

Commissaires enquêteurs :  
Michel Badaire, Président de la commission.  
André Robin et Christian Brygier, membres de la commission.

## **Département de l'Eure.**

**Communes de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.**

## **Département de l'Eure et Loir.**

**Communes de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Challet, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Eveque, Garnay, Gaille-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-de-Joncherêts, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sérazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-villages, Tréon, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.**

## **Enquête publique unique préalable à :**

- **La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).**
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.**
- **Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.**

# **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## SOMMAIRE GENERAL

### **I - DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

*I.1 PREAMBULE - page 4*

*I.2 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE - page 5*

*I.3 DECISION DESIGNANT LA COMMISSION D'ENQUETE – page 7*

*I.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE – page 8*

*I.5 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE – page 11*

*I.6 INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE – page 13*

### **II - EXAMEN ET ANALYSE DE L'ENQUETE**

*II.1 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE - page 15*

- La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

*II.2 PRESENTATION DE L'ENQUETE – page 18*

*II.3 DEROULEMENT des PERMANENCES – page 88*

*II.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET OBSERVATIONS – page 104*

*II.5 ANALYSE des OBSERVATIONS – page 105*

Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
Rapport de la commission d'enquête

## Annexes

- *Arrêté inter préfectoral du 24 octobre 2016 portant ouverture de l'enquête.*
- *Courrier de remise du procès-verbal des observations issue des registres papier.*
- *Courrier de remise du procès-verbal des observations issue du registre numérique.*
- *Courrier de Monsieur le Préfet d'Eure et Loir reportant la date de remise du rapport.*
- *Courrier remise de la réponse du Maître d'ouvrage.*

## Pièces jointes

1. *Synthèse des observations sur registres papier.*
2. *Synthèse des observations sur registres numérique.*
3. *Réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse.*
4. *Quarante-cinq registres d'observations.*
5. *Certificats d'affichage des 50 mairies. de l'aire d'étude.*
6. *Certificats d'affichages des lieux d'enquête.*
7. *Les pièces du dispositif.*
8. *Les PV de constat.*
9. *Les rapports de contrôle et de maintenance.*
10. *Le document papier du registre numérique.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **I.1 Préambule.**

Les zones concernées par le projet sont :

Au nord-est de la Région-Centre Val de Loire, le département de l'Eure et Loir.

Au sud de la région Normandie, le département de l'Eure.

L'enquête publique permet à la population, concernée ou pas, de consulter des dossiers, mis à sa disposition dans divers lieux et d'inscrire ses observations sur des registres disposés à cet effet ainsi que sur un registre numérique accessible à l'adresse : [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

Afin de dialoguer et mieux appréhender les avis de la population, la commission d'enquête est présente lors de permanences. A la fin de la procédure, elle rédige son rapport en émettant ses conclusions assorties d'un avis personnel et motivé sur le projet.

Le projet soumis à enquête concerne la mise concession autoroutière des RN 154 et RN 12, de Nonancourt à Allaines-Mervilliers pour laquelle une soixantaine de kilomètres d'aménagement restent à réaliser, ainsi que La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet et le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Le financement des travaux représentant des dizaines d'années de financement public, suite au débat public, le principe de l'achèvement de l'aménagement par mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines et de son tronc commun avec la RN 12 a été retenu.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## I.2 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté, en date du **2 août 2016**, Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir est désigné comme autorité compétente chargée de coordonner l'organisation de l'enquête publique relative au projet d'aménagement par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A 10) et La Madeleine de Nonancourt (RN154) et d'en centraliser les résultats.

L'arrêté, en date du **24 octobre 2016**, de Messieurs les Préfets de L'Eure et de l'Eure et Loir et du Loiret a prescrit l'ouverture de l'enquête publique sur le projet relatif à :

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

En application :

- Du Code de l'Environnement.
- Du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.
- Du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.
- Du Code Rural et de la Pêche Maritime.
- Du Code des Transports.
- Du Code de l'Urbanisme.
- Du Code de la Voirie Routière.
- Du décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements.
- De la décision de Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 25 juin 2010 retenant, suite à la publication par la Commission nationale du débat public (CNDP) du bilan du débat public, le principe d'achèvement de l'aménagement de la RN154 entre Allaines et Nonancourt, y compris la section en tronc commun avec la RN12, par recours à la concession.
- Du débat public qui s'est déroulé du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010, conformément aux décisions de la commission nationale du débat public en date 2 septembre 2009 et les deux concertations qui se sont déroulées respectivement

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

du 24 septembre au 19 octobre 2012 et du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

- Du dossier déposé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire comportant, conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, les pièces relatives à chacune des enquêtes publiques requises pour la réalisation du projet, notamment une étude d'impact, une évaluation socio-économique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- De l'avis du 21 septembre 2016 de la formation de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession des RN 154 et RN12, sur les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir.
- De la décision du 20 juillet 2016 de la formation de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable de se saisir de l'avis relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la mise à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 entre Nonancourt et Allaines (27-28).
- De l'avis du 21 septembre 2016 de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Eure-et-Loir suivants : schéma de cohérence territoriale de l'agglomération chartraine ; PLU des communes de Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Eveque, Garnay, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Prunay-le-Gillon, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Ymonville, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Theuville ; POS des communes de Gasville-Oisème, Gellainville, Poisvilliers.
- De l'avis du 21 septembre 2016 de la formation de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'Eure suivants : POS des communes de La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.
- Des procès-verbaux des réunions d'examen conjoints tenues dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.
- De la décision du 22 août 2016 du président du tribunal administratif d'Orléans désignant une commission d'enquête.

Considérant que la commission d'enquête a été consultée sur les modalités de déroulement de l'enquête.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

### **I.3 DECISION DESIGNANT LA COMMISSION D'ENQUETE**

La décision du Tribunal Administratif n° E16000141/45 du **22 août 2016** par Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné une commission d'enquête composée de Monsieur Michel BADAIRE en qualité de Président, de Monsieur André ROBIN en qualité de membre titulaire, de Monsieur Christian BRYGIER en qualité de membre titulaire, de Monsieur René ROUZAUD en qualité de commissaire-enquêteur suppléant. Tous figurants sur la liste d'aptitude des Commissaires Enquêteurs du Loiret.

En cas d'empêchement de Monsieur Michel BADAIRE, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur André ROBIN, membre titulaire de la commission.

En application des dispositions de l'article R. 123-5 du Code de l'environnement, hormis le cas du remplacement définitif d'un titulaire défaillant par le suppléant, le suppléant n'intervient pas dans la conduite de l'enquête ni pour l'élaboration du rapport et des conclusions qui restent de la seule compétence de la commission d'enquête.

Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
Rapport de la commission d'enquête

#### **I.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

L'enquête publique s'est déroulée pendant 57 jours consécutifs du **mardi 15 novembre 2016 au mardi 10 janvier 2017 inclus**, sur le territoire suivant, Mairies des communes de ;

1. Allainville.
2. Allonnes.
3. Beauvilliers.
4. Berchères-les-Pierres.
5. Berchères-Saint-Germain.
6. Boisville-la-Saint-Père.
7. Challet.
8. Champhol.
9. Chartres.
10. Dreux.
11. Fresnay-l'Eveque.
12. Garnay.
13. Gasville-Oisème.
14. Gellainville.
15. Le Boullay-Mivoye.
16. Le Boullay-Thierry.
17. Lèves.
18. Louvilliers-en-Drouais.
19. Marville-Moutiers-Brûlé.
20. Nogent-le-Phaye.
21. Poisvilliers.
22. Prasville.
23. Prunay-Ie-Gillon.
24. Saint-Lubin-des-Joncherêts.
25. Saint-Prest.
26. Saint-Rémy-sur-Avre.
27. Serazereux.
28. Sours.
29. Theuville.
30. Trancrainville.
31. Tremblay-les-Villages.
32. Tréon.
33. Vemouillet.
34. Vert-en-Drouais.
35. Ymonville.
36. La Madeleine-de-Nonancourt.
37. Nonancourt.

Et les lieux suivants :

38. Préfecture de Chartres, siège de l'enquête.
39. Siège de Chartres Métropole.
40. Agglo du Pays de Dreux.
41. Communauté de Communes de la Beauce Vovéenne.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

42. Syndicat du Pays de Beauce.
43. Communauté de Communes de la Beauce de Janville.
44. Sièges de la Communauté de Communes Rurales du Sud de l'Eure.

Pendant les heures d'ouverture des lieux précités, un dossier d'enquête était disponible et consultable. Un registre, permettant à la population d'inscrire éventuellement ses annotations, était aussi placé près du dossier.

Le dossier d'enquête était consultable sur le site internet suivant : [www.154-12.gouv.fr](http://www.154-12.gouv.fr)

Un registre électronique permettant de déposer les observations, consultable par tous était disponible à l'adresse [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr)

Tout courrier postal reçu pendant la période de l'enquête a été annexé au registre et mis à la disposition du public. Adressé au siège de l'enquête ; Commissaire Enquêteur – Préfecture, 1 place de la République – 28019 Chartres, a été annexé au registre de ce lieu.

Le Commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public, dans une salle mise à sa disposition dans les Mairies des communes suivantes :

<b>1. Dreux</b>	Mardi 15 novembre 2016	9h00 à 12h00
<b>2. Nonancourt</b>	Mardi 15 novembre 2016	14h00 à 17h00
<b>3. Tancrainville</b>	Mardi 22 novembre 2016	9h00 à 12h00
<b>4. Beauvilliers</b>	Mardi 22 novembre 2016	14h00 à 17h00
<b>5. Garnay</b>	Lundi 28 novembre 2016	9h00 à 12h00
<b>6. Serazereux</b>	Lundi 28 novembre 2016	14h00 à 17h00
<b>7. Champhol</b>	Mardi 29 novembre 2016	9h00 à 12h00
<b>8. Prunay le Gillon</b>	Mardi 29 novembre 2016	14h30 à 17h30
<b>9. Tremblay les Villages</b>	Mercredi 30 novembre 2016	9h00 à 12h00
<b>10. Saint Prest</b>	Mercredi 30 novembre 2016	14h00 à 17h00
<b>11. Dreux</b>	Samedi 3 décembre 2016	9h00 à 12h00
<b>12. Poisvilliers</b>	Mardi 6 décembre 2016	9h00 à 12h00
<b>13. Sours</b>	Mardi 6 décembre 2016	14h00 à 17h00
<b>14. Allainville</b>	Lundi 12 décembre 2016	9h00 à 12h00
<b>15. Saint Rémy sur Avre</b>	Lundi 12 décembre 2016	14h00 à 17h00
<b>16. Chartres</b>	Samedi 17 décembre 2016	9h00 à 12h00
<b>17. Marville Moutiers Brulé</b>	Mardi 3 janvier 2017	9h00 à 12h00
<b>18. Gasville Oisème</b>	Mardi 3 janvier 2017	14h00 à 17h00
<b>19. Vert en Drouais</b>	Jeudi 5 janvier 2017	9h00 à 12h00
<b>20. Saint Lubin de Joncherets</b>	Jeudi 5 janvier 2017	14h00 à 17h00
<b>21. Fresnay l'Eveque</b>	Lundi 9 janvier 2017	14h00 à 17h00
<b>22. Chartres</b>	Mardi 10 janvier 2017	14h00 à 17h00

L'enquête a été close le **mardi 10 janvier 2017**, après l'heure de fermeture des locaux au public, la mention correspondante a été portée sur les registres d'observations de l'enquête.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

En dehors des lieux d'enquête cités dans l'arrêté, le dossier numérique a été adressé sous forme de clé USB à l'ensemble des 50 communes de l'aire d'étude du projet, soit les communes qui ont participé aux phases antérieures de concertation sur le projet.

