléments d'étude en matière de développement économique afin de juger de la pertinence de l'utilité du projet soumis à enquête soit elle déclarera que ce projet d'aménagement n'est pas d'utilité publique avérée au regard des incidences en matière de coûts et des emprises de terres nécessaires à sa réalisation.

#### **Concernant le soutien pour les mutations de l'économie**

En substance, le maître d'œuvre indique en page 2 du document « Pièce C : Notice explicative » que :

« 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, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du Val de Loire ;
- La préservation des terres agricoles. »

Encore une fois, on peut s'étonner de la faiblesse des études réalisées par le maître d'œuvre et de son argumentation. Ainsi on ne trouve pas d'étude sérieuse et détaillée sur l'état de la situation économique du territoire : ses atouts et de ses faiblesses. On peut étendre ce propos à la situation de l'emploi et du niveau de formation des Euréliens.

Enquête publique relative à :

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

A l'évidence en termes d'aménagement du territoire, nous aurions aimé avoir une cartographie des zones en difficultés aux abords de l'axe considéré mais aussi dans des secteurs plus lointains. Par exemple nous aurions pu regarder le secteur du Dunois en grave difficulté économique.

Y aurait-il intérêt de déplacer l'axe projeté vers ce secteur situé entre Chartres et Orléans pour le désenclaver ? :

- Favorable : répondre au problème de la N10 qui est une route à forte accidentalité
- Favorable : rapprocher notre territoire de la gare TGV située à Vendôme
- Favorable : développer le Dunois et soutenir son pôle d'excellence agricole avec notamment le Campus des Champs des possibles situé à Châteaudun
- Favorable : irriguer un secteur présentant d'indéniables ressources touristiques
- Favorable : soutenir la reconversion de l'ancienne base aérienne de Châteaudun
- Favorable : longer la liaison ferroviaire Chartres-Orléans en cours de réouverture (totalité du tronçon à l'horizon 2020)
- Favorable : établir une connexion avec le nœud autoroutier A10 - A19 situé au nord d'Orléans (entre Chevilly et Artenay). A noter qu'une partie du flux de l'A19 sort à hauteur de l'échangeur d'Allaines sur l'A10 pour rejoindre Châteaudun via la RD927
- Défavorable : coût de cette réalisation, impact sur les terres agricoles...

« Le renforcement de la cohésion de la Région Centre-Val de Loire, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du Val de Loire » est un **beau projet ou concept qui mérite bien plus qu'une simple déclaration** dans ce dossier soumis à enquête publique. Nous approchons là des questions essentielles qui étaient nécessaires de se poser. Malheureusement le maître d'œuvre ne l'a pas développé comme cela l'aurait mérité cet aspect du développement de notre Région et de notre département. Cependant, la commission d'enquête notera la proposition du déclarant proposant de soutenir et de développer le Dunois, trait d'union entre le Loiret et le Loir-et-Cher, deux départements limitrophes de l'Eure et Loir et partie intégrante de la Région Centre-Val de Loire.

Que dire de la préservation des terres agricoles, **le maître d'œuvre a assurément raté son objectif car pas moins de 600 hectares seront consommés pour la réalisation du projet soumis à l'enquête publique**. Compte tenu de la faible valeur ajoutée du projet et du bénéfice global pour la société sur le long terme, la commission n'accordera pas le caractère d'utilité publique à ce projet ou demandera des études complémentaires afin d'envisager un réel aménagement du territoire qui améliorerait le ratio bénéfices/inconvénients au regard de cette consommation excessive de terres agricoles. S'il était réellement nécessaire d'envisager un aménagement la commission regardera attentivement les propositions de solutions alternatives et notamment le projet MOB 28.

A la question « **Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt ou une utilité publique** », la commission d'enquête peut légitimement s'interroger sur la qualité de l'argumentaire présenté par la MOA, l'utilité publique du projet n'est pas sérieusement établie. Les études sont trop peu poussées et parfois erronées, l'argumentation peu convaincante. Ainsi, **la commission d'enquête n'accordera pas un avis favorable d'utilité publique à ce projet**.

Vous comprendrez qu'il m'est difficile d'instruire plus précisément cette déposition, pourtant de nombreux aspects restent à développer :

- L'emploi
- La perte d'usage pour les usagers de l'axe RN154 avec tous les problèmes sociaux que cela va engendrer
- L'analyse des modes de déplacement ou de transport alternatifs : le train (réouverture programmée pour 2020 de la liaison Chartres-Orléans)
- La non acceptabilité des Euréliens relatif à ce projet de mise en concession de la RN154 (cf. annexe 4)
- ...

Avant de conclure, Je souhaiterais ici rappeler les principales demandes de la Commune de Fresnay l'Evêque lors de la Concertation Inter Services (cf. annexe 5) :

Nous demandons une amélioration du projet sur les points suivants :

- I. Eloignement du fuseau en partie sud du bourg en le positionnant au-delà du château d'eaux afin de limiter les effets de bruits, visuels et de pollutions atmosphériques
- II. Amélioration de l'insertion paysagère du projet en procédant à la mise en déblai du tracé entre les coupes 14 et 15 situées au sud du bourg et en proposant une lisière boisée progressive afin de masquer les vues directes sur l'axe autoroutier
- III. Rétablir à l'identique les voies RD 142 et RD22.1 avec des ouvrages de franchissement adaptés afin de ne pas isoler le bourg de Fresnay l'Evêque avec le hameau de Mérasville et le bourg d'Ymonville
- IV. Permettre un passage agricole sur le CR n°53 afin de ne pas couper les parcelles agricoles des exploitations se trouvant au nord du tracé
- V. Permettre un passage des gibiers en zone naturelle de la commune
- VI. Indemnisation directe ou indirecte de l'ensemble des propriétaires privés ou publics et des exploitants impactés par ce 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

Synthèse des observations

---

Concernant l'instruction de ce dossier depuis l'origine, il faut noter de nombreuses erreurs qui ont conduit à des choix regrettables. N'ayant pas la maîtrise total du dossier sur l'ensemble de l'axe je parlerais principalement du secteur Sud-A10.

Vous trouverez l'ensemble des contributions en annexe de ce document.

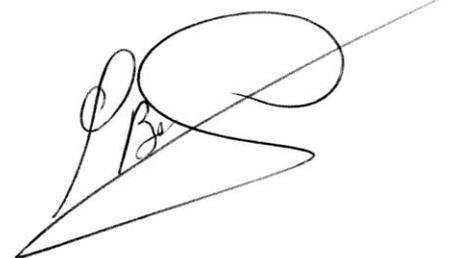
---

En conclusion nous pouvons affirmer que le projet de l'Etat est inefficace donc inutile parce qu'il ne répond ni aux objectifs que s'est fixée la France en matière de lutte contre le changement climatique, ni aux besoins des habitants et usagers de notre département en matière de mobilité, ni au développement de notre territoire en cohésion avec la Région Centre-Val de Loire.

**C'est pourquoi nous vous proposons monsieur le Président et messieurs les commissaires-enquêteurs de bien vouloir émettre un avis défavorable au projet du Ministère et de recommander la réalisation du projet alternatif MOB 28.**

Recevez messieurs les commissaires enquêteurs l'assurance de notre considération.

François BESNARD



Enquête publique relative à :

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

**MAIRIE DE THEUVILLE**Courrier  
N°3**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL**

L'an deux mil seize, le 15 décembre à 20 heures 30, le Conseil Municipal légalement convoqué en session ordinaire, s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Madame GUILLEMIN Emilie Maire.

La séance a été publique.

**Etaient présents :** Mme GUILLEMIN Emilie, M. PICHARD Rodolphe, M. LE MERCIER Yann, M. LEVASSOR Bruno, M. GOUSSARD Alain, Mme COUPE Anaïs, M. GOUSSARD Bertrand, M. BONNINGUES Yann, M. DUPONT Philippe, M. MARTIN Patrick, M. METAYER Jean-Claude, M. PAPIN Jean,

**Absents excusés :**

M. GRATIEN Cédric donne pouvoir à M. LE MERCIER Yann  
M. CANDELLI donne pouvoir à M. GUILLEMIN Emilie  
Mme LE DIAGON Natacha donne pouvoir à Mme COUPE Anaïs,  
M. SERGENT Philippe donne pouvoir à M. PAPIN Jean.

