

**Route départementale n°17 – Commune des VILLAGES VOVEENS**  
**Voie de liaison de la RD17 - Rouvray-Saint-Florentin**



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

PIECE B : NOTICE EXPLICATIVE

Version	Rédigé par	Contrôlé par	Le	Commentaire
V0	EKA	FRMA	17/06/2021	Création du document
V1	FRMA		15/02/2022	MAJ suite actualisation DAEU Ajout date délibération (mai 22)
V2	FRMA		29/11/2022	Correction page 15 (courrier préfecture 02/11)

## Sommaire

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>4</b>
<b>1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>6</b>
<b>2 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION .....</b>	<b>8</b>
<b>3 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES .....</b>	<b>8</b>
<b>3.3 LES RAISONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION .....</b>	<b>8</b>
<b>3.4 JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE .....</b>	<b>12</b>
3.4.1 LES VARIANTES ETUDIEES .....	12
3.4.2 CHOIX DE LA VARIANTE ET JUSTIFICATION DU CHOIX RETENU PARMIS LES ALTERNATIVES .....	12
<b>4 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE .....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET .....</b>	<b>12</b>
<b>4.2 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT .....</b>	<b>13</b>
<b>4.3 RESEAUX DIVERS .....</b>	<b>13</b>
<b>5 CONDITIONS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DE LA VOIRIE .....</b>	<b>14</b>
<b>5.1 EXPLOITATION EN SERVICE .....</b>	<b>14</b>
5.1.1 ORGANISATION DE L'EXPLOITATION .....	14
5.1.2 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS .....	14
5.1.3 VIABILITE HIVERNALE .....	14
5.1.4 MATERIEL D'EXPLOITATION ET BESOINS EN PERSONNELS .....	14

<b>5.2 ENTRETIEN .....</b>	<b>14</b>
5.2.1 ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ASSAINISSEMENT .....	14
5.2.2 ENTRETIEN DES DEPENDANCES VERTES .....	15
5.2.3 ÉCLAIRAGE .....	15
<b>6 IMPACTS DU PROJET SUR LE FONCIER .....</b>	<b>15</b>
<b>7 LES MESURES PREVUES POUR LIMITER LES ATTEINTES A L'ENVIRONNEMENT ET PALLIER LES NUISANCES .</b>	<b>16</b>
<b>7.1 ACCESSIBILITES AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE .....</b>	<b>16</b>
<b>7.2 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 .....</b>	<b>16</b>
7.2.1 CADRE REGLEMENTAIRE .....	16
7.2.2 EVALUATION PRELIMINAIRE DES INCIDENCES .....	16
7.2.3 CONCLUSION .....	17
<b>7.3 ATTEINTES AUX EXPLOITATIONS AGRICOLES .....</b>	<b>17</b>
7.3.1 EN PHASE TRAVAUX .....	17
7.3.2 EN PHASE REALISATION .....	18
<b>8 PLANNING PREVISIONNEL .....</b>	<b>19</b>

## Table des illustrations

Figure 1: Plan de localisation .....	5
Figure 2: Plan de situation.....	7
Figure 3 : Synoptique du projet (Source : CD28) .....	8
Figure 4 : Plan du projet de voie de liaison .....	10
Figure 5 : Localisation des sites Natura 2000 les plus proches .....	17
Figure 6 : Accès aux parcelles agricoles par d'autres cheminement que le CR n°21 (Source : Géoportail).....	18
Figure 7 : Accès aux parcelles.....	18
Tableau 1 : Caractéristiques géométriques de la voie nouvelle.....	12
Tableau 2 : Caractéristiques géométriques du rétablissement de la voie d'accès Ouest à Rouvray-Saint-Florentin .....	13
Tableau 3 : Récapitulatif de la déclaration de travaux (DT).....	13
Tableau 4 : Impact du projet sur le foncier .....	15
Tableau 5 : Présentation des sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude (source : INPN) .....	17



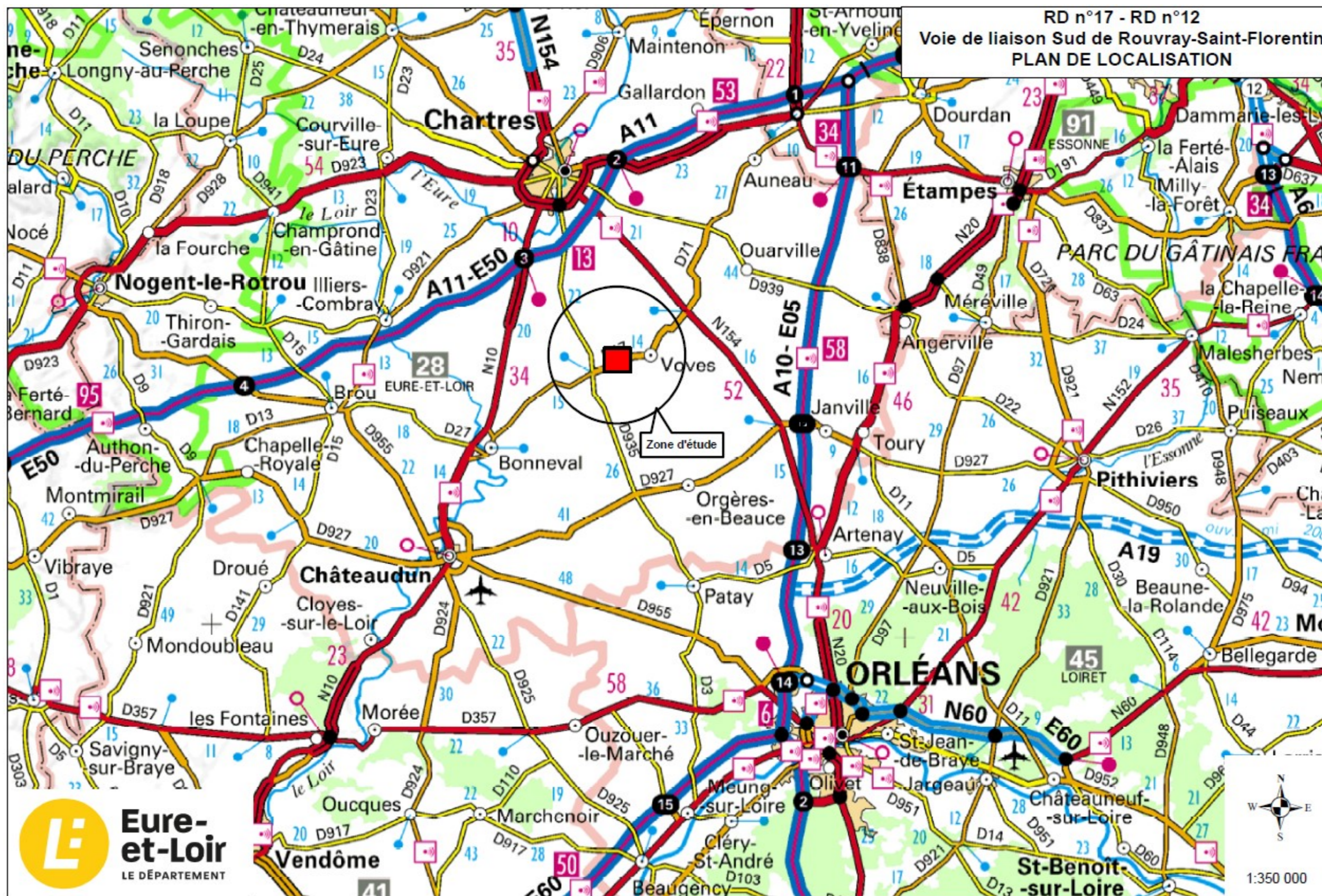


Figure 1: Plan de localisation



## 1 Objet de l'enquête publique

Le présent dossier concerne la réalisation d'une enquête publique unique relative au projet de voie liaison de la RD17 au niveau du bourg de Rouvray-Saint-Florentin, commune déléguée de la commune nouvelle les Villages Vovéens dans le département d'Eure-et-Loir (28).

Le projet est porté par le Conseil départemental d'Eure-et-Loir.