<b>ABONDANT</b>	<b>COURDEMANCHE</b>
<b>ALLAINES-MERVILLIERS</b>	<b>DROISY</b>
<b>AMILLY</b>	<b>LOUYE</b>
<b>BAILLEAU-L'EVEQUE</b>	<b>MARCILLY LA CAMPAGNE</b>
<b>BARJOUVILLE</b>	<b>MESNIL-SUR-L'ESTREE</b>
<b>BOISSY-EN-DROUAIS</b>	<b>MUZY</b>
<b>BOUGLAINVAL</b>	<b>SAINT-GEORGES-MOTEL</b>
<b>CHAMPSERU</b>	<b>SAINT-GERMAIN-SUR-AVRE</b>
<b>CHARPONT</b>	
<b>CHATAINCOURT</b>	
<b>CHERISY</b>	
<b>CINTRAY</b>	
<b>COLTAINVILLE</b>	
<b>CORANCEZ</b>	
<b>DAMPIERRE-SUR-AVRE</b>	
<b>ECLUZELLES</b>	
<b>ESCORPAIN</b>	
<b>FONTENAY-SUR-EURE</b>	
<b>FRANCOURVILLE</b>	
<b>FRESNAY-LE-GILMERT</b>	
<b>GARANCIERES-EN-DROUAIS</b>	
<b>GUILLEVILLE</b>	
<b>HOUVILLE-LA-BRANCHE</b>	
<b>JOUY</b>	
<b>COUDRAY (LE)</b>	
<b>PUISSET (LE)</b>	
<b>LEVESVILLE-LA-CHENARD</b>	
<b>LUCE</b>	
<b>LUISANT</b>	
<b>LURAY</b>	
<b>MAINVILLIERS</b>	
<b>MOUTIERS</b>	
<b>MEZIERES-EN-DROUAIS</b>	
<b>MONTREUIL</b>	
<b>MORANCEZ</b>	
<b>NEUVY-EN-BEAUCE</b>	
<b>SAINT-AUBIN-DES-BOIS</b>	
<b>SAINT-GEORGES-SUR-EURE</b>	
<b>SAINTE-GEMME-MORONVAL</b>	
<b>SOULAIRES</b>	
<b>THIVARS</b>	
<b>VER-LES-CHARTRES</b>	

Pendant toute la durée de l'enquête, il a été effectué un contrôle hebdomadaire de l'intégrité des dossiers et un complément éventuel.

A Garnay, le premier registre étant complet, il a été nécessaire de mettre un deuxième registre à disposition du public.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## I.5 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La publicité de l'enquête publique a été assurée, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales dans sept journaux habilités à recevoir ce type d'avis :

1. « L'écho Républicain » (Editions des 27 octobre 2016 et 17 novembre 2016).
2. « Les échos » (Edition du 28 octobre 2016).
3. « Aujourd'hui en France » (Edition du 28 octobre 2016).
4. « Horizons centre » (Editions des 28 octobre 2016 et 18 novembre 2016).
5. « Paris Normandie éditions de l'Eure » (Editions des 28 octobre 2016 et 18 novembre 2016).
6. « La dépêche » (Editions des 28 octobre 2016 et 18 novembre 2016).
7. « La république du centre éditions Orléans » (Editions des 28 octobre 2016 et 18 novembre 2016).

L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des lieux d'enquête.

Pour ces sites, les affichages ont été faits, sous la responsabilité des Maires ou Présidents, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et ont été maintenus jusqu'au **mardi 10 janvier 2017** inclus, date de clôture de l'enquête.

Concernant l'affichage extérieur des Mairies ou Communautés de Communes. A l'issue de l'enquête, les Maires ou Présidents ont attesté de la présence continue des affiches par les certificats transmis à la Préfecture du Loiret.

173 affiches sur fond jaune ont été réalisées en un matériau résistant aux intempéries. Au format A2, elles comportaient le titre «avis d'enquête publique» en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm annonçant l'enquête. Elles étaient disposées sur les points les plus pertinents, dans l'aire du projet, visibles et lisibles depuis la voie publique.

Affiches dans le périmètre de la procédure	173
Affiches lieux d'enquête	44
Affiches sur les panneaux administratifs	92
Affiches dans l'aire d'étude	50
Total :	359

Toutes les semaines, le prestataire a réalisé le contrôle de la présence de l'affichage.

En complément, des constats d'huissiers attestent de la présence de l'affichage le jour de l'ouverture, pendant son cours et le jour de la clôture.

En cas de dégradation ou d'absence, les panneaux étaient immédiatement remplacés

En complément de l'affichage officiel, l'information a été faite par divers moyens,; panneaux lumineux dans certaines communes, bulletins municipaux ainsi que des articles dans la presse locale.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



# AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le public est informé qu'une enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Mantes-Mervilliers (A70) et Mantes-la-Jolie (RN154) est ouverte pour une durée de 37 jours consécutifs, du mardi 19 novembre 2016 à 9h au mardi 19 janvier 2017 à 17h.

Cette enquête porte :

- sur la déclaration d'utilité publique du projet ;
- sur la mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT), plans d'occupation des sols (POS) et plans locaux d'urbanisme (PLU) suivants :

- **Communes :** SCOT de l'agglomération chartraine (PLU des communes de Mantes, Mantes, Brouillais, Bechères-le-Pierre, Mantes-Saint-Germain, Bouville-la-Saint-Père, Charleval, Châteaufort, Dreux, Fleury-Évreux, Gerny, Le Boulay-Moray, Le Boulay-Thierry, Livry, Lèves-et-Choussy, Mantes-Mervilliers-Grès, Nogent-le-Peyre, Poiry-le-Gât, Saint-Prest, Saint-Hippolyte-sur-Aube, Sours, Throuilly, Transmanville, Verouillet, Vert-en-Drouais, Ymerville) ; POS des communes de Saville-Clécy, Gâtineville, Poiryville ;

- **État :** POS des communes de La Madelaine-de-Nonancourt, Nonancourt ;

- sur le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 de Nonancourt au Nord-Ouest (RN154 - département de l'Eure) à Mantes-Mervilliers (A70 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est a pour objectif d'améliorer la sécurité, le trafic et l'accès de vie des habitants sur l'axe compris de la RN154 et de son rattachement avec la RN12.

Le tracé total du projet est d'une longueur de 36 km et s'étend sur le territoire de 37 communes. Le projet réside, du Nord au Sud, de l'RN154 aménagée à 2x2 voies dans le département de l'Eure à l'autoroute A70, en réalisant les sections déjà aménagées entre Dreux et Chartres d'un part, et les sections de Fleury-Évreux / Mantes et d'Ymerville d'autre part. Il prévoit également un aménagement du tronçon compris aux RN154 et RN12 d'ici en avant. Le projet comporte :

- une déviation de la zone agglomérée de Saint-Lubin-des-Archères / Saint-Hippolyte-sur-Aube / Nonancourt par le sud-ouest ;
- une déviation de Dreux par l'ouest ;
- un réaménagement de la RN12 en Nouvelle Nord de Dreux ;
- un réaménagement de la RN154 entre Dreux et Chartres ;
- un contournement de Chartres par l'est ;
- une liaison entre le sud de Chartres et l'autoroute A70 en réalisant les déviations de Franville-Grès / Mantes et d'Ymerville.

La mise en concession repose sur un système de péage limité, à l'exclusion d'une part, de la section entre la RN154 au nord du projet et la RN12, et d'autre part, de la section en Nouvelle Nord de Dreux, qui seront en péage ouvert.

En plus des raccordements avec la RN154 au nord du projet, la RN12 et les autoroutes A11 et A12, le projet prévoit à l'échiquier avec la RN117, l'avenue du Président Wilson en Nouvelle Nord de Dreux, la RN154 au sud de Dreux, la RN154 au nord de Chartres et la RN12. Il prévoit également une réalisation des échangeurs de la RN12 avec la N102 et la RN12 à l'Est de Dreux.

Le Préfet d'Eure-et-Loir est désigné, en application de l'article R123-3 du code de l'environnement, autorité chargée de l'organisation de l'enquête et d'en certifier les résultats. L'enquête se déroule à la Préfecture d'Eure-et-Loir, siège de l'enquête (1 Place de la République, 28019 Chartres) ainsi que dans les lieux suivants :

- **Eure-et-Loir :** Mantes de Mantesville, Mantes, Brouillais, Bechères-le-Pierre, Bechères-Saint-Germain, Bouville-la-Saint-Père, Charleval, Châteaufort, Chartres, Dreux, Fleury-Évreux, Gerny, Gâtineville-Clécy, Gâtineville, Le Boulay-Moray, Le Boulay-Thierry, Livry, Lèves-et-Choussy, Mantes-Mervilliers-Grès, Nogent-le-Peyre, Poiryville, Poiryville, Poiry-le-Gât, Saint-Lubin-des-Archères, Saint-Prest, Saint-Hippolyte-sur-Aube, Sours, Throuilly, Transmanville, Verouillet, Vert-en-Drouais, Ymerville.

- **Siège de Chartres Métropole (21 Boulevard Adolphe Chéris, 28000 Chartres), Agglo du Pays de Dreux (1 rue de Châteaufort - 28100 Dreux), Communauté de Communes de la Beauce Vorenaise (1 rue de Châteaufort - Mours, 28150 Les Villages, Nouvelle), Syndicat du Pays de Beauce (1, rue Teuler Gâtin, 6160, Sours, 28150 Les Villages Vorenaise), Communauté de Communes de la Beauce de Janville (Zone Industrielle Sirotag, 28212 Janville),**

- **État :** Mantes de La Madelaine-de-Nonancourt, Nonancourt.

- **Siège de la Communauté de Communes Pures du Sud de l'Eure (Place de Berville, 27300 La Madelaine-de-Nonancourt).**

La commission d'enquête est composée comme suit :

Président : M. Michel BARDIFFE, technicien SICAP en retraite

Membres titulaires :	Membre suppléant :
M. André ROBIN, enseignant en retraite,	M. René ROUZARD, secrétaire général de mairie en retraite
M. Christian BRUYER, président en retraite	En cas d'empêchement de M. BARDIFFE, le président est assuré par M. ROBIN.

A l'exception du titre d'enquête, les registres seront tenus sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Des copies des registres et des documents annexés, le président de la commission d'enquête-recenseurs, dans la future, le maître d'ouvrage du projet et lui communiquera les observations écrites et autres campagnes dans un procès verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans la préfecture et autres communes et sur le site internet [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

La décision relative à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Mantes-Mervilliers (A70) et la Madelaine de Nonancourt (RN154) reportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement de la voie nouvelle en catégorie des autoroutes est prise, le cas échéant, par décret en Conseil d'État.