**Absents :** M. FONFREIDE Michel, M. LEGENDRE Frédéric, Mme LEGAY Julie, Mme PARIS Bernadette.

**Secrétaire de séance :** Patrick MARTIN

**Convocation :** 09 décembre 2016

**OBJET :** Avis sur projet A154

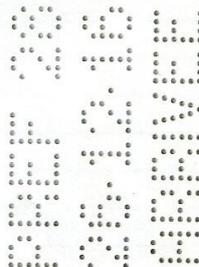
**Délibération n°94/12/2016**

Madame le Maire propose au Conseil Municipal d'émettre un avis sur le projet de mise en concession autoroutière de l'A154. M. Rodolphe PICHARD pense qu'une démarche individuelle serait plus judicieuse et productive qu'une délibération du conseil municipal. Le Conseil municipal, à la majorité, propose de donner son avis et de justifier sa position vis-à-vis de ce projet.

- Infrastructure payée 2 fois (construction et utilisation)
- Augmentation du trafic sur l'ancienne 154 et sur nos routes secondaires (entretien et maintenance des voiries)
- Accidentologie accrue suite au retour du trafic sur nos routes secondaires et dans la traversée de nos villages
- Elargissement des périmètres de protection pour le milieu agricole.

**Après en avoir délibéré, les membres du conseil municipal, à la majorité, s'opposent à la mise en concession autoroutière de l'A154 compte tenu des remarques précédentes.**

Ainsi fait et délibéré les jours mois et an ci-dessus  
Pour extrait certifié conforme et exécutoire  
Le Maire  
Emilie GUILLEMIN

Enquête publique relative à :

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

- **Après avoir pris connaissance des plans du tracé de l'autoroute, je suis stupéfait et outré de constater que le tronçon de 800 mètres au croisement des routes de Garancières-en-Drouais et Allainville, ne soit pas enterré, alors que de chaque côté (direction viaduc et direction Bois le Roi) cet ouvrage est prévu en déblai. Le pont-route de Garanciere nécessite une emprise importante nécessite une emprise importante sur les terres agricoles et bois correspondant à du gaspillage.**
- **Cette autoroute est située, par rapport à notre groupe de maisons, plein, ouest (vents dominants) ce qui veut dire que nous allons subir une pollution conséquente du fait qu'elle ne soit pas enterrée (le visuel n'est pas à négliger). Il faut prendre en compte également une perte de valeur supplémentaire importante de nos maisons, suite à des travaux réalisés en dépit de bon sens. Considérant qu'il est également une discrimination au niveau du développement économique : le projet autoroutier renforcera les deux pôles urbains au détriment des zones situées de part et d'autre de la RN154 et de la RN12.**
- **Constat d'huissier à Allones. Selon les jours, il y a une variance Theuille. d'environ 30 dB. Le bruit est plus important à l'entrée et en sortie d'agglomération, à cause de l'accélération ou de la décélération des véhicules. Le bruit est aussi plus important lorsqu'il y a freinage, également dans le cas où deux véhicules se suivent de façon très rapprochée. Il y a amplification du bruit lorsque l'on se trouve entre deux murs (environ 20 dB). Il est possible d'avoir, à certains endroits, des bruits supérieurs à 110 dB.**
- **EARL DOLLEANS. S'oppose à l'implantation du projet de N° A154, en voici les raisons, les conséquences et les propositions. Les parcelles sur la commune de Prasville section ZO(ex section ZC ) lieux dits Johanne, l'orme mort, la bêche pour 15ha à 20ha sont concernés par ce projet. Le démantèlement complet du système d'irrigation en place : un pivot de 450m irrigue une parcelle de 79 ha, avec canalisation enterrée et une génératrice pour la fourniture électrique, coût estimé 200 000 euros. Perte de surface : entraînant une perte de revenus, l'exploitation est diversifiée en cultures de légumes et a investi en stockage frigo (2400 Tonnes), en matériel, centre de triage, conditionnement. Investissement 1 million d'euros. Déplacement et transfert du matériel agricole: j'exploite sur les communes Prasville, Voves, Germignonville situées de l'autre côté du projet, entraînant des difficultés de circulation et d'acheminement aux coopératives agricoles. Gaspillage de surfaces agricoles : Au vu du tracé, le projet laisse apparaître des incohérences avec les infrastructures laissant ainsi des terres agricoles irrationnelles, voire caduques. L'enjeu économique agricole se fragilise une fois de plus. Voici mes propositions pour ce projet : Le remplacement et l'attribution de terres agricoles à proximité de mon exploitation, à qualité et surfaces équivalentes. La remise en état du système d'irrigation et de son réseau. La création des infrastructures pour l'accès aux parcelles, aux coopératives et communes voisines. Le tracé de I A154 devra coller à la RN154 actuelle. Je soumetts le passage de l'autre côté de la RN 154 dans des terres incultes (section ZD de la commune de Prasville). A savoir, que ces terres incultes, ont déjà été exploitées par la carrière et aujourd'hui sont inexploitable, schéma ci-dessous. Pourquoi prendre des terres labourables alors qu'en face des terres sont incultes ? Je vous rappelle que j'ai déjà été impacté par la déviation d'Ymonville et la carrière de calcaire, nous avons déjà perdu 17 ha sans aucune compensation, les autorités expropriantes ne nous ont rien proposé.**

Enquête publique relative à :

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



Le Directeur de la Ressource  
en Eau et de la Production



Paris, le 14 DEC. 2016

CHSP 25

Préfecture d'Eure et Loir

1 place de la République  
28019 CHARTRES

A l'attention de Monsieur le Président de la  
commission d'enquête

Lettre recommandée avec avis de réception

**Affaire** : Enquête publique relative au projet d'aménagement à 2X2 voie par mise en concession des RN 154 et RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN 154).

**N/Réf.** : DIREP-Dreux/16-105

*Affaire suivie par : Rolland Colleu (02.37.43.03.38)  
et Isabelle Méhault (02.37.43.03.36)*

Monsieur Le Président,

Eau de Paris, régie municipale de la ville de Paris, a en charge la production, le transport et la distribution de l'eau potable à Paris. Ainsi, la régie assure la gestion de l'aqueduc de l'Avre qui achemine les eaux souterraines captées dans les régions de Verneuil-sur-Avre (27) et de Dreux (28) contribuant à l'alimentation en eau potable des Parisiens à hauteur d'une capacité moyenne de production de 100 000 m<sup>3</sup>/j. Les ressources en eau sont notamment les champs captants de Vert-en-Drouais et de Montreuil qui représentent la moitié de cette capacité. Ces ressources sont stratégiques pour maintenir la qualité de l'approvisionnement de ce vecteur.

L'enquête publique pour l'aménagement à 2x2 des RN154 et RN12 appelle de la part d'Eau de Paris les observations suivantes :

**1/ Protection des captages d'eau potable**

Le 17 novembre 1992, l'instauration de périmètres de protection des captages de Vert-en-Drouais et Montreuil et de servitudes afférentes a été déclarée d'utilité publique par deux arrêtés interpréfectoraux. Trois types de périmètres ont été établis : un périmètre de protection immédiate, un périmètre de protection rapprochée et un périmètre de protection éloignée qui s'étendent notamment sur le territoire des communes de Dreux, Vert-en-Drouais, Montreuil et Vernouillet.



EAU DE PARIS - Siège : 19, rue Neuve Tolbiac - CS 61373 - 75214 Paris Cedex 13 - www.eaudeparis.fr  
RCS Paris - SIREN 510611056 - TVA INTRACOMMUNAUTAIRE : FR 62 510 611 056



Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 vu des plans joints au dossier d'enquête, le tracé retenu se situe dans les périmètres de protection rapprochée et/ou éloignée et plus globalement au sein des aires d'alimentation de ces captages. Par conséquent, tout incident ou fait générateur d'une pollution ponctuelle est susceptible de nuire à la qualité d'une ressource destinée à la consommation humaine. A ce titre, nous souhaitons vous interpellé sur les prescriptions à prendre en compte dans le cadre des choix qui seront opérés et les techniques et interventions retenues pour la réalisation des travaux.

