

Monsieur Charles GILQUIN
1 allée des Conviviales
33 700 Mérignac

16 rue de la Joubardière
28 800 Pré-Saint-Martin

T. 06 49 63 69 49
@. charles.gilquin@icloud.com

Rennes, le 10 juillet 2023.

Monsieur Philippe BROCHARD
Commissaire enquêteur
Hôtel de Ville
Rue Roger GOMMIER
VOVES
28 150 LES VILLAGES VOVÉENS

*Par voies électronique et de consignation
au registre des participations.*

OBJET : PARTICIPATION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE concernant le projet de création d'une voie de liaison au sud de Rouvray-Saint-Florentin, commune de Les Villages Vovéens, entre la RD 17 ouest et le carrefour RD12 / RD17.

RÉFÉRENCE : Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique du 26 mai 2023.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'ai l'honneur de produire devant vous, s'agissant de l'enquête publique référencée *supra*, mes observations.

Vous souhaitant bonne réception des présentes,

Je vous prie de croire, Monsieur le commissaire enquêteur, en mes sentiments les meilleurs.


Charles Gilquin

* *
*

D) RAPPEL DES FAITS

Le 6 décembre 2016, les consorts I informent le cabinet du Maire des Villages-Vovéens qu'ils subissent des dégradations au droit du mur de leur propriété, sis 6 rue du Pavillon dans la commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin.

D'office, ils attribuent ces dégradations à la circulation connue sur la voie départementale n°12 attenante audit bâti et implorent la célérité des services communaux afin qu'ils sécurisent définitivement les lieux. (Pièce n°001)

Le 7 décembre 2016, les consorts I informent les services communaux que l'Expert de leur assurance est venu constater les dégâts et que ce dernier leur a alors indiqué qu'un alternat devait être mis en place au droit de la chaussée attenante à leur bâti. Ils informent encore la commune de leur volonté de faire intervenir un maçon au plus vite afin d'étayer la façade dans un premier temps et de faire faire la remise en état dans un second. (Pièce n°002)

Le 8 décembre 2016, le Maire de la commune prend un arrêté de police au visa de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, par lequel il prescrit la mise en place d'une circulation alternée par séparateurs béton pour pallier la chute de pierres constatée sis 6 rue du Pavillon et dès lors, le danger qu'elle représente pour l'ordre public. (Pièce n°003)

Le 8 décembre 2016, le Maire des Villages-Vovéens, Monsieur Marc GUERRINI, informe par courrier la Direction des routes du Conseil départemental d'Eure-et-Loir qu'il a été interpellé par une habitante de Rouvray-Saint-Florentin qui subit régulièrement des dégâts sur son bâti et demande alors aux services départementaux, de réaliser des travaux d'aménagement sur cette route afin de "sécuriser les lieux autant pour cette famille que pour les usagers de ce trottoir". (Pièce n°004)

En réponse à ce courrier, au début de l'année 2017, Monsieur Stéphane chargé des projets de sécurité routière au sein du Conseil départemental d'Eure-et-Loir est mandaté aux fins de réaliser une étude de faisabilité d'aménagements de sécurité dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin. (Pièce n°005)

Deux scénarios sont alors envisagés, un premier prévoyant des aménagements de sécurité et un second prévoyant la réalisation d'une déviation du trafic lourd en dehors de la commune.

S'agissant du premier, il prévoit :

- Sur la section RD 17 Ouest / rue de l'Église :

1. Élargissement du trottoir au niveau des habitations n°6 et 7 rue du Pavillon impliquant le rétrécissement de la chaussée et donc la mise en place d'un alternat avec un sens de circulation prioritaire (panneaux alternant B15 / C18) afin de préserver les habitations riveraines;
2. Élargissement du trottoir côté des numéros impairs de la rue afin d'assurer les continuités piétonnes dans la traverse ;
3. Au niveau du carrefour rue du Pavillon/rue de l'Église, deux possibilités d'aménagement ont été envisagés : Reprise du STOP, du marquage au sol et création d'un passage piétons ou implantation d'un plateau au niveau du carrefour avec passages piétons.

- Sur la section rue de l'Église / RD 17 Est :

1. Création d'un arrêt de bus aux normes PMR place de la Mairie ;
2. Aménagement et élargissement du trottoir afin d'assurer les continuités piétonnes depuis et vers le centre-bourg (rue du Pavillon, rue de l'Église) ;
3. Aménagement d'une zone de stationnement délimitée au niveau du carrefour rue du Pavillon / RD17 Est afin d'éviter les stationnements "sauvages".

Le tout pour un coût (hors réfection de la chaussée) de 150.000 € aux conditions économiques de 2017.

S'agissant du second, il prévoit :

1. La création d'une voie de liaison au sud du bourg de Rouvray-Saint-Florentin de 760 ml de long, la voie nouvelle sera calibrée à 6,5 m de large ;
2. La construction d'un carrefour simple tourne-à-gauche au droit du Château d'Eau (carrefour voie de liaison avec la RD17 Ouest) ;
3. La construction d'un carrefour double tourne-à-gauche au droit du cimetière (carrefour RD17 Est / RD12 / Voie de liaison) ;
4. La sécurisation de l'accès au cimetière depuis le bourg par un cheminement sur trottoir éclairé avec traversée sécurisée au niveau du carrefour aménagé ;
5. Le rétablissement sur la RD 12 du cheminement de ceinture permettant les circulations d'engins agricoles et cela au droit du carrefour aménagé entre la voie de liaison, la RD 17 Est et la RD 12.

Le tout pour un coût estimé en 2020 à 1.200.000 €.

Parallèlement, fin 2017, les consorts _____ ont fait faire les travaux de réparation nécessaires au soutien de leur bâti et l'ont adapté à la circulation (en rehaussant les gouttières notamment - comme on peut le constater sur la photographie ci-contre) :



Le 18 décembre 2017, Monsieur _____ Directeur des routes au sein du Conseil départemental de l'Eure-et-Loir, demande un entretien avec le Maire des Villages-Vovéens pour le mois de janvier 2018.

En janvier 2018, l'hypothèse de la déviation de Rouvray-Saint-Florentin est présentée à l'édile, qui la valide.

En janvier 2020, la commission des infrastructures et des routes près le Conseil départemental demande, avant de donner son aval au projet de déviation, à ce qu'un comptage soit effectué.

En juin 2020, un comptage est réalisé à Rouvray-Saint-Florentin, par les services du département.

En novembre 2020, la commission des routes donne son aval au projet.

Le 22 avril 2021, une réunion de pré-cadrage réunit le pétitionnaire et le Préfet de l'Eure-et-Loir près la Direction Départementale des Territoires (DDT 28).

Le 7 janvier 2023, j'introduis une demande d'abrogation de l'arrêté prescrivant une circulation alternée au 6 rue du Pavillon, estimant que les travaux de maçonnerie effectués ont *a minima* écarté le danger pour l'ordre public et que partant, la mesure de police prescrite le 8 décembre 2016 n'est plus d'actualité demeurant dès lors illégale. Je demande également au maire la remise en état de la chaussée. (Pièce n°006)

Le 6 avril 2023, j'introduis une instance devant le Tribunal Administratif d'Orléans (45) visant l'annulation du refus implicite d'abroger qui est né le 7 mars 2023 en l'absence de réponse des services communaux. (Pièce n°007)

Je précise, pour ce que ça vaut, qu'au moment où j'introduis un recours devant le Tribunal administratif de céans, j'ignore absolument l'existence du projet de contournement. J'ai commencé à avoir des doutes lorsque le jour même de la communication de la procédure à la Commune par le greffe, cette dernière a désigné un avocat spécialiste en droit public qui se trouve aussi être Conseiller d'État honoraire. Cette débauche de moyens me paraissait être disproportionnée.

En juin 2023, le projet de déviation est soumis à enquête publique et prévoit, outre ce qui a déjà été présenté, de réaliser les objectifs suivants :

1. Proposer un aménagement en tracé neuf et sécurisé pour l'ensemble des modes concernés et conforme aux règles de l'art ;
2. Sécuriser l'accès au village de Rouvray-Saint-Florentin depuis la RD17 ;
3. Délester le contre bourg de Rouvray-Saint-Florentin ;
4. Préserver les fonctions existantes et les contraintes riveraines et environnementales du site ;
5. Minimiser les impacts sur le site et les surfaces d'acquisition foncières nécessaires.

En outre, le projet présenté à enquête publique mobilise désormais une enveloppe financière de près de 4 millions d'euros.

C'est en l'état qu'il échet de poursuivre.

II) DISCUSSION

A) Le caractère inefficace des moyens propres à qualifier l'intérêt général.

1. L'inefficacité de l'argument de la dégradation du bâti.

Ainsi que nous l'avons visé dans le rappel des faits, alors que l'intégralité du dossier d'enquête publique fait état de "dégradations au droit des habitations attenantes à la chaussée", du fait de la circulation de poids-lourds, les éléments communiqués par le pétitionnaire à l'occasion de l'enquête publique font état d'une dégradation isolée au droit du bâti *sis* 6 rue du Pavillon, dans la commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin.

Il faut alors constater que ce mur était en mauvais état depuis 2013 :



Mais surtout, il faut relever que ce mur était réalisé en bauge, une matière hautement sensible à l'humidité. Le caractère humide de l'automne et de l'hiver en Beauce a sans doute accéléré la dégradation de ce mur, notamment par l'infiltration de l'eau permise par la dégradation des gouttières de l'habitation. Pour mémoire, les riverains écrivaient dans un courrier électronique adressé au cabinet du maire de céans, en date du 6 décembre 2023 : "Nous en sommes à 3 sinistres déclarés avec dépôt de plainte, sans compter le nombre incalculable d'écrasements de gouttières et de tuiles écrasées".

Partant, il nous semble tout à fait hasardeux de n'attribuer qu'à la circulation de poids-lourds, les dégradations constatées sur cette propriété. Il reste qu'il nous paraît encore plus hasardeux d'aller chercher un intérêt général propre à justifier un investissement de 4 millions d'euros, dans la dégradation ponctuelle d'un seul bâti qui, au demeurant, connaît un usage de grange pour partie.

Et ce, de plus fort, dès lors qu'il ressort clairement de l'instruction que les propriétaires ont eux-mêmes pourvus au problème en faisant les réparations nécessaires sur le mur en cause, en l'aménageant notamment au regard des contraintes que pose la circulation.

On constate ici que les gouttières ont été rehaussées de sorte à ce qu'elles respectent strictement la limite avec la voirie départementale, ce qui pourrait expliquer, en l'état d'une carence, les dégradations survenues auparavant par ailleurs.



Au surplus, il faut constater que si le lien de causalité entre la dégradation du bâti et la circulation routière était déjà hasardeux en 2016, il l'est encore plus aujourd'hui puisqu'en maintenant la circulation alternée nonobstant l'absence de toute nécessité (puisque celle-là a encore été implantée en raison de chutes de pierres), on s'est refusé à savoir si les travaux réalisés mettaient un terme aux dommages précédemment constatés.

Enfin, les demandes d'abrogation introduites auprès de l'édile n'ayant pas même permis une discussion, **on s'autorise à penser que la commune de céans profite de la situation pour amener le gestionnaire de la voirie à des investissements faramineux qui, s'ils sont bénéfiques d'un point de vue électoral, sont dévastateurs du point de vue des finances publiques.**

Au total, non seulement nous déplorons que l'argument de la dégradation du bâti, en tant qu'il est le plus sensible du point de vue de l'utilité publique, ait été exagéré à outrance d'une part, et présenté comme inexorable alors qu'il n'en est rien d'autre part ; il suit de là que cet argument, dès lors qu'il couvre une réalité isolée et qu'il demeure incertain en l'absence d'une réelle expertise, doit être écarté comme impropre à caractériser l'utilité publique du projet.

À titre subsidiaire, nous pensons que la bonne utilisation des deniers publics commande que des dires privés, avancés par voie de courriels sur des problématiques d'espèce, ne permettent pas une dépense de près de 4 millions d'euros.

2. L'inefficacité de l'argument du bruit.

Si la notice explicative ne fait état que d'un sentiment d'insécurité (sur lequel nous reviendrons *infra*) au regard de la circulation de poids-lourds dans "des espaces contraints par le bâti existant", une note interne du Conseil départemental en date du 19 juin 2020, nous entretient de façon moins sujette à interprétation qu'un sentiment, des difficultés sonores que pose la circulation relativement au cadre de vie.

On peut en effet y lire : "Eu égard aux charges de trafic enregistrées et à la configuration de la voie avec un bâti ininterrompu, l'ambiance sonore actuelle en traversée de bourg est non modérée avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) sur la période diurne et des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) sur la période nocturne. Ainsi, les niveaux de bruit sont élevés dans le bourg et non modérés de jour comme de nuit ce qui constitue une situation de gêne."

Il apparaît ici que les études sont rigoureuses. Aussi, il n'est pas contestable que les niveaux de bruit sont pour l'heure au dessus du seuil réglementaire.

Néanmoins, il faut souligner que les poids-lourds qui traversent le bourg de Rouvray-Saint-Florentin, qu'ils soient ceux des transporteurs de marchandises ou des agriculteurs au demeurant, répondent pour l'essentiel d'entres eux, soit à une activité de carrière, soit à une activité agricole. D'où il suit, qu'un grand nombre de ces poids lourds sont des bennes en aluminium ce qui a pour effet, au regard du caractère extrêmement dégradé de la chaussée, de constituer une caisse de résonance du bruit.



Exemple de camion avec une remorque type “benne alu” transportant ici du grain.



Aussi, ce n'est pas tant la circulation des poids-lourds en tant que telle qui génère un bruit qui dépasse les seuils réglementaires que l'état de la chaussée sur laquelle on les fait circuler.

3. Le doute sérieux quant au danger réel du site.

S'agissant du danger d'abord, il faut en dire qu'il est provoqué. En effet, le dispositif de circulation alternée aujourd'hui en place est tout à fait dangereux dès lors qu'il est placé dans un virage qui ne permet pas de visibilité sur sa sortie lorsqu'on y pénètre. Ce qui n'est assurément pas la meilleure chose qui soit en matière d'alternat de la circulation.

En tant qu'automobiliste qui emprunte régulièrement cette route, je dois dire que j'ai toujours perçu ce ralentisseur comme un danger pour les usagers. C'est la raison pour laquelle j'ai attaqué l'arrêté de police le prescrivant devant la juridiction administrative de céans en avril dernier.