Toutes informations relatives au projet peuvent être demandées à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire (DREAL) Centre-Val de Loire - service des documents d'urbanisme (téléphone : 02.38.17.8.78 - courriel : [plu@eure-et-loir.gouv.fr](mailto:plu@eure-et-loir.gouv.fr) - [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr)).

Les informations relatives à l'enquête peuvent être consultées sur le site de la Préfecture d'Eure-et-Loir : [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique après de la préfecture d'Eure-et-Loir dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Le dossier est mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique dans les lieux d'enquête prévus comportant notamment : une étude d'impact ; l'avis de la formation d'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ; le registre en réponse du maître d'ouvrage du projet à cet avis ; une note de synthèse ; les documents de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ; et par la situation ; un plan général des travaux ainsi qu'un registre d'enquête.

Le dossier d'enquête est également consultable sur le site internet de la Préfecture d'Eure-et-Loir [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr). L'avis de l'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est consultable sur le site internet [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

Les observations, propositions et autres propositions de public concernant l'avis public du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévus et le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes peuvent être :

- consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition aux jours et heures habituels de l'ouverture du public des lieux d'enquête prévus ;
- adressés par correspondance au président de la commission d'enquête l'adresse du siège de l'enquête - Préfecture d'Eure-et-Loir, 1 Place de la République, 28019 Chartres ;
- formulés sur le registre électronique d'enquête accessible à l'adresse [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

Enfin, et du président membre de la commission d'enquête se tiennent à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux, jours et heures habituels, sans réserve que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent.

- Eure-et-Loir :

JOURS	MANÈGES	HEURES
Mardi 19 novembre 2016	Dreux	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Transmanville	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Gâtineville	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Chartres	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Dreux	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Nonancourt	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Châteaufort	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Franville-Grès	10h00 à 17h00
Mardi 22 novembre 2016	Transmanville-Villages	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Saint-Prest	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Poiryville	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Sours	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Mantesville	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Saint-Hippolyte-sur-Aube	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Mantes-Mervilliers-Grès	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Saville-Clécy	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Vert-en-Drouais	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Saint-Lubin-des-Archères	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Fleury-Évreux	10h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Chartres	9h à 17h
Mardi 22 novembre 2016	Chartres	10h à 17h

(État)

JOURS	MANÈGES	HEURES
Mardi 19 novembre 2016	Nonancourt	10h à 17h

## Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **I.6 INFORMATION DE LA COMMISSION d'ENQUETE**

Préalablement à l'ouverture de l'enquête et pendant celle-ci, la commission a eu des entretiens avec diverses personnes, une réunion a eu lieu à la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement (DREAL) du Centre Val de Loire sise 5 Avenue Buffon à ORLEANS en présence des trois commissaires-enquêteurs de la commission d'enquête, et de trois personnes de la DREAL Centre Val de Loire :

### **Mercredi 7 septembre 2016, la Commission a rencontré :**

- M. Serge GAILLARD, chef du département Infrastructures et Déplacements.
- M. Florent CLEMENT, chef de projet RN 154-12.
- Mme Margaux MAYNARD, adjointe au chef de projet RN 154-12.

Le projet a été présenté par vidéoprojection, au cours de cette réunion, de nombreux sujets ont été abordés afin de mieux appréhender le dossier et la procédure.

### **Jeudi 29 septembre 2016, la Commission a rencontré :**

- M. Florent CLEMENT, chef de projet RN 154-12.
- Mme Margaux MAYNARD, adjointe au chef de projet RN 154-12.

Visite sur place de l'ensemble du projet.

### **Jeudi 27 octobre 2016, la Commission a rencontré :**

- M. Serge GAILLARD, chef du département Infrastructures et Déplacements.
- M. Florent CLEMENT, chef de projet RN 154-12.
- Mme Margaux MAYNARD, adjointe au chef de projet RN 154-12.
- Mme MORANDINA, directrice du développement chez CDV EVENEMENTS.
- M. SIMPLOT, chargé de l'informatique chez CDV EVENEMENTS.

Exposé sur le plan de communication, la publicité de cette enquête publique.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Vendredi 4 novembre 2016, la Commission a rencontré :**

- M. CLEMENT de la DREAL Centre Val de Loire.
- Mme MORANDINA et une équipe du prestataire CDV EVENEMENTS.

La mission du prestataire consistait, avant le début de la procédure, à la dépose des dossiers et des registres dans les lieux concernés, pour être mis à disposition du public dès le premier jour de l'enquête.

**Jeudi 17 janvier 2017, la Commission a rencontré :**

- M. Serge GAILLARD, chef du département Infrastructures et Déplacements.
- M. Florent CLEMENT, chef de projet RN 154-12.
- Mme Margaux MAYNARD, adjointe au chef de projet RN 154-12.
- Mme MORANDINA, directrice du développement chez CDV EVENEMENTS.

Derniers visas sur les documents.

**Jeudi 9 février 2017, la Commission a rencontré :**

- M. Serge GAILLARD, chef du département Infrastructures et Déplacements.
- M. Florent CLEMENT, chef de projet RN 154-12.
- Mme Margaux MAYNARD, adjointe au chef de projet RN 154-12.

Présentation, par les services de la DREAL, des réponses au procès-verbal des observations.

Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
Rapport de la commission d'enquête

## **II.1 COMPOSITION du DOSSIER et EXTRAITS** 55 pièces, 5 800 pages et 37 kg.

Arrêté Préfectoral d'enquête en date du 24 octobre 2016.

A - Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.

B - Plan de situation.

C – Notice explicative, qui présente le projet de l'infrastructure routière, rappelle les études préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet proposé à l'enquête, décrit les principales caractéristiques du projet et les ouvrages les plus importants et présente une estimation sommaire des dépenses.

D - Plan Général des Travaux, qui, sur la base de cartes à l'échelle locale, permet de situer le projet par rapport aux territoires des communes concernées.

E - Résumé non technique de l'étude d'impact qui synthétise l'ensemble des informations contenues dans l'étude d'impact.

L'appréciation des impacts du programme

L'Analyse comparative des fuseaux, variantes de tracé, justification et description du projet retenu qui présente les raisons du choix du projet et explique, en particulier, les critères qui ont permis de retenir un tracé

L'état initial de l'environnement sur la zone d'étude du fuseau préférentiel et présente la synthèse des enjeux majeurs

Présentation des impacts sur l'environnement et mesures concernant les 4 secteurs traversés par le projet (se reporter au chapitre 5 pour prendre connaissance du découpage territorial correspondant).

Cette partie concerne les différentes thématiques (environnement physique, patrimoine naturel, activité agricole et sylvicole, propriété foncière, bâti, urbanisme et organisation spatiale des territoires, cadre de vie et qualité de l'air, infrastructures, réseaux et servitudes, patrimoine culturel, tourisme et loisirs, paysage), analyse les impacts environnementaux du projet, y compris en phase travaux et présente les mesures visant à supprimer, réduire, ou compenser les impacts du projet :

- Analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus
- Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie par les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes.
- Analyse des méthodes utilisées et description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées pour réaliser l'étude.

Auteurs des études.

Les annexes à l'étude d'impact :

- La pièce Annexe 1 – Étude hydroécologique.
- La pièce Annexe 2 – Étude acoustique.
- La pièce Annexe 3 – Paysage.
- La pièce Annexe 4 – Étude air et santé.

F - Évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Cette pièce présente le dossier d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000, conformément à la réglementation. Elle concerne les dispositions relatives à l'évaluation des incidences des programmes et projets soumis à autorisation ou approbation.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

#### G - Évaluation socio-économique.

Ce document a pour objectifs de présenter les éléments d'appréciation de l'utilité socio-économique du projet pour la collectivité. Après une analyse du contexte socio-économique aux échelles régionale, nationale et européenne, les prévisions de trafic sur l'infrastructure routière et les effets du projet sur les routes existantes sont présentés.

Les avantages pour la collectivité en termes de création d'emplois, de contribution au développement économique et durable des régions desservies et de participation à une offre multimodale compétitive sont analysés. Enfin, les différentes modalités possibles de financement du projet sont évoquées.

#### H - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Ce dossier s'inscrit dans le cadre réglementaire de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet d'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 154 et RN 12.

Il vise à fournir des informations sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de chaque commune.

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne les communes suivantes :

#### **Eure**

1. Nonancourt
2. La Madeleine de Nonancourt

#### **Eure et Loir**

1. Allainville
2. Allonnes
3. Beauvilliers
4. Bercheres - les - Pierres
5. Bercheres - saint - Germain
6. Boisville - la - saint – Père
7. Champhol
8. Chartres
9. Dreux
10. Fresnay - l'Eveque
11. Garnay
12. Gasville - Oiseme
13. Gellainville
14. Le Boullay - Mivoye
15. Le Boullay – Thierry
16. Leves
17. Louvilliers en Drouais
18. Marville - Moutiers - Brule
19. Nogent - le - Phaye
20. Poisvilliers
21. Prunay - le – Gillon
22. Saint - Prest
23. Saint - Remy - sur – Avre
24. Sours

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- 25. Ymonville
- 26. Trancrainville
- 27. Vernouillet
- 28. Vert - en - Drouais
- 29. Theuville

#### 30. Mise en compatibilité du SCOT de Chartres.

Le dossier présente les modifications à apporter au document d'urbanisme, de manière à le rendre compatible avec la réalisation du projet. Il comprend également une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité.

I - Procès verbaux des réunions d'examen conjoints contient les invitations aux réunions d'examen conjoint ainsi que les procès-verbaux.

I - Bilan des concertations préalables à l'enquête et mémoire du garant de la concertation.

Cette annexe présente les bilans des phases de concertation durant les études d'avant-projet sommaire. Elle présente ainsi la procédure de débat public et le processus d'études et de concertation organisé par le maître d'ouvrage.

J - Classement des voiries.

Cette pièce présente les opérations de classement-déclassement effectuées dans le cadre de la mise en concession autoroutière de la RN154 et de la RN12.

K - Annexes DUP.

Tableau ERC « Éviter – Réduire – Compenser »

Il présente une synthèse des mesures d'évitement de réduction et de compensation définies au travers du projet.

Études et notes spécifiques

Elle présente :

- La méthodologie relative à la grille d'analyse multicritères
- Le document « Note analyse du projet MOB28 » qui constitue le compte rendu d'analyse du projet alternatif « MOB28 ».

L - Avis réglementaires.

Cette pièce regroupe l'ensemble des avis émis par les autorités administratives dans le cadre du projet.

M - Avis et compléments à la suite de l'avis délibéré de l'Autorité environnementale.

Cette pièce regroupe l'avis de l'Autorité environnemental n° 2016-52 adopté lors de la séance du 21 septembre 2016 ainsi que les compléments du maître d'ouvrage en réponse à l'avis délibéré.