L'article 4 des arrêtés inter préfectoraux du 17 novembre 1992 disposent qu'à l'intérieur des périmètres de protection rapprochée :

- sont interdits :
  - toute modification de la surface du sol pouvant entraîner la stagnation des eaux et favoriser leur infiltration ;
  - le rejet d'eaux pluviales vers les nappes souterraines ;
  - l'installation de réservoirs ou dépôts d'eaux usées, autres que ceux utilisés pour l'assainissement autonome des maisons d'habitations familiales ;
- sont réglementés comme suit :
  - les excavations temporaires nécessitées par la réalisation de travaux doivent être comblées avec de la terre non souillée ou avec des matériaux inertes et insolubles ;
  - les canalisations de transport d'eaux non potables doivent être étanches, des essais d'étanchéité devant être réalisés avant la mise en service ;
  - les ouvrages d'évacuation d'eaux pluviales desservant les voies de communication traversant ce périmètre devront être réalisés de manière à éviter leur débordement.

D'autre part, au-delà de ces dispositions réglementaires, le projet doit prendre en compte les risques suivants :

- la réalisation des travaux de terrassement, de forages et de génie civil peuvent entraîner une augmentation élevée de la turbidité aux captages ainsi que d'éventuelles contaminations, aux hydrocarbures par exemple. De plus, il est primordial de privilégier des produits de remblaiement inertes vis-à-vis de la qualité de l'eau.
- les travaux peuvent provoquer des « courts-circuits » en termes de transferts. Les champs captants de Vert en Drouais et Montreuil sont des champs captants alluvionnaires et sont à la fois alimentés par la nappe de la Craie et les alluvions de l'Avre pour le champ captant de Vert en Drouais et de l'Eure pour Montreuil. Une contamination de ces cours d'eau ou des affluents de ces cours d'eau (y compris par le biais de fossés) au cours des travaux ou lors de l'exploitation des infrastructures projetées pourrait avoir un impact fort sur la qualité des eaux prélevées. Aussi, les réflexions sur le dimensionnement, le fonctionnement, les exutoires et l'entretien des réseaux permettant l'évacuation des eaux pluviales ainsi que des bassins de récupération, de stockage et/ou de décantation devront tenir compte des risques de transferts directs et indirects vers les zones de prélèvement (que ce soit via infiltration ou écoulements de surface). La performance des aménagements à réaliser et leurs conditions d'entretien constituent donc un élément crucial pour éviter toute contamination.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 vu des plans joints au dossier d'enquête, le tracé retenu se situe dans les périmètres de protection rapprochée et/ou éloignée et plus globalement au sein des aires d'alimentation de ces captages. Par conséquent, tout incident ou fait générateur d'une pollution ponctuelle est susceptible de nuire à la qualité d'une ressource destinée à la consommation humaine. A ce titre, nous souhaitons vous interpellé sur les prescriptions à prendre en compte dans le cadre des choix qui seront opérés et les techniques et interventions retenues pour la réalisation des travaux.

L'article 4 des arrêtés interpréfectoraux du 17 novembre 1992 disposent qu'à l'intérieur des périmètres de protection rapprochée :

- sont interdits :
  - toute modification de la surface du sol pouvant entraîner la stagnation des eaux et favoriser leur infiltration ;
  - le rejet d'eaux pluviales vers les nappes souterraines ;
  - l'installation de réservoirs ou dépôts d'eaux usées, autres que ceux utilisés pour l'assainissement autonome des maisons d'habitations familiales ;
- sont réglementés comme suit :
  - les excavations temporaires nécessitées par la réalisation de travaux doivent être comblées avec de la terre non souillée ou avec des matériaux inertes et insolubles ;
  - les canalisations de transport d'eaux non potables doivent être étanches, des essais d'étanchéité devant être réalisés avant la mise en service ;
  - les ouvrages d'évacuation d'eaux pluviales desservant les voies de communication traversant ce périmètre devront être réalisés de manière à éviter leur débordement.

D'autre part, au-delà de ces dispositions réglementaires, le projet doit prendre en compte les risques suivants :

- la réalisation des travaux de terrassement, de forages et de génie civil peuvent entraîner une augmentation élevée de la turbidité aux captages ainsi que d'éventuelles contaminations, aux hydrocarbures par exemple. De plus, il est primordial de privilégier des produits de remblaiement inertes vis-à-vis de la qualité de l'eau.
- les travaux peuvent provoquer des « courts-circuits » en termes de transferts. Les champs captants de Vert en Drouais et Montreuil sont des champs captants alluvionnaires et sont à la fois alimentés par la nappe de la Craie et les alluvions de l'Avre pour le champ captant de Vert en Drouais et de l'Eure pour Montreuil. Une contamination de ces cours d'eau ou des affluents de ces cours d'eau (y compris par le biais de fossés) au cours des travaux ou lors de l'exploitation des infrastructures projetées pourrait avoir un impact fort sur la qualité des eaux prélevées. Aussi, les réflexions sur le dimensionnement, le fonctionnement, les exutoires et l'entretien des réseaux permettant l'évacuation des eaux pluviales ainsi que des bassins de récupération, de stockage et/ou de décantation devront tenir compte des risques de transferts directs et indirects vers les zones de prélèvement (que ce soit via infiltration ou écoulements de surface). La performance des aménagements à réaliser et leurs conditions d'entretien constituent donc un élément crucial pour éviter toute contamination.

Enquête publique relative à :

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

uniquement pendant les arrêts d'eau de cette adduction (arrêts d'eau de 4 à 8 semaines environ à une fréquence de 4 à 5 ans) ;

- Le maintien des dessertes actuelles à l'emprise devra être assuré ou des accès devront être identifiés et mise en place en remplacement. La desserte au bâtiment technique sur la RN 12 devra être assurée.
- Concernant les travaux annexes touchant l'aqueduc et ses zones de protection (routes supplémentaires, fossés, chemins ruraux, chemins d'exploitation) : les aménagements nécessaires à la protection sanitaire et mécanique de l'ouvrage tels que fossés étanches, dalles de répartition, etc, devront être réalisés.
- Les différents franchissements donneront lieu à l'établissement d'actes domaniaux tels que des conventions de superpositions d'affectations au domaine public entre Eau de Paris et le ou les maître(s) d'ouvrage(s) publics et des autorisations d'occupation temporaire de travaux avec les opérateurs. Ces actes définiront les conditions administratives, techniques et financières à la charge des intervenants et occupants ;
- Tous les documents d'urbanisme qui seront modifiés pour permettre la réalisation des travaux devront prendre en compte les contraintes et dispositions susmentionnées et plus particulièrement les prescriptions de protection sanitaire de l'aqueduc de l'Avre.

Au vu de ces différents points, toutes les étapes du projet doivent faire l'objet d'une évaluation en considérant la forte vulnérabilité des captages et des ouvrages à plan d'eau libre d'Eau de Paris en prenant en compte l'ensemble des risques et enjeux liés à la ressource en eau qui alimente la capitale et l'Agglomération du pays de Dreux. Pour tout complément vous pouvez nous contacter aux coordonnées suivantes :

**Eau de Paris – Direction de la Ressource en Eau et de la Production (DIREP)**

**Agence de Dreux**

2, rue des Heunières

28 500 MONTREUIL

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement ou document complémentaire et vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos salutations distinguées.