S'agissant, du sentiment d'insécurité, il est pointé ainsi dans la notice explicative : *“La circulation des poids-lourds dans des espaces contraints par le bâti engendre un sentiment d'insécurité.”* ; et ainsi dans la note interne de la direction des routes (CD28) : *“Par ailleurs, comme vu précédemment, les conditions de sécurité sont largement dégradées conduisant à un sentiment d'insécurité pour l'ensemble des riverains et usagers : automobilistes, cyclistes et piétons (inexistence de trottoirs adaptés).”*

Il faut alors constater que du point de vue des véhicules terrestres à moteur empruntant l'itinéraire, le sentiment d'insécurité est largement provoqué par l'état de la chaussée qui, notamment dans le sens VOVES —> BONNEVAL, au regard de la présence de regards en fonte qui ressortent des tranchées (mal compactées), oblige les usagers à circuler au milieu de la chaussée.

Aussi, s'agissant du sentiment d'insécurité que provoque la circulation des poids-lourds, il faut relativiser les chiffres du comptage qui font état d'environ 300 poids-lourds par jour. En effet, les comptages réalisés en 2017 (l'année 2020 ne peut être retenue comme année de référence eu égard à la crise sanitaire - ce qui s'entend de bonne foi), l'ont été en juin. Or, on constate en juin une recrudescence des activités agricoles et de carrière, d'où il suit logiquement un bond des trafics de poids-lourd dans la zone. Il aurait à cet égard été intéressant que des comptages soient réalisés à l'automne de sorte à faire une moyenne entre les trafics générés par les activités agricoles (ponctuelles) et les activités autres (qu'on veut pérennes).

Il reste que là encore, on ne dépense pas 4 millions d'euros de deniers publics pour pallier un sentiment fût-ce d'insécurité ; les budgets des établissements de santé mentale et des forces de l'ordre étant déjà faits pour cela tout en étant loins de l'excédentaire à cette heure.

Aussi, il faut se remettre au constat le plus pragmatique qui soit dans notre cas et constater qu'entre 2015 et 2019 il n'y a eu qu'un accident sur le secteur de Rouvray-Saint-Florentin **et qu'il se situait en dehors de l'agglomération** (au niveau du Château-d'Eau). (Cf. Note du CD28).

4. L'absence de piétons à Rouvray-Saint-Florentin.

Il faut regretter dans ce dossier que dès lors qu'il s'agit de nous entretenir de solutions face à la situations actuelle, on nous oppose la théorie du partage modal. Si l'on souligne non sans s'en réjouir, les efforts qui sont faits en terme de mobilités, singulièrement avec l'adoption de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) en 2019 ; il est regrettable que les concepts d'inter-mobilités mais encore de partage modal soient employés de façon automatique.

Cela accouche en effet de projets tout à fait démesurés et totalement déconnectés de la réalité du terrain. C'est assurément le cas en l'espèce.

Pour cause, la notice explicative du projet soumis à enquête publique nous indique que : "Les emprises disponibles pour un aménagement en place de la traversée (6,5 à 7 mètres de large par endroits) n'est pas satisfaisant en termes de partage modal pour répondre aux besoins actuels (piétons/véhicules/PL)" quand la note interne du Conseil départemental rajoute à ce conglomérat d'utilisateurs les cyclistes.

D'abord, on nous entretient de "besoin actuel" vis-à-vis des piétons. Or, qui a déjà rencontré un piéton sur sa route à Rouvray-Saint-Florentin ? Ayant moi-même ce jour parcouru le village à pieds pour y prendre des photographies aux fins d'étayer mes observations, j'ai bien vu dans les regards des riverains aux fenêtres que le mode "piéton" était suffisamment peu usuel pour qu'on s'y attarde avec surprise. De façon plus rationnelle, Rouvray-Saint-Florentin est dépourvu de commerces (boulangerie, bureau de tabac, etc.), on y trouve simplement un garage - lequel est un piètre pourvoyeur de piétons, il faut l'admettre - et une mairie annexe ouverte deux heures par semaines. Alors, de vrai, si l'on voulait aménager des voies piétonnes efficaces, il faudrait construire un trottoir jusqu'à VOVES.

Au total, il n'y a pas de piétons à Rouvray-Saint-Florentin.

Nous reste donc à partager la chaussée entre les voitures et les poids-lourds. Or, si dans la situation actuelle, délétère en sécurité (alternat sauvage en plein dans un virage sans visibilité et chaussée totalement dégradée), il n'y a pas eu d'accident ; on ne peut que se résoudre à un possible partage entre ces deux catégories de VTM dans une situation moins délétère (ce qui est un argument *a fortiori* et dès lors implacable).

Par ailleurs, il eut été profitable qu'avant de parler de besoin, le pétitionnaire produise des témoignages de piétons en mal de sécurité à Rouvray-Saint-Florentin ou les quantifie avec une plus grande rigueur.

Reste que, si l'on devait dévier toutes les communes d'Eure-et-Loir où l'emprise de la voirie ne permet pas de circuler d'un bout à l'autre du bourg sur un trottoir, il faudrait sans doute s'assurer du triplement du budget de la collectivité en amont.

Au total, il faut constater que le cahier des participations à la présente enquête est bien maigre de ces personnes tantôt en mal de sécurité, tantôt en proie à un sentiment d'insécurité.

B) L'existence d'une solution intermédiaire qui satisfierait l'intérêt général révélant l'absence d'utilité publique de la tangentielle de Rouvray-Saint-Florentin.

1. La possibilité de réaménager le centre-bourg pour réduire la vitesse et les éventuels impacts de la circulation des poids-lourds.

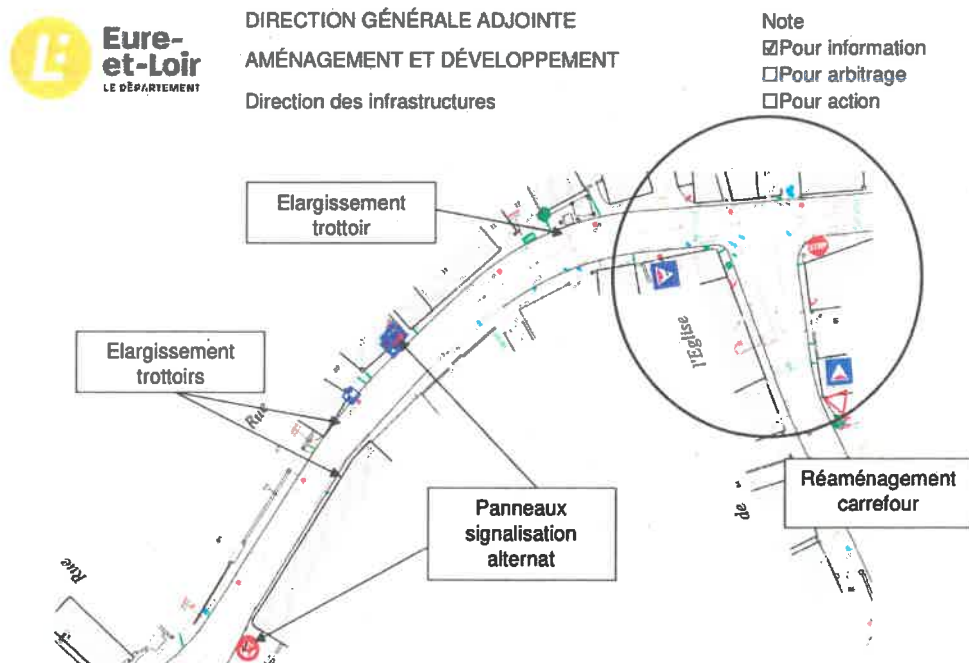
Deux aménagements avaient été envisagés par le Conseil départemental de céans, ils ont toutefois été abandonnés attendu que la voie serait trop peu large. Cela surprend puisqu'il ressort des plans de ces aménagements que nous avons de gré reproduits ci-après, que l'étude avait été faite en comprenant les mesures de la chaussée sans que la note d'information toute entière ne fasse une seule fois état de l'étranglement de la chaussée. Ce n'est que le cabinet d'études Iris qui en fait état, donc un acteur privé non dénué d'intérêts, comme tout cabinet d'études. Au demeurant, la voie de contournement prévoit une largeur de 6,5 mètres, soit identique à celle jugée trop étroite à l'intérieur de Rouvray-saint-Florentin.

Néanmoins, faute d'avoir pu obtenir le procès verbal de la commission des infrastructures du Conseil départemental, on ne saura pas les raisons sincères de l'arbitrage qui a été pratiqué. **(Pièce n°008).**

Sur la section RD 17 Ouest / rue de l'Eglise :

- Elargissement du trottoir au niveau des habitations n°6 et 7 rue du Pavillon impliquant le rétrécissement de la chaussée et donc la mise en place d'un alternat avec un sens de circulation prioritaire (panneaux alternat B15 / C18) afin de préserver les habitations riveraines,
- Elargissement du trottoir côté des numéros impairs de la rue afin d'assurer les continuités piétonnes dans la traverse,
- Au niveau du carrefour rue du Pavillon/rue de l'Eglise, deux possibilités d'aménagement ont été envisagées : Reprise du STOP, du marquage au sol et création d'un passage piétons ou implantation d'un plateau au niveau du carrefour avec passages piétons.

12



Il convient, *cum grano salis*, de noter qu'en dépit d'un partage modal impossible selon le cabinet Iris, le plan ci-dessous prévoit un élargissement des trottoirs.

Sur la section rue de l'Eglise / RD 17 Est :

- Création d'un arrêt de bus aux normes PMR place de la Mairie,
- Aménagement et élargissement du trottoir afin d'assurer les continuités piétonnes depuis et vers le centre-bourg (rue du Pavillon, rue de l'Eglise),
- Aménagement d'une zone de stationnement délimitée au niveau du carrefour rue du Pavillon / RD17 Est afin d'éviter les stationnements « sauvages ».



Figure 9 : Aménagements de sécurité envisagés carrefour rue du Pavillon/rue de l'Eglise et place de la Mairie



DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE
AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT
Direction des infrastructures

Note
 Pour information
 Pour arbitrage
 Pour action

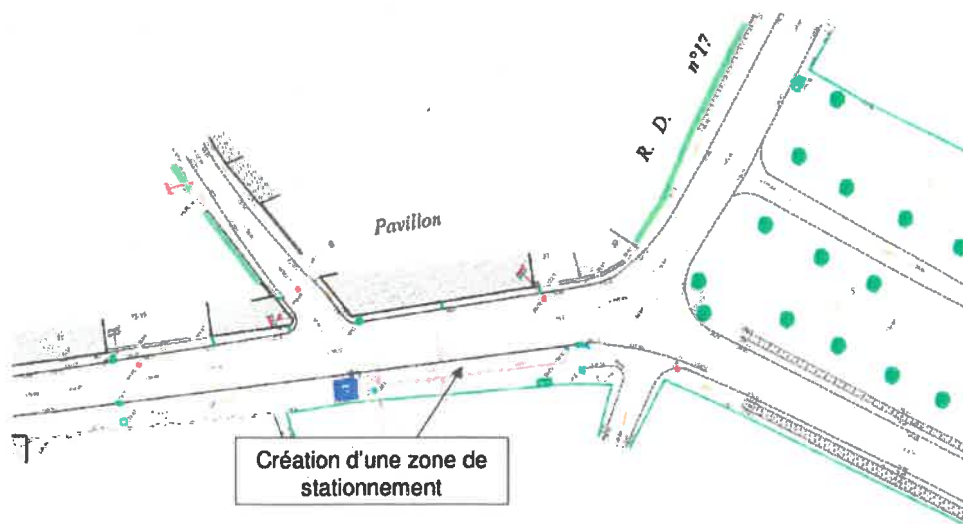


Figure 10 : Aménagements de sécurité envisagés carrefour rue du Pavillon/RD 17 Est

2. La possibilité de refaire la chaussée dans un enrobé de bonne qualité pour réduire les nuisances sonores constatées.

Ainsi que nous le disions, le danger est aujourd'hui essentiellement dû au fait que les véhicules qui empruntent la chaussée doivent circuler au centre de celle-là pour éviter les sensations désagréables d'une chaussée dégradée (confort/bruit/usure prématurée) tandis que la circulation des poids-lourds équipés de remorques en aluminium ne fait qu'amplifier, eu égard à l'état de la chaussée, le bruit qu'ils provoquent par l'effet "caisse de résonance".

Dans ces conditions, il apparaît assez clairement que refaire la route avec un enrobé de bonne qualité serait le meilleur moyen de faire circuler les véhicules dans leur voie propre et de mettre fin au bruit provoqué par les poids-lourds dans la traverse du bourg.

Il relève à cet égard de l'intuitif, qu'une route dans un enrobé comparable à celui de l'image ci-dessous permettrait de pallier un grand nombre de difficultés rencontrées à Rouvray-Saint-Florentin :



© Dauphiné Libéré — S. V.

Or, il semblerait que l'arbitrage entre la voie de liaison et la réfection de la chaussée existante avec la mise en place d'aménagements de sécurité a été fait au moment où le Conseil départemental évaluait le projet de voie de liaison entre 800.000 et 1.200.000 euros, ce qui ne devait pas être si loin du coût des aménagements de sécurité couplé au coût de réfection de la chaussée entre la RD 17 Ouest et la RD 17 Est.

Le coût des aménagements de sécurité en traverse (cheminements piétons et plateau) a été estimé à 150 000 € TTC aux conditions économiques de 2017 (voir documents associés au CR de la Commission Infrastructures et Mobilité du 24 avril 2017).

Attention : Ce montant ne comprend pas la réfection complète de la chaussée en traverse.

En somme, dans ce contexte de prix, on s'entendrait tout à fait à dire que la voie de liaison présente une utilité publique, au regard d'un coût comparable avec celui de l'autre projet. **Dans ce cas, à y être défavorable, nous serions dans une évaluation d'opportunité et non pas d'utilité.** Or, le même projet à près de 4 millions d'euros ne rivalise plus avec le projet de réfection de la voirie couplé à la mise en place d'aménagements de sécurité et nous sommes bien en train de critiquer l'utilité.

3. La possibilité de réaliser un plan d'alignement pour, à terme, augmenter l'emprise de la voirie départementale.

Article L. 112-1 du code de la voirie routière :

“L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.

Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, détermine après enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration la limite entre voie publique et propriétés riveraines.

L'alignement individuel est délivré au propriétaire conformément au plan d'alignement s'il en existe un. En l'absence d'un tel plan, il constate la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine.”

Article L. 112-2 du code de la voirie routière :

“La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit à la collectivité propriétaire de la voie publique le sol des propriétés non bâties dans les limites qu'il détermine.

Le sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est attribué à la collectivité propriétaire de la voie dès la destruction du bâtiment.

Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, fixée et payée comme en matière d'expropriation.”

