



RN 154 et RN 12

Le projet d'aménagement à 2X2 voies
par mise en concession autoroutière

Comité de suivi
17 Juin 2016





Ouverture

-

Nicolas QUILLET
Préfet d'Eure-et-Loir



Christophe CHASSANDE
Directeur de la DREAL Centre-Val de
Loire



Jean-Yves AUDOUIN
Préfet - Garant de l'information et de la
concertation



Florent CLEMENT
Chef de projet RN154-12

1 Présentation du bilan de la concertation inter-services (CIS)

1

La CIS : définition

- ⊗ Un temps de consultation formalisée doit avoir lieu pour les projets d'aménagement de l'État avec les services de l'Etat et les collectivités territoriales concernées par le projet ;
- ⊗ Cette concertation inter-services (CIS) a pour but de recueillir les observations des services et des collectivités concernés par le projet ;
- ⊗ La clôture de la CIS est formalisée par la rédaction d'un bilan.

1

Bilan de la CIS : organisation et déroulement

- ⊗ 2 CIS ont eu lieu au niveau local et national
- ⊗ A l'échelon local, cette concertation s'est tenue sous l'égide de M. le Préfet d'Eure-et-Loir du 10 mars au 15 mai 2016, soit sur une durée de 2 mois.

- ⊗ Questions / demandes par rapport à la mise en œuvre précise du tracé
 - ⊗ Exemples : Agglomération de Dreux ; communes de Marvilles-Moutiers-Brulé ; Garnay ; Allainville, etc.
 - ⊗ Le tracé proposé est un tracé dit « de référence » indispensable pour conduire l'étude d'impact et la définition de la bande dite « des 300 m » qui sera portée à l'avis du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
 - ⊗ L'enquête portera ainsi sur la bande de DUP, et non sur un tracé.
 - ⊗ Dans l'hypothèse où le projet serait reconnu d'utilité publique, il appartiendra au concessionnaire de définir avec précision le tracé, son profil en long (remblai ou déblai) l'implantation et la nature des points d'échanges à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique, ainsi que les protections.

- ⊗ Questions / demandes par rapport à la mise en œuvre précise du tracé : cas particuliers relatifs à la bande de DUP
 - ⊗ Exemples : communes de Sours ; Fresnay L'Evêque ;
 - ⊗ Le maître d'ouvrage a procédé à un décalage de la bande de DUP de manière à limiter la proximité potentielle du tracé qui sera mis en œuvre par le concessionnaire.

1

Bilan de la CIS - synthèse des avis par thèmes

- Les impacts du projet sur la qualité de vie
 - Exemples : Allainville ; Garnay ; Sours ; Fresnay L'Evêque ; Trancrainville, ARS Centre-Val de Loire, etc.
 - Le concessionnaire est tenu de respecter les seuils réglementaires, notamment en terme d'acoustique, lors de la mise en œuvre du projet. Il en va de même pour le projet présenté par le maître d'ouvrage dans le dossier soumis à concertation inter-services ;
 - Le projet a fait l'objet d'études acoustiques et air / santé détaillées, dont les résultats sont présentés dans le dossier d'étude d'impact ;
 - Dans le souci de mettre à disposition des études le plus exhaustives possibles, le détail des études air / santé et acoustiques menées ont été annexées à l'étude d'impact ;
 - Des modifications ont également été apportées aux études menées pour répondre aux questions posées, y compris très ponctuellement.

1

Bilan de la CIS - synthèse des avis par thèmes

➤ Le projet et la question foncière agricole

- Exemples : Guilleville ; Fresnay L'Evêque ; Trancrainville ; CA 27 ; CA 28
- Consommation globale du projet en foncier agricole estimée à 460 ha sur l'ensemble du tracé (plateforme routières, aires, bassins, etc. inclus)
- Certaines précisions ont été apportées à l'étude d'impact, notamment sur l'utilisation maximale des réserves foncières existantes ;
- Il convient de préciser que des ajustements seront recherchés lors des phases projet par le concessionnaire et notamment l'optimisation du projet afin de limiter les délaissés;
- Pour ce qui est des compensations écologiques, les mesures de compensation proposées au stade actuel des études sont très peu consommatrices de foncier agricole. Elles seront affinées par le concessionnaire lors de l'élaboration du dossier d'autorisation unique ;
- En ce qui concerne les rétablissements agricoles, ils seront définis en phase projet par le concessionnaire. Bien que non localisés à ce stade amont des études, le coût financier de ces rétablissements agricoles a été provisionné dans le cadre de l'estimation du projet présenté.