  
Christophe Gerbier

Enquête publique relative à :

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

Vu l'imposant dossier (plus de 5 000 pages ...) de l'enquête publique au titre de la RN 154 et RN 12 engagée entre le **15 novembre 2016 et 10 janvier 2017**,

Vu la commission municipale élargie en date du 28 novembre 2016,

Vu la tenue d'une **permanence** de Messieurs les trois commissaires enquêteurs en Mairie de CHAMPHOL le 29 novembre 2016,

Vu le transfert de près de **7000 véhicules** sur les voies de substitutions entre DREUX et CHARTRES si création d'une autoroute concédée en lieu et place de l'actuelle route nationale 154 (2X2 voies),

Vu l'avis très critique de l'**Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** sur ce projet autoroutier,

Vu la page 18 de l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable : « **Le projet privilégie le scénario d'un contournement nouveau par l'EST - de CHARTRES - au détriment de la rocade OUEST existante pour des raisons peu convaincantes** »,  
Vu la modification (nouvelle) des dessins du passage du projet d'autoroute sur la commune de CHAMPHOL,

Vu le projet de **destruction** de la route départementale 823 construite en 2004 par le CONSEIL DEPARTEMENTAL d'Eure et Loir,

Quid du devenir de la **piste cyclable** actuelle Champhol - Chartres ?

Vu un projet de création d'une nouvelle route (823 ?) le long des frondaisons du Parc du **Château de VAUVENTRIERS** et dans le rayon de 500 mètres de protection des éléments classés du château,

Vu le projet d'agrandissement du **Collège Chaïm SOUTINE** implanté à 200 mètres du faisceau du projet d'autoroute,

Vu les travaux d'agrandissement du Centre Départemental de l'Enfance (**C.D.E**) du Conseil Départemental à 400 mètres du faisceau du projet d'autoroute,

Vu le faisceau du projet d'autoroute à 400 mètres du nouvel **I.M.E (Institut Médico Educatif)** de CHAMPHOL

Enquête publique relative à :

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

Sur proposition de Monsieur le Maire, le Conseil Municipal, à l'unanimité :

- **REAFFIRME** sa délibération du 14 avril 2016.
- **SOLLICITE IMPERATIVEMENT, SI l'AUTOROUTE doit se REALISER**, de retrouver le faisceau inscrit dans l'actuel PLU de la commune (faisceau inscrit à la demande des services de l'ETAT) et un déblai total sur le territoire de la commune.
- **REPRECISE** que ce faisceau du PLU 2013 induit de ne pas détruire l'actuelle route départementale 823 et la piste cyclable CHAMPHOL-CHARTRES.
- **S'ETONNE** du glissement très curieux de ce faisceau du projet autoroutier vers l'OUEST.

---

Le Maire,



Christian GIGON

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 de Gasville**

DÉPARTEMENT D'EURE ET LOIR



MAIRIE  
DE  
**GASVILLE-OISÈME**  
28300

05 JAN 2017  
CLSP 87

Monsieur Michel BADAIRE  
Président de la commission d'enquête  
publique A154  
Préfecture d'Eure-et-Loir  
Place de la République  
CS 80537 – 28019 Chartres CEDEX

Gasville-Oisème, le 3 janvier 2017

**Objet : 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) – Avis des membres du Conseil municipal de Gasville-Oisème**

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique,

Vous trouverez dans ce présent courrier notre avis et nos remarques concernant l'enquête publique que vous présidez. Nous vous saurions gré de bien vouloir inscrire ce document au registre d'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).

Nos remarques sont les suivantes :

- Le projet de « double trompette » présenté en page 117 de la pièce E de votre dossier, a retenu toute notre attention, car il a l'avantage d'allier préservation de la ressource (les terres empruntées ne sont pas des terres nobles), limitation des nuisances sonores et olfactives, et suppression de la proximité de l'échangeur par rapport aux habitations de la commune (à ce jour le tracé présenté passe à 150 mètres environ du nouveau lotissement de la Garenne IV qui accueille une cinquantaine de familles). Nous souhaitons obtenir des informations sur les raisons qui ont conduit à l'abandon de ce tracé qui nous paraît pourtant particulièrement pertinent.
- Par ailleurs, la proximité du projet d'échangeur par rapport aux habitations nouvellement construites (lotissement la Garenne IV) est un des éléments prépondérants de notre crainte et nous avons à de nombreuses reprises déjà fait part de cette inquiétude à Monsieur le Sous-Préfet de Dreux au cours de l'année 2015. A ce titre, les services de la DREAL CENTRE s'étaient engagés lors d'un rendez-vous en mairie et sur le site, le 3 avril 2015, soit il y a plus de 18 mois à nous fournir, très rapidement les plans de « coupe » des bretelles d'accès. Nous tenons à vous signaler que nous n'avons jamais reçu ses éléments de la part des services de la DREAL CENTRE, éléments pourtant essentiels pour juger les nuisances engendrées par ces dernières au vu de la déclivité du terrain à cet endroit.

Enquête publique relative à :

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

- Concernant le tracé de l'autoroute et ses aménagements aux abords de notre commune tel que présenté aux pages 955 et 956, nous souhaitons que les bretelles d'accès entre l'actuelle A11 et la RD32 soient prévues en déblai et non en remblai comme présenté sur votre document (en vert sur le plan de la page 956). **Nous souhaitons également que la section verte du plan figurant en page 955 (toute la partie en amont et en aval du franchissement de la voie SNCF Chartres-Massy par Gallardon) soit traitée en déblai et non en remblai (nous souhaitons que l'autoroute passe sous la voie de chemin de fer) et ce afin de préserver l'environnement de notre commune.**
- La connexion entre la RD 105.4 et la RD 823 semble ne pas être assurée sur le plan de la page 955, ce qui n'est pas acceptable car cela supprimerait une voie d'entrée/sortie de notre commune, particulièrement empruntée à ce jour.
- Enfin, nous tenons à vous signaler que sur le plan de la page 956 le passage du RD32 est représenté sous la future autoroute A154 cela n'étant pas cohérent avec les couleurs des tracés (déblai/remblai) et nous souhaitons avoir la confirmation que l'A154 passera sous l'actuelle RD32.

De manière générale nous avons relevé qu'aucune précision sur les moyens mis en œuvre pour garantir la qualité de vie et le respect des populations n'était décrite dans ce document (mise en place de revêtement anti-bruit, réduction de la vitesse à 90km/h sur toute la portion aux abords de notre commune, interdiction du stationnement de véhicules autour de l'échangeur, reboisement avec des sujets d'âge avancé et des essences adaptées....)

Nous comptons sur votre engagement et votre soutien dans ce dossier pour que les services de l'Etat concernés nous apportent les éléments attendus le plus rapidement possible, dans l'optique notamment d'informer nos administrés et plus particulièrement les nouveaux habitants du lotissement la Garenne IV, qui ne figure sur aucun plan des documents de l'enquête et qui n'est que très rarement cité alors qu'il est particulièrement impacté par le futur échangeur.

Nous tenons également à vous signaler que ces mêmes éléments ont été portés à la connaissance de Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir le 2 mai dernier au titre de la concertation inter-services ; courrier sans réponse à ce jour. A défaut d'obtenir une réponse, nous aurions a minima souhaité obtenir les corrections sur les éléments remontés entre la concertation inter-services du mois d'avril et l'enquête publique du mois de décembre (incohérence en page 956 avec le passage du RD32 représenté sous la future autoroute A154, mise à jour des fonds de plan, absence du lotissement de la Garenne IV...).

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la commission d'enquête publique, à l'expression de notre considération distinguée.

LE CONSEIL MUNICIPAL DE GASVILLE OISEME

Totalement contre la A154  
Mme Lopez

Totalement contre la A154.  
Maire GODEFROY



*[Handwritten signatures and notes]*  
 Tichy  
 Dubouché  
 A. J. J.  
 A été favorable  
 Maire  
 B. J.

Enquête publique relative à :

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



**Ville de Dreux**  
POLE TECHNIQUE  
DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN  
SERVICE URBANISME

☎ : 02.37.38.84.67  
☎ : 02.37.38.84.73



Dreux, le

27 DEC. 2016

CHS P22

A l'attention de Monsieur Michel BADAIRE,  
Président de la Commission d'enquête publique

N/réf JMP/CL/DB/NB/n° 285

**OBJET : Enquête publique relative au projet d'aménagement 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154), ouverte depuis le 15 novembre 2016**

Monsieur le Président,

Depuis le 15 novembre dernier est ouverte l'enquête publique relative au projet d'aménagement 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).