Direction Générale Adjointe Aménagement et Développement

28028 Chartres Cedex

Tel : 02 37 20 11 51

N° SIRET : 22280001300013



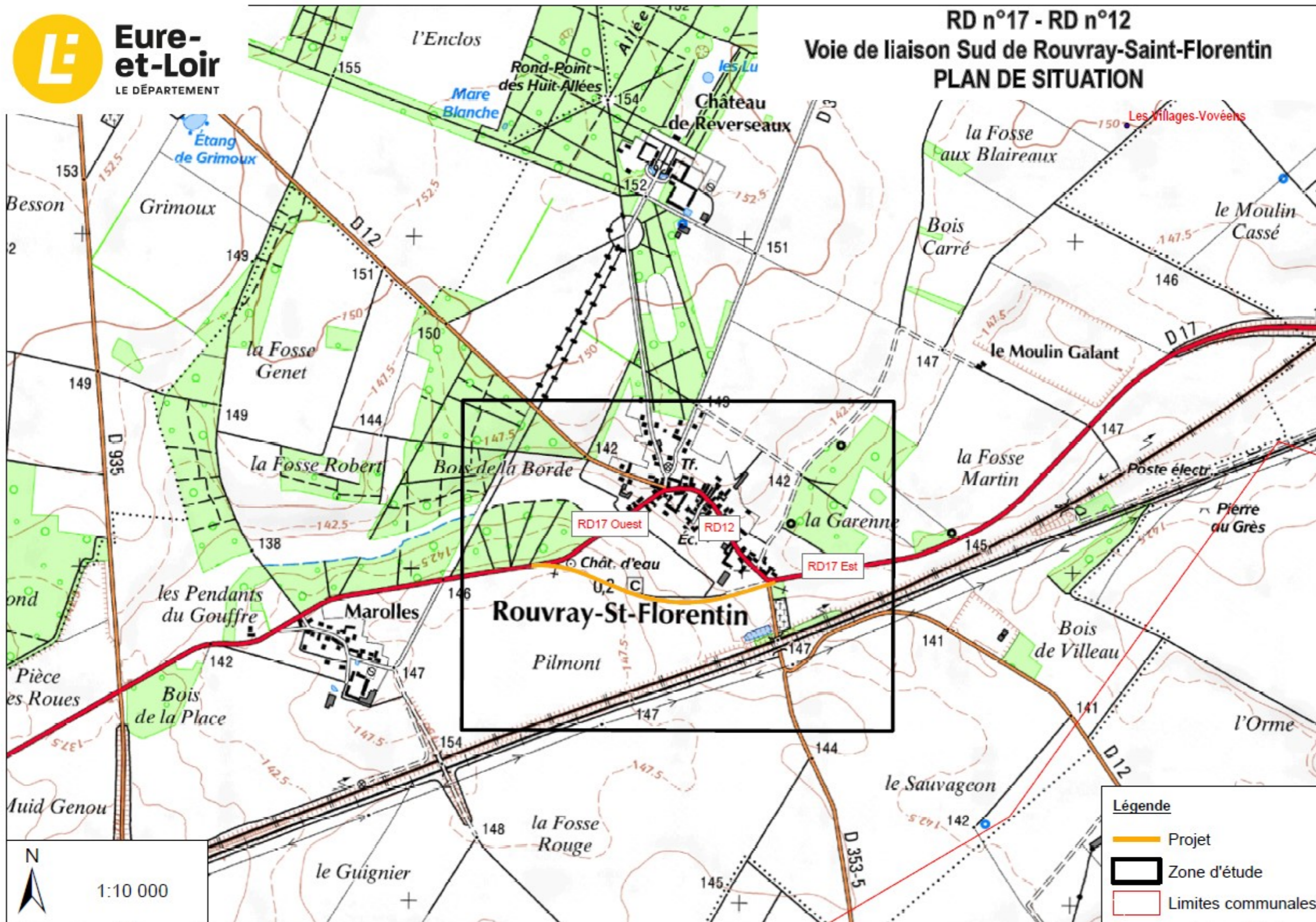


Figure 2: Plan de situation



## 2 Contexte et objectifs de l'opération

Le présent projet consiste en la **création de la voie de liaison Sud de Rouvray-Saint-Florentin, entre la RD17 Ouest et le carrefour RD12 / RD17**. Ce projet est localisé en zone interurbaine, au Sud du village de **Rouvray-Saint-Florentin (28)**, au sein de la commune nouvelle de « Les Villages Vovéens ». La voie de liaison Sud sera localisée à une distance maximale de 150 mètres au Sud de la limite urbaine, dans un environnement à caractère agricole. A contrario, le futur carrefour RD12 / RD17 / voie de liaison Sud sera situé à l'intérieur du périmètre d'agglomération. Le tracé de la voie de liaison Sud suivra approximativement le tracé d'un chemin rural existant. Le linéaire du projet est de 950 ml.

L'objectif du projet est l'amélioration du cadre de vie des riverains dans la traversée du centre bourg de Rouvray-Saint-Florentin. En effet, les trafics enregistrés sont modérés avec 1 828 véhicules/jour sur la RD12 en traversée du bourg et 1 209 véhicules/jour sur la RD17 Est mais avec des taux de poids-lourds (PL) non négligeables, estimés entre 18% et 14%.

Le gabarit des voies en traverse de Rouvray-Saint-Florentin n'est pas adapté au passage des poids-lourds ce qui génère des dégradations des bâtis riverains et des nuisances pour les habitants du bourg (bruit, nuisances olfactives, insécurité).

L'aménagement devra respecter les objectifs suivants :

- Proposer un aménagement en tracé neuf sécurisé pour l'ensemble des modes concernés et conforme aux règles de l'art,
- Sécuriser l'accès au village de Rouvray-Saint-Florentin depuis la RD17,
- Délester le centre bourg de Rouvray-Saint-Florentin d'une partie de son trafic de transit,
- Préserver les fonctions existantes et les contraintes riveraines et environnementales du site,
- Minimiser les impacts sur le site et les surfaces d'acquisitions foncières nécessaires.

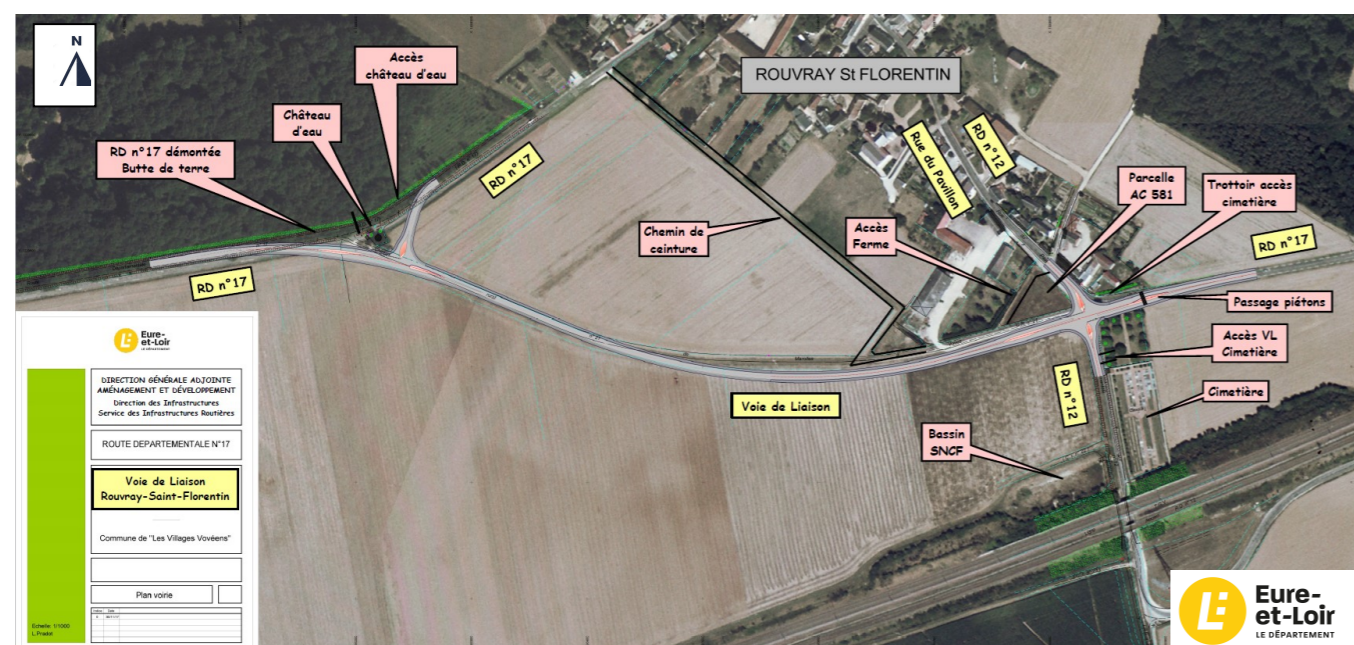


Figure 3 : Synoptique du projet (Source : CD28)