Article L. 112-5 du code de la voirie routière :

“Aucune construction nouvelle ne peut, à quelque hauteur que ce soit, empiéter sur l'alignement, sous réserve des règles particulières relatives aux saillies.”

Article L. 112-6 du code de la voirie routière :

“Aucun travail confortatif ne peut être entrepris sur un bâtiment frappé d'alignement, sauf s'il s'agit d'un immeuble classé parmi les monuments historiques.”

Le plan général d'alignement permet de préserver les possibilités pour la collectivité de réaliser, à moindres frais, des rectifications mineures du tracé. Le montant de l'indemnité peut-être fixé à l'amiable, notamment dans le cadre (en dehors du plan de l'alignement) d'une expropriation pour cause d'utilité publique de l'opération de redressement de la voie.

Or, pour avaliser l'utilité publique du projet en l'espèce, on nous entretient, ainsi que nous l'avons souligné plus haut, avec force d'exagération, d'un bâti qui serait (au conditionnel) dégradé par la circulation.

Il nous semble dès lors que deux issues à cette difficulté seraient conformes à l'intérêt général, en sus des aménagements de sécurité et de la réfection de la voirie, à savoir :

1° La première consiste en le maintien de la circulation à l'intérieur du bourg avec le retrait des séparateurs béton. À ce stade, soit le bâti se porte convenablement dès lors qu'il a été rénové pour supporter la circulation et le dossier est clôt par la force des choses ;

2° La seconde issue consiste en l'expropriation du bâti qui pose difficulté au regard de la circulation par le gestionnaire de la voie, ce qui reviendra toujours moins cher que la voie de liaison, même couplée à un aménagement et une réfection de la voie. En effet, on économisera toujours 2,5 millions d'euros.

Cum grano salis, il ne faut pas voir dans ces solutions des pratiques barbares de la puissance publique, laquelle n'est que par son triomphe sur les intérêts privés.

À cet égard, une fiche technique de la Préfecture de la Creuse relative aux plans d'alignement commence ainsi : *“La satisfaction de l'intérêt général en matière de liberté de déplacement des citoyens, dispose de différents outils juridiques afin d'atteindre la sécurité, la commodité ou le confort qui vont de pair avec cette liberté.”*

Au total, on voit se dessiner aisément la conclusion selon laquelle la solution soumise à la présente enquête est démesurée, ne parvenant pas à atteindre ce qu'on entend au plan juridique comme étant “d'utilité publique”. Nous reviendrons sur cela dans la dernière partie de notre discussion.

C) La caractère exorbitant des coûts du projet soumis à enquête publique le rendant impropre à satisfaire le “contrôle du bilan”.

De façon liminaire, il faut ici rappeler ce qu'est le contrôle du bilan. Il s'agit du contrôle que fait le juge pour apprécier de la légalité de l'utilité publique d'un projet, la théorie a été inaugurée par un arrêt célèbre du Conseil d'État : *Ville Nouvelle Est*, en 1971 et qui correspond historiquement à la fin des *Trente Glorieuses* et à un besoin pour le juge administratif de freiner des projets publics démesurés et, en ce sens, trop gourmands en deniers publics.

Aussi, la formule itérative du juge administratif en ce domaine est la suivante :

“Considérant qu'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 ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente”.

Sur cette base, le Conseil d'État a déclaré illégaux plusieurs projets au regard de leurs coûts excessifs ou du fait qu'ils reléguaient au second plan l'environnement, on citera par exemple les arrêts suivants de la Haute juridiction administrative :

- Conseil d'État, 21 juin 1999, *Commune de La Courneuve* ;
- Conseil d'État, 28 mars 1997, *Association contre le projet autoroutier Transchablaisienne* (s'agissant d'une autoroute¹).

À noter que depuis 2009, le Conseil d'État ne s'intéresse pas seulement à l'utilité publique *stricto sensu* du projet mais apprécie celle-là, quand même il l'aurait caractérisée au plan de l'intérêt général, au regard de ce que l'aménageur aurait pu faire à la place. Il a inauguré ce contrôle intrinsèque de l'utilité publique dans les affaires des LGV “Pays de la Loire - Bretagne” et “Grands Projets du Sud Ouest (Bordeaux - Toulouse)”. (Conseil d'État, 28 décembre 2009, n°311831 et Conseil d'État, 11 avril 2018, n°401753).

Il faut retenir du tout que l'utilité publique n'est légalement admissible pour un projet que si ses incidences sont inférieurement préjudiciables relativement aux avantages qu'il permet tandis qu'il doit être encore la meilleure solution envisageable pour parvenir au but recherché.

Ainsi, pour conclure cet encadré juridique, nous reproduisons l'invitation qui avait été faite par le Commissaire du Gouvernement Daniel Labetouille au Conseil d'État dans l'affaire Époux Thony en 1974 : *“Vous avez posé une [...] règle en 1971 en disant qu'il doit y avoir un équilibre entre avantages et inconvénients ; vous pourriez en poser une nouvelle, en prolongeant la précédente, en disant que cet équilibre doit être le meilleur possible.”*

Il semblerait que celui qui serait aujourd'hui rapporteur public, ait été entendu par les juges du Palais Royal.

¹ “L'autoroute A412, dite autoroute du Chablais ou autoroute *transchablaisienne*, est un projet autoroutier français dans le département de la Haute-Savoie. Originellement appelée autoroute A400, cette autoroute devait relier Annemasse et Thonon-les-Bains, soit 35 kilomètres d'autoroute et est à présent limitée à une section en projet de 16,5 km de Machilly à Thonon-les-Bains

En raison du coût trop élevé de la construction de l'autoroute A400 (2,6 milliards de francs français, soit presque 400 millions d'euros), la commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a annoncé le 28 septembre 1994, après un vote unanime, un avis défavorable. L'autoroute est néanmoins déclarée d'utilité publique par décret du 6 mai 1995, déclaration annulée par le Conseil d'État le 28 mars 1997. Cette autoroute n'est pas réalisée à cette époque.”

© Wikipédia.

1. Le coût financier exorbitant du projet au regard des besoins d'infrastructure.

Ainsi que nous le disions dans notre encadré juridique, le coût financier du projet doit être compris dans l'évaluation de son utilité publique.

Or, aujourd'hui, nous parlons d'un projet qui se propose de détourner environ 1400 véhicules par jour dont environ 200 poids-lourds (nous donnons la valeur de 200 poids-lourds puisque les comptages réalisés l'ayant été au mois de juin, ils ne sont pas représentatifs de la circulation en poids-lourds sur l'année - du fait des moissons notamment) d'un bourg de 208 habitants (chiffre de 2017). Le tout pour un coût de près de 4 millions d'euros !

Soit 19.230 € par habitant.

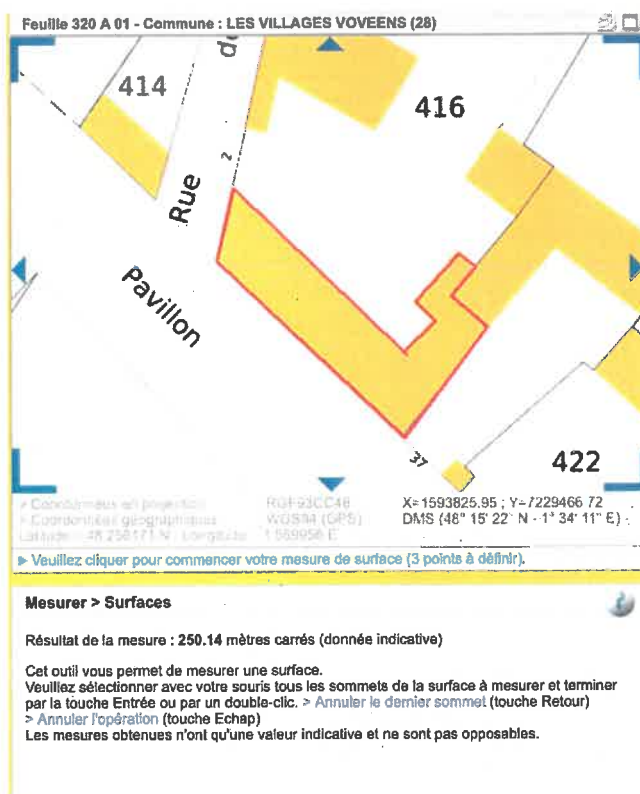
Si l'on se réfère au budget de Rouvray-Saint-Florentin à l'époque où la bourgade était une commune au sens plein et entier du terme (2014), cela représente aussi 29,4 fois son budget annuel.

De façon sans doute plus pragmatique on peut aussi dire que c'est 4 fois le coût de l'autre solution, à savoir le réaménagement de l'intérieur du bourg et, si et seulement si cela s'avérait être nécessaire - ce dont nous doutons sérieusement à ce stade - de l'expropriation du bâti gênant la circulation.

2. Le coût d'expropriation démesuré en rapport avec ce que permettrait un plan d'alignement ou une expropriation plus mesurée.

Tel qu'est prévu le projet soumis à enquête publique, l'expropriation pour cause d'utilité publique porterait sur une surface totale de 330.598 m2 soit 33 hectares.

En comparaison, il résulte d'une interrogation du cadastre qu'un alignement ou une expropriation pour cause de réajustement de la voie ne s'intéresserait qu'à l'expropriation de 250 m2 d'une maison.



Pour l'estimation économique, si tout le plancher n'est pas utilisé à des fins d'habitation, il y a peut-être un étage dans la partie du bâti qui y sert aussi, nous prendrons comme donnée de référence 200 m2.

Le prix moyen au m2 à Rouvray-saint-Florentin est de 1.484 €, soit une expropriation **très généreuse** à 300.000 € ce qui revient toujours à 188.547 € de moins que l'expropriation des terres agricoles, sans compter l'économie de près de 2,5 millions qui serait faite par rapport au coût de la voie de contournement.

Sans oublier également qu'il y a fort à parier qu'aucune expropriation, même en maintenant la circulation à l'intérieur du bourg ne soit à faire dès lors que le bâti a été rénové comme il se doit et en considération de la circulation.

3. Le coût environnemental conséquent au regard de l'artificialisation envisagée de terrains agricoles.

Ainsi que nous le disions, le projet prévoit l'expropriation de 33 hectares ainsi que l'artificialisation d'un nombre conséquent de ces hectares ce qui est, d'un point de vue environnemental un coût excessif tandis que l'intérêt intrinsèque du projet est, ainsi que nous nous évertuons à le dire, plus que limité. Aussi un tel coût n'est en rien justifié par l'utilité publique du projet envisagé.

III) AVIS

Au regard de tout ce qui a été dit, il me semble que le projet ayant appelé la présente participation, appelle un **AVIS DÉFAVORABLE AU REGARD DE SON DÉFAUT D'UTILITÉ PUBLIQUE** du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique.

Fait à Rennes, le 10 juillet 2023.
M. Charles GILQUIN



Charles Gilquin
1 ALLÉE DES CONVIVIALES
33 700 MÉRIGNAC

16 RUE DE LA JOUBARDIÈRE
AIGNEVILLE
28 800 PRÉ-SAINT-MARTIN

DOSSIER : ENQUÊTE PUBLIQUE ROUVRAY-SAINT-FLORENTIN (28)

BORDEREAU DES PIÈCES

- Pièce n°001** — Courrier électronique de Madame [redacted] en date du 6 décembre 2016;
- Pièce n°002** — Courrier électronique de Madame [redacted] en date du 7 décembre 2016 suite au passage de l'Expert ;
- Pièce n°003** — Arrêté municipal en date du 8 décembre 2016 relatif à la mise en place d'une circulation alternée au 6 rue du Pavillon dans la commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin (28) ;
- Pièce n°004** — Lettre du Maire des Villages-Vovéens adressée à la Direction des routes du Conseil départemental de l'Eure-et-Loir le 8 décembre 2016 ;
- Pièce n°005** — Note pour information du Conseil départemental en date du 19 juin 2020 ;
- Pièce n°006** — Demande d'abrogation de l'arrêté du 8 décembre 2016 adressée au Maire des Villages-Vovéens le 7 janvier 2023 ;
- Pièce n°007** — Requête introductive d'instance devant le Tribunal administratif d'Orléans en date du 6 avril 2023 ;
- Pièce n°008** — Refus de communication des procès-verbaux des réunions du Comité des infrastructures du Conseil départemental de l'Eure-et-Loir.

Bon pour soit-communiqué.
Fait à Rennes, le 10 juillet 2023.

Monsieur Charles GILQUIN



Messagerie du : 06/12/2016 19:12

De :

A :

is-voveens.fr>

orange.fr>

Copie à :

Sujet : Re: DEGRADATION MUR DE MR ET ME RIETH MARQUES

Bonsoir,

Vous trouverez en pièces jointes copie du dépôt de plainte concernant ce sinistre, ainsi que d'autres photos.

Nous en sommes à 3 sinistres déclarés avec dépôt de plainte, sans compter le nombre incalculable d'écrasements de gouttières et de tuiles écrasées....

Une fois de plus, il n'y a que des dégâts matériels (de plus en plus importants et graves)...des gouttières, à la toiture et maintenant au mur...heureusement que personne n'était à ce moment là sur le trottoir...(je n'ose imaginer le pire)

Pourriez-vous nous informer des suites que vous envisagez pour sécuriser définitivement les lieux....avant qu'un drame finisse par arriver.

Sans réponse concrète et rapide, nous nous verrons dans l'obligation de poursuivre nos démarches

Bien Cordialement.

N°1

mail entre
me et le propriétaire
et ancien délégué
6/12/2016

PRODUCTION N°



Les Villages
Vovéens



un nouveau souffle

**ARRETE PRESCRIVANT DES MESURES
VISANT A ASSURER LA SECURITE
PUBLIQUE**

055 / 25 14

GILQUIN - PEP - PIÈCE N°3

Le Maire de la commune des Villages Vovéens,

VI le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.2212-2,

Considérant que le trottoir sis 6 rue du Pavillon Rouvray-Saint-Florentin - 28150 LES VILLAGES VOVEENS constitue un danger immédiat pour la sécurité publique en raison de chocs de pierres.

ARRETE

Article 1 : La mesure suivante sera prise immédiatement pour assurer la sécurité publique :

- Mise en place d'une circulation alternée avec des séparateurs bétons
- Les piétons doivent impérativement traverser et utiliser le trottoir d'en face.

Article 2 : Le présent arrêté sera affiché en mairie principale, en mairie annexe sis 22 rue du Pavillon à Rouvray-Saint-Florentin - 28150 LES VILLAGES VOVEENS et affiché 6 rue du pavillon à Rouvray-Saint-Florentin - 28150 LES VILLAGES VOVEENS.