⊗ Le projet et la protection de la ressource en eau

- ⊗ Exemples : Agglomération de Dreux ; Garnay ; Vernouillet ; Saint-Prest ; ARS Centre-Val de Loire; etc.
- ⊗ Il est rappelé que le concessionnaire aura la charge des procédures loi sur l'eau lors en phase projet ;
- ⊗ L'ensemble des captages mentionnés ont bien été pris en compte dans l'étude d'impact du projet. Il sont ainsi répertoriés dans l'atlas cartographique du diagnostic présenté dans l'étude d'impact. Par soucis de clarté, ils ont été re-listés dans la pièce.
- ⊗ protection rapprochée (arrêté de DUP du 17 novembre 1992) du champ captant propriété d'Eau de Paris, sur les communes de Dreux et Vert en Drouais ; périmètre de protection éloignée de ce champ captant sur les communes de Louvilliers en Drouais, Vert en Drouais et Allainville ; Captage du Bourg à Serazereux ; Forage B2 de Berchères Saint-Germain ; Captage du Gorget à Saint-Prest ; Forage S1 de la Saussaye à Sours ; Captage des Pièces de la Recette à Fresnay l'Evêque.

➤ Les impacts paysagers du projet

- Exemples : Chartres Métropole ; Champhol ; Fresnay L'Evêque ; Trancrainville ; Ministère de la Culture ; DRAC Centre-Val de Loire ; etc.
- Le choix d'appliquer le projet de directive paysagère de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres est un choix fort du maître d'ouvrage. Une analyse fine au cas par cas a été réalisée sur les perspectives de vision de la cathédrale dans l'étude paysagère. Elle a permis de déterminer le profil en long adapté pour l'infrastructure et des axes rétablis ;
- Afin d'améliorer l'intégration paysagère du projet, les solutions permettant de minimiser l'impact du franchissement de la voie ferrée à l'Est du château de Vauventriers, à Champhol, devront être privilégiées dans les phases ultérieures du dossier ;
- Par soucis d'exhaustivité, le détail de l'étude paysagère menée a été annexée au dossier d'étude d'impact ;
- Les services de l'Etat compétents seront saisis en phase projet ;

➤ Les impacts du projet sur les milieux naturels

- Exemples : Le Boullay-Mivoye ; Fresnay L'Evêque ; Trancrainville ; CGDD ; DREAL ; DDT 28, etc.
- Certaines mesures de compensation et d'accompagnement du projet ont été précisées ;
- Mesures définies précisément en phase projet par le concessionnaire dans le cadre des procédures légales.

⊗ Tarification et financement

- ⊗ Exemples : Agglomération de Dreux ; Communes de Vert-en-Drouais ; Tremblay-les-Villages et de Serazereux ; Levesville la Chenard ; Trancrainville, etc.
- ⊗ Niveau de péage fait partie de l'offre du concessionnaire ;
- ⊗ Il peut également être mis en place des systèmes d'abonnement, à destination des usagers réguliers par exemple;
- ⊗ Le montant de la subvention est réparti à 50 % / 50 % entre l'Etat et les collectivités. La participation de l'Etat est limitée à 30 M € ;
- ⊗ Le risque trafic est à la charge du concessionnaire : il n'y a pas de subvention d'équilibre de fonctionnement

➤ Itinéraires de substitution

- Agglomération de Dreux ; Chartres Métropole ; Trambly-les-Villages ; Serazereux ; Ymonville ; Allonnes ; Trancrainville, etc.
- Des projets « types » de réaménagement des traversées d'agglomération sur l'itinéraire de substitution sont présentées dans le dossier ;
- Les dispositions présentées ont une vocation illustrative et ne sont pas constitutives du projet ;
- Les interdictions de circulation des poids lourds en transit relèvent de la police des maires en ce qui concerne les traversées d'agglomération ;
- Une pièce du dossier d'enquête présente précisément projet et itinéraire de substitution



Conclusion

-

Nicolas QUILLET
Préfet d'Eure-et-Loir