## 3 Etudes préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet

### 3.2 Rappel des études et des décisions antérieures

Une demande d'examen cas par cas a été déposée auprès de la DREAL Centre-Val de Loire. Cette dernière a exonéré le projet d'évaluation environnementale par arrêté n°F02419P0179 du 19 décembre 2019.

### 3.3 Les raisons justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Depuis 2010, le passage répété des poids-lourds (PL) dans le bourg de Rouvray-Saint-Florentin (commune déléguée des Villages Vovéens) engendre, outre des nuisances, des dégradations sur le bâti attenant aux voies. Ces dégradations ont conduit la municipalité à aménager une écluse provisoire à l'aide d'une glissière en béton pour réduire la vitesse et imposer un retrait suffisant par rapport aux habitations. Cet effet d'écluse est matérialisé par de la signalisation provisoire.



La circulation des PL dans des espaces contraints par le bâti engendre un sentiment d'insécurité. Les trottoirs trop étroits et discontinus ne permettent pas aux piétons de circuler de manière sécurisée. Ils réduisent également la marge de sécurité pour les riverains souhaitant s'insérer sur l'axe RD 17 / RD 12.

Suite aux dégradations observées dans Rouvray-Saint-Florentin, les services départementaux ont étudié la possibilité d'aménager la traversée de bourg pour pacifier et sécuriser le passage du trafic en transit, notamment par un élargissement des trottoirs (alternative n°1). Les emprises disponibles pour un aménagement en place de la traversée (6,5 à 7,5 mètres de large par endroits) n'est pas satisfaisant en termes de partage modal répondre aux besoins actuels (piétons/ véhicules légers /PL). Cet aménagement exigerait une emprise de 9 mètres au strict minimum. L'aménagement en place n'est donc pas faisable et cette solution a été écartée.

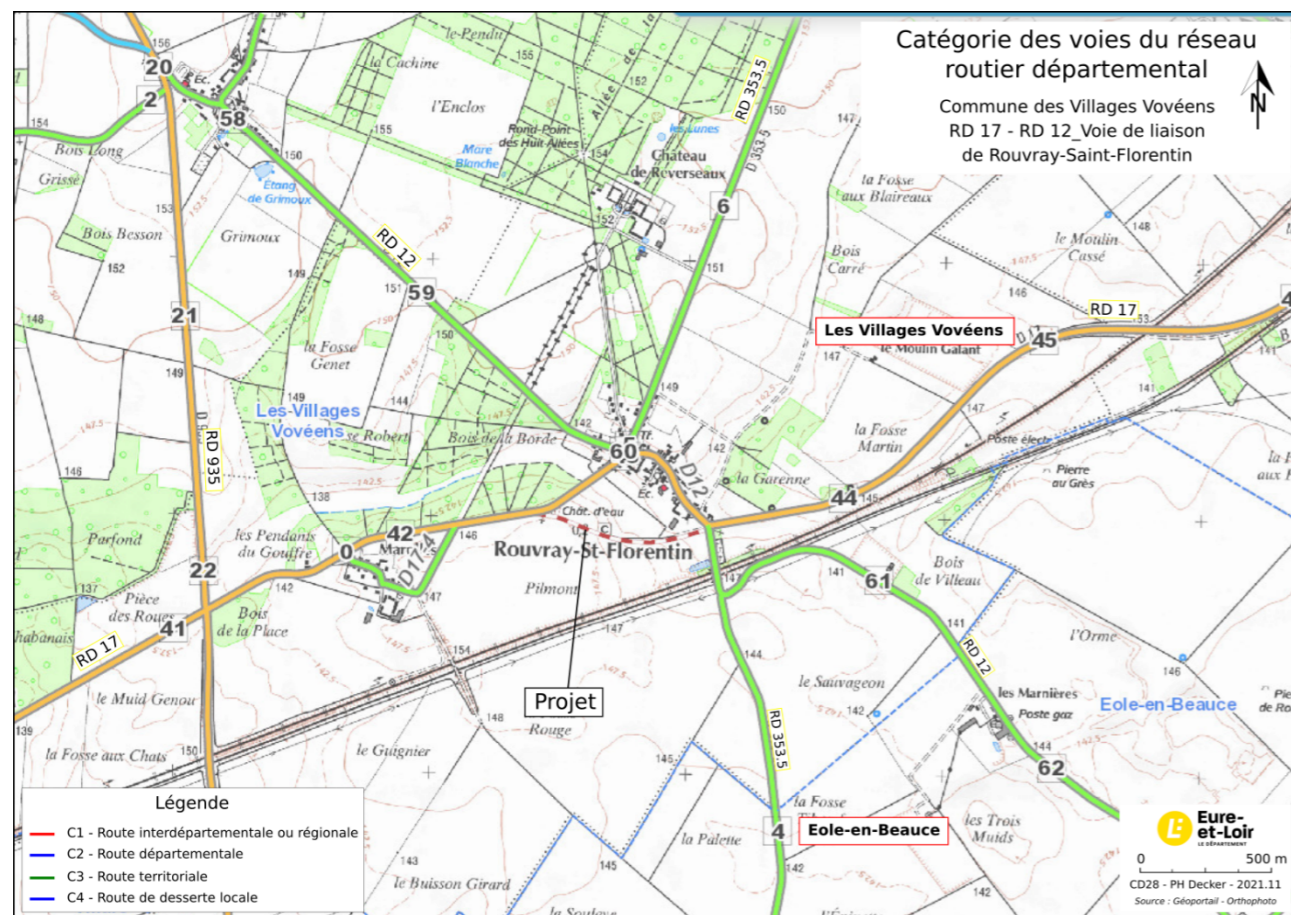
Ainsi, les villages Vovéens et sa commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin ont sollicité le Département d'Eure-et-Loir fin 2017 pour demander à ce dernier d'étudier la faisabilité d'une voie de contournement sud pour dévier le trafic en transit sur la RD 17.

Les poids-lourds (PL) transitent majoritairement via la route départementale n°17 (RD 17) d'Ouest en Est et dans une moindre mesure en provenance des routes départementales n°12 et n°353-5 (RD 12 et RD353-5). La RD 17 dispose d'un gabarit satisfaisant en amont et en aval de la traversée de bourg. Il est adapté au transit des poids-



lourds, ce qui justifie son classement en catégorie C2 du réseau départemental. Les deux autres axes sont classés en catégorie C4 et sont destinés à assurer la desserte locale.

La part de véhicules lourds en transit depuis le Nord demeure assez faible car les camions de plus de 12 tonnes sont interdits sur la RD 12 tandis que ceux de plus de 10 tonnes sont interdits sur la RD 353-5. Le gabarit de ces axes est insuffisant pour permettre le croisement entre poids lourds. En revanche, la route départementale n 935, localisée à l'Ouest (catégorie C2), est adaptée pour gérer les flux de transit et notamment le trafic lourd. Cet axe est directement relié à la RD 17 qui rejoint le bourg de Rouvray-Saint-Florentin. La branche Sud de la RD 12 supporte quant à elle un trafic lourd non négligeable en provenance de l'entreprise Meac, implantée sur le territoire d'Éole-en-Beauce.