L'ensemble des pièces des dossiers, ainsi que les registres à feuillets numérotés et non mobiles, ont été paraphés par un membre de la commission d'enquête.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## II.2 PRESENTATION DE L'ENQUETE

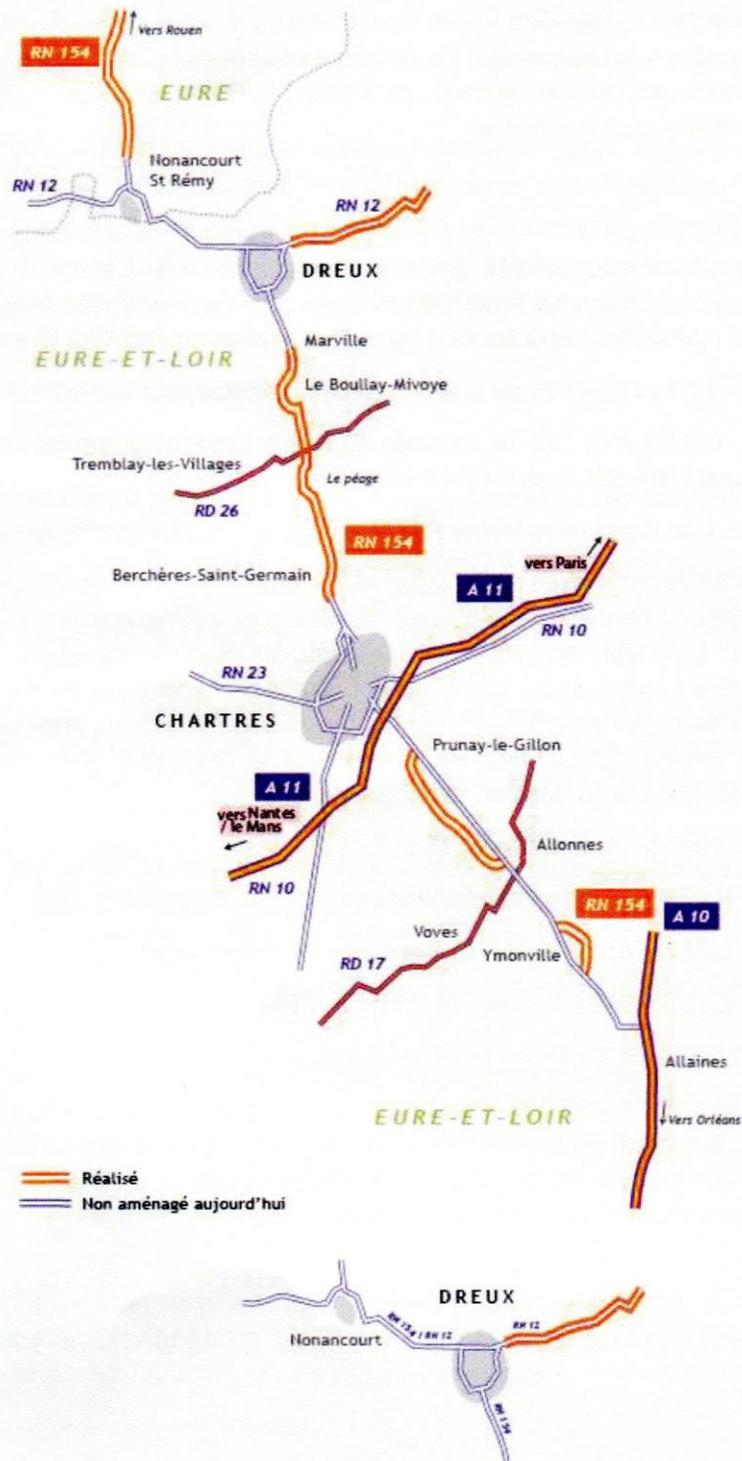


Figure 2 : L'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 (Source : DREAL Centre-Val de Loire)

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État - Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie - représenté par le Préfet de la région Centre-Val de Loire, désigné Préfet coordonnateur, et déléguée localement à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre - Val de Loire (DREAL Centre - Val de Loire).

Cette maîtrise d'ouvrage est assurée par le service Déplacements, Infrastructures et Transports (SDIT) de la DREAL Centre - Val de Loire.

La RN 154 (et son tronçon commun avec la RN 12) représente, entre l'autoroute A 13 et l'autoroute A 10, 150 des 220 km de l'itinéraire Rouen-Orléans. Cet axe joue un rôle important en termes économiques, d'aménagement du territoire et de sécurité. Aussi une décision ministérielle de 1994 prévoit d'améliorer sa qualité de service globale, en aménageant progressivement la RN 154 en route express à 2x2 voies contournant les principales communes et agglomérations de l'itinéraire.

L'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN 154 se réalise progressivement.

Des travaux successifs ont permis des améliorations locales, mais ils restent insuffisants pour répondre à l'enjeu global d'aménagement.

Il a été mis en service 38,5 km dans l'Eure-et-Loir :

- la section entre Dreux et Chartres : la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé (1994), la section entre Boullay-Mivoye et le nord de Chartres (1999 à 2002) et la déviation de Boullay-Mivoye (2008) ;
- la section entre Chartres et le raccordement à l'A10 dans le secteur d'Allaines : la déviation d'Ymonville a été mise en service en 2011, celle de Prunay-le-Gillon - Allonnes a été inaugurée le 13 mai 2013.
- Il reste 60 km à réaliser dans les départements de l'Eure et l'Eure et Loir.

De l'ordre de 60 km restent à réaliser dans les départements de l'Eure et loir et de l'Eure concernant la section comprise en entre Nonancourt et Allaines avec la partie sur la RN 12, pour un montant compris entre 650 et 700 millions d'euros (source débat public 2009-2010). Un tel besoin de financement nécessiterait plusieurs décennies de financement public.

L'Etat et ses partenaires ont donc cherché une solution permettant d'écourter ce délai. L'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 à 2x2 voies par mise en concession a fait l'objet d'un débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010. Suite au débat public, le principe de l'achèvement de l'aménagement par mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines et de son tronçon commun avec la RN 12 a été retenu.

L'objectif de ce projet est de :

- Soutenir l'économie et l'emploi (Agriculture, zones d'activités).
- Contribuer au développement des pôles urbains, en particulier Chartres et Dreux.
- D'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore), notamment celles des habitants de Saint-Rémy-sur-Avre et de Nonancourt.

La présente enquête porte sur :

- La déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Le classement et déclassement des voiries.

Compte tenu du rôle joué par la RN 154 aux niveaux nationaux, régionaux et locaux, le ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, dans sa décision du 15 mars 1994 a validé, à l'issue des études d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), le projet de son

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

aménagement à 2x2 voies au statut de route express. La décision a défini les conditions d'une réalisation progressive :

- une partie d'aménagement à long terme, une route à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express.
- Une partie d'aménagement intermédiaire à 15 ans : aménager en priorité les contournements des agglomérations et assurer l'accroissement de la capacité de trafic entre Evreux et le Sud-Est de Chartres.

Un débat public s'est donc tenu entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Il a porté sur l'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière.

- 15 réunions publiques et 1 atelier portant sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières ont eu lieu entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010 ;
- 3 000 personnes y ont participé ;
- 22 contributions ou cahiers d'acteurs ont été remis au maître d'ouvrage.

Le débat a permis de confirmer :

- la nécessité d'achever l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 ;
- le souhait que cet achèvement soit accéléré ;
- le recours à la mise en concession est apparu comme une solution pour y parvenir.

À l'issue du débat public, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a, par décision ministérielle du 25 juin 2010, décidé :

- la poursuite de l'aménagement et l'accélération de sa réalisation par le recours à la concession ;
- l'inclusion de la RN12 entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux dans le périmètre de la concession.

Ensuite, il y a eu :

- Etudes préalables.
- Comité de suivi.
- Concertation inter-services.
- Consultation de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact.
- Consultation des communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Extraits du rapport du garant de la concertation.

### Les contestations :

- Sur l'organisation des deux grandes périodes de concertation : aucune critique, sauf les critiques récurrentes connues en matière de débat public sur les limites du boitage, la situation des personnes ne disposant pas d'Internet ou même ne lisant pas la presse (sic).
- Sur le périmètre des communes retenues, pratiquement toutes l'ont accepté, notamment après la décision de décembre 2012 définissant un fuseau préférentiel. Un bon nombre de communes et leurs habitants ont été soulagés de ne plus être concernés lorsque la décision préfectorale a retenu le fuseau préférentiel en décembre 2012. Si certains maires se sont interrogés, un seul (!) a saisi le garant : il lui a été répondu que membre d'une structure intercommunale à Dreux, il était de ce fait informé et que ses administrés pouvaient se rendre aux réunions publiques.

Le garant relèvera également la très faible mobilisation sous forme de « manifestations », soit pendant les réunions, soit sur la voie publique, pendant ces cinq ans. Elles se comptent sur les doigts des deux mains. On citera les personnels de la direction interdépartementale des routes (DIR Rouen) qui à juste titre avaient déjà fait valoir leurs préoccupations pendant le débat public, quant à leur avenir (pour ceux qui ne souhaiteraient pas être repris par le concessionnaire) et qui déplorent « l'abandon du service public ». On relèvera également un rassemblement d'une trentaine de personnes devant la préfecture à l'issue d'un comité de suivi... et une manifestation : blocage symbolique de la RN 154 le 23 juin 2016. Cette liste n'est certainement pas limitative, mais on doit retenir qu'à la différence d'autres projets d'infrastructures, il n'y a pas eu sur ce point de véritables oppositions physiques au projet, même de la part de ceux qui refusent le principe de la concession.

Les sujets principalement soulevés qui dépassent l'objet des travaux commandés à la DREAL par la décision ministérielle de juin 2010 :

- les itinéraires de substitution, pour les tronçons déjà à 2x2 voies, le retour des trafics de ceux qui refuseront l'autoroute conduit à recréer les difficultés antérieures aux travaux.
- la question des péages et des modalités d'allègement des charges pour ceux qui utilisaient la voie gratuitement, notamment Dreux-Chartres, mais également des contournements de ces deux agglomérations Chartres et de Dreux.

Les observations entrant dans le champ, préoccupations souvent légitimes, d'ordre général, tant les enjeux de préservation du cadre de vie que la préservation de l'activité agricole.

- le bruit.
- la hauteur et la longueur des ouvrages d'art, notamment les viaducs.
- la protection des sources et des rivières.
- la limitation des emprises de terres agricoles et les mesures compensatoires (ce qui a donné lieu à de nombreuses réunions techniques avec la chambre d'agriculture et les syndicats d'exploitants agricoles).
- la situation des carrières (importantes dans le secteur 4)
- la situation de Saint-Lubin-des-Joncherets

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- le point dur de Saint-Rémy-sur-Avre, le dispositif devant à tout prix empêcher qu'on reproduise les difficultés actuelles que créeraient les automobilistes qui n'utiliseraient pas l'autoroute.
- la situation de Vernouillet (à l'origine hors champ) qui se retrouve jouxtant l'ouvrage comme l'Ouest de la commune de Dreux
- sur le tronçon déjà à 2x2 voies réalisé entre Dreux et Chartres, les questions de l'adaptation des points de raccordement (qui seront moins nombreux qu'actuellement) et la mise aux normes autoroutières qui entraîneront des coûts supplémentaires.
- la traversée à Saint-Prest (Est de Chartres) avec notamment la proximité d'un collège
- la situation de la commune de Fresnay l'Evêque
- le dimensionnement et la localisation du raccordement avec l'A 11 à l'Est de Chartres.
- au Sud, la jonction avec l'A 10.