Article 3 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif d'Orléans dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

Article 4 : Monsieur le Maire et les agents de la Police Municipale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Copie certifiée exécutoire
Les Villages Vovéens
8 décembre 2016



M. GUERRINI

Les Villages Vovéens
Le Maire
Le 8 décembre 2016



M. GUERRINI

s.general@villages-voveens.fr

De:
 Envoyé: mercredi 7 décembre 2016 12:25
 À: Secrétaire Générale
 Objet: IR : Re: Re: DEGRADATION MUR DE MR ET ME RIETH MARQUES

Mary

N°3 j'ai du faire à la DG

ne devons nous pas informer le conseil Dpartemental ??

marc

Le : 07 décembre 2016 à 11:53 (GMT +01:00)
 De : "Miri"
 À : "gillesoogers@orange.fr"
 <gillesoogers@orange.fr>
 Objet : Re: Re: DEGRADATION MUR

Bonjour,
L'expert de notre assurance vient de passer et constater les dégâts. La protection du trottoir mise en place n'est pas du tout suffisante. Aux dires de l'expert, il faut installer une circulation alternée.
Les pierres continuent à tomber et fragilisent d'autant plus le mur de la maison, ce qui entraine un danger supplémentaire, en plus de la circulation.
De notre part, nous allons faire intervenir un maçon au plus vite afin d'étayer la façade dans un premier temps et de faire faire la remise en état
Attendons une réactivité rapide de vos services et de ceux concernés par l'affaire.
Je vous laisse les coordonnées de l'expert d'assurance : .05)
Bien cordialement

N°2 mail j'ai expert



8/12/2016
 Les Villages Vovéens, le 18 avril 2023
 Date automatique

Conseil Départemental d'Eure-et-Loir
 Direction des Routes
 1 place Châtelet
 28000 CHARTRES

Affaire suivie par
 Référence : 054/16

Objet : aménagement de la route départementale D17

Monsieur,

J'ai été interpellé par une habitante de Rouvray-Saint-Florentin qui subit régulièrement des dégâts sur sa maison du fait du passage de poids lourds.

Cette habitante vit 6 rue du Pavillon et régulièrement sa toiture et sa gouttière sont endommagées. En date du 6 décembre dernier, c'est une partie du mur de sa maison qui a été arrachée. La commune a pris un arrêté prescrivant des mesures visant à assurer la sécurité publique.

Ce problème étant récurrent, je vous sollicite afin que des travaux d'aménagement soient réalisés sur cette route et ainsi sécuriser les lieux autant pour cette famille que pour les usagers de ce trottoir.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma requête, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Maire

 Marc GUERRIN


Copie : Subdivision de Janville

Téléphone : 02.37.99.14.95
 Télécopie : 02.37.99.11.90
 Messagerie : contact@villages-voveens.fr

5, rue Roger Gommier
 BP 22
 28150 Les Villages Vovéens

6/12



DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE
AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT
Direction des infrastructures

Note
 Pour information
 Pour arbitrage
 Pour action

GILQUIN - PEP - PIÈCE N°5

Service : Service des infrastructures routières

Rédacteur :

Références :

Date : 19/06/2020

A l'attention de : M.

Sous couvert de :

Objet : Analyse fonctionnelle de la traverse du bourg de Rouvray-Saint-Florentin
et propositions d'actions – Commune des Villages-Vovéens

Observations ou directives

Services/Direction/DGA

Observations ou
DGS

Observations ou directives
Président

Le bourg de **Rouvray-Saint-Florentin** situé sur la **commune des Villages-des-Vovéens**, dans le canton de Voves, est marqué par des difficultés de circulation dans sa traverse principale lié à l'étroitesse de l'emprise publique. La circulation des poids-lourds percutant les murs et pignons des habitations engendre des détériorations du bâti et des nuisances pour les riverains (insécurité, bruit, ...).

Dans ce contexte, la présente note a vocation à établir dans un premier temps, un diagnostic de la situation actuelle en termes de fonctionnalités de l'axe Voves / Bonneval (conditions de trafic et de sécurité) et de qualité de vie des riverains afin de proposer dans un second temps, des pistes pour améliorer la situation : Aménagements de sécurité en traverse ou création d'une voie d'évitement du centre-bourg.

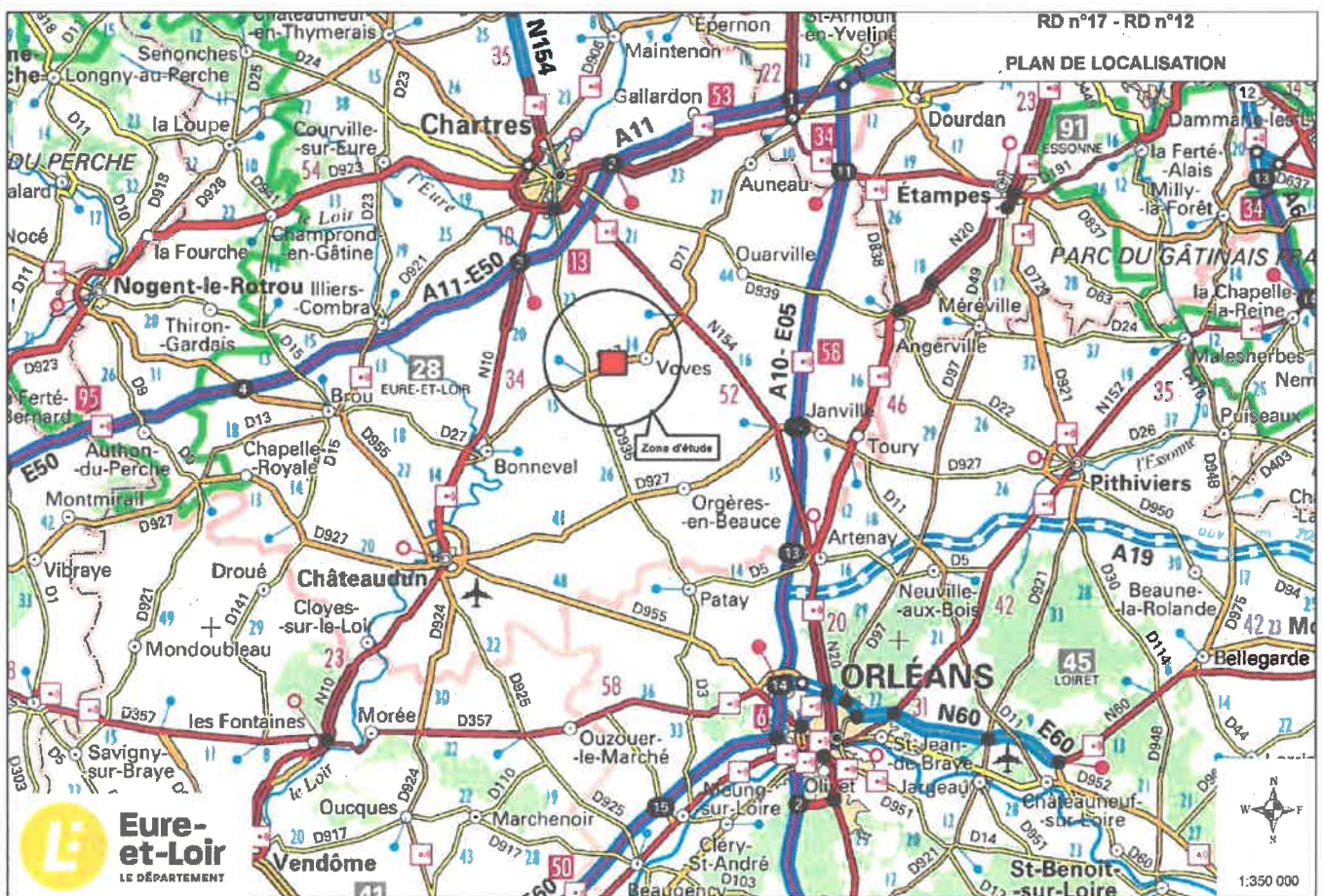


Figure 1 : Plan de localisation

1 Diagnostic fonctionnel du bourg de Rouvray-Saint-Florentin et du cadre de vie des riverains

1.1 Trafic

Le bourg de Rouvray-Saint-Florentin bénéficie d'une excellente desserte routière :

- L'axe principal qui traverse la commune d'Est en Ouest (Voves / Bonneval) est composé des RD 17 et RD 12,
- Un autre axe important traverse l'Ouest de la commune : La RD 935 (Chartres / Morancez / Dammarie / Sancheville / Cormainville / Patay).

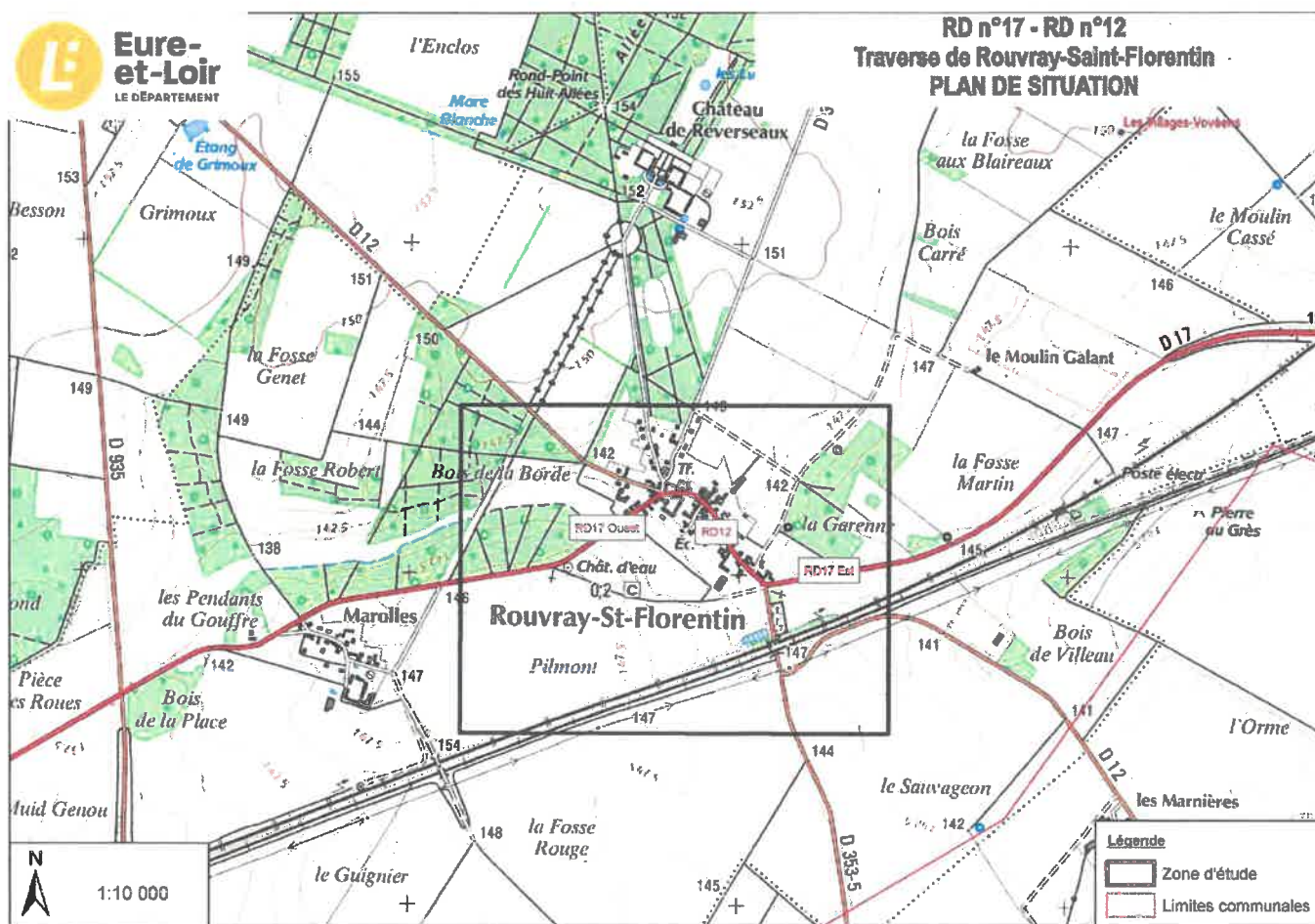


Figure 2 : Plan de situation

Deux points de comptages non-permanents réalisés en 2017 sur la RD 12 côté bourg et la RD 17 Ouest ainsi qu'une boucle de comptage tournant sur la RD12 côté cimetière en 2019 et une boucle de comptage tournant sur la RD 17 Est côté Voves en 2018 permettent d'évaluer les charges et structures du trafic en traversée du bourg (voir positionnement des points de comptage sur la carte ci-après).

