

 <p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p>	<p><b>Comité de suivi du projet d'aménagement des RN154 et 12 par concession autoroutière en Eure-et-Loir entre A10 et Nonancourt</b></p>	<p>Orléans, le 20 juin 2016</p>
<p>Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Centre-Val de Loire</p>	<p>Préfecture d'Eure et Loir – Chartres – 17 juin 2016  <b>Compte-rendu</b></p>	

*La décision ministérielle du 25 juin 2010, prise à l'issue du débat public sur le devenir de la RN154, mené d'octobre 2009 à janvier 2010, prévoyait la mise en place d'un Comité de Suivi du projet. Le Comité de Suivi a été installé par Monsieur le Préfet de la région Centre, le 03 décembre 2010 à Chartres. Il comporte 80 membres répartis en 5 collèges : services de l'État, élus et représentants des collectivités territoriales, milieu économique, syndicats et société civile, associations. Le garant de l'information et de la concertation, nommé par la CNDP, y est associé.*

\* \* \*

Le 17 juin 2016, une réunion du Comité de Suivi s'est tenue à la Préfecture de Chartres. La séance a été ouverte à 9h00 par M. le Préfet d'Eure-et-Loir.

**M. Quillet, Préfet d'Eure-et-Loir**, rappelle que l'objet de la réunion est de présenter le bilan de la concertation inter-services, tant au niveau local que national, au préalable de la saisine de l'autorité environnementale et de faire un point d'avancement du dossier.

## **1. Présentation du bilan (M. Clément, DREAL Centre-Val de Loire)**

Le bilan présenté a abordé les thèmes suivants :

- mise en œuvre précise du tracé
- impact du projet sur la qualité de vie
- question foncière agricole
- protection de la ressource en eau
- impacts paysagers
- impacts sur les milieux naturels
- tarification et financement
- itinéraires de substitution

La DREAL a effectué une synthèse des avis et a présenté au comité de suivi les principales thématiques abordées en explicitant les éventuelles modifications qui ont été mises en œuvre dans le dossier suite à ces avis.

## **2. Échanges**

**M. Quillet, Préfet d'Eure-et-Loir**, invite les membres du comité de suivi à faire part de leurs avis et réactions.

**L'association VIVAVRE**, demande un plan exact de financement (travaux, subvention, participation collectivités, incidence prix péage).

*Réponse de M. Quillet : La DREAL a déjà répondu à ces questions lors de sa présentation.*

**L'association VIVAVRE** s'interroge sur les recours possibles si jamais les mesures de protections n'étaient pas réalisées.

Réponse de la DREAL Centre : Le dossier des engagements de l'État permet de fixer les mesures que devra mettre en place le concessionnaire.

**L'association AVERN** s'interroge sur la faisabilité d'enterrer l'autoroute au niveau de Vernouillet sur la RN12.

Réponse de la DREAL Centre : Le maître d'ouvrage ne peut pas imposer la géométrie au concessionnaire, cependant ce dernier doit respecter le niveau d'impact du projet présenté dans l'étude impact. Le seul sujet où l'on peut imposer le passage en déblai est lié à la directive paysage sur les vues sur la Cathédrale de Chartres.

Intervention de M. Quillet, Préfet d'Eure-et-Loir : Concernant l'équilibre déblai-remblai sur l'ensemble du projet, il faut noter que ce n'est pas toujours le déblai la meilleure solution.

Il demande qui se chargera du suivi des travaux.

Réponse de la DREAL Centre : Le suivi des travaux se fera par les services de l'État

**L'association AVERN** demande si les croisements du projet avec les routes départementales existantes ont été chiffrés.

Réponse de la DREAL Centre : Les rétablissements de toutes les routes départementales interceptées sont inclus dans le projet.

**Dreux Agglo** fait état de l'équidistance entre Allainville et le Hameau des Corvées, et demande un traitement particulier de la pollution visuelle induite par le projet.

**L'association AVERN** indique que Vernouillet est soumis à des vents d'ouest qui amèneront la pollution sur la commune.

**L'association AVERN** demande si l'interdiction de PL mentionnée dans l'étude d'impact est licite ou illicite.

Réponse de la DREAL Centre : Il y avait une ambiguïté dans le dossier. L'interdiction PL est illicite sur l'ensemble d'un itinéraire mais elle est tout à fait licite en traversée d'agglomération. Il s'agit des pouvoirs de police de la circulation du maire de la commune.

**L'association ASVEG** s'interroge sur la réalisation d'études sonores sur le viaduc de la Blaise à Garnay. Elle demande si des études comparatives à 15/17/20/30m, horizontal ou pente, vent ont été réalisées. Elle demande également si une étude des nuisances sonores pour l'école à 500/800 m a été réalisée. Pour finir elle demande si les écrans anti-bruit seront en plastique/béton/bois.

Réponse de la DREAL Centre : Le concessionnaire est tenu de respecter le niveau d'impact du projet (dossier des engagements de l'État). Elle précise également que les hypothèses de viaduc ont été réalisées par une étude d'impact fine (école : Cf études santé établissements sensibles). Elle précise également qu'il n'est pas prévu de dispositifs de protections au niveau sonore à cet endroit. Enfin concernant la hauteur du viaduc, celle-ci ne peut être connue à l'avance, cela faisant partie des prérogatives du concessionnaire.

**L'association ASVEG** s'interroge sur le respect du niveau de décibels

Réponse de la DREAL Centre : La réglementation en matière de limitation des nuisances sonores sera respectée.

**Le Conseil Régional Centre-Val de Loire** demande d'affiner les chiffres de l'impact sur les voies d'itinéraire de substitutions entre Chartres et Dreux, notamment l'impact du passage de Poids-Lourds (PL) en desserte locale (concernant l'activité drouaise).

Réponse de la DREAL Centre : L'impact estimé par rapport aux hypothèses de péage en trafic total et en trafic PL/desserte locale est une approche maximisante.

**Dreux Agglo** s'interroge sur la subvention d'équilibre et le partage de son financement entre l'État et les collectivités, sachant que l'État a annoncé qu'il participerait à hauteur de 50 % pour un maximum de 30M€. Il demande qui financera la différence entre l'estimation du coût de projet annoncé à 650M€ et celle annoncée aujourd'hui à 800M€.

*Réponse de la DREAL Centre : L'estimation de la subvention d'équilibre est actuellement inférieure à 60M€. Le coût des travaux a certes augmenté par rapport à la phase d'études précédentes, même si ce n'est pas dans les proportions indiquées dans la question. Néanmoins, les modèles qui permettent d'estimer la subvention présentent un montant actualisé tenant compte de ces évolutions.*

**La Communauté de Communes de la Beauce Vovéenne** indique que le projet superpose le périmètre de carrières sur la commune de Beauvilliers.

*Réponse de la DREAL Centre : Il est prévu une réunion la semaine 26 avec la commune de Beauvilliers et les entreprises concernées.*

### **3. Conclusion**

M. le Préfet d'Eure-et-Loire remercie les membres du comité de suivi de leur participation et rappelle les prochaines étapes :

- consultation de l'Autorité Environnementale en cours,
- enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à partir de la fin du mois d'octobre.

\* \* \*

Un prochain Comité de Suivi se tiendra avant l'ouverture de l'enquête, afin de présenter l'avis de l'autorité environnementale et de présenter les modalités de l'enquête d'utilité publique.

\* \* \*