#### Des incompréhensions :

- Le maître d'ouvrage ne pouvait indiquer la bande de 300 mètres avant la fin des études, ce qui a entraîné des frustrations. De plus, le public, qui attend, un tracé plus précis que cette bande, ne comprend pas pourquoi il ne figure pas dès à présent à l'intérieur de l'enveloppe au sein de laquelle le concessionnaire devra réaliser les travaux n'est pas défini. Le dossier de DUP porte sur la bande et non sur le tracé : difficile à faire passer.
- Les conditions d'exploitation qui ne pourront être précisées qu'une fois le concessionnaire retenu sont fortement attendues, notamment le coût des péages et les modalités des compensations (abonnements...).
- Le retour, pendant les deux grandes phases de concertation, par de nombreux nostalgiques aux thèmes du débat public : alors qu'on concertait en 2012 sur le choix du fuseau préférentiel, une importante association d'environnement relance la réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Rouen. Une autre demande : « l'autoroute, pour quelle raison ? ». Dès lors, on refuse de se prononcer la première fois sur les options de passage et la seconde sur les hypothèses de tracés et de lieux d'échanges.
- Il a été difficile d'expliquer que la problématique du principe de la mise en concession ne relevait plus désormais de ces débats, mais devait être reportée à l'enquête publique.
- Le sentiment qu'il y a ceux qui savent, les privilégiés (c'est-à-dire les élus) et les autres, même exprimé par une élue écologiste conseillère régionale. Il y aurait sur ce point beaucoup à dire (mais ce n'est pas le rôle du garant) sur l'opposition entre la démocratie représentative (pratiquement tous les élus d'Eure-et-Loir sont pour, les dernières élections ayant même conforté leur engagement, et la démocratie participative soutenue par les associations et quelques syndicats qui contestent le rôle des élus.

#### Points forts de la consultation et de l'information du public

On peut relever :

- Une DREAL ouverte et très accessible, surtout à partir de 2013 à la différence de la période du débat public.
- Un très bon cabinet de communication dans l'AMO, expérimenté lors du débat public, auprès du maître d'ouvrage, qui suit le dossier depuis 2009.
- Une organisation locale des autorités préfectorales en Eure-et-Loir dès mars 2011 pour compenser l'éloignement de la maîtrise d'ouvrage déléguée - à Orléans : une mission a été confiée par le préfet de région, avec l'accord du préfet de département, au sous-préfet de Dreux, dispositif modifié en juillet 2015, ce rôle étant alors confié par le préfet d'Eure-et-Loir à la secrétaire générale de la préfecture à Chartres dans la mesure où il n'y avait

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

moins besoin de rencontres de terrain et où on entrait davantage dans des procédures essentiellement administratives.

- Les réunions régulières (semestrielles) du comité de suivi à Chartres, avec à l'issue des informations publiques (pratiquement à chaque fois, conférence de presse du maître d'ouvrage et dans tous les cas un communiqué) pour assurer la liaison avec les citoyens et les acteurs de terrain de l'ensemble de la zone concernée du département : cette note ne peut reprendre tous les entretiens et les rencontres que trois sous-préfets successifs ont organisés ou auxquels ils ont répondu.
- Un site Internet dédié, de bon niveau, même s'il eut pu être plus perforant (voir supra)
- Les deux grandes phases de concertation précitées.
- Les nombreuses réunions d'information de la DREAL, hors les périodes des deux grandes phases de concertation (8 en 2011 et au début de 2012) et 3 réunions « grand public » de mars à juillet 2012.
- la constance de la méthode de travail du maître d'ouvrage : les 4 étapes, les 4 secteurs, les deux grandes phases de concertation. La concertation nécessite aussi de la pédagogie et sur ce plan l'exercice fut réussi.

#### **Conclusion du garant.**

On peut conclure que la concertation et l'information du public ont été plus que correctement assurées durant toute cette période et que le bilan, notamment des deux phases « grand public » de fin 2012 et de fin 2014-début 2015, est largement positif.

Il en résulte, tout en notant la persistance de l'opposition de principe à la concession, qu'un large consensus se retrouve sur le tracé et les lieux d'échanges, à l'issue de cette très longue, mais concluante, phase d'études.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Extrait du courrier du 25 juin 2010 du ministre de l'écologie, du développement durable et de la mer.

**Décide :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronçon commun avec la RN 12, par recours à la concession, est retenu.

**Article 2**

Les études devront être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire y compris la section en tronçon commun avec la RN 12 dans une approche multimodale. Elles devront permettre de finaliser les choix en matière de contournements d'agglomération et de jonction avec l'autoroute A10. Elles devront préciser et justifier le périmètre de la concession, les modalités de tarification envisagées sur les différentes sections de l'itinéraire et les caractéristiques des aménagements retenus notamment pour tenir compte des aménagements déjà réalisés.

**Article 3**

Les modalités de tarification pourront être différenciées selon les sections. Le périmètre de la concession, la localisation des échangeurs et diffuseurs ainsi que le choix du traitement des itinéraires de substitution devront être explicités au regard notamment des options de tarification qui pourront être envisagées.

**Article 4**

Les caractéristiques des aménagements retenus seront définies sur la base de comparaison de scénarios. Il s'agira notamment de justifier et de préciser :

- les modalités de contournement de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres ;
- les modalités de requalification des infrastructures existantes délestées ;
- l'intérêt des aménagements pour les projets de développement locaux ;
- le bilan des aménagements en termes d'émissions de gaz à effet de serre ;
- les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;
- les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités envisagées de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;

3 / 4

Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
Rapport de la commission d'enquête

- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique).

#### Article 5

Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Centre, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'Etat, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux, les associations notamment de protection de l'environnement.

#### Article 6

Le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies.

#### Article 7

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Centre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le **25 JUIN 2010**

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer,  
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat



Jean-Louis Borloo

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Extrait du rapport des concertations préalables à l'enquête.

### Des chiffres :

- 16 semaines de débat.
- 15 réunions publiques.
- 1 atelier "Trafic et Gaz à Effet de Serre ».
- 2 545 participants aux 15 réunions et à l'atelier.
- 2 journaux du débat (boîtage du journal n°1 à 70 000 foyers).
- 2 000 courriers (avec le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse et le journal n°1) envoyés à un fichier d'institutionnels et d'entreprises.
- 3 000 dépliants distribués.
- 10 000 affiches et dépliants envoyés aux institutions et entreprises.
- 22 cahiers d'acteur.
- 4 dépôts de pétitions.
- 63 contributions.
- 46 délibérations d'institutions.
- 401 coupons T (dont 149 questions & 22 demandes de documentation).
- 334 demandes de documentation.
- 286 questions posées tous modes d'interpellation confondus.
- 13 734 visites depuis l'ouverture du site internet.
- 2 conférences de presse.
- 6 communiqués de presse envoyés à environ 300 contacts.
- 88 publications Web.
- 167 articles retombées directes sur le débat (et 370 retombées sur le sujet).

Deux phases de concertation ont ensuite été menées :

1. 24 septembre au 19 octobre 2012 concernant les deux premières étapes du choix du fuseau préférentiel :
  - 2 réunions avec les maires des communes concernées par le projet,
  - 4 réunions des groupes de travail décomposés de la façon suivante : 2 réunions avec le monde agricole, 1 avec le monde associatif et 1 avec les acteurs économiques (CCI Eure et Loir, collectivités, etc ...)
  
2. du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 : conclure la troisième étape en éclairant le choix d'un axe préférentiel permettant de définir la bande des 300 portée à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique en 2016 :

4 réunions publiques.

3 réunions en groupes de travail thématiques : 1 sur l'agriculture - 1 sur l'économie - 1 sur la biodiversité et le cadre de vie. Ces 3 réunions de groupe de travail ont vu la participation de divers acteurs : institutionnels, du monde économique et les associations.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

### **La concertation**

La concertation a fait l'objet de critiques quant à son organisation et à ses fondements, mais quelques avis saluent la qualité de la démarche et la transparence du maître d'ouvrage.

Quelques critiques sur le dispositif de concertation malgré la réactivité du maître d'ouvrage.

La «mauvaise distribution du 6 pages » a été regrettée par certaines communes :

Fresnay-l'Evêque, Houville-la-Branche, Prasville, Mézières-en-Drouais, Ecluzelles, Jouy, Ver-les-Chartres, Ver-en-Drouais, Montreuil, et Gasville-Oisème. Mais en réaction à l'annonce de ces difficultés, la DREAL a procédé à la transmission d'une centaine d'exemplaires du document afin qu'ils puissent être mis à disposition du public en mairie. En bilan, nous noterons que la participation dans ces communes a été conséquente et que de nombreux coupons-réponses provenant de ces communes sont parvenus à la DREAL. Certains ont regretté que le dossier de concertation ne leur soit pas parvenu le 1er octobre même s'il était à cette date disponible en téléchargement sur le site internet du projet.

L'accessibilité du site Internet a plus rarement été critiquée par certaines personnes qui ne disposaient pas d'un débit suffisant pour télécharger les documents d'études qui sont relativement lourds.

Les expositions et les réunions publiques n'ont quant à elles souffert d'aucune critique.

### **Les fondements de la démarche parfois mis en cause**

Certains contributeurs qualifient la démarche de fausse concertation. Les arguments alors développés dans ce sens sont : un accès à l'information et aux études insuffisant, des avis qui ne seront pas pris en compte et un périmètre de concertation inadapté. Enfin, la démarche a été jugée trop courte ou trop rapide.

On notera quelques rares expressions sur le rôle du garant dans lesquelles son indépendance est mise en doute en raison de sa participation au débat public.

Pour la suite de la concertation, certains acteurs demandent d'être plus associés, notamment le monde agricole, qui a demandé que soient engagés avec eux des échanges directs.

### **Les critiques sur le fond des sujets mis en débat**

En termes de contenu, certains ont regretté que le sujet des échangeurs et notamment la question de leur localisation n'aient pas été traitée à ce stade des études. Ils jugent qu'il est difficile de choisir sans savoir où les échangeurs pourront être positionnés. Mais à ce stade des études, cet élément ne peut être défini.

### **L'analyse des options.**

#### **Des avis défavorables plus argumentés**

Les acteurs opposés à un tracé développent une argumentation conséquente a contrario des avis favorables qui sont peu argumentés.

Les personnes opposées à une option dénoncent régulièrement un défaut de méthode, ou des résultats imprécis. Il s'agit pour eux de mettre le doigt sur une erreur dans l'analyse afin de demander un ajustement des conclusions et donc des choix à venir.

### **Les résultats et la méthodologie d'études parfois mis en doute**

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Les supports de présentation, notamment les cartes, ont régulièrement été jugés imprécis voir comportant des erreurs. Mais nombreux sont ceux qui semblent confondre option et tracé - voire les limites des fuseaux avec des tracés - et qui demandent donc une carte très précise qui n'est pas encore disponible.

Plus globalement, des inquiétudes quant à la fiabilité des résultats se sont exprimées plus particulièrement en ce qui concerne les études de trafic qui sont identifiées comme un élément structurant de la pertinence de la concession. Ceci a d'ailleurs conduit certains à demander une expertise complémentaire.