Par ailleurs, depuis le 27 juillet 2016, un arrêté inter-préfectoral portant prise en considération du projet de l' A154 impose, au sein de la zone affectée par le tracé, le recueil de l'avis conforme du représentant de l'Etat pour toute demande d'autorisation au titre du code de l'Urbanisme concernant des travaux, constructions ou installations.

Cet arrêté prévoit en outre la possibilité d'opposer un sursis à statuer à ces mêmes demandes.

Dans ce contexte, je souhaite attirer votre attention sur certains éléments afférents au réaménagement de la RN12 au niveau de la Ville de Dreux.

Depuis déjà plusieurs années, les services de la Ville et de l'Agglomération travaillent conjointement avec les services de l'Etat et du Conseil régional sur la requalification d'anciennes friches industrielles localisées à Dreux et dans son agglomération.

Dans ce cadre, un projet de reconquête foncière d'envergure, générateur de forts enjeux pour le territoire et son développement, est actuellement mené sur l'ancien site Delisle à Dreux (cf. plan joint).

Les anciens bâtiments sont en cours de démolition, et dans le courant du premier trimestre 2017 sera déposé un permis de construire pour un vaste centre d'activités, dont la vocation est de constituer un pôle attractif et innovant permettant la promotion du territoire drouais et générant la création de plusieurs centaines d'emplois.

Le projet, qui intègre les grands principes liés au développement durable notamment en matière de préservation de l'environnement et des ressources, maintiendrait la distance du front bâti existant à ce jour vis-à-vis de la RN12.

Pour votre parfaite information, il a fait l'objet d'une présentation en 2016 aux services du Conseil régional qui se sont engagés à un concours financier.

2 rue de Châteaudun - boîte postale 80129 - 28103 Dreux Cedex - ☎ 02 37 38 84 12 - www.dreux.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

**Syndicat du pays de Beauce :**

CHSP 21

Syndicat Du Pays de Beauce

**Extrait du registre des délibérations  
du Bureau  
Séance du 5 décembre 2016  
DELIBERATION N° B16-23**

**Nombre de membres : 16**

Présents	Votants
9	9

**OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur le projet RN154**

Date de convocation : le 25/11/2016

**Etaient présents et votants :**

Philippe LIROCHON (Président / Villeau) – Laurent CLEMENTONI (Vice-président / Garancières en Beauce) – Benoît PELLEGRIN (vice-président / Terminiers) – Philippe SERGENT (Theuville) – Francis BESNARD (Fresnay l'Evêque) – Jean-Pierre PORCHER (Louville la Chenard) – Marc GUERRINI (Voves) – Ghislaine BIGOT (Orgères en Beauce) – François COTTIN (Guillonville)

**Etaient également présents :**

Stéphanie COEURJOLY (Agent de Développement) – Arnaud HANSSE (Chargé de mission SCoT) – Marion FOUJU (Secrétariat-Comptabilité) – Nadège NOURY (Région Centre) – Claire GENOVA (Conseil de Développement)

**Etaient absents et excusés :**

Jacques WEIBEL (Aunay-sous-Auneau) – Dominique LEBLOND (Béville le Comte) Stéphane MAGUET (Guilleville) – Jean-Louis BAUDRON (Janville) – Laurent LECLERCQ (Toury) – Evelyne LAGOUTTE (Denonville) – Hugues ROBERT (Loigny la Bataille) – Fabien VERDIER (Conseiller Régional) – Michèle BONTHOUX (Conseillère régionale) – Jean-Pierre LARSONNEUR (Conseiller Régional) – Jean-Pierre RIOU (Conseil Général) – Clémence PETITDEMANGE (Animatrice LEADER)

**Avis dans le cadre de l'enquête publique sur le projet RN154**

Vu la circulaire du 5 octobre 2004 relative à la concertation préalable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales ;

Vu la délibération n° 09-12 du 20 novembre 2012 du Comité Syndical du Pays de Beauce relative aux points de consensus sur le projet d'aménagement de la RN154 et de la RN12 ;

Vu le cahier d'acteur du Pays de Beauce de janvier 2010 présentant les enjeux locaux de la mise en 2x2 voies de la RN154 et reprenant les points de consensus exprimés lors du Comité Syndical du 20 novembre 2012 ;

Vu les statuts du Syndicat du Pays de Beauce lui donnant compétence pour l'élaboration, le suivi, l'évaluation et la révision d'un Schéma de Cohérence Territoriale à l'échelle du Pays ;

Vu les réponses apportées aux interrogations du Pays émises dans le cadre de la concertation inter-service menée à l'échelle locale entre le 10 mars et le 15 mai 2016 ;

Vu le compte-rendu des échanges de la dernière réunion de bureau du 5 décembre 2016 ;

Les membres du Comité Syndical souhaitent rappeler la position du Pays exprimée dans le cahier d'acteurs présenté en janvier 2010, à savoir :

« Les élus du Syndicat du Pays de Beauce considèrent qu'il est urgent d'apporter une réponse aux problèmes posés par la RN154. Le Comité Syndical s'est donc prononcé en faveur de l'achèvement rapide d'une mise en 2x2 voies de cette route ; avec comme condition de privilégier un aménagement foncier agricole et forestier de qualité préservant l'agriculture.

Dans l'hypothèse d'une mise en concession autoroutière de la RN154, le Syndicat du Pays de Beauce, considère 8 principes comme indispensables et émet les demandes suivantes :

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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. Réduire au maximum l'empreinte environnementale et prendre en compte les impacts économiques et sociaux sur le territoire,
2. Inscrire impérativement un diffuseur intermédiaire à l'intersection de la RD17,
3. Conserver le diffuseur d'Allaines,
4. Améliorer la mobilité des habitants du territoire en prenant en compte l'accessibilité du projet (tarification préférentielle),
5. Mettre en évidence les impacts attendus sur le réseau secondaire et proposer des mesures compensatoires pour garantir la sécurité et la qualité de vie des communes traversées,
6. Elaborer un plan de circulation afin d'assurer la cohérence des flux de transport avec la mise en place d'une taxe poids lourd,
7. Limiter la fracture territoriale en maintenant des liaisons Est-Ouest structurantes,
8. Réduire au maximum les impacts sur le foncier agricole et forestier »

Suite à cette première prise de position, le Comité Syndical rappelle l'importance de l'achèvement d'une 2x2 voies sur notre territoire, et *a fortiori* sur l'ensemble du tracé entre Nonancourt et Allaines. Ils prennent acte du choix de la mise en concession comme étant le plus à même de mener à terme ce projet. Toutefois, et en lien avec les principes énoncés en 2010, les élus émettent les remarques et demandes suivantes :

- Le dossier d'enquête publique ne permet pas de démontrer que le projet améliore la **mobilité des habitants** du territoire. S'agissant de la **tarification préférentielle**, il est stipulé « qu'au regard du droit, une population ne peut être favorisée par le concessionnaire du fait de son origine géographique », mais que « des aides des collectivités peuvent être accordées ». Il est donc demandé qu'une tarification préférentielle soit envisagée et ce, avant même le lancement de l'appel d'offre à concession.
- Le dossier proposé à l'enquête publique expose les estimations de **report de trafic** sur l'itinéraire de substitution ainsi que sur des voies voisines du projet. Sur le territoire, ces reports de trafic auront des conséquences quant à la **qualité de vie** des habitants des communes traversées. Les élus s'inquiètent du manque de **mesures compensatoires** (notamment dans l'aménagement des traversées de villages) inclus dans le projet. Ils souhaitent également alerter sur les reports du trafic local des poids lourds et demandent qu'un **plan de circulation** soit mis en place à l'échelle départementale.
- Le maintien d'une **cohésion territoriale** nécessite de limiter la **fracture du territoire** induite par un tel projet. Il est donc demandé au maître d'ouvrage, lors du choix du concessionnaire, de porter une attention toute particulière au maintien des **liaisons est-ouest structurantes**, et à la prise en compte des principes de développement énoncés dans le **SCOT**.