Pour réduire l'impact du projet sur l'activité agricole, le Département d'Eure-et-Loir s'est engagé à reprendre, autant que possible, le tracé du chemin rural n°21 dit de Marolles à Voves. Les parcelles agricoles attenantes sont par ailleurs desservies par les chemins ruraux n°20 dit « des Ouches » au Nord et par le Chemin rural n°22 dit « latéral à la ligne (LGV) Paris-Tours » au Sud. Le chemin rural n°20 nécessite un dévoiement partiel à l'Est pour être éloigné du futur barreau routier.

Le projet affecte tout de même des terrains privés pour répondre aux besoins en assainissement de la route et aux contraintes géométriques de la voie. Pour compenser cet impact, le Département d'Eure-et-Loir s'est engagé :

- ✓ à acquérir par voie amiable, autant que possible, les terrains nécessaires au projet,
- ✓ à gérer les eaux de toiture d'un bâtiment agricole en projet le long du barreau routier.

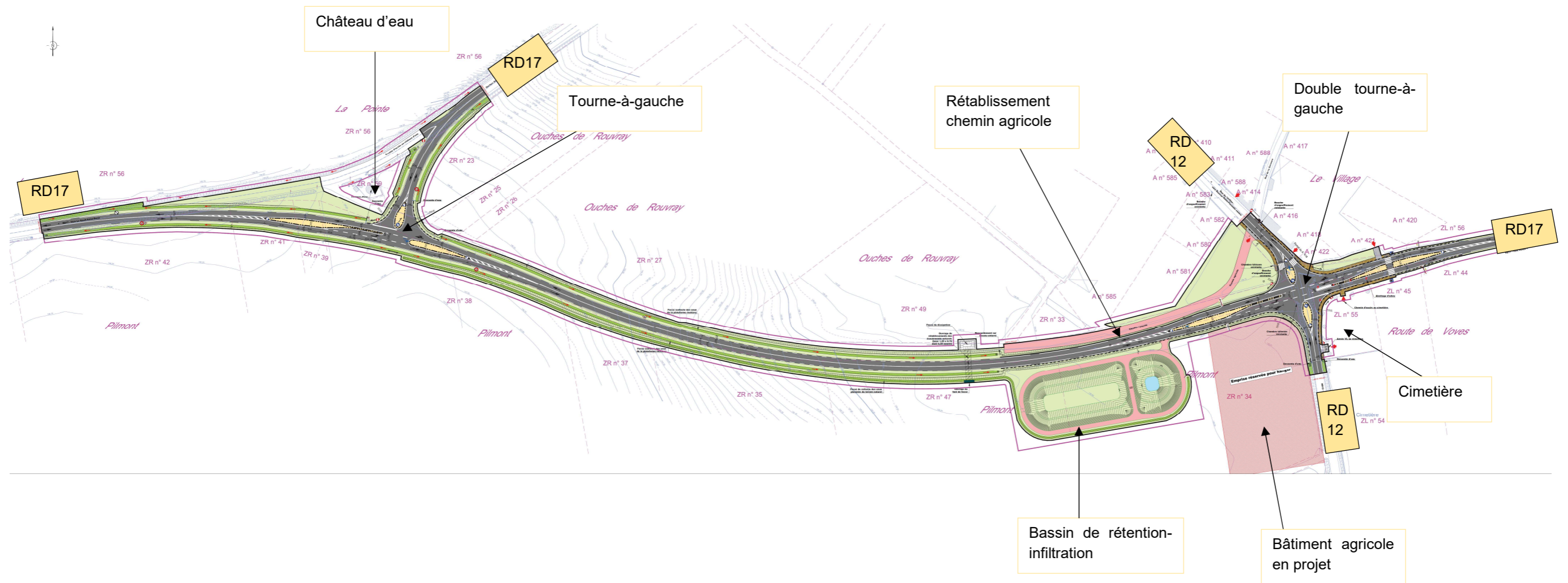
Enfin, pour supprimer tout trafic lourd dans le centre bourg, la RD 12 au nord et la RD 353-5 seront interdites aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes en transit, dès la mise en service du contournement de Rouvray-Saint-Florentin. Seule la desserte locale restera autorisée. Les flux de poids lourds et de véhicules en transit se concentreront depuis la RD 935 et la RD 17 à l'Ouest, en direction de la RD 17 à l'Est sans transiter par le bourg. Ce nouvel itinéraire captera l'ensemble des usagers en transit et notamment le trafic lourd, permettant de pacifier la traversée de Rouvray-Saint-Florentin.

L'aménagement de cette voie de liaison a été débattue une première fois lors de la 4<sup>ème</sup> Commission « Infrastructures et routes » du Conseil départemental en janvier 2020. Au terme de ce premier débat, les élus de la Commission permanente ont émis un favorable au projet sous réserve que les services départementaux réalisent des comptages afin de mieux caractériser l'état du trafic sur les axes traversant le bourg. Ils ont également demandé à savoir si les acquisitions foncières étaient réalisables, impliquant le lancement d'études de projet plus fines.

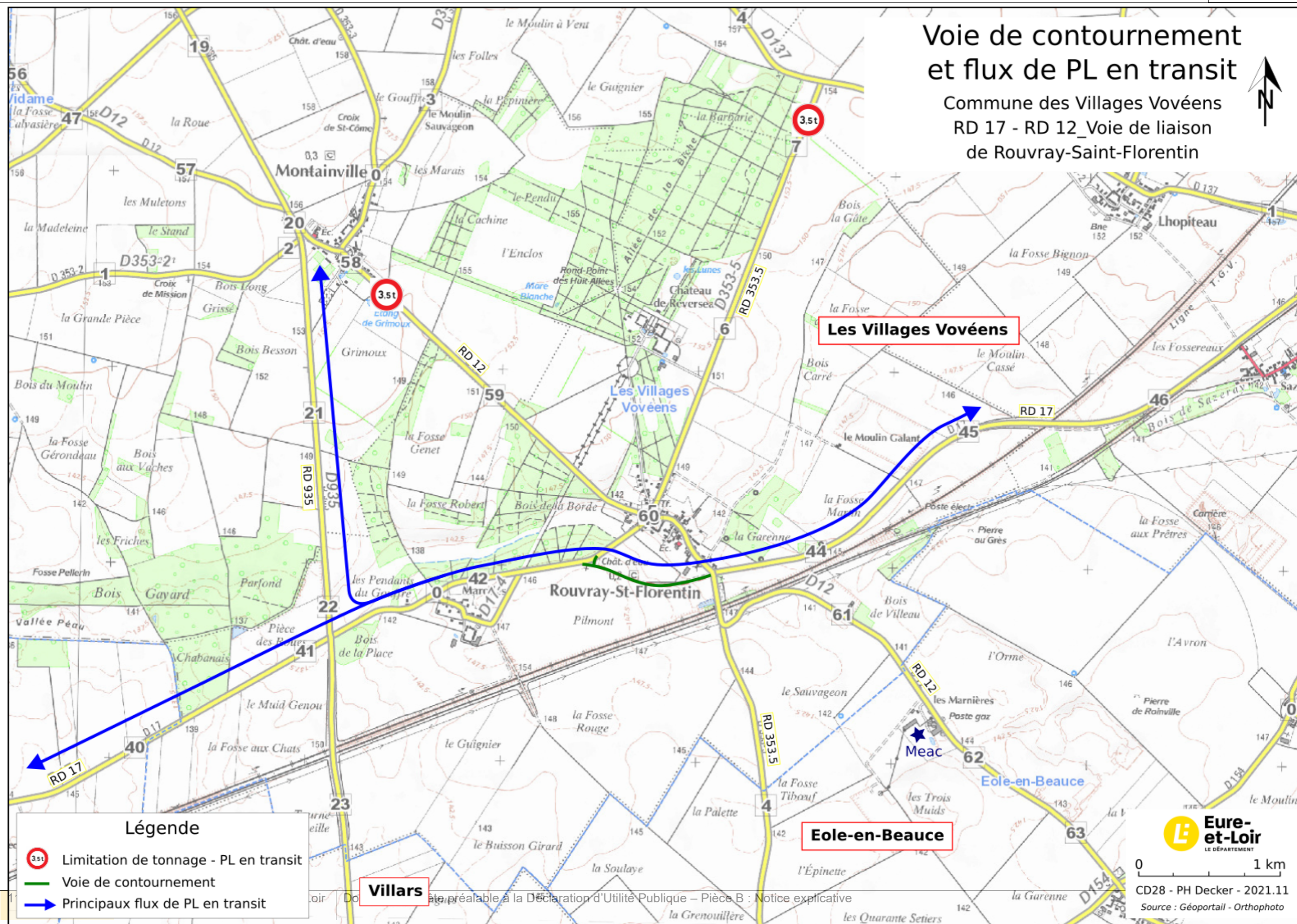
Suite à la campagne de comptages routiers menée en juin 2020, les élus ont à nouveau débattu de l'opportunité de ce projet au cours de la 4<sup>ème</sup> Commission de novembre 2020. Le projet a définitivement été adopté lors de la CAO de mai 2022.