### **Des demandes de précisions et/ou d'ajustements**

Certains acteurs attendent également que certaines analyses soient précisées :

- l'analyse des impacts sur les terres agricoles qui devrait préciser les surfaces de terres consommées ;
- les conditions de franchissement de la vallée de la Blaise et de l'Eure doivent être précisées (type et longueur des ouvrages) ;
- le coût détaillé de chaque option ;
- l'analyse des impacts sur le refuge à Chauve-Souris sur la Natura 2000 de Tréon.

La méthodologie d'analyse a d'ailleurs, plus globalement, fait l'objet de critiques. Des contributeurs ont regretté que tous les critères de la grille d'analyse ne soient pas remplis et que la localisation des échangeurs et le choix des itinéraires de substitution n'entrent pas en ligne de compte dans la comparaison.

D'autres estiment que le coût pèse de façon trop importante dans la comparaison et que certains critères, notamment l'impact sur les habitations, devraient être pondérés.

### **L'intégration du projet dans l'environnement un sujet sensible**

Les conditions d'intégration du projet dans l'environnement sont un sujet sensible. On retrouve surtout une dénonciation des impacts de ce nouveau projet sur l'agriculture, le cadre de vie, les sites archéologiques et les vallées, alors que l'utilisation de l'existant est avancé comme une solution plus favorable.

On relève des craintes quant aux nuisances que pourraient générer le projet sur le cadre de vie, les captages AEP et la santé des habitants (les nuisances sonores sont au cœur des préoccupations).

Dans le contexte, plusieurs contributeurs demandent qu'une attention particulière soit portée à la protection des riverains, des agriculteurs et des milieux naturels. Pour cela, des mesures spécifiques sont évoquées comme « l'enfoncement » du projet, des merlons anti-bruit, l'éloignement des habitations qu'il faut préserver ou l'aménagement foncier. Concernant ces mesures, nombreux sont ceux qui s'interrogent sur leur coût et les solutions pour les financer (il est entendu que les mesures font partie du coût du projet et qu'elles seront à ce titre prises en charge par le concessionnaire)

Au-delà de ces mesures d'insertion :

- Les habitants déclarent attendre des compensations parce qu'ils estiment que leurs habitations subiraient une perte de valeur si une autoroute devait s'insérer dans leur environnement.
- Le monde agricole revendique de ne pas avoir à supporter les compensations relatives à la destruction de milieux naturels et demande que des solutions de remboursements soient imaginées.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

L'insertion paysagère notamment dans le secteur des vallées est apparue comme un sujet majeur.

Enfin, on notera les premières inquiétudes sur la question des rétablissements : routes, chemins de randonnée, canalisations d'eau, etc.

### **Les péages**

Le recours à la concession nourrit les interrogations quant aux tarifs des péages notamment, sur les 2x2 voies aujourd'hui gratuites. Les acteurs de la concertation sont clairement en attente de réponses sur ce sujet et ont regretté qu'il ne puisse être abordé à ce stade. Elus comme riverains, demandent la gratuité pour les Eureliens ou a minima pour certaines portions, notamment celles entre Dreux et Chartres et plus rarement au sud de Chartres. Dans ce secteur, certains élus ont été jusqu'à affirmer que la mise en concession n'était pas nécessaire au sud de Chartres et que l'axe pouvait rester gratuit..

Dans ce cadre, les interrogations sur la position des échangeurs, qui est un moyen d'identifier les sections payantes et gratuites ont été nombreuses. Mais à ce stade, cette question ne peut pas non plus être traitée.

### **La question des aménagements annexes**

Les contributeurs demandent à ce que les échangeurs soient situés avant de choisir les options. Un échangeur à Saint-Lubin a d'ailleurs été demandé à plusieurs reprises.

Les voies de substitution inquiètent également, notamment parce qu'elles pourraient être constituées par l'actuelle RN 154 et donc provoquer le retour des trafics dans les bourgs.

Comme précisé dans la partie relative à l'intégration des projets dans l'environnement, les solutions de franchissement des routes et chemins sont également questionnées.

### **Le coût et le financement**

Dans le cadre d'une opportunité peu évoquée, ces sujets sont également peu mis en débat. On critique surtout une sous-évaluation des options (dans l'objectif de l'analyser, il est donc demandé plus de détails) et un coût qui augmente à l'avancement (de 800 millions à 1 milliard depuis le débat public). La concession est d'ailleurs souvent associée à l'augmentation du coût bien que la différence avec un projet de 2x2 voies gratuit est minime.

Dans l'objectif de contrôler l'évaluation du coût du projet, il est demandé de détailler le coût de chaque option, d'autres interrogent sur le contenu de l'évaluation : intégration des itinéraires de substitution, des mesures d'insertion, des rétablissements.

On relève également dans le cadre des inquiétudes quant au coût du projet, des dénonciations quant à sa rentabilité et en conséquence le montant de la subvention d'équilibre. Pour autant, certains rappellent que la concession est la seule solution pour financer ce projet.

Plus marginalement le coût des études est critiqué et les modalités de financement de l'entretien sont questionnées

### **Trafics**

Si elle a été peu évoquée, la question des trafics fait l'objet d'une réelle inquiétude notamment pour ce qui est des reports sur les axes existants et dans les bourgs. Le péage pourrait conduire certains usagers à ne pas utiliser l'autoroute et à revenir sur l'axe historique. Ce serait notamment le cas des camions que « nul ne peut obliger à emprunter un axe payant même avec la taxe poids lourds » jugée par certains comme inefficace.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Le trafic est par ailleurs jugé insuffisant par certains pour proposer un projet rentable à un concessionnaire. Enfin, les résultats des études de trafic sont mis en doute, certains évoquant une surestimation de la DREAL.

### **Les solutions « alternatives »**

Ceux qui s'opposent au projet évoquent des solutions alternatives : en priorité la réutilisation de l'existant ou la création d'une 2x2 voies gratuite. On note également des préférences pour le réaménagement de la voie ferrée.

### **La gouvernance**

Sur le thème de la gouvernance, le calendrier et les modalités de décision sont questionnés. D'un côté, certains espèrent que le projet ne se poursuivra pas, alors que d'autres demandent sa réalisation rapide.

### **Les modalités de concertation**

#### **Un dispositif qui peut être conservé**

Au regard de l'importance de la participation des différents acteurs, et d'une expression qui s'est concentrée sur la principale question mise en débat, le choix de l'option de passage, cette concertation semble avoir été une réussite.

Les différents outils d'information et d'expression seront donc conservés pour la prochaine étape, même si certains d'entre eux méritent d'être améliorés.

#### **Mais qu'il faut accompagner.**

Des échanges plus nombreux et plus directs (directement avec les acteurs concernés, notamment les agriculteurs) pourraient s'avérer nécessaires, comme le demandent certains acteurs qui sont en attente d'échanges préparatoires à la concertation et qui souhaitent pouvoir intervenir concrètement sur la conception du projet dès la construction des hypothèses. Ces échanges pourront avoir lieu durant la concertation, mais aussi en amont dans le cadre des phases d'information.

Certains élus revendiquent d'ailleurs d'être plus informés en amont de la publication des résultats d'études au grand public.

#### **et organiser dans un temps plus long.**

De nombreux acteurs ont dénoncé une démarche trop rapide et trop courte. Le projet, après plusieurs années d'un avancement qualifié de lent, donne le sentiment de s'accélérer soudainement et qu'ainsi tout se décide trop vite, voir que les décisions sont déjà prises et que le maître d'ouvrage propose ici une fausse concertation.

Aussi, en plus d'une information préalable à la concertation qui doit être plus conséquente et qui vise à co-construire le projet avec les personnes concernées, le temps formel de concertation devrait être plus long, pour permettre à ceux qui découvriront les résultats d'exprimer un avis plus argumenté.

#### **et en intégrant quelques corrections.**

Pour parfaire la démarche, certains éléments d'organisation devront être ajustés. Il s'agit notamment des modalités de diffusion du document d'information et de l'accessibilité des éléments sur le site internet.

### **L'avis sur le projet**

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Des réponses à apporter sur le périmètre de la concession

Le contenu des avis donne le sentiment que l'intérêt d'un aménagement rapide à 2 x 2 voies est peu discuté, voir partagé par le plus grand nombre. C'est donc le moyen d'y parvenir qui est le plus débattu : la mise en concession.

Le maître d'ouvrage devra donc apporter un éclairage sur le sujet de la concession, notamment sur sa rentabilité, la tarification des péages et la localisation des échangeurs.

### **Le choix de l'option de passage**

#### **Un fuseau préférentiel identifié**

Les avis sur les options de passage ayant été nombreux, des préférences locales semblent se dégager sur les différents secteurs d'études :

- Dans le secteur Dreux-Nonancourt, il s'agirait de l'option Centre 2-RN 12 mais à condition qu'elle laisse la possibilité :
- Pour le contournement de Nonancourt, de proposer différentes solutions de tracés
- pour le passage dans le secteur Boissy-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais et Allainville, de passer le plus à l'est possible, voir hors des limites de l'option proposée aujourd'hui.
- Dans le secteur de Chartres la solution historique, soit l'option Est rapprochée.
- Dans le secteur Chartres Sud-A 10, les options Nord et Centre.

Le maître d'ouvrage propose donc de poursuivre les études sur ces options. La carte de ce fuseau préférentiel est présentée page suivante.

### **Les sujets majeurs pour la poursuite de la concertation**

#### **Des réponses attendues**

De nombreuses questions sont restées sans réponses, principalement parce que le niveau de précision à ce stade des études ne permet pas de les traiter. Elles traitent globalement des thèmes suivants : les péages, les études de trafic, l'itinéraire de substitution, les mesures d'insertion du projet dans son environnement. Sur ces thèmes, la DREAL devra organiser un effort particulier d'information et d'échanges pour apporter dès que possible réponse aux acteurs du territoire.

#### **Des inquiétudes à prendre en compte**

Certains acteurs ont fait preuve d'une inquiétude réelle sur les conditions d'insertion du projet dans l'environnement et les mesures de protection qui peuvent être proposées notamment pour protéger les riverains du bruit, et plus globalement des impacts du projet sur leur cadre de vie. Parce que la DREAL va entrer dans un niveau de détail bien supérieur pour définir le tracé, ces éléments seront naturellement précisés. Mais il faudra attendre la finalisation du dossier d'enquête publique, voir les études préalables aux travaux pour connaître très précisément les mesures qui seront mises en place.