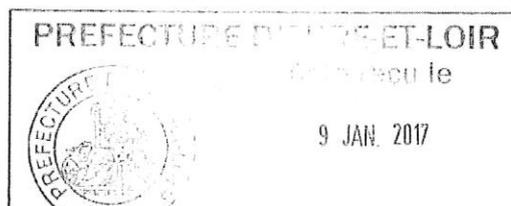
Les élus du Comité Syndical, à l'unanimité, **APPROUVENT** cette position, et **AUTORISE** le Président à émettre cet avis dans le cadre de l'enquête publique.

POUR EXTRAIT CONFORME  
VOVES, le 06/12/2016  
Le Président,



Philippe LIROCHON

Acte rendu exécutoire  
Après dépôt en Préfecture le  
Et publication le  
Voves, le  
Le Président,



Enquête publique relative à :

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



Commission  
Permanente

## Extrait du procès-verbal des délibérations

### Rapport N°2016-C12-5-21

Réunion  
du 12 décembre 2016

**Objet :** Avis du Conseil départemental de l'Eure sur la mise à 2 X 2 voies de la RN 154 et RN 12 - Nonancourt - Dreux - Phase d'enquête publique

**Canton :** Verneuil-sur-Avre.

**Commission :** 5ème Commission (infrastructures, transports, agriculture et environnement)

**Direction :** Direction de la mobilité

Par délibération en date du 9 février 2015, le Département de l'Eure a émis un avis sur le projet d'achèvement de la mise à 2 fois 2 voies des RN 154 et RN 12 pour mise en concession autoroutière entre Nonancourt et Allaines (28), achevant ainsi la réalisation de l'axe Nord Sud entre Rouen et Chartres, avec une préférence pour la variante d'un tracé Sud de Nonancourt – Saint-Rémy-sur-Avre.

Le présent rapport a pour objet de porter à la connaissance de l'Etat, la position du Département de l'Eure sur le projet, dans le cadre de l'enquête publique qui se déroule du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017.

#### Avis du Département de l'Eure :

Le Département émet un avis favorable sur le projet avec les réserves suivantes :

- Le Département émet un avis favorable au projet qui contourne Nonancourt par le Sud-ouest avec la réalisation d'échangeurs qui permettront de rétablir les voies de communications interceptées ; ces deux échangeurs ne devront pas être équipés de barrière de péage.
- Une attention particulière doit être portée à la localisation des diffuseurs et des barrières de péage du fait de leur impact sur le développement des entreprises et du tissu économique du sud de l'Eure.
- Les entreprises de Verneuil-sur-Avre bénéficient aujourd'hui d'un accès gratuit aux voies de circulation vers Rouen, Paris et Orléans et l'infrastructure projetée apporte une amélioration sur le trajet Nonancourt / Orléans.

Enquête publique relative à :

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

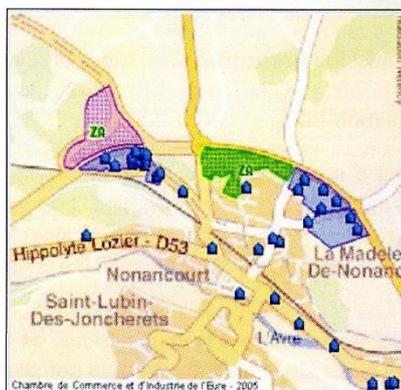
Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016

Synthèse des observations

Le Département de l'Eure souhaite que la localisation du diffuseur préserve la possibilité d'emprunter les axes existants, sans péage. A cet égard l'option retenue du diffuseur « Buray est » plutôt qu'à l'embranchement nouveau entre RN12 et RN154 semble préférable.

Le Département souhaite également que la tarification des péages actuels fasse l'objet d'une attention particulière. En effet, l'interdiction de traverse de Nonancourt aux véhicules Poids Lourds aura un impact sur l'attractivité économique de ce territoire, les obligeant à prendre la déviation ouest de Nonancourt pour sortir à l'entrée de Dreux, avec une section à péage entre les deux diffuseurs. Du fait de la localisation actuelle des péages, le territoire du sud de l'Eure sera le plus impacté par leurs effets tant pour le trafic Poids Lourds, que pour les trajets pendulaires avec Dreux.

Concernant les Zones d'Activités Economiques et l'impact socio-économique du projet, seul le pôle Saint Lubin est actuellement pris en considération dans le projet. Le Département de l'Eure demande que les potentiels de développement sur réserves foncières de la Communauté de communes du Sud Eure et de la ville de Nonancourt sur l'échangeur Est, soient eux aussi pris en considération.



Ces échangeurs induiront un allongement de parcours de l'ordre de deux kilomètres pour les usagers en provenance du Nord de la R.N. 154 et voulant rejoindre les zones d'activités de La Madeleine de Nonancourt. Le Département de l'Eure demande que le mouvement de la RN 154 vers RN 12 en venant d'Evreux soit maintenu afin de ne pas pénaliser la zone d'activités économiques de La Madeleine de Nonancourt. Il convient de noter que le mouvement inverse est prévu être maintenu au projet.

Le Département ne récupèrera pas la gestion des ouvrages d'art (génie civil) des rétablissements des routes départementales. Le projet doit préciser les conditions de remise en gestion des ouvrages d'art dans le cadre de passages supérieurs supportant des routes départementales.

S'agissant d'une infrastructure dont la vocation est de dévier un trafic régional, voire national, le Département de l'Eure ne cofinancera pas cette infrastructure.

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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-delà du giratoire des Anglais, l'Etat propose de déclasser la R.N. 12 au Département. Dans ce cadre, le Département émet des réserves sur le trafic résiduel après la mise en service de la nouvelle infrastructure et, à ce titre, il demande au maître d'ouvrage de lui indiquer les conditions de remise en état de cette route permettant également de répondre à l'objectif de report du trafic des poids-lourds en transit vers la nouvelle infrastructure. A minima, le transfert s'il n'est pas accompagné de ces travaux préalables devra prévoir le versement d'une somme au Département incluant le renouvellement à venir des structures de chaussée en place et la requalification de cet axe.
  
  - Le Département constate que l'étude d'impact du projet ne fait pas référence au Schéma Régional de Conservation des Espèces de Haute-Normandie, et ne prend donc pas en compte la sous trame verte calcicole définie en Haute-Normandie, présente sur le secteur.
- 
- Le Département de l'Eure constate que pour le secteur 1 du projet, dans lequel a lieu la traversée de l'Avre par un viaduc, l'étude d'impact évalue les enjeux liés à la destruction des espèces protégées et d'intérêt communautaire (tels que le Vertigo Des Moulins, les espèces de chauves-souris forestière, l'Agrion de mercure ou les boisements alluviaux à Aulne) comme enjeux moyens à faibles. Le Département constate que dans ce secteur, et face à ces destructions, peu de mesures compensatoires sont prévues dans le projet, notamment pour restaurer ou déplacer les populations qui seront détruites par la phase travaux ou par le passage du barreau routier.
  
  - Le Département de l'Eure indique que la perte de ces stations d'espèces patrimoniales dans ce secteur et sur cette vallée de l'Avre sera dommageable au regard que la biodiversité remarquable fortement localisée dans cette vallée et sur ce territoire. Le Département de l'Eure souhaite que les enjeux liés à la destruction des espèces soient reconsidérés comme enjeux forts.

Aussi, je vous demande de bien vouloir m'autoriser à communiquer aux partenaires institutionnels du Département de l'Eure la position de notre collectivité.