Sur la base de l'avant-projet (AVP) et des études spécifiques engagées dans le cadre du projet (étude hydraulique/assainissement, étude géotechnique, expertise faune-flore et zones humides), une réunion de pré-cadrage a été organisée avec les services de l'État (Préfecture d'Eure-et-Loir et DDT28) le 22 avril 2021. L'objet était d'opérer un cadrage réglementaire préalable à l'élaboration du dossier d'enquête publique unique sur la base des études techniques pour valider la nécessité puis le déroulé des procédures de Déclaration d'Utilité Publique et d'Autorisation Environnementale Unique.

Figure 4 : Plan du projet de voie de liaison









### 3.4 Justification de la solution retenue

#### 3.4.1 Les variantes étudiées

- ✓ **Alternative n°1** : Elargissement sur place ;
- ✓ **Alternative n°2** : Utilisation du Chemin Rural n°21 pour le tracé de voie de liaison de la RD17 contournant le bourg de Rouvray-Saint-Florentin ;
- ✓ **Alternative n°3** : Tracé neuf au Sud du bourg de Rouvray-Saint-Florentin.

#### 3.4.2 Choix de la variante et justification du choix retenu parmi les alternatives

Peu d'alternatives sont possibles dans le cadre du contournement de la RD n°17 et du bourg de Rouvray-Saint-Florentin. La solution d'aménagement en passant au plus proche du tracé du CR21 existant est le meilleur compromis technique, financier et environnemental pour cette opération.

En effet, la présence de la ligne TGV au Sud du bourg contraint la zone d'étude dans laquelle réaliser la voie de liaison est possible. De plus, recourir à la solution de tracé neuf plus au Sud du CR21 rallongerait le tracé et augmenterait ainsi les emprises et donc le coût et les impacts environnementaux. Enfin, élargir sur place dans le centre-ville s'avère impossible d'après les études ultérieures. Réutiliser au mieux le chemin existant (le CR21) permettra de limiter les emprises sur les parcelles agricoles.

L'objectif étant de faire contourner aux poids-lourds le bourg de Rouvray-Saint-Florentin, l'alternative n°2 est la meilleure solution pour ce projet.

## 4 Présentation du projet soumis à l'enquête

L'aménagement est présenté en détail sur le plan général des travaux (Pièce D).

### 4.1 Caractéristiques principales du projet

Le projet concerne un linéaire de 950 ml et concerne la création d'une voie de liaison au sud du bourg de Rouvray-Saint-Florentin permettant la liaison entre l'intersection RD12 / RD17 Est et la RD17 Ouest en réutilisant en partie le chemin rural n°21 (CR21).

Les caractéristiques géométriques de tracé en plan et de profil en long du projet sont adaptées à la nature de la voirie et à ses caractéristiques existantes. Elles sont conformes aux recommandations techniques énoncées dans l'ARP R60.

Le programme succinct d'aménagement de la voie de liaison Sud de Rouvray-Saint-Florentin est résumé ci-dessous :

- Construction d'un carrefour sécurisé de type simple tourne-à-gauche au droit du château d'eau entre la voie de liaison et la RD17,
- Construction d'une voirie neuve de 6,50 m de largeur totale, marquage de rive compris, empruntant en partie le chemin rural n°21 et en plein champ,
- Construction d'un carrefour sécurisé de type double tourne-à-gauche à l'intersection de la voie de contournement avec la RD17 et la RD12,
- Rétablissement de l'accès agricole existant depuis le chemin rural n°21,
- Assainissement pluvial des eaux de chaussées et de bassins versants de l'ensemble du projet.

Sur ces bases, les valeurs limites des éléments géométriques de tracé en plan, de profil en long et de profil en travers sont reprises ci-après.

Tableau 1 : Caractéristiques géométriques de la voie nouvelle

Caractéristiques géométriques	Valeurs
Référentiel	ARP R60
Limitation de vitesse	70 km/h en section courante 50 km/h en zone urbaine (carrefour RD17 Est / RD12 Sud / voie nouvelle / rue du Pavillon)
Tracé en plan	Rayon mini : 600 m
Pente en long	Rayon saillant mini : -3 000 m Rayon rentrant mini : 3 000 m Rampe mini : 0,5 % pour écoulement des eaux dans les caniveaux et les fossés de plateforme
Dévers	2,5% en toit en tout point Tous les rayons sont supérieurs au rayon non déversé (Rnd = 600 m pour R60)
Largeur de voies	2 X 3,00 m + (Surlargeur)
Bande dérasée de droite	Profil interurbain : 0,25 m (surlargeur de marquage) Profil urbain : 0,50 m (Surlargeur de marquage + caniveau)
Accotement enherbé / trottoir	Profil interurbain : 0,75 m + fossé de plateforme de sécurité Profil urbain : 1,00 m enherbé / 2,00 m revêtu cheminal
Berme	Profil interurbain : Banquette de 1,00 m Profil urbain : sans objet
Non-conformité géométrique	Sans objet

**Tableau 2 : Caractéristiques géométriques du rétablissement de la voie d'accès Ouest à Rouvray-Saint-Florentin**

Caractéristiques géométriques	Valeurs
Référentiel	ARP R60
Limitation de vitesse	70 km/h en section courante 50 km/h en approche du carrefour d'extrémité Est
Tracé en plan	Rayon mini : 120 m
Pente en long	Pente minimale : environ 0,8% Pente maximale : route existante Rayon parabolique saillant : -1 500 m Rayon parabolique rentrant : + 1 500 m
Dévers	En toit
Largeur de voies	2 X 3,00 m
Bande dérasée de droite	0,25 m (Surlargeur de marquage)
Berne	0,75 m
Non-conformité géométrique	Virage en approche du carrefour : suppression des clothoïdes et des dévers vers l'intérieur de la courbe

#### 4.2 Principes d'assainissement

Le projet prévoit la collecte des eaux de ruissellement de la plateforme routière au travers de fossés enherbés et canalisations. Les eaux sont dirigées vers un ouvrage de gestion composé d'un double compartiment :

- Le premier compartiment permet le stockage et le traitement des eaux,
- Le second permet le stockage et l'infiltration des eaux pluviales.

Un ouvrage de rétablissement de type cadre est également prévu pour le rétablissement des écoulements d'un bassin versant naturel intercepté.

#### 4.3 Réseaux divers

La réception et l'analyse des réponses aux D.T. sur ce site indique la présence des réseaux explicités dans le tableau ci-après :

**Tableau 3 : Récapitulatif de la déclaration de travaux (DT)**

Destinataires	Type de réseau	Classe	Sensible	Statut réponse
SDE28	Eclairage public		OUI	Concerné
ENEDIS	BT/HTA	B	OUI	Concerné
GRT GAZ	Gaz transport	A	OUI	Concerné
ORANGE - N2 CENTRE VAL DE LOIRE	Fibre Télécom	B	NON	Concerné
ALTICE SFR FTTH	Fibre	C	NON	Concerné
Communauté de Communes Cœur de Beauce	AEP	Synoptique	NON	Concerné
SNCF Réseau Centre	Infra ferroviaire			Non requis
SNCF Réseau LGV Atlantique Nord Vendôme	Infra ferroviaire			Non requis
CD28	Routes			Non requis

En termes de réseaux projetés, l'opération d'aménagement de la nouvelle voie de liaison doit prévoir :

- La protection ou le dévoiement si nécessaire des réseaux existants,
- La mise en place ponctuelle d'un réseau d'éclairage public (carrefour RD12 RD17),
- La mise en œuvre d'un réseau d'assainissement pluvial routier,
- La transparence de l'aménagement vis-à-vis des écoulements naturels,
- La mise en œuvre de fourreaux de réserve dans les nouveaux carrefours.