ROUVRAY SAINT-FLORENTIN (Cne de LES VILLAGES VOVÉENS) _ Résultats TRAFIC

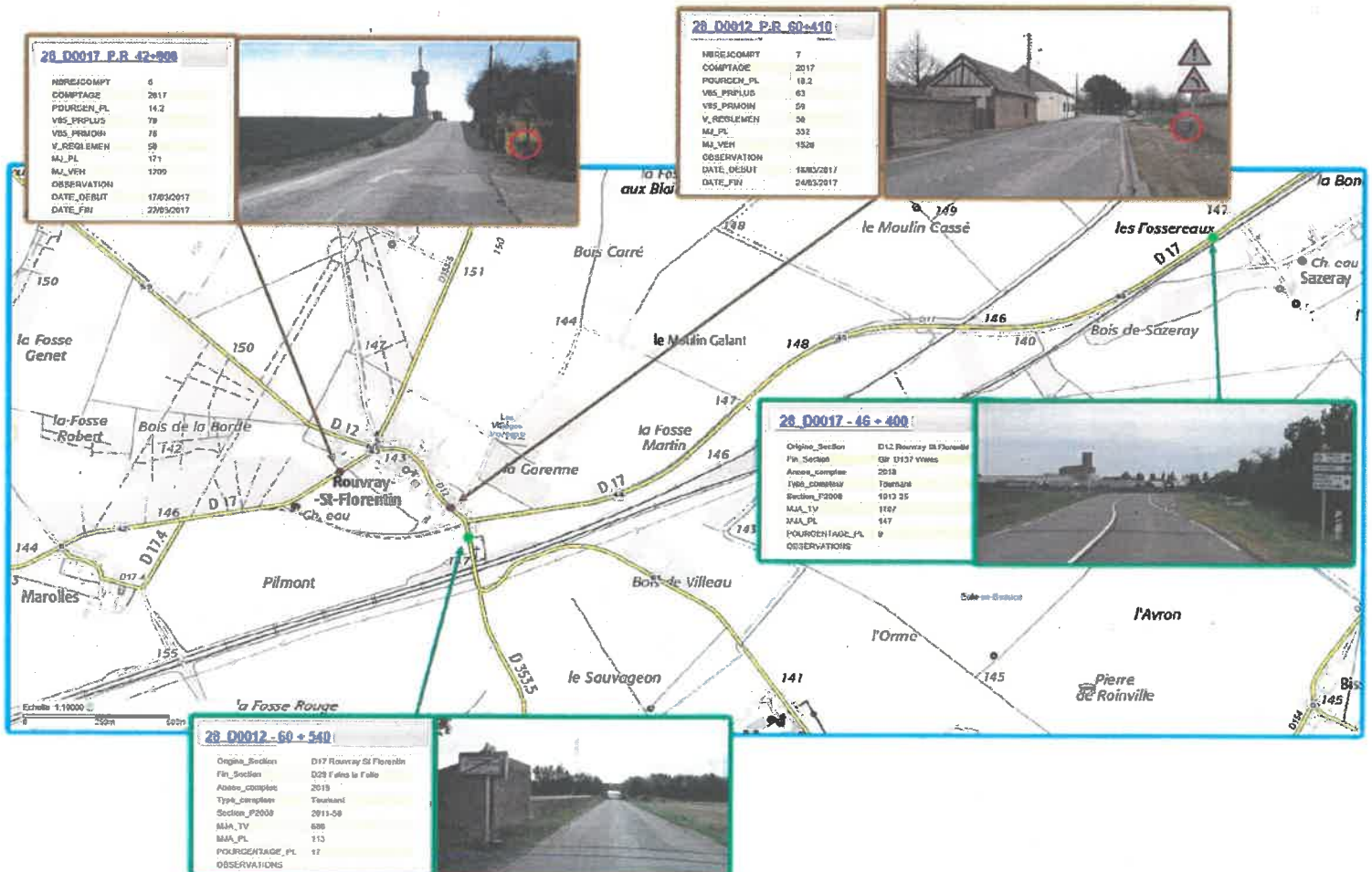


Figure 3 : Positionnement des points de comptages trafic et trafics sur le secteur de Rouvray-Saint-Florentin

Les résultats sont les suivants :

- Sur la RD 17, les trafics suivants sont enregistrés :
 - ✓ RD 17 Est (PR 46+400) : TMJA = 1 707 véh/j (2018) dont 147 PL (9% du TMJA),
 - ✓ RD 17 Ouest (PR 42+808) : TMJA = 1 209 véh/j (2017) dont 171 PL (14% du TMJA).
- Sur la RD 12, les trafics suivants sont enregistrés :
 - ✓ RD 12 côté cimetière (PR 60+540) = 688 véh/j (2019) dont 113 PL (17% du TMJA),

- ✓ RD 12 côté bourg (PR 60+410) = 1 828 véh/j (2017) dont 332 PL (18% du TMJA).

Les données trafic disponibles sur le secteur démontrent que la traverse de Rouvray-Saint-Florentin (RD 12 / RD 17) supporte un trafic important et notamment de poids-lourds. Le trafic en traverse de la zone agglomérée était relativement important en 2017. Les comptages effectués sur la RD 12 faisaient état de 1 828 véhicules / jour avec une part de poids-lourds non négligeable estimée à environ 18% du trafic global.

Il est à noter la présence de carrières (Entreprise MEAC) le long de la RD 12 sur le secteur de Villeau (commune d'Eole-en-Beauce) dont l'activité est génératrice de trafic poids-lourds expliquant en partie les charges importantes de PL enregistrées.

Une nouvelle campagne de mesures de trafic et de vitesse a eu lieu du 3 juin au 9 juin 2020. Les compteurs ont été positionnés en ceinture autour du bourg de Rouvray-Saint-Florentin. Les résultats de ces mesures sont donnés ci-après et comparés avec les trafics enregistrés sur les précédentes campagnes de mesures.

ROUVRAY ST-FLORENTIN "Localisation des sites & Synthèse des résultats trafic+vitesse(V85)"



Figure 4 : Campagne 2020 de comptages sur le secteur de Rouvray-Saint-Florentin

	TV			PL				Evol CP-2020 (%)
	2020	Campagnes précédentes (CP)	Evol CP/2020	2020		Campagnes précédentes (CP)		
	TMJ (véh/jour)	TMJ (véh/jour)	(%)	TMJ (véh/jour)	%PL	TMJ (véh/jour)	%PL	
N1 / RD17 Ouest (PR42+720)	1 190	1 209	-2%	151	13%	171	14%	-12%
N2 / RD12 Nord (PR 59+910)	729	/	/	86	12%	/	/	/
N3 / RD353.5 PR 5+230	134	/	/	18	13%	/	/	/
N4 / RD12 Bourg (PR 60+410)	1 861	1 828	+2%	297	16%	332	18%	-11%
N5 / RD12 Cimetière (PR 60+180)	605	688	-12%	150	25%	113	16%	+33%
N6 / RD17 Est (PR 43+160)	1 717	1 707	+1%	193	11%	147	9%	+31%

Tableau 1 : Données trafics 2020 et comparaison avec les résultats des campagnes précédentes (2017/2018/2019 selon les RD)

Les résultats de la campagne de trafic 2020 viennent confirmer les observations issues des campagnes précédentes. Il est toutefois à noter que lors des comptages réalisés en 2020 une déviation était mise en place sur la RD 17 suite à des travaux d'assainissement en traversée de MORIERS (route barrée en direction de BONNEVAL à partir du GAULT St-DENIS). La déviation empruntant la RD 127 au GAULT St-DENIS puis la RD 14-2 pour rejoindre BONNEVAL peut induire un trafic légèrement inférieur à la normale.

Ces données montrent que l'axe RD 17 / RD 12 assure donc à la fois une fonction de desserte locale mais aussi une fonction de transit sur un axe Est / Ouest Bonneval / Voves / Auneau / Limours. Cette fonction est d'autant plus renforcée par la connexion de la RD 17 avec la RD 935 : axe Chartres / Cormainville / Loiret.

Le mélange des fonctionnalités (transit et desserte locale) dans la traverse et les charges importantes de trafic notamment de PL expliquent les conflits d'usages observés qui se manifestent par des difficultés de croisement entre les véhicules. Par ailleurs, la diversité des véhicules rencontrés : VL, PL dont le trafic peut être par période soutenu compte-tenu de la proximité de carrières ainsi que les engins agricoles dont le trafic peut également être important à certaines périodes, renforce les conflits d'usages observés.

1.2 Conditions de sécurité

Un seul accident corporel a été recensé sur le secteur au cours des 5 dernières années.

L'accident a eu lieu le 4 juin 2016 sur la RD 17 (PR 42+590), hors zone agglomérée et a occasionné 2 blessés hospitalisés (BH). Il s'agit d'un accident ayant impliqué un véhicule léger et une moto, hors intersection. Le véhicule léger tournant à gauche a percuté la moto par le côté.

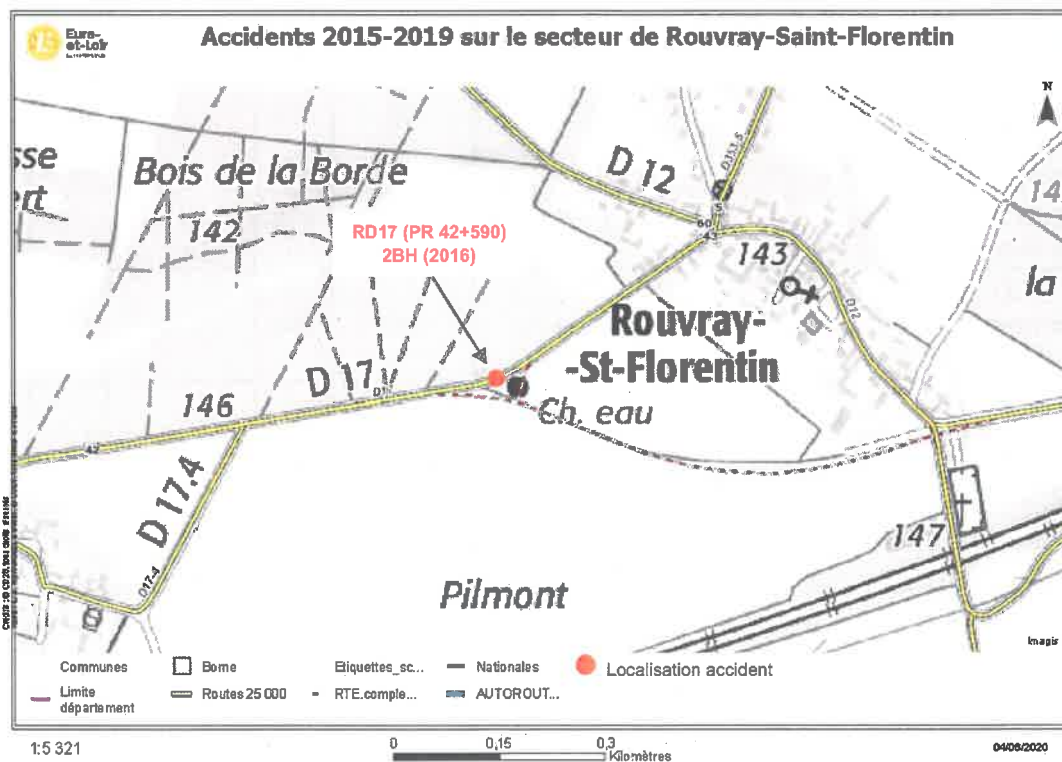


Figure 5 : Accidents recensés sur le secteur de Rouvray-Saint-Florentin sur la période 2015-2019

Plus globalement, la configuration de la traverse de Rouvray-Saint-Florentin, marquée par la présence de nombreuses entrées riveraines et l'étroitesse de l'axe (RD 12 / RD 17 Ouest), ne permet pas d'offrir aux usagers et habitants des conditions de circulations optimales et tout état de causes des conditions de sécurité satisfaisantes.

En effet, d'une part, la multitude des entrées riveraines sur l'axe constituent une source de conflits d'usages entre le trafic de transit et la desserte locale, et d'autre part, l'étroitesse de la voie ne permet pas un croisement optimal des véhicules et notamment des poids-lourds.



Photo 1 : Poids-lourd dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin (RD 12)



Photo 2 : Poids-lourd dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin (RD 17 Ouest)

Cet état de fait a pour conséquences des détériorations des bâtis riverains par percussions des murs, pignons et toitures des bâtiments par les poids-lourds.



Photo 3 : Dégradations observées rue du Pavillon (RD 12 / PR 60) en 2016

La récurrence de ces évènements a conduit à l'installation de glissières béton et à la pose de panneaux de signalisation temporaire induisant un alternat avec un sens de circulation prioritaire (panneaux alternat B15 / C18) ainsi qu'une limitation des vitesses à 30 km/h afin d'éloigner les poids-lourds des bâtiments riverains des axes de circulation.



Photo 4 : Aménagements de sécurité temporaires dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin

Aussi, les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers et des riverains sont fortement détériorées dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin.

1.3 Cadre de vie

Eu égard aux charges de trafic enregistrées et à la configuration de la voie avec un bâti ininterrompu, **l'ambiance sonore actuelle en traversée de bourg est non modérée** avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) sur la période diurne et des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) sur la période nocturne. Ainsi, les niveaux de bruit sont élevés dans le bourg et non modérés de jour comme de nuit ce qui constitue une situation de gêne.

Par ailleurs, comme vu précédemment, les conditions de sécurité sont largement dégradées conduisant à un sentiment d'insécurité pour l'ensemble des riverains et usagers : Automobilistes, cyclistes et piétons (inexistence de trottoirs adaptés).

Concernant le cadre de vie des riverains dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin, les niveaux sonores enregistrés sont supérieurs aux seuils réglementaires et les conditions de sécurité sont dégradées.

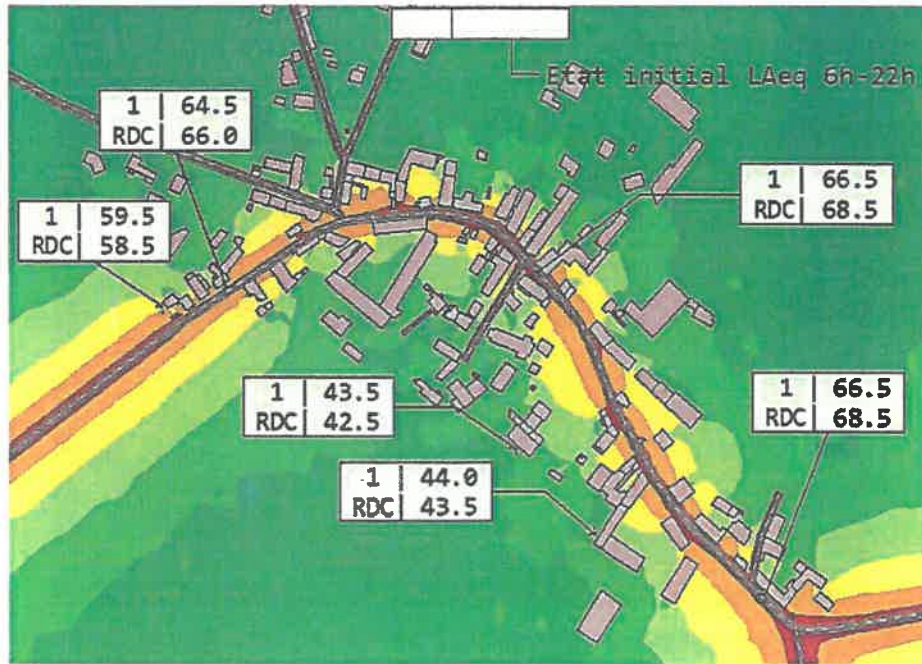


Figure 6 : Situation sonore de jour dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin
Etat initial (modélisation Mithra SIG)¹

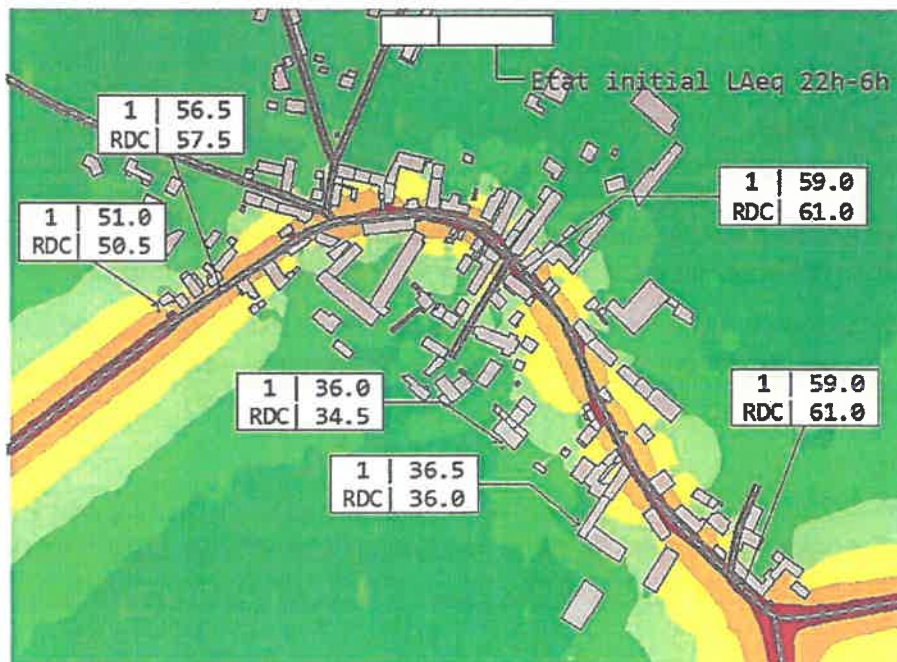


Figure 7 : Situation sonore de nuit dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin
Etat initial (modélisation Mithra SIG)

¹ Hypothèses : Données trafic disponibles, vitesse 50 km/h en agglomération (traversée de bourg) et 80 km/h hors agglomération

2 Solutions envisageables pour améliorer la situation

Eu égard aux conditions de traverse de Rouvray-Saint-Florentin qui sont sources d'insécurité et d'un cadre de vie dégradé (dégradation de bâti, nuisances sonores), des solutions d'aménagement sont à rechercher.