---

Enquête publique relative à :

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

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État complétée par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 et la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu la délibération du Conseil départemental donnant délégation à la Commission permanente,

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil départemental annexé à la présente délibération,

Après en avoir délibéré, la Commission permanente

### **Décide**

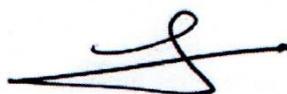
### **à l'unanimité**

### **des membres présents ou représentés**

- d'adopter le rapport de Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Eure relatif à :  
" Avis du Conseil départemental de l'Eure sur la mise à 2 X 2 voies de la RN 154 et RN 12  
- Nonancourt - Dreux - Phase d'enquête publique" ;
- d'autoriser Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Eure à communiquer aux partenaires institutionnels du Département de l'Eure la position de notre collectivité.

Pour extrait conforme

Le Président du Conseil départemental



Sébastien LECORNU

Le Président du Conseil départemental certifie que la présente décision est exécutoire en application de l'article L.3131-1 du code général des collectivités territoriales.

Date de réception par le représentant de l'Etat : 13/12/2016

A/R de la télétransmission : 027-222702292-20161212-69754-DE-1-1



Date d'affichage : 13/12/16

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 Pays de Dreux

M. DAHURON (Saint-Maixme-Hauterive), M. RIEHL (Saint-Rémy-sur-Avre), Mme GUILLEMAIN (Saint-Rémy-sur-Avre), M. PERCHERON (Saint-Rémy-sur-Avre), M. BLANCHARD (Saint-Sauveur-Marville), M. GOURDES (Saussay), Mme DESEYNE (Serville), Mme MINARD (Tremblay-les-Villages), Mme MANSON (Vernouillet), M. STEPHO (Vernouillet), Mme QUERITE (Vernouillet), M. LESAGE (Vernouillet), Mme MARY (Vernouillet), M. MOYER (Vernouillet), Mme DELAPLACE (Vert-en-Drouais).

### Suppléances

M. ARNOULT (Crécy-Couvé) est suppléé par M. LEGER  
 M. BOISNARD (Fessanvilliers-Mattanvilliers) est suppléé par M. DEPUYDT  
 M. JONNIER (Boullay-les-deux-Eglises) est suppléé par Mme PIERRON  
 M. BERTHELIER (Tréon) est suppléé par Mme GANDON

### Pouvoirs

Mme GUILLOT-MARECHAL (Dreux) **donne pouvoir** à Mme ARCHAMBAUDIERE-LE PARC  
 M. DERBALI (Dreux) **donne pouvoir** à Mme ROMEZIN  
 Mme DE LA GIRODAY (Dreux) **donne pouvoir** à M. LEROUX  
 M. LE DORVEN (Dreux) **donne pouvoir** à M. LEMARE  
 M. MAGER MAURY (Dreux) **donne pouvoir** à M. GAMBUTO  
 Mme HENAU (Ivry-la-Bataille) **donne pouvoir** à M. MAISONS P  
 M. FRARD (Vernouillet) **donne pouvoir** à M. STEPHO

Le quorum étant atteint, le Conseil peut valablement délibérer.  
 Secrétaire de séance : Michel MOREAU

\*\*\*

Par délibération n°2016-265 du 26 septembre 2016, le Conseil communautaire a décidé de solliciter l'adhésion de la communauté d'agglomération au Syndicat mixte d'aménagement foncier d'Eure-et-Loir (SMAFEL) pour permettre le portage de la maîtrise foncière de l'aménagement de l'autoroute A154.

La Préfecture d'Eure-et-Loir ayant refusé la modification des statuts du SMAFEL, ce dernier ne sera pas en mesure de porter le foncier nécessaire à la réalisation de la future autoroute. Aussi est-il envisagé de recourir à la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) pour acquérir du foncier agricole facilitant l'opération d'aménagement de la future autoroute.

La SAFER a estimé qu'il était nécessaire d'acheter au moins 600 hectares sur le tracé de la future autoroute en Eure-et-Loir. Cette surface sera revendue au concessionnaire autoroutier qui doit être choisi, selon le calendrier connu à ce jour, fin 2018. La Communauté d'agglomération du Pays de Dreux, Chartres Métropole et le Conseil Départemental se partageraient les acquisitions après avoir signé ensemble une convention de maîtrise foncière avec la SAFER.

Ces trois collectivités possèdent déjà 275 hectares sur l'ensemble du tracé : la communauté d'agglomération du Pays de Dreux détient 97 hectares, Chartres Métropole 75 hectares et le Département 103 hectares.

Le projet de convention précise que, sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de Dreux, il reste 170 à 200 hectares à acquérir. Ce projet ne prévoit pas d'obligation d'acquérir mais l'Agglomération du Pays de Dreux serait sollicitée en priorité pour les mises en vente sur son territoire.

Décision du Conseil Communautaire du 21/11/2016 – N°2016-304

Enquête publique relative à :

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

Il apparaît donc important de pouvoir anticiper les futures acquisitions potentielles en entamant un processus de travail projectif établissant un prévisionnel d'immobilisations financières échelonnées d'ici à fin 2018 au moins.

Actuellement, 200 000 € sont proposés au budget primitif 2017 (section investissement) pour cet achat de foncier. Pour mémoire, le 27 juin 2016, le Bureau exécutif a délibéré pour acheter 36 hectares au prix de 452 109 € TTC (achat foncier, indemnités d'éviction, frais SAFER), soit 12 558 €/ha.

La convention de maîtrise foncière permettrait de réduire les frais dus à la SAFER (5 % du prix du foncier au lieu de 9 %).

Vu le projet de convention de maîtrise foncière annexé,

Le Conseil Communautaire, à la majorité des suffrages exprimés (7 contre, 3 abstentions)

**DECIDE :**

- ▼ **De rapporter** la délibération n°2016-265 du 26 septembre 2016,
- ▼ **D'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant à signer la convention de maîtrise foncière entre le Conseil Départemental, la Communauté d'agglomération du Pays de Dreux, Chartres Métropole et la SAFER du Centre donnant mandat à la SAFER de négocier les promesses de vente et les promesses de résiliation de bail sur un fuseau de 10 km de part et d'autre du tracé de la future A154.

Ainsi délibéré,

Et ont, tous les membres présents, signé au registre.

Gérard HAMEL  
Président



Décision du Conseil Communautaire du 21/11/2016 – N°2016-304

Enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- 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 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'Alimentation en Eau Potable 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.*

#### Conclusions

La fédération des chasseurs d'Eure-et-Loir émet des réserves sur le fait que le projet minimise les enjeux concernant les milieux naturels et la biodiversité.

C'est pourquoi la fédération des chasseurs 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, la fédération des chasseurs d'Eure-et-Loir souhaite vivement que le maître d'ouvrage modifie son approche en se référant aux contextes et aux enjeux locaux.

*La fédération des chasseurs d'Eure-et-Loir 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 de pilotage 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, 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.*

*La fédération des chasseurs 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.*

Enquête publique relative à :

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

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

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le Président,  
Jean-Paul MOKTAR



Enquête publique relative à :

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

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 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 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

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

**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, 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.

Enquête publique relative à :

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



CHSP 28

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

Enquête publique relative à :

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

- la déclar
- La mise e
- Le classe



MONSIEUR BADAIRE  
 PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE  
 PUBLIQUE  
 PREFECTURE D'EURE-ET-LOIR  
 1 PLACE DE LA REPUBLIQUE  
 28 019 CHARTRES

Objet du dossier : Enquête publique relative au  
 projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en  
 concession de la RN154 et de la RD15.

Votre dossier n° IL / D17-00289 est suivi par  
 Isabelle LEROY

02.35.52.56.00 / Isabelle.LEROY@normandie.fr

Direction Mobilités et Infrastructures

Service Infrastructures et Etudes

5 rue Robert Schuman CS 21129

76174 Rouen cedex

Caen, le

-9 JAN. 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 - département de l'Eure-et-Loir) et la Madeleine-de-Nonancourt (RN154 département de l'Eure) fait l'objet d'une enquête publique du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017.

Ce projet d'aménagement 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 tronç commun avec la RN12.

Le projet relie, du Nord au Sud, la RN154 aménagée à deux fois deux voies dans le département de l'Eure à l'autoroute A10, en réutilisant des sections déjà aménagées. Il prévoit également un aménagement du tronç commun aux RN154 et RN12 d'est en ouest.