Enquête publique relative à :

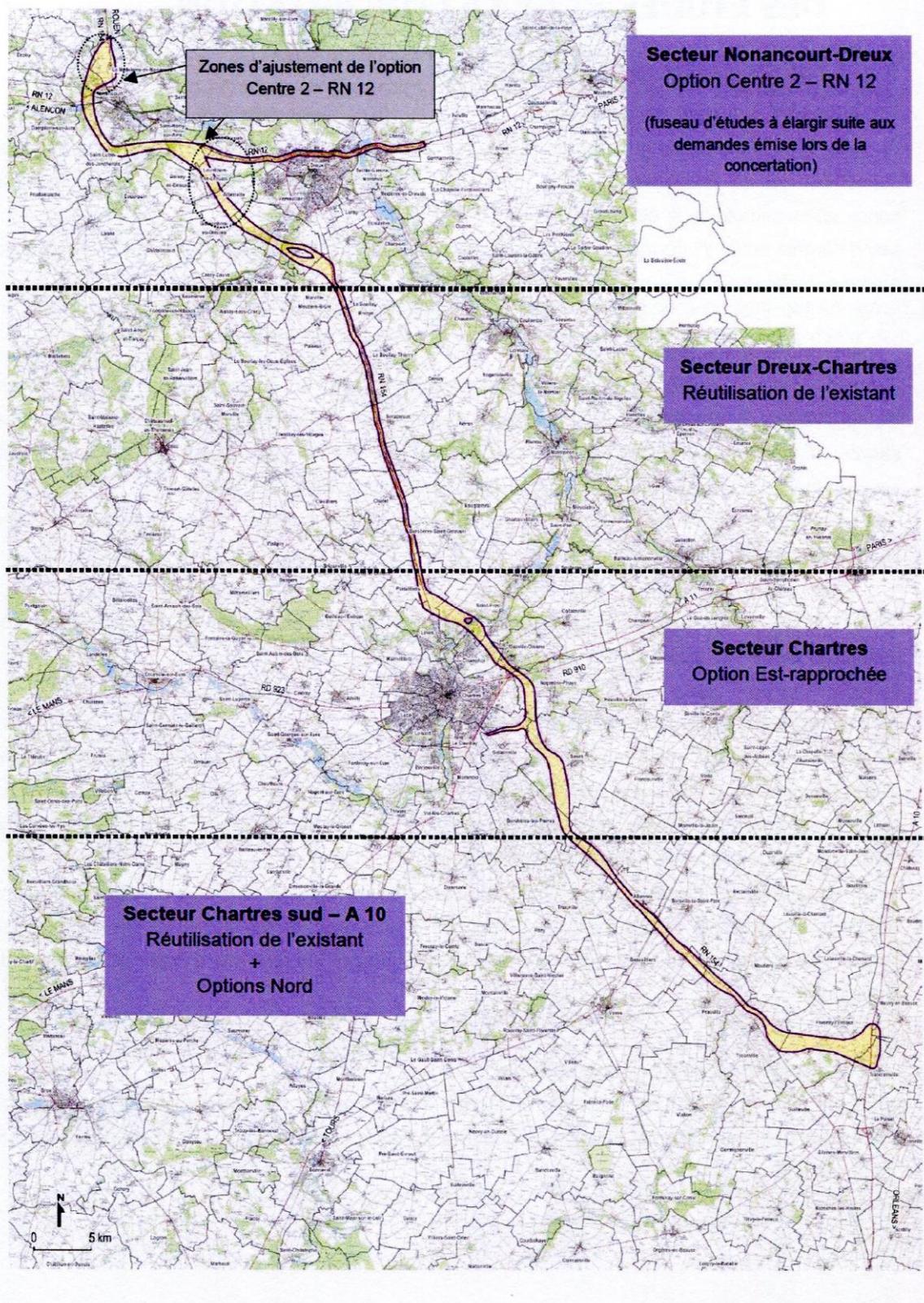
- la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

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

Rapport de la commission d'enquête

## Option préférentielle au 20/12/2012 suite à la concertation :

### Le fuseau préférentiel du projet d'aménagement à 2x2 voies des RN154 et RN12 par mise en concession entre Nonancourt et Allaines (A10)



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **CHOIX DU FUSEAU PRÉFÉRENTIEL**

L'étape 1 du projet faisant suite au débat public a pour objectif de définir, au sein de l'aire d'étude initiale, un ensemble d'options de passage.

L'étape 2 a pour objectif de définir parmi les options de passage une zone préférentielle de passage, dans laquelle, dans un troisième temps (en étape 3), sont étudiées des variantes de tracé.

L'aire d'étude utilisée dans le cadre des étapes 1 et 2 est divisée en quatre secteurs majeurs :

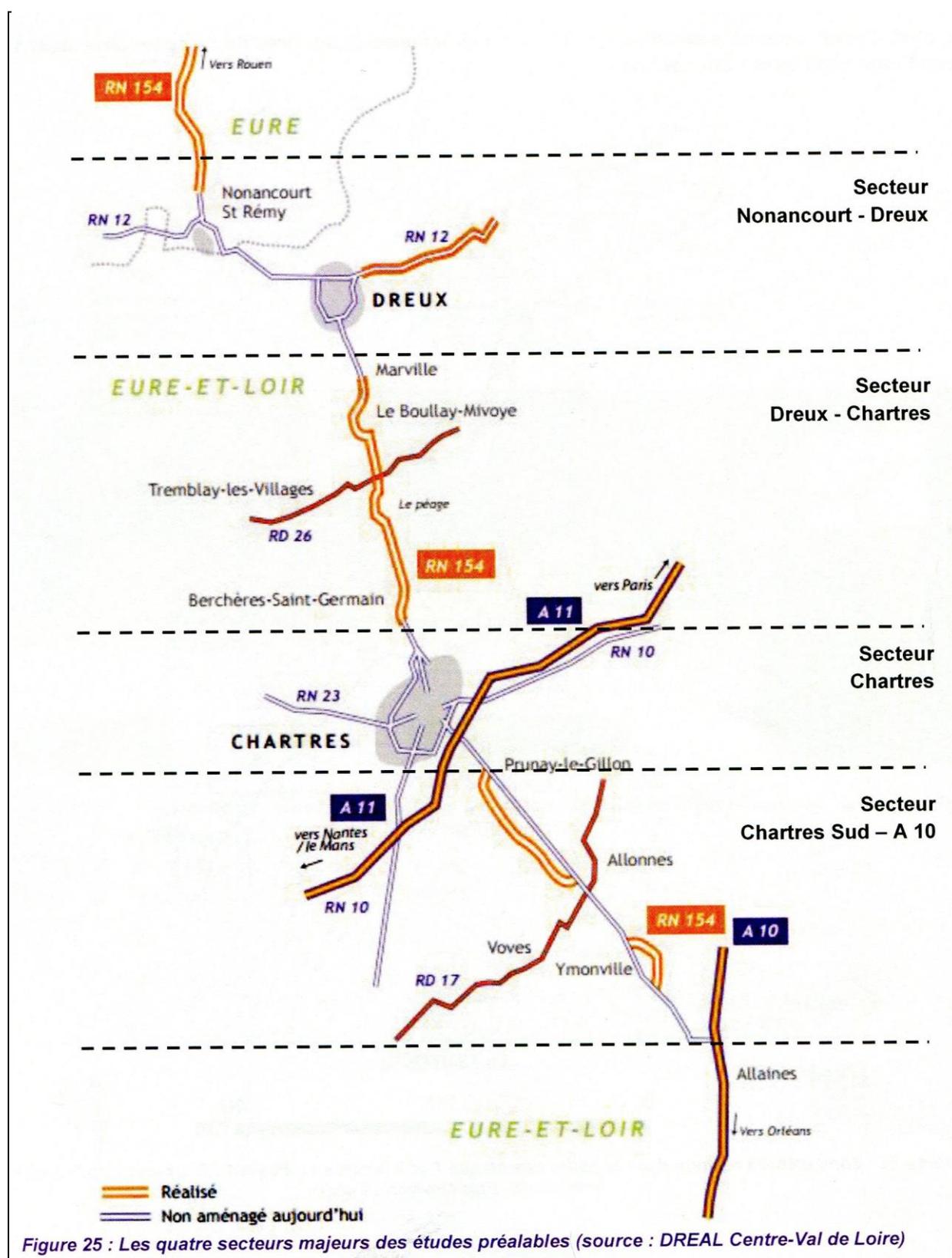
- Secteur Nonancourt-Dreux (secteur n°1) avec pour objectif la recherche d'une solution de contournement des villes de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre et de Dreux (secteur du tronc commun RN 154-RN 12) ;
- Secteur Dreux-Nord de Chartres (secteur n°2) avec pour objectif l'étude de la mise aux normes autoroutières et environnementales de la section déjà à 2x2 voies entre Marville-Moutiers-Brulé et le nord de Chartres ;
- Secteur contournement de Chartres (secteur n°3) avec pour objectif la recherche d'une solution de contournement de Chartres ;
- Secteur Chartres - Allaines (secteur n°4) avec pour objectif la recherche d'une solution pour compléter la section au sud de Chartres tout en intégrant les contournements de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville et en assurant un raccordement à l'A10.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Accidentologie

### Nombre annuel d'accidents par "section" de la RN154

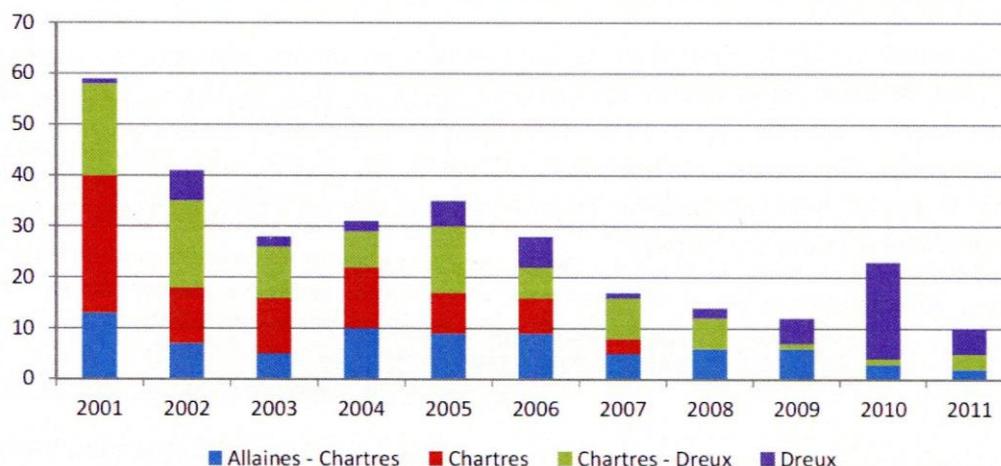


Figure 14 : nombre annuel d'accidents par "section" de la RN 154 (source : Bilan socio-économique, Trafalgare, octobre 2012)

Il apparaît que le nombre global d'accidents a baissé significativement entre 2001 et 2011 (59 accidents en 2001 contre 10 en 2011). Cette baisse est plus importante que la baisse observée dans le même temps au niveau national (passage de 116 745 à 65 024 accidents, soit un nombre d'accidents divisé par deux environ, contre 6 sur la RN154).

La proportion d'accidents sur chacune des quatre sections identifiée pour chaque année apparaît sur le graphique ci-après.