## 5 Conditions d'exploitation et d'entretien de la voirie

### 5.1 Exploitation en service

#### 5.1.1 Organisation de l'exploitation

Les procédures suivantes relatives au domaine public routier seront nécessaires dans le cadre du présent projet :

- Modifications de classement ou de déclassement du réseau routier départemental existant,
- Déclassement du chemin rural n°21 et incorporation dans le domaine privatif de la commune en raison de sa disparition complète programmée au profit du nouvel aménagement,
- Incorporation de la voie nouvelle dans le réseau routier départemental.

#### 5.1.2 Transports exceptionnels

Il n'existe aucun itinéraire de transport exceptionnel traversant le territoire de la commune nouvelle des Villages Vovéens.

#### 5.1.3 Viabilité hivernale

Un Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (D.O.V.H) est établi au niveau départemental afin d'assurer la cohérence de traitement des différents itinéraires.

#### 5.1.4 Matériel d'exploitation et besoins en personnels

Aucun matériel spécifique n'est prévu au droit du présent aménagement.

Les moyens actuels en matériels et personnels ne seront pas modifiés.

### 5.2 Entretien

Le responsable local de la section objet du présent aménagement sera l'Agence départementale d'ingénierie et d'infrastructures locale. Elle aura la charge de l'entretien :

- de la voirie,
- du réseau d'assainissement se trouvant dans le domaine public du Département et des bassins,
- des dépendances de la voirie (accotements, talus) le long de de la voirie,
- des espaces verts créés autour des bassins d'assainissement.

L'entretien de l'éclairage au droit du carrefour RD17 Ouest / RD12 Sud / voie nouvelle / rue du Pavillon sera assuré par la commune des Villages Vovéens.

#### 5.2.1 Entretien des ouvrages d'assainissement

Les opérations d'entretien systématique comportent :

- Le nettoyage des ouvrages,
- Le curage et l'entretien des zones de rétention,
- La vérification de la maintenance des équipements (vannes de fermeture, serrurerie...).

La fréquence de ces opérations devra être régulière en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance, notamment lors de la première année de fonctionnement.

Un calendrier des interventions d'entretien suivi de réparations et de surveillance sera fixé pour les différentes opérations.

#### Ouvrages de collecte – fossés enherbés

Le nettoyage du système de collecte des eaux pluviales consistera à un enlèvement des déchets 2 fois par an.

Des opérations de curage des fossés et canalisations sont à prévoir après une pollution accidentelle.

#### Bassins de stockage et de traitement

L'entretien des bassins permanents comprend :

- L'enlèvement des flottants (bouteilles PVC, papiers, branchages, etc.),
- Le nettoyage des berges, avec faucardage annuel de la végétation aquatique,
- Une vérification de la stabilité des berges,
- L'entretien de la végétation du bassin,
- Le nettoyage des grilles amont et aval,
- La vérification du colmatage du fond du bassin,
- La vérification des vannes.

Les éléments de communication entre les bassins et le milieu récepteur devront être vérifiés 2 fois par an afin de s'assurer de leur bon fonctionnement (présence de flottants, ...). L'entretien des vannes (graissage, vérification de l'étanchéité, remplacement des pièces défectueuses, etc.) doit avoir lieu au moins 2 fois par an.

Les travaux d'entretien sont très limités. Ils comprennent une inspection de routine tous les ans, un entretien des abords et du bassin (éventuellement faucardage de la végétation excessive dans les fossés d'entrée, de sortie, de la végétation du bassin et des talus) et une vérification de la stabilité des talus.

Les déchets seront enlevés deux fois par an.

La vérification de l'épaisseur des boues accumulées dans les ouvrages peut se faire après 1, 3, 6 et 10 ans de mise en service puis tous les 5 ans. Le curage est envisagé dès lors que les quantités de boues sont susceptibles d'être mobilisées lors d'un événement pluvieux ou que le volume mort disponible est atteint de manière significative.

Une analyse de la qualité des boues permettra de préciser la filière de valorisation.

Les résultats de ces analyses ainsi que la destination de ces produits seront communiqués au service chargé de la police des eaux.

Un contrôle de la capacité hydraulique pourra être réalisé suivant ces mêmes échéances.

La vanne d'isolement doit être maintenue en état de fonctionnement (manœuvre régulière) afin de pouvoir être utilisée de façon rapide et efficace en cas de pollution accidentelle.

En cas de pollution accidentelle, la vanne de sortie de bassin sera fermée. Le bassin sera curé. Les produits polluants seront pompés par une entreprise spécialisée puis évacués et détruits dans une installation prévue à cet effet.

Il est également important de vérifier 2 fois par an l'état des dispositifs d'entrée dans le bassin (fossé, descente d'eau, buse, raquette de dissipation...).

De même, le système de by-pass sera contrôlé 2 fois par an.

Concernant le bassin d'infiltration, sa surveillance comprendra :

- Enlèvement de la végétation et nettoyage 1 fois par an,
- Contrôle de la perméabilité tous les 5 ans,
- Curage ou scarification si la perméabilité est insuffisante.

En cas de pollution accidentelle, il sera procédé directement sur site une identification analytique du polluant.

### 5.2.2 Entretien des dépendances vertes

L'entretien des dépendances par des moyens mécaniques sera privilégié en respectant les préceptes du fauchage raisonné. Pour se faire, un calendrier d'intervention sera prévu dès le début de l'exploitation.

Les plantations menées dans le cadre du projet nécessitant un entretien suivi seront régulièrement entretenues par le Maître d'ouvrage.

### 5.2.3 Éclairage

La RD17 Ouest et la future voie de liaison se situent en rase campagne. Pour cette raison, la mise en œuvre d'un éclairage public routier ne sera pas requis sur l'essentiel du projet.

A contrario, la mise en œuvre d'un éclairage public est à envisager au droit du carrefour RD17 Ouest / RD12 Sud / voie nouvelle / rue du Pavillon, ceci pour les raisons suivantes :

- Le carrefour est à l'intérieur des limites de l'agglomération,
- Présence d'une traversée piétonne dans le carrefour.

Le carrefour RD 12 / RD 17 sera éclairé dans son ensemble par des mâts dont la pose sera réalisée par le Département d'Eure-et-Loir et l'entretien rétrocédé à la commune des Villages Vovéens. L'alimentation pourra se faire en bouclage directement depuis l'éclairage public existant de la rue du Pavillon.