Je tiens à vous faire part de la position de la Région Normandie sur ce projet.

Sur le territoire régional normand, la circulation routière sur le tronçon Nonancourt Dreux est saturée. Des points de congestion et des problèmes de sécurité y sont récurrents. Les riverains subissent de graves nuisances.

La réalisation de ce projet comportant notamment une déviation de la zone agglomérée de Saint-Lubin-des-Joncherets / Saint-Rémy-sur-Avre / Nonancourt par le sud-ouest améliorera la sécurité de l'axe, le trafic et le cadre de vie des habitants. Elle s'inscrit dans une logique de continuité d'itinéraire RN12 et en complément d'opérations pour lesquelles la Région apporte par ailleurs des financements.

L'ensemble du tracé assure également une fonction de maillage du réseau routier, du grand contournement de l'agglomération parisienne par l'ouest. Cet axe s'adresse particulièrement aux flux entre le bassin de Rouen, le Havre d'une part, et le centre, l'est et le sud-est de la France d'autre part.

REGION NORMANDIE

ABBAYE AUX DAMES – PLACE REINE MATHILDE – CS 50523 – 14035 CAEN CEDEX 1  
 STANDARD - TEL: 02 31 06 98 98 – FAX: 02 31 06 95 95



Enquête publique relative à :

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

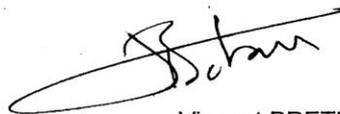
Par ailleurs, ce projet présente un intérêt majeur pour le développement économique de la Normandie en améliorant l'ouverture et l'attractivité des pôles d'activités économiques et touristiques des territoires sud de la région.

La Région Normandie considère que l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 est un maillon essentiel du désenclavement du sud de la Normandie et un levier utile à son attractivité et son développement économique. Pour ces raisons, la Région émet un avis favorable à la réalisation de ce projet.

L'enquête publique se concluant le 10 janvier 2017 et la commission permanente n'ayant pu se prononcer avant cette date, l'avis de la Région sera présenté à la séance du 6 février prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

POUR LE PRESIDENT ET PAR DELEGATION  
LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT



Vincent BRETEAU

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

Mairie d'Allainville

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL**  
**DE LA COMMUNE D'ALLAINVILLE**

*Département d'EURE et LOIR - Arrondissement de DREUX - Canton de DREUX 1*

- Date de convocation et d'affichage : 28 novembre 2016

**D37/2016**

L'an deux mil seize et le Mardi vingt Décembre à 20 heures 30, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en Mairie en session ordinaire, sous la présidence du Maire, Mr CAPÉLAN Alain.

Présents : Mmes DEBACKER et GARÇON – Mrs BONICEL, BRIEZ, CAPÉLAN Alain, CAPÉLAN Antoine, DEBACKER

Absent excusé : Mr CATOIS

Absents : Mme BOUMÉRAH - Mrs BERNIER et GIRARD

Secrétaire de séance : Mme GARÇON

-----  
**AVIS SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE DE LA MISE EN CONCESSION AUTOROUTIÈRE**  
**DE LA RN154 ET D'UNE PARTIE DE LA RN12**

Le Conseil Municipal n'a jamais été totalement convaincu de l'utilité publique de ce projet, considérant que bien qu'un axe structurant était totalement nécessaire pour relier Orléans à Rouen, il n'était pas souhaitable que d'une part, celui-ci passe par la création d'autant de tronçons totalement nouveaux et que d'autre part, l'ensemble obtenu soit mis en concession autoroutière payante alors que les euréliens ont déjà à plusieurs reprises participé au financement public de cet axe.

Le Conseil Municipal a toujours considéré qu'un aménagement de l'existant, avec création de quelques portions nouvelles limitées, comme le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre ou le prolongement du barreau est de Dreux était préférable au projet qui nous est actuellement proposé.

Bien que la concession autoroutière nous ait toujours été présentée comme le moyen d'obtenir plus rapidement cet axe structurant, celle-ci a un coût exorbitant, tant sur le plan financier, qu'humain mais aussi environnemental. Près d'1 milliard d'euros d'investissement qu'il faudra supporter des dizaines d'années, des centaines d'hectares de terres agricoles définitivement supprimées, des paysages et des vallées défigurées et des milliers d'habitants directement impactés par la proximité parfois immédiate des tronçons créés.

Le Conseil Municipal, dans le cadre de l'intérêt collectif du développement de l'Agglomération dont il fait partie a pu malgré tout accepter ce projet mais en posant certaines conditions fortes et non négociables en ce qui concerne son passage fortement impactant sur le territoire de notre commune.

Ainsi, un encaissement partiel du tracé lors de la traversée du plateau entre Allainville et Vernouillet et une équidistance entre ces deux communes ont maintes fois été demandés et même soutenus par les maires de l'Agglomération du Pays de Dreux lors d'une délibération en Conseil Communautaire. Or à ce jour, toutes ces demandes présentées aux services de l'État ont systématiquement été ignorées et/ou rejetées. ↵

Enquête publique relative à :

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

Si ce projet devait à terme se réaliser tel quel, les impacts sur la population et son environnement (nuisances sonores et visuelles, pollutions de l'air et de l'eau, discontinuités écologiques, faunistiques et paysagères) seraient bien supérieurs aux hypothétiques bénéfiques qui pourraient en être retirés.

Dans ces conditions, lors de sa séance du 20 décembre 2016, le Conseil Municipal qui émettait des doutes très sérieux quant à l'utilité publique de ce projet ne peut qu'être renforcé dans ses convictions, d'autant qu'avec l'institution du péage il redoute un report important du trafic sur les itinéraires de substitution et dans la traversée de nos villages. C'est ce phénomène que connaît déjà actuellement Allainville dont le trafic de transit est très élevé et qui présente un réel danger pour ses habitants. Le projet tel qu'il est proposé ne permettra malheureusement pas d'améliorer cette situation qui risque au contraire de se dégrader.

Le Conseil Municipal, après délibération et à l'unanimité des présents, considère que le projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et d'une partie de la RN 12, présenté à l'enquête préalable, n'est pas d'utilité publique.

Pour copie certifiée conforme au registre des délibérations.

Le Maire,  
Alain CAPÉLAN



Rendu exécutoire,  
Le  
Le Maire  
Alain CAPÉLAN

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

## Courriers arrivés après la clôture de l'enquête et non visibles à la clôture.

Date expédition	Date réception		
09/01/2017	11/01/2017	AGRICULTURES ET TERRITOIRES	Déjà déposé en PJ,
10/01/2017	11/01/2017	CCI CENTRE VAL DE LOIRE	Déjà déposé en PJ,
09/01/2017	12/01/2017	office notarial de NONANCOURT	
11/01/2017	/	LOPEZ – GODEMER – LE NAOUR – ROUAULT	Déjà déposé le 30/12/201
09/01/2017	11/01/2017	EARL DE L'ANDAIN	
09/01/2017	11/01/2017	BUU Florence	
10/01/2017	11/01/2017	DENOUAL	
10/01/2017	12/01/2017	VEILLOT Audrey	
10/01/2017	12/01/2017	BAUDOIN Jacqueline	Déjà déposé en PJ
06/01/2017	12/01/2017	LEBLOND Sylvie et André	
16/01/2017	17/01/2017	DUFET Romain Elena	
16/01/2017	17/01/2017	FELLER Eric APEV	Déjà déposé en PJ.
10/01/2017	16/01/2017	FERRAND pour HAROPA	Déjà déposé en PJ.
13/01/2017	16/01/2017	Délibération FRESNAY LE GILMERT	Déjà déposé en PJ.
12/01/2017	/	DANIEL Gérard	
10/01/2017	13/01/2017	REGION NORMANDIE	Déjà déposé en PJ.
10/01/2017	13/01/2017	HAROPA	Déjà déposé en PJ.
10/01/2017	13/01/2017	LENCLUD Gérard	

Enquête publique relative à :

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