A ce stade, deux options peuvent être envisagées :

- Aménagements de sécurité dans la traverse,
- Création d'une nouvelle voie permettant de dévier le trafic de transit hors du centre-bourg.

2.1 Aménagement de sécurité dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin

Fin 2016 / début 2017, M. Stéphane [REDACTED], chargé des projets de sécurité routière au sein du Conseil départemental d'Eure-et-Loir a été missionné pour la réalisation d'une étude de faisabilité d'aménagements de sécurité dans la traverse de Rouvray-Saint-Florentin.

Cette étude a été engagée suite aux désordres constatés sur les habitations riveraines de la RD 12, au niveau des n°6 et 7 de la rue du Pavillon.

Les propriétaires et la commune avaient alors demandés au Conseil départemental d'étudier la faisabilité d'un projet d'élargissement des trottoirs à ce niveau afin d'éloigner les poids-lourds des habitations.

Par ailleurs, le manque de visibilité au carrefour de la rue de l'Eglise avait été soulevé.

De plus, la création d'un nouvel arrêt de bus avait été demandée devant la Mairie ainsi qu'une réflexion sur le sens de circulation sur la place de la Mairie.

Enfin, des problèmes de sécurité avaient été relevés au niveau du carrefour RD 12 / RD 17 Est : Virage dangereux dont la dangerosité est augmentée compte-tenu du stationnement de poids-lourds sur le trottoir existant, limitant fortement la visibilité.

Compte-tenu de l'analyse de la situation existante, une limitation de vitesse à 30 km/h avait été proposée dans la traverse, entre le carrefour RD 17 Ouest / RD 12 et la place de la Mairie.

Par ailleurs, les aménagements suivants avaient été envisagés :

Sur la section RD 17 Ouest / rue de l'Eglise :

- Elargissement du trottoir au niveau des habitations n°6 et 7 rue du Pavillon impliquant le rétrécissement de la chaussée et donc la mise en place d'un alternat avec un sens de circulation prioritaire (panneaux alternat B15 / C18) afin de préserver les habitations riveraines,
- Elargissement du trottoir côté des numéros impairs de la rue afin d'assurer les continuités piétonnes dans la traverse,
- Au niveau du carrefour rue du Pavillon/rue de l'Eglise, deux possibilités d'aménagement ont été envisagées : Reprise du STOP, du marquage au sol et création d'un passage piétons ou implantation d'un plateau au niveau du carrefour avec passages piétons.

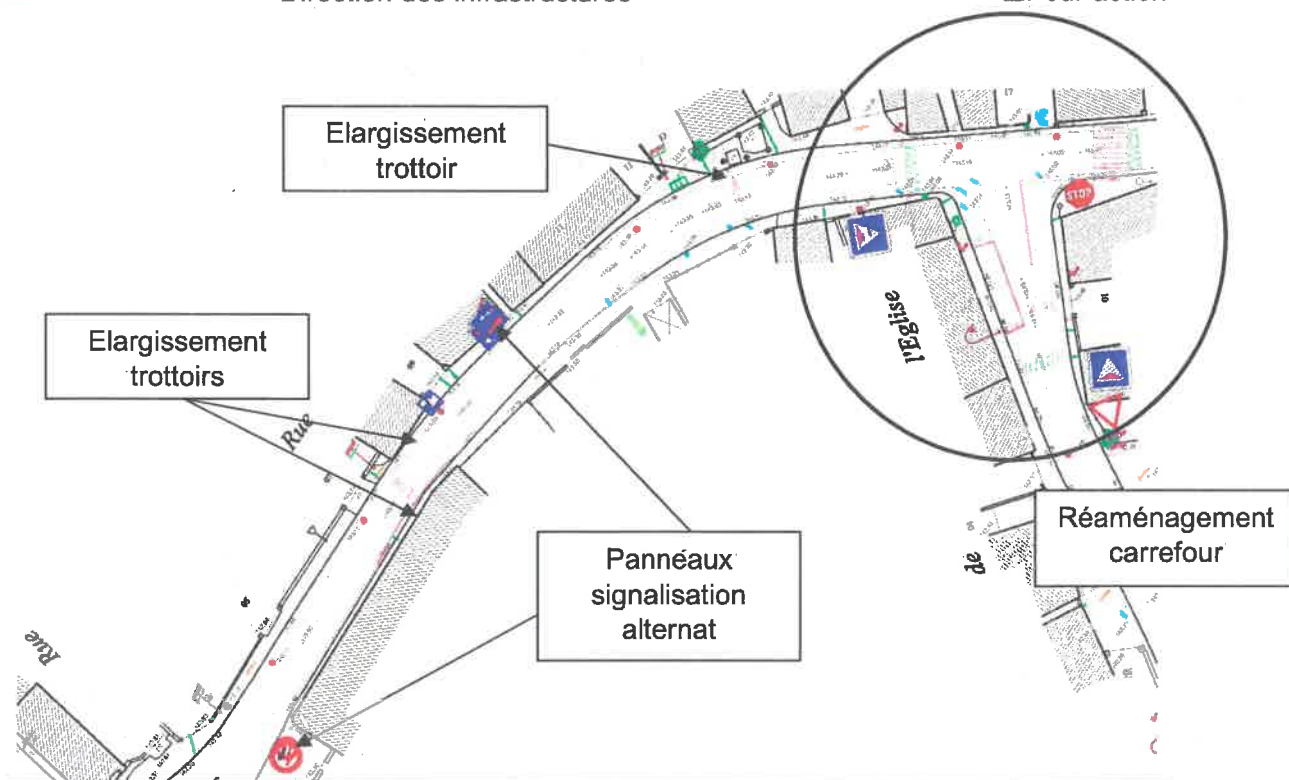


Figure 8 : Aménagements de sécurité envisagés sur la section RD 17 Ouest / rue de l'Eglise

Sur la section rue de l'Eglise / RD 17 Est :

- Création d'un arrêt de bus aux normes PMR place de la Mairie,
- Aménagement et élargissement du trottoir afin d'assurer les continuités piétonnes depuis et vers le centre-bourg (rue du Pavillon, rue de l'Eglise),
- Aménagement d'une zone de stationnement délimitée au niveau du carrefour rue du Pavillon / RD17 Est afin d'éviter les stationnements « sauvages ».

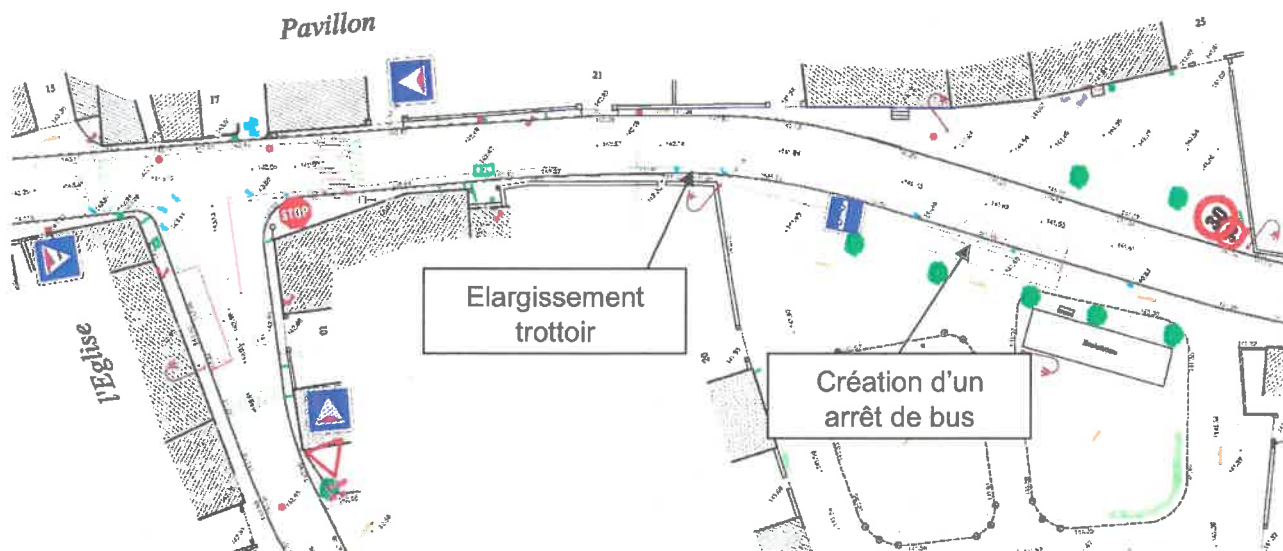


Figure 9 : Aménagements de sécurité envisagés carrefour rue du Pavillon/rue de l'Eglise et place de la Mairie

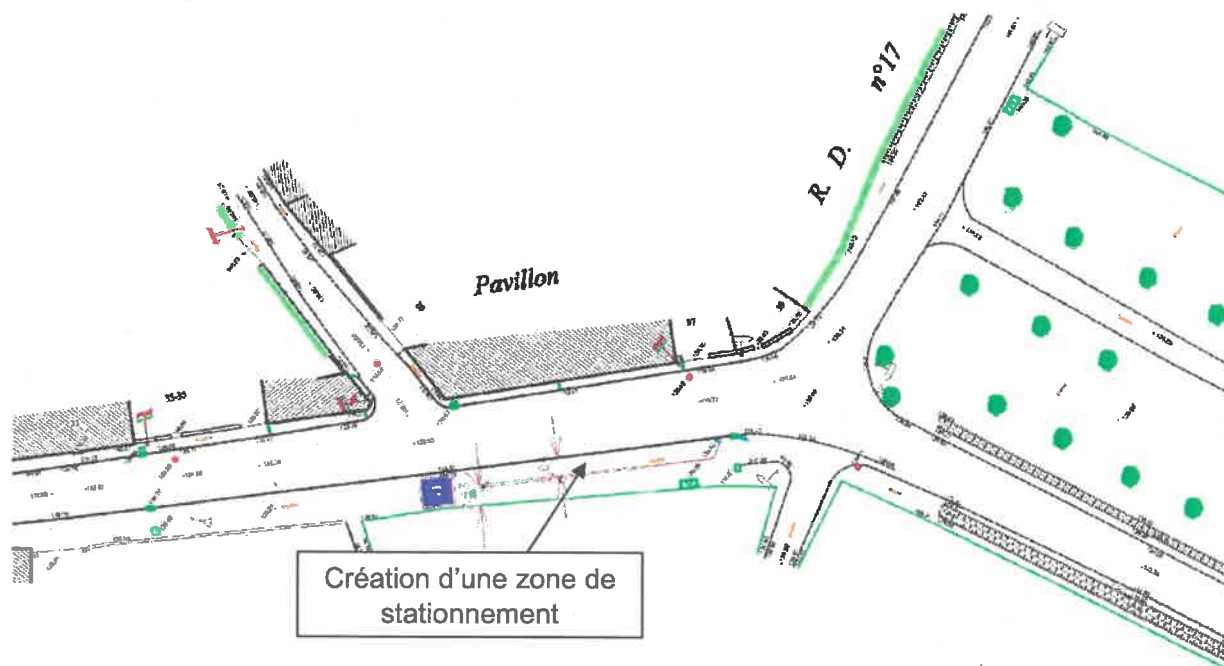


Figure 10 : Aménagements de sécurité envisagés carrefour rue du Pavillon/RD 17 Est

Le coût des aménagements de sécurité en traverse (cheminements piétons et plateau) a été estimé à 150 000 € TTC aux conditions économiques de 2017 (voir documents associés au CR de la Commission Infrastructures et Mobilité du 24 avril 2017).

Attention : Ce montant ne comprend pas la réfection complète de la chaussée en traverse.

2.2 Création d'une voie nouvelle

En 2017, le bureau d'études du service des infrastructures routières a été missionné pour la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur la création d'une voie de contournement du centre-bourg de Rouvray-Saint-Florentin.

Au vu de la configuration du site et des contraintes recensées sur le secteur, la solution proposée a été celle de la création d'une voie de liaison au Sud de la zone agglomérée de Rouvray-Saint-Florentin permettant une jonction entre l'intersection de la RD 17 Est et de la RD 12 au droit du cimetière et la RD 17 Ouest au droit du château d'eau. Cette nouvelle voie réutilise en grande partie le chemin rural CR n°21 (CR 21).