## 6 Impacts du projet sur le foncier

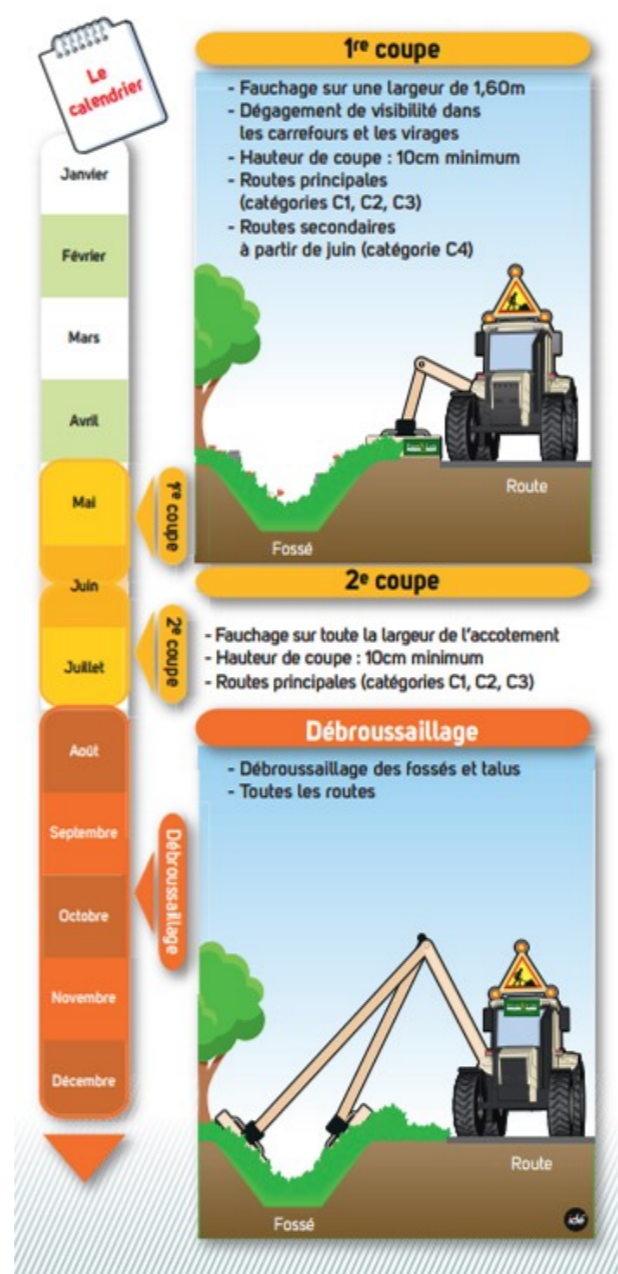
Le projet a un impact sur le foncier. L'ensemble des surfaces impactées constitue des espaces fonciers non bâtis.

Pour réaliser le projet, environ 24 000 m<sup>2</sup> soit 2,4 ha de parcelles privées devront être acquises par la Conseil Départemental d'Eure-et-Loir .

L'enquête parcellaire intervenant après la Déclaration d'Utilité Publique permettra, le cas échéant, de préciser ces surfaces. Le tableau présenté ci-après détaille les surfaces des parcelles concernées par le projet :

Tableau 4 : Impact du projet sur le foncier

Identité du terrain		Surface parcelle (en m <sup>2</sup> )
Section	Numéro	
A	581	2185
	422	42,1
	421	157,8
	585	46,8
ZL	1	73,1
	55	736,6
	44	244,1
	45	291,2
	56	199,8
	37	636,1
	33	125,3
	47	4 122,9
	25	9,6
	42	1 097,8
ZR	35	1 295,7
	34	6 204,7
	39	488,5
	49	235,4
	41	955
	38	2 798,6
	23	1 496,8
	26	13,9
	27	608,8
	<b>TOTAL</b>	





## 7 Les mesures prévues pour limiter les atteintes à l'environnement et pallier les nuisances

### 7.1 Accessibilités aux personnes à mobilité réduite

Le carrefour RD12 / RD17 / voie nouvelle / rue du Pavillon sera adapté à la présence de cheminements piétons en provenance du village (création de trottoirs accessibles aux PMR).

Le carrefour comprendra des traversées piétonnes :

- sur le débouché de la rue du Pavillon,
- en traversée de la RD17 Est, à, proximité de l'entrée existante du cimetière (traversée en deux temps avec refuge central).

Par ailleurs, les équipements suivants seront requis pour l'équipement de la traversée piétonne face au cimetière :

- Bandes blanches, potelets PMR haute visibilité et bandes d'éveil de vigilance.

### 7.2 Evaluation des incidences NATURA 2000

#### 7.2.1 Cadre réglementaire

L'évaluation des incidences a pour but de vérifier la compatibilité d'une activité avec les objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000. Plus précisément, il convient de déterminer si le projet peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifiés la désignation du site Natura 2000. En effet d'après l'article R.414-23/III du Code de l'Environnement, le présent dossier porte sur « l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifiés la désignation du ou des sites » concerné(s) par le projet.

Le dispositif d'évaluation des incidences Natura 2000 résulte de la transposition de la directive communautaire 92/43 dite « Habitats » et existe en droit français depuis 2001. Cette procédure a cependant fait l'objet d'une réforme mise en œuvre par les textes législatifs et réglementaires suivants :

- ✓ Le décret 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- ✓ La loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (art.125) ;
- ✓ Le décret n° 2011-966 du 16 août 2011 relatif au régime d'autorisation administrative.

L'évaluation des incidences est découpée de la manière suivante :

- ✓ L'évaluation préliminaire : il s'agit d'un exposé sommaire mais argumenté des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 concernés.

*S'il peut être démontré à ce stade que le projet n'aura pas d'incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000, l'évaluation des incidences est achevée, sous réserve de validation par l'autorité administrative compétente. Le dossier d'évaluation des incidences sera composé des rubriques 1 et 2. Le dossier est dit « simplifié ».*

*Par contre, si à ce stade, l'activité est susceptible d'affecter un site, le dossier doit être complété par une analyse plus approfondie.*

- ✓ L'analyse des incidences : s'il apparaît en réalisant cette évaluation préliminaire qu'il existe une probabilité d'incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, le dossier doit être complété par une analyse des différents effets du projet sur le ou les sites : effets permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le porteur de projet.

*Si, à ce stade, l'analyse démontre l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation du ou des sites concernés, l'évaluation est achevée, sous réserve de validation par l'autorité administrative compétente.*

La proposition de mesures de suppression et de réduction des incidences : si un doute persiste sur l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation, il convient d'intégrer des mesures de corrections pour supprimer ou atténuer les effets du projet. Ces mesures peuvent être de plusieurs ordres : réduction de l'envergure du projet, précaution pendant la phase de travaux, techniques alternatives etc.

*Si les mesures envisagées permettent de conclure à l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation d'un ou plusieurs sites Natura 2000, l'évaluation des incidences est achevée, sous réserve de validation par l'autorité administrative compétente.*

#### 7.2.2 Evaluation préliminaire des incidences

##### 7.2.2.1 Situation du projet par rapport au réseau Natura 2000

**La zone d'étude et le projet ne sont directement concernés par aucun site du réseau Natura 2000.**

Le site le plus proche sont les suivants :

- ✓ La Zone de Protection Spéciale « Beauce et vallée de la Conie » (FR2410002) à 5 km environ du site ;