Les principaux enjeux rencontrés sur cette zone sont les suivants :

- Implantation de la nouvelle voie sur des parcelles agricoles. L'impact a été toutefois limité en privilégiant la réutilisation de l'emprise du chemin rural CR 21. Ce choix évite notamment un nouveau morcellement des parcelles actuelles. Par ailleurs, les terrains impactés ne sont pas drainés, ni irrigués,

- Passage à proximité immédiate du château d'eau (RD 17 Ouest). Il est à noter que la communauté de communes Cœur de Beauce s'est lancée dans un vaste programme d'interconnexion des réseaux d'adduction d'eau potable afin de fournir une eau de qualité. Sur le secteur, le château d'eau n'a pas été retenu comme captage AEP mais la mise en place d'une canalisation d'interconnexion est prévue à l'été 2020 avec ce dernier. Le projet de canalisation a été élaboré en intégrant le projet routier,
- Passage à proximité du cimetière de Rouvray-Saint-Florentin qui nécessite le déplacement d'un calvaire. De plus, le projet devra prévoir un accès sécurisé au cimetière depuis le centre-bourg (création d'un trottoir éclairé côté impair de la rue du Pavillon, création d'une traversée piétonne au niveau du carrefour réaménagé, aménagement d'une allée piétonne dans le parc menant au cimetière),
- Prise en compte des réseaux existants notamment réseau d'adduction d'eau potable alimentant le cimetière depuis le bourg et canalisation de transport de gaz interceptée par le projet,
- Existence d'un chemin de ceinture permettant l'accès aux parcelles agricoles dont la continuité devra être assurée depuis le carrefour RD 17 Est / RD 12 réaménagé,
- Proximité de boisements. Ces derniers ne font toutefois l'objet d'aucun inventaire ou protection réglementaire (ZNIEFF, Natura 2000) mais sont identifiés comme réservoirs complémentaires à vérifier de la Trame Verte et Bleue du SCoT de la communauté de communes Cœur de Beauce (en cours d'élaboration). Il est à noter que la zone Natura 2000 la plus proche est la ZPS « Beauce Vallée de la Conie » située à environ 5 km au Sud-Est du projet. Le périmètre de la ZPS intéresse le territoire de la commune des Villages Vovéens,
- Le projet intercepte le périmètre de protection du Château de Reverseaux, monument historique classé par arrêté du 27 décembre 1966. Le classement génère une servitude AC1, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) devra être demandé,
- Projet compatible avec le règlement des zones UA, UL, A et N du PLU de Rouvray-Saint-Florentin. Il est à noter que le PLU à l'échelle de la communauté Cœur de Beauce est en cours d'élaboration.

Ainsi, le projet prévoit les aménagements suivants :

- La création d'une voie de liaison au sud du bourg de Rouvray-Saint-Florentin de 760 ml de long, la voie nouvelle sera calibrée à 6,50 m de large,
- La construction d'un carrefour simple tourne-à-gauche au droit du Château d'eau (carrefour voie de liaison avec la RD17 Ouest),
- La construction d'un carrefour double tourne-à-gauche au droit du cimetière (carrefour RD17 Est / RD12 / Voie de liaison),
- La sécurisation de l'accès au cimetière depuis le bourg par un cheminement sur trottoir éclairé avec traversée sécurisée au niveau du carrefour aménagé,
- Le rétablissement sur la RD 12 du cheminement de ceinture permettant les circulations d'engins agricoles et cela au droit du carrefour aménagé entre la voie de liaison, la RD 17 Est et la RD 12.

Cette option d'aménagement a été présentée en janvier 2018 puis en octobre 2019 à M. Marc Guerrini, maire de la commune des Villages-Vovéens. M. Guerrini a validé les principes d'aménagements proposés en réunion.

Le coût prévisionnel de cet aménagement a été estimé à 800 000 € TTC aux conditions économiques de janvier 2018. Toutefois, compte-tenu des conditions économiques actuelles et de l'avancée des pré-études de cette voie de liaison, le coût prévisionnel doit être ré-estimé à 1 200 000 € TTC.

Si cette option est retenue par les élus du département, la poursuite des études sera à engager.

Les études techniques et réglementaires suivantes sont à prévoir :

- Etudes géométriques (Avant-Projet, Projet),
- Etude hydraulique et investigations zones humides,
- Etude géotechniques et tests de perméabilité,
- Dossier d'autorisation environnementale au titre de la réglementation sur l'eau (IOTA). Il est à noter que le projet a d'ores et déjà fait l'objet d'un examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une éventuelle évaluation environnementale.
Le retour du cas par cas par arrêté préfectoral du 19 décembre 2019 a conclu que le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale et donc exempté d'étude d'impact.
En revanche, le projet étant soumis à procédure d'autorisation environnementale, une étude d'incidences environnementales devra être produite. A ce titre, il semble opportun de prévoir la réalisation d'une expertise faune-flore (passages sur site aux périodes favorables et non une étude faune-flore sur un cycle biologique complet), la réalisation d'une étude acoustique ainsi qu'une étude Air de niveau 3,
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de droit commun et enquête parcellaire à défaut d'accord amiable des propriétaires concernés par le projet,
- Procédure d'archéologie préventive,
- Procédure de classement / déclassement des voies,
- Avis de l'ABF.

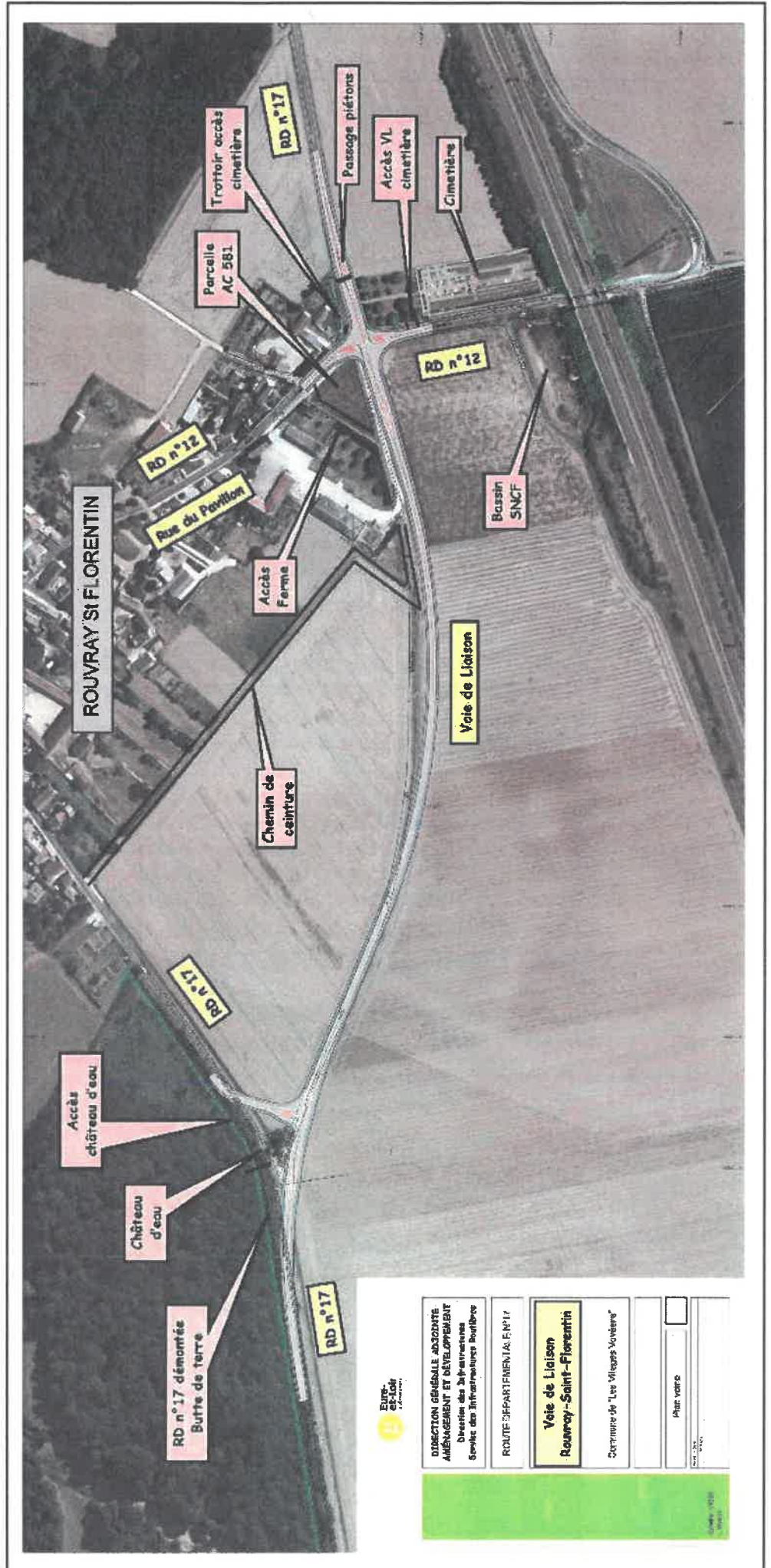


Figure 11 : Plan de principe du projet de voie de liaison Sud de Rouvray-Saint-Florentin

Monsieur Charles Gilquin
1 allée des Conviviales
33 700 Mérignac

Bordeaux, le 7 janvier 2023

charles.gilquin@icloud.com
06 49 63 69 49

À
Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
Les Villages-Vovéens (28)

Par voie électronique.

Objet : Demande d'abrogation des arrêtés No 095/2016 prescrivant des mesures visant à assurer la sécurité publique et No 096/2016 portant sur la circulation alternée.

Références : Articles L. 110-1, L. 243-1 et L. 243-2 du Code des relations entre le public et l'administration.

IMPORTANT : Cette demande annule et remplace ma précédente demande du 22 décembre 2022.

Monsieur le Maire,

Par deux arrêtés des 8 et 9 décembre 2016, vous avez prescrit diverses mesures de police administrative au droit de la Commune annexe de Rouvray-Saint-Florentin et particulièrement de la chaussée départementale qui la traverse, en l'espèce « la mise en place d'une circulation alternée avec des séparateurs bétons » et l'interdiction d'emprunt de ce trottoir par les piétons, au motif que des chutes de pierres sur le trottoir jouxtant le 6 rue du Pavillon, présentaient un danger immédiat pour l'ordre public.

1. EN DROIT.

1.1. L'article L. 243-1 du Code des relations entre le public et l'administration dispose que :

« Un acte réglementaire ou un acte non-réglementaire non créateur de droits peut, pour tout motif et sans condition de délai, être modifié ou abrogé. »

1.2. Quand l'article L. 243-2 du même Code dispose quant à lui que :

« L'administration est tenue d'abroger expressément un acte réglementaire illégal ou dépourvu d'objet, que cette situation existe depuis son édicton ou qu'elle résulte de circonstances de droit ou de fait postérieures, sauf à ce que l'illégalité ait cessé. »

1.3. Par ailleurs, il résulte de l'arrêt Benjamin du Conseil d'Etat (19 mai 1933) que les mesures de police doivent être nécessaires pour demeurer légales.

2. EN FAITS.

2.1. Il ressort des arrêtés susdits qu'ils imposent des mesures de police nécessaires au regard de la chute de pierres provenant du mur mitoyen à la chaussée sis 6 rue du Pavillon.

Si cette chute de pierres était avérée au jour de l'édiction des actes réglementaires susdits de sorte qu'elle rendait nécessaire la prise de telles mesures par vous, il apparaît qu'à ce jour, la chute de pierres n'existe plus par l'intervention de travaux de réhabilitation de l'ouvrage qui en était à l'origine (Pièce n°1).

Tant est si bien que les mesures de police ainsi prises par arrêtés ne sont plus nécessaires et dès lors illégales (Arrêt Benjamin).

2.2. De manière générale, il incombe à votre administration d'abroger expressément un acte réglementaire qui serait devenu illégal par des circonstances de droit ou de fait postérieures à son édicition.

L'absence contemporaine de chute de pierres sur le trottoir sis 6 rue du Pavillon doit être regardée comme un changement de circonstances de fait qui, en privant les mesures de police édictées par voie réglementaire de toute nécessité, les rend illégales.

Au total, il vous incombe d'abroger expressément ces actes réglementaires, de plus fort, dès lors que l'article L. 243-3 du Code des relations entre le public et l'administration ne pose aucune condition de délai pour ce faire.

PAR CES MOTIFS ET TOUS AUTRES À PRODUIRE, DÉDUIRE OU SUPPLÉER, AU BESOIN MÊME D'OFFICE, IL VOUS PLAIRA :

- **D'ABROGER LES ARRÊTÉS n°095/2016 prescrivant des mesures visant à assurer la sécurité publique et n°096/2016 portant sur la circulation alternée.**

Le présent constitue une demande au sens de l'article L. 110-1 du Code des relations entre le public et l'administration.

Cette demande, transmise par voie électronique doit faire l'objet d'un accusé de réception conformément aux articles L. 112-3 et L. 112-8 du même Code et conforme à l'article R. 112-11-1 du même Code. La carence dans l'exécution de ces dispositions entraîne, en cas de décision implicite, l'inopposabilité des délais de recours contre celle-ci à l'égard du demandeur conformément à l'article L. 112-12 du même Code.

L'absence de réponse dans un délai de deux mois francs à compter de la réception de la présente demande, vaut décision implicite de rejet au sens des articles L. 231-1 et suivants du même Code.

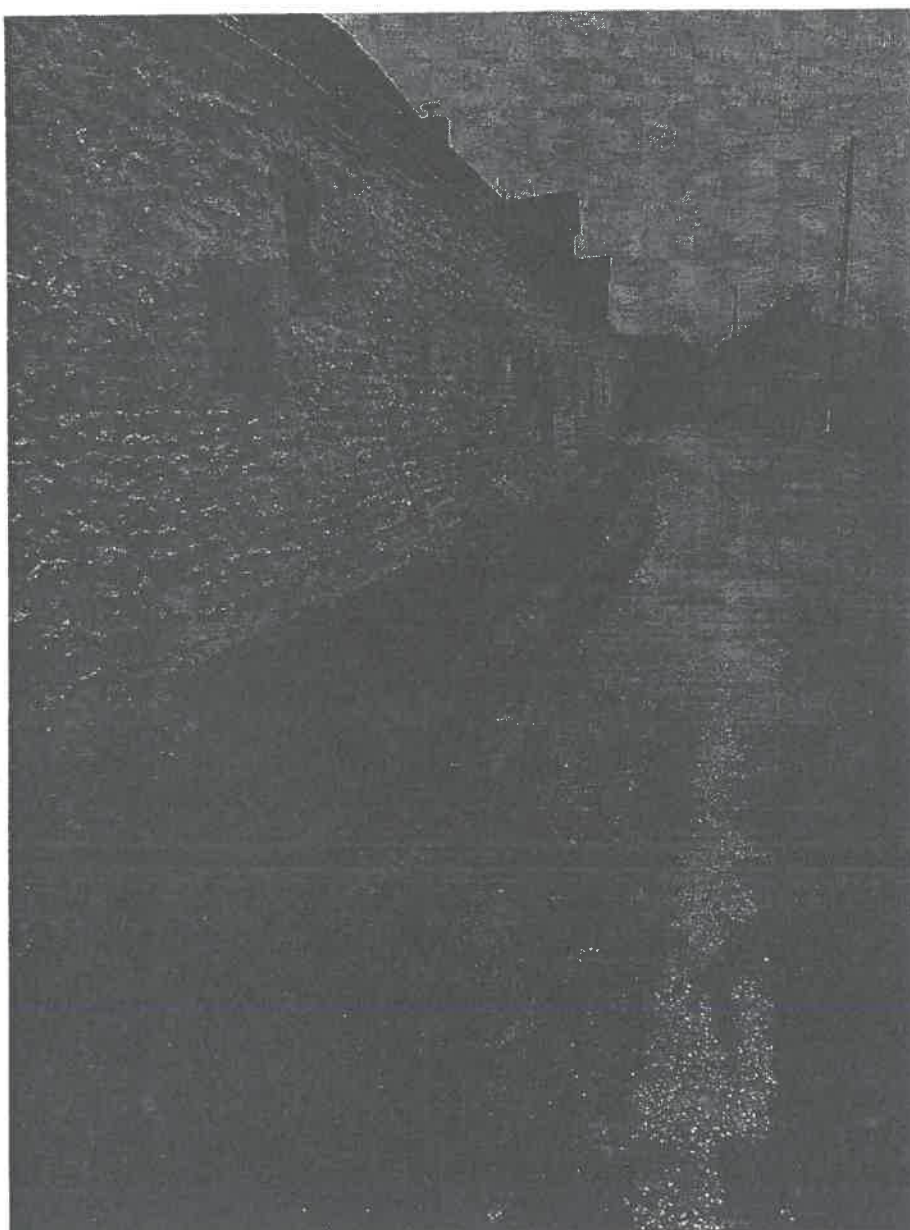
Cette décision implicite pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant la juridiction compétente conformément à l'article R. 421-1 du Code de justice administrative.