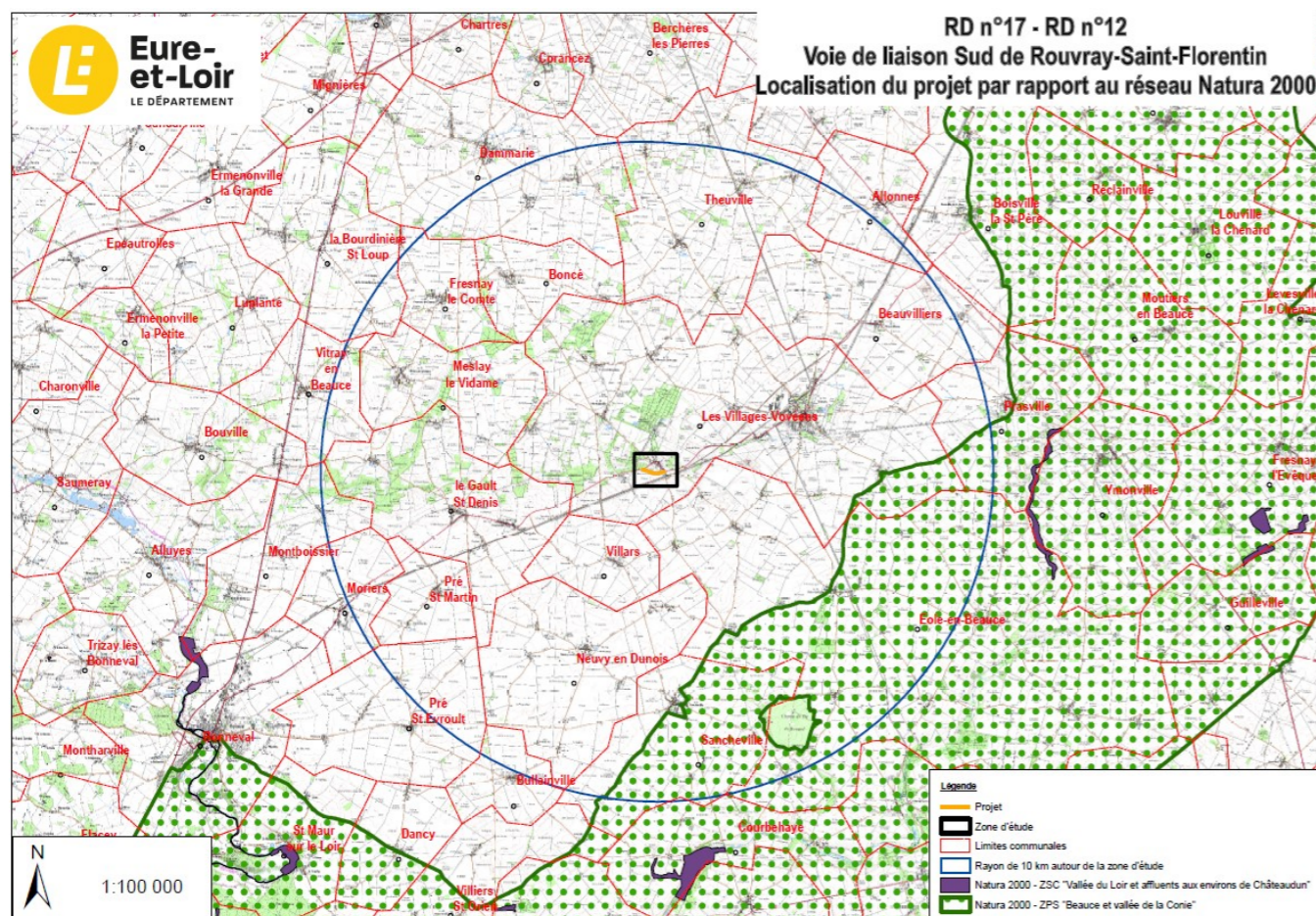


Figure 5 : Localisation des sites Natura 2000 les plus proches

Tableau 5 : Présentation des sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude (source : INPN)

Intitulé	Description	Distance à la zone d'étude
Beauce et vallée de la Conie (ZPS)	L'intérêt du site repose essentiellement sur la présence en période de reproduction des espèces caractéristiques de l'avifaune de plaine (80% de la zone sont occupées par des cultures) : Cedicnème criard (35-45 couples), alouettes (dont 15-30 couples d'Alouette calandrelle, espèce en limite d'aire de répartition), cochevis, bruants, Perdrix grise (population importante), Caille des blés, mais également les rapaces typiques de ce type de milieux (Busards cendré et Saint-Martin). La vallée de la Conie, qui présente à la fois des zones humides et des pelouses sèches sur calcaire apporte un cortège d'espèces supplémentaire, avec notamment le Hibou des marais (nicheur rare et hivernant régulier), le Pluvier doré (en migration et aussi en hivernage) ainsi que d'autres espèces migratrices, le Busard des roseaux et le Martin-pêcheur d'Europe (résidents), et plusieurs espèces de passereaux paludicoles (résidents ou migrateurs). Enfin, les quelques zones de boisement accueillent notamment le Pic noir et la Bondrée apivore.	5 km

#### 7.2.2.2 Evaluation sur la ZPS « Beauce et vallée de la Conie »

Ce site Natura 2000 a été créé pour la préservation d'espèces de l'avifaune de plaine, des zones humides et des pelouses sèches.

Au cours d'inventaires menés sur la zone d'étude, aucune espèce caractéristique du site Natura 2000 n'a été recensé (en dehors du Bruant zizi).

Par conséquent, le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidence sur les espèces inféodées aux plaines agricoles protégées par le site Natura 2000 « Beauce et vallée de la Conie ». Il en est de même pour les espèces des zones humides et pelouses sèche compte tenu de la divergence avec les biotopes de la zone d'étude (grandes cultures et milieux urbains).

#### 7.2.3 Conclusion

Les travaux envisagés ne sont pas localisés au sein d'un site Natura 2000 et les plus proches sont situés à 5 km.

Au regard des caractéristiques de ces sites Natura 2000 et de celles de la zone étudiée, le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidence sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels d'intérêt communautaire.

Par conséquent, l'évaluation s'arrête au stade de l'évaluation simplifiée. Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

### 7.3 Atteintes aux exploitations agricoles

#### 7.3.1 En phase travaux

Les travaux entraîneront différents types d'impacts :

- Prélèvements de terres agricoles liés aux occupations temporaires, aux emprunts et aux dépôts en phase chantier, pouvant entraîner des pertes de récoltes ;
- Sorties possibles des emprises sur des terres agricoles ;
- Interruption d'accès aux parcelles agricoles ;



- Atteinte aux réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- Impacts sur les cultures par la production de poussières ;
- Tassement des sols dans les emprises provisoires ;
- Problèmes d'assainissement (inondation, érosion de terres agricoles) ;
- Interruptions provisoires des cheminements agricoles ;
- Apparition d'ornières dues aux travaux des engins de chantier ;
- Risques de pollution des eaux ou de l'air.

### Mesure de réduction

Le projet a été conçu en réutilisant en partie le chemin Rural n°21) et ainsi limiter son emprise sur les terres agricoles.

Lors de la phase travaux, des mesures seront prises afin de limiter les nuisances :

- Respect des emprises ;
- Maintien des circulations agricoles existantes par des aménagements provisoires ou par d'autres accès existants ;
- Pas d'implantation, dans toute la mesure du possible, des installations de chantier au droit des zones agricoles sensibles ;
- Protection des réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- Remise en état des terres pour leur réutilisation pour les cultures dans les sites de dépôts ;
- Assainissement provisoire avant le début des travaux / mise en œuvre de l'assainissement définitif le plus rapidement possible ;
- Limitation des émissions de poussières ;
- Mesures de sécurité liées à la circulation des engins de chantier (circulation sur piste consacrée, signalétique adaptée, mise en place d'un plan de déplacement).

### 7.3.2 En phase réalisation

Le projet impacte de façon limitée le parcellaire agricole, en raison de l'utilisation du Chemin Rural n°21. La consommation d'espaces agricoles est estimée à environ 11 550 m<sup>2</sup> dont, d'après le Registre Parcellaire Graphique de 2019 :

- ✓ 281 m<sup>2</sup> de blé dur d'hiver ;
- ✓ 9 198 m<sup>2</sup> de blé tendre d'hiver ;
- ✓ 2 071 m<sup>2</sup> de colza d'hiver.

De plus, les parcelles agricoles ne sont pas enclavées, des accès, hors le CR n°21 existent pour toutes les parcelles concernées par le projet.



← Accès engins agricoles

Figure 6 : Accès aux parcelles agricoles par d'autres cheminements que le CR n°21 (Source : Géoportail)



Figure 7 : Accès aux parcelles

### **Mesure de réduction**

*Des accords à l'amiable avec les propriétaires des parcelles concernées seront recherchés en priorité. En cas d'échec de la négociation à l'amiable avec les propriétaires privés, une procédure d'expropriation pourra être mise en œuvre à l'issue de l'enquête publique.*

*Les accès aux parcelles seront garantis.*

## **8 Planning prévisionnel**

Les travaux sont prévus à compter du 1<sup>er</sup> trimestre 2023 et consisteront en la réalisation des prestations suivantes :

- ✓ Travaux préparatoires,
- ✓ Mise en conformité des réseaux,
- ✓ Aménagement des voiries,
- ✓ Traitement paysager éventuel.

Le phasage des travaux permettra de minimiser les contraintes d'exploitation du chantier. Pendant la durée des travaux, la circulation sur la RD 17 sera maintenue par basculement des voies de circulation.

La population des secteurs traversés ainsi que les usagers de la route et des transports en commun ainsi que les services de secours seront tenus informés du déroulement et de l'évolution des travaux.

L'année de mise en circulation du projet, sous réserves de nouvelles contraintes, est envisagée pour fin 2023.