Sous toutes réserves.

Charles Gilquin
Demandeur au présent.



PIÈCE n°1 - PHOTOGRAPHIE DU MUR.



TA-Orléans 2301303 - reçu le 06 avril 2023 à 12:43 (date et heure de métropole)

De: adjointsg@villages-voveens.fr
Objet: RE: DEMANDE D'ABROGATION ARRÊTÉS 095-096/2016 [RÉF.2023/002]
Date: 9 janvier 2023 à 10:23
À: Charles GILQUIN charles.gilquin@icloud.com
Cc: s.general@villages-voveens.fr



Bonjour,

J'accuse réception ce jour de votre demande envoyée le 7 janvier dernier.

Madame (), Directeur Général des Services, sera en charge de votre dossier. Elle est joignable au 02 37 99 14 95, par mail s.general@villages-voveens.fr ou par voie postale, 5 rue Roger Gommier – 28150 LES VILLAGES VOVEENS.

Votre demande est susceptible de donner lieu à une décision implicite de rejet si nous n'avons pas répondu dans un délai de deux mois à compter de la date de votre demande.

Vous souhaitant bonne réception de la présente.

Cordialement.

5, rue Roger Gommier
28150 LES VILLAGES VOVEENS
Tél. 02.37.99.14.95
Fax. 02.37.99.01.90



De : Charles GILQUIN <charles.gilquin@icloud.com>
Envoyé : samedi 7 janvier 2023 18:09
À : s.general@villages-vovens.fr; adjointsg <adjointsg@villages-voveens.fr>
Objet : DEMANDE D'ABROGATION ARRÊTÉS 095-096/2016 [RÉF.2023/002]
Importance : Haute

Madame la Directrice Générale des Services,
Madame la Directrice Générale Adjointe des Services,

Prises *ès* qualités et fonction de vos délégations propres, sous couvert du Maire le cas échéant,

Merci de prendre connaissance de la présente demande au sens de l'article L. 110-1 du Code des relations entre le public et l'administration, développée en pièce-jointe.

PRODUCTIONS

Procédure :

A. Demande à l'origine de la décision implicite de rejet / adressage / AR.

Autres productions :

1. Capture d'écran GOOGLE© de l'état du mur avant l'introduction des mesures de police (2013) ;
2. Arrêté n°095/2016 du 8 décembre 2016, prescrivant des mesures visant à assurer la sécurité publique ;
3. Capture d'écran GOOGLE© de l'état du mur au jour de l'introduction de la présente requête.

2.3. SUR LE POUVOIR D'INJONCTION

Il ressort de l'article L. 911-1 du Code de justice administrative que :

« Lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne une mesure d'exécution dans un sens déterminé, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision, cette mesure assortie, le cas échéant, d'un délai d'exécution. »

Si, de jurisprudence constante, « l'annulation du refus d'abroger un acte réglementaire implique nécessairement l'abrogation de cet acte » (CE, 21 février 1997, Calbo), il apparaît qu'une circulation alternée a été matériellement mise en place par la Commune.

Celle-ci est en l'espèce placée au milieu d'un virage à la visibilité réduite et, au surplus, sur une route notamment fréquentée par des poids lourds.

Or, il semblerait que l'administration en cause veuille faire — et fait déjà à dire vrai — du dispositif matériel de la circulation alternée, un ralentisseur « naturel » sinon détourné.

Ce faisant, aux fins de pallier tout risque de lenteur excessive dans la prise en considération de l'annulation par l'administration, il apparaît opportun que le Tribunal de céans prescrive le retrait de ce dispositif et la remise en état des voies de circulation et ce, dans un délai raisonnable. Nous nous en remettons sur ce point, à votre jurisprudence habituelle.

3. CONCLUSIONS

Par tous ces moyens et tous autres à produire, déduire, ou suppléer, au besoin même d'office, nous concluons :

1° À l'annulation de la décision de refus d'abrogation de l'arrêté No 2016/95 du Maire de la Commune des VILLAGES-VOVÉENS en date du 7 mars 2023 ;

2° À la prescription du retrait de la mesure de circulation alternée et de la remise en état des voies de circulation concernées dans un délai raisonnable, au titre de l'article L. 911-1 du Code de justice administrative.

Le Requérant²

Monsieur Charles Gilquin
Fait à Bordeaux
Le jeudi 6 avril 2023

² « Conformément au décret 2012-1437, la signature électronique n'est pas obligatoire dans Télérecours.

En l'absence de signature électronique, les parties doivent seulement conserver un exemplaire papier de leur production revêtu d'une signature manuscrite, de manière à être en mesure de le produire en cas de nécessité. » — FAQ CONSEIL D'ÉTAT ©

2.1.3. SUR L'EXISTENCE D'UNE DÉCISION

Il résulte de l'article R. 421-1 du Code de justice administrative, que le Tribunal de céans ne peut être saisi que par voie de recours formé contre une décision.

Tandis que l'article L. 231-1 du Code des relations entre le public et l'administration, prévoit que le silence gardé par l'administration, pendant deux mois sur une demande, vaut décision. Or, notre demande en l'espèce, en tant qu'elle ne tend pas à l'adoption d'une décision individuelle, doit être regardée comme faisant naître, à l'issue de ce délai, une décision implicite de rejet conformément au 1° de l'article L. 231-4 du même Code.

Il suit de là, que le contentieux est lié, alors même que de jurisprudence constante, une telle stratégie contentieuse, destinée à obtenir l'abrogation d'un acte réglementaire, est admise par le juge de l'excès de pouvoir (Conseil d'Etat, Section, 10 juin 1930, Despujol).

S'agissant des délais, il convient de souligner, *cum grano salis*, que l'absence de la mention des voies et délais de recours dans l'accusé de réception apporté à ladite demande, nonobstant l'exigence qui en est faite à l'article R. 112-11-1 du CRPA¹, devrait rendre inopposables les délais de recours à notre endroit en vertu de l'article L. 112-12 du même code ; le délai posé à l'article R. 421-2 du CJA n'en demeure pas moins respecté.

2.2. SUR LA LÉGALITÉ DE LA DÉCISION

Si la légalité de l'acte réglementaire initial n'est pas discutée, il apparaît que la légalité du refus de l'abroger l'est.

En effet, de jurisprudence constante, le juge administratif considère que :

« Une mesure de police n'est légale que si elle est nécessaire au regard de la situation de fait existant à la date à laquelle elle a été prise, éclairée au besoin par des éléments d'information connus ultérieurement. La circonstance que cette mesure se révèle ensuite inutile est sans incidence sur sa légalité mais entraîne l'obligation de l'abroger ou de l'adapter sous peine d'engager la responsabilité pour faute de la commune. »

Conseil d'Etat, 31 août 2009, Commune de Crégols, n°296458

Aussi, le refus opposé devient illégal dès lors qu'il ressort clairement des pièces du dossier que la mesure se relève inutile à la lumière des travaux de rénovation entrepris sur l'édifice à l'origine du danger constaté en 2016.

De plus fort, dès lors que l'article L. 243-2 du CRPA pose une obligation générale incombant à l'administration sur ce point :

« L'administration est tenue d'abroger expressément un acte réglementaire illégal ou dépourvu d'objet, que cette situation existe depuis son édicton ou qu'elle résulte de circonstances de droit ou de fait postérieures (...). »

¹ Et qui a par ailleurs été rappelée itérativement aux services de cette collectivité.

1. FAITS ET PROCÉDURE

Dans la Commune annexe de Rouvray-Saint-Florentin (28), il apparaît qu'au mois de décembre 2016, un mur mitoyen à la chaussée sis 6 rue du Pavillon, a présenté des signes de fragilité de nature à faire craindre une chute de pierres sur la voie publique (Production n°1).

Fort de ses pouvoirs de police, tirés de l'article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales, dont l'objet est notamment de préserver la sécurité publique, l'édile de céans a pris un arrêté en date du 8 décembre 2016, aux fins d'interdire la circulation des piétons sur le trottoir concerné par ce risque et de prescrire une circulation alternée au droit de la chaussée jouxtant ce trottoir (Production n°2).

S'il apparaît aujourd'hui manifeste, que le mur à l'origine des désordres a fait l'objet des rénovations nécessaires (Production n°3) et à même de préserver la sécurité publique des risques de chutes de pierres constatés en 2016, il reste que l'arrêté litigieux n'a pas été abrogé par l'édile.

Partant, nous avons introduit devant lui une demande d'abrogation de cet arrêté le 7 janvier 2023 (Production n°A). L'administration a alors conservé un silence propre à faire naître une décision implicite de rejet le 7 mars 2023.

Il s'agit de la décision administrative attaquée.

2. DISCUSSION

2.1. SUR LA RECEVABILITÉ

2.1.1. INTÉRÊT À AGIR

S'il ressort des éléments de cette requête, ma domiciliation à Bordeaux, il apparaît que mes grands-parents paternels résident à Pré-Saint-Martin (28), un village mitoyen à Rouvray-Saint-Florentin. Qu'à l'occasion de venues régulières près ce lieu, j'ai l'occasion de passer par cette voie de circulation qui mène à Voves (28) tandis qu'à l'occasion d'un récent passage, j'ai manqué d'avoir un accident avec un poids lourd qui ne m'avait pas vu et qui se trouvait partant, fort dépourvu à freiner à temps.

Il suit de là, un intérêt à agir suffisamment direct et certain contre cet acte réglementaire qui a failli me coûter la vie au plan subjectif. De vrai, j'eus tout aussi bien pu formuler tous mes griefs à l'encontre du chauffeur, mais ce Monsieur, en dépit sans doute de sa célérité, ne pouvait deviner l'obstacle, d'autant que la signalisation temporaire en place n'est pas même conforme et partant, efficiente, quand il s'agit d'annoncer ledit obstacle.

Au-delà de cette incursion subjective, il ressort de l'arrêté litigieux qu'il prescrit une restriction à la liberté de circulation tant des automobilistes par la réduction de l'assiette de la voie de circulation, que des piétons, auxquels il est fait interdiction d'emprunter le trottoir.

2.1.2. CAPACITÉ À AGIR

Il apparaît qu'étant né le 12 avril 2002 à Châteaudun (28), je suis majeur et dispose dès lors de la capacité d'ester en justice la décision litigieuse.

M. Charles GILQUIN
1 allée des Conviviales
33700 Mérignac

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE & MÉMOIRE

— RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR —

À Mesdames et Messieurs les conseillers près le Tribunal administratif d'Orléans (45) :

POUR :

Monsieur Charles Gilquin, domicilié 1 allée des Conviviales à Mérignac (33),

DEMANDEUR

CONTRE :

La décision de refus d'abrogation de l'arrêté No 095/2016 du 8 décembre 2016 prescrivant des mesures visant à assurer la sécurité publique, en date du 7 mars 2023 prise par le Maire de la Commune des VILLAGES VOVÉENS.

La Commune des VILLAGES VOVÉENS, représentée par son Maire en exercice, dûment habilité et domicilié ès qualités près l'Hôtel de Ville sis 5 rue Roger Gommier - 28150 LES VILLAGES VOVÉENS.

DÉFENDERESSE

Cette nouvelle demande ANNULE ma demande de retrait du 22 décembre dernier.

Après vous,

Charles Gilquin,
Demandeur au présent.

De:
Asunto: ENQUÊTE ROUVRAY - DEMANDE COMMUNICATION DOCUMENT
Fecha: 5 de julio de 2023, 14:39
Para: Charles GILQUIN charles.gilquin@icloud.com

Bonjour Monsieur Gilquin,

Pour parfaite information, je ne suis pas le Directeur adjoint des Routes, je suis Adjoint au Chef du Service d'Ingénierie Routière (SIR).

Les documents demandés ne peuvent être transmis dans le cadre de l'enquête publique car ceux-ci sont relatifs à de nombreuses opérations en cours ou à venir, dont certaines ne sont qu'à l'étude. Or, il n'y a pas de communication officielle sur les opérations avant la fin du stade avant-projet (études techniques nécessaires à la validation ou au rejet d'une opération).

Il me semble, mais là je n'en suis pas certain, que seules les délibérations du Conseil départementale sont disponibles sur le site internet du Département.

Cordialement,

Conseil départemental d'Eure-et-Loir
Direction des infrastructures

-----Message d'origine-----

De : Charles GILQUIN <charles.gilquin@icloud.com>
Envoyé : mardi 4 juillet 2023 00:36
À :
Objet : ENQUÊTE ROUVRAY - DEMANDE COMMUNICATION DOCUMENT

Monsieur le Directeur adjoint,

Toujours dans le cadre de l'enquête publique de Rouvray-Saint-Florentin, j'aurais voulu avoir communication des deux procès-verbaux réalisés à l'issue des réunions de la Commission des Infrastructures et des routes du Conseil départemental de céans, notamment celles de janvier et novembre 2020.

Le tout de sorte à savoir sur quelle base tarifaire du projet cette commission a été consultée dès lors que la note en date de juin 2020 fait apparaître un coût prévisionnel évalué à 1.200.000 €.

Dans cette attente,

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en mes sentiments respectueux.

Charles Gilquin

Enviado desde mi iPhone