### Répartition du nombre d'accidents par "section"

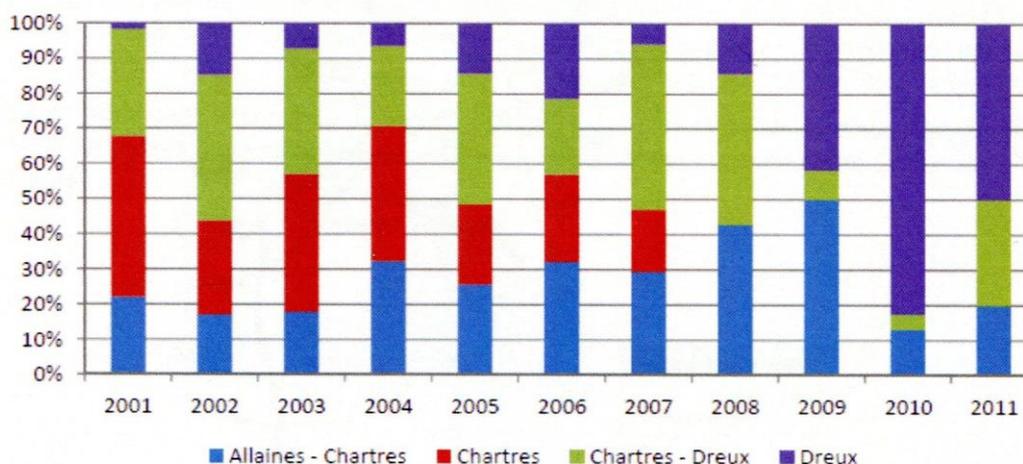


Figure 15 : répartition du nombre d'accidents par "section" de la RN 154 (source : Bilan socio-économique, Trafalgare, octobre 2012)

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Il apparaît que la section Chartres – Dreux qui a bénéficié d'aménagements a vu son nombre d'accidents fortement réduit depuis 2008, date de la fin des aménagements de la section.

### Nombre d'accidents entre Chartres et Dreux

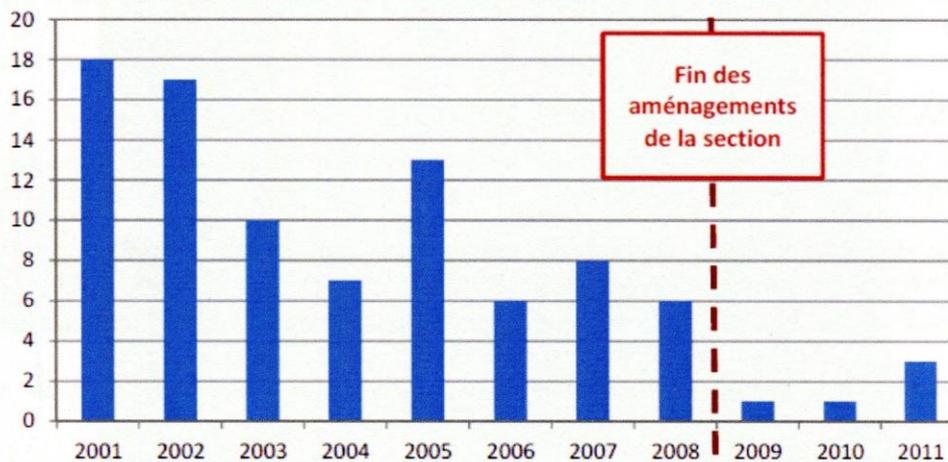


Figure 16 : Evolution du nombre d'accidents entre Chartres et Dreux sur la période 2001-2011 (source : Bilan socio-économique, Trafalgare, octobre 2012)

Au regard des niveaux de trafics, la question de la sécurité de la RN 154 reste un enjeu majeur. La dangerosité de l'axe est aujourd'hui particulièrement marquée sur les contournements des agglomérations de Dreux et Chartres, qui ne sont pas aménagés, alors qu'elle est au contraire largement améliorée sur les tronçons aujourd'hui aménagés à 2X2 voies.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Projet alternatif MOB 28

### I – PREAMBULE

Suite au projet d'aménagement de la RN154-RN12 à 2 x 2 voies avec mise en concession autoroutière, des associations se sont regroupées sous l'égide de la Fédération Environnement Eure et Loir (F.E.E.L) afin de présenter un projet alternatif dénommé MOB 28.

Les objectifs du projet MOB 28 sont :

- l'utilisation maximale des axes routiers existants,
- la réduction des dépenses du projet autoroutier,
- la préservation des espaces naturels et agricoles,
- la réflexion avec la Région et l'Etat sur un schéma directeur pour le développement du chemin de fer dans le transport du fret et des voyageurs.

Un rapport de présentation technique du projet MOB 28 a été réalisé par deux associations (GASVILLE-OISEME ENVIRONNEMENT et JOUONS COLLECTIF) le 10 octobre 2014 pour la rencontre avec Monsieur le secrétaire général pour les Affaires régionales Centre à la préfecture de la Région Centre. A ce rapport, il y est joint deux annexes dont l'annexe 1 en date du 3 juin 2013 étant un rapport de présentation de la part de VIVAVRE et ASCVEG.

Une présentation synthétique en date du 13 novembre 2014 a été proposée à la sous-préfecture de DREUX par l'Association de Sauvegarde du Cadre de Vie de l'Environnement de Garnay (ASCVEG). A cette présentation sont joints divers plans et croquis.

Les associations VIVAVRE et ASCVEG sont des composantes de la F.E.E.L. Tandis que celles dénommées GASVILLE-OISEME ENVIRONNEMENT et JOUONS COLLECTIF des associations amies de la F.E.E.L. (terme utilisé en page de garde des documents).

### II – SYNTHÈSE DU PROJET MOB 28

Pour une bonne compréhension, cette partie est divisée en quatre parties. Il sera d'abord relaté ce qui est commun aux deux documents puis ce qui est propre à chacun d'entre eux, pour terminer par deux points particuliers : le rond-point « Léo » au sud de DREUX et l'environnement des communes de SAINT-PREST – CHAMPHOL et GASVILLE-OISEME.

#### COMMUN AUX DEUX DOCUMENTS.

##### Contournement de ST REMY SUR AVRE

En première phase :

construction d'un viaduc à partir du pont situé sur la RN 12 en direction des bois de Paindeau et d'Hauterre avec deux voies montantes et une voie descendante, enfouissement de cette déviation à partir du plateau vers la vallée de Crampeau,

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

construction d'un ouvrage en raison déclivité de la vallée de Crampeau et du bois de la Mare puis enfouissement de la voie jusqu'à la station TOTAL se trouvant en bordure de la RN 12 entre ST FREMY SUR AVRE et DREUX.

En deuxième phase :

- réalisations de murs antibruit sur le viaduc,
- plantations d'arbres autour des ouvrages, talus et champs voisins sur une emprise de 20m de part et d'autre du projet de déviation
- création d'accès et de sorties vers ST REMY SUR AVRE à partir de la RD 135.

En troisième phase :

- à partir du pont de NONANCOURT sur la RN 12, en direction de VERNEUIL, au niveau du chemin de fer, élargissement de la chaussée pour améliorer la courbe d'accès au futur viaduc avec utilisation de la voie de droite pour desservir les riverains vers les centres de NONANCOURT et ST REMY SUR AVRE,
- construction d'un ouvrage sous la voie SNCF pour élargissement à 4 voies de la RN 12.

De ST REMY SUR AVRE à DREUX par la RN 12.

- création échangeur avec un ouvrage et deux giratoires au carrefour de la RD 312-7 avec la RN 12 à hauteur de LE PLESSIS SUR VERT avec enfouissement partiel de la RN 12 avec déport pour permettre construction de l'échangeur, enfouissement de la ligne électrique, construction ouvrages pour évacuation des eaux de ruissellement,
- construction ouvrage à l'intersection de la RN 12 et de la RD 152 dit carrefour de l'Arche du Gazon pour sécuriser l'accès des véhicules venant de la RD 152 et se rendant vers DREUX, création d'entrées et de sorties de liaison entre la RD 152 et la RN 12,
- création échangeur au carrefour des rues du Président Wilson – de la Garenne et de la zone des Livraindières avec pont pour permettre la liaison entre DREUX-Centre et DREUX-Nord,
- construction d'une voie dans le sens DREUX-Nord – CHARTRES et de deux voies dans l'autre sens à partir de la RN 12 à hauteur du site de la Radiotechnique vers le Chemin de Bel Air avec construction d'un ouvrage aérien au-dessus de la route et de la voie ferrée désaffectée à hauteur de ce chemin de Bel Air,
- construction demi-échangeur au niveau du Clos Maillard et de la RD 929.

De l'entrée de LEVES au nord d'ALLONNES :

- utilisation de la rocade ouest de CHARTRES existante,
- construction demi-échangeur (pont et giratoire) à l'entrée de LEVES entre les RN 154 et 1154,
- à l'ouest de LEVES, au niveau de la Croix Blanche, création demi-échangeur pour accès direct entre la RN 1154 à la RD 905-RN 123,
- création de bretelles d'accès et de sortie par la droite pour dégagement des giratoires,
- amélioration de la fluidité des échangeurs comme celui du Coudray,
- à partir de la Croix Bonneau dans l'emprise de la RD 29, construction d'une 2 x 2 voies sur 3,5kms,

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- prolongement de cette 2x2 voies sur 6,5kms pour rejoindre le barreau nord d'ALLONNES : voie enfouie partiellement pour permettre la construction d'ouvrages (ponts en béton) sous les liaisons CHAMBLAY D 29 – GELLAINVILLE D 150, BERCHERES – CHAMBLAY D 28, BERCHERES – BUSSAY D 114, voie de chemin de fer,
- aménagement des accès sorties sur la RD 28,
- construction demi-échangeur pour assurer la liaison sud au niveau de PRUNAY LE GILLON,
- maintien du giratoire au lieu-dit Le Hasard pour les bretelles d'accès.

#### RAPPORT DE PRESENTATION DU 10 OCTOBRE 2014.

De ST REMY SUR AVRE à DREUX par la RN 12.

- évacuation des eaux de ruissellement par la construction d'ouvrages au niveau de l'échangeur du carrefour RD 321-7 et liaison du Plessis-sur-Vert,
- mise en sécurité de la RN 12 par suppression des traversées des RD 312-10, 311-4 et 311-5 par création ou maintien des bretelles d'accès et de sortie,
- création voie arborée, piétonne et pour les deux roues reliant le bois du Paindeau entre ST REMY SUR AVRE et l'avenue des Fenots à DREUX,
- création passerelle au pont SNCF pour en permettre le franchissement,
- enfouissement partiel de la RN 12 jusqu'à la déclivité de la côte des Pains Perdus pour permettre la création de l'échangeur du carrefour du Président Wilson, et création d'une passerelle aérienne, si nécessaire, pour les piétons; néanmoins, le pont de l'échangeur de la rue du Président Wilson permettra cet échange piétonnier,
- création échangeur au carrefour des rues du Président Wilson, de la Garenne et de la zone des Livraindières, et pont en béton assurant la liaison entre DREUX-Centre et DREUX-Nord avec aménagement paysagé fleuri,
- au niveau de la Radiotechnique, en plus de l'emploi des itinéraires actuels dans les sens EVREUX – DREUX – PARIS, DREUX – CHERISY et PARIS – DREUX – CHARTRES, création d'infrastructures dans les sens suivants :
  - EVREUX – CHARTRES par le barreau Est : création bretelle à hauteur du bois de Verdun dans la direction de CHARTRES, d'une autre pour rejoindre le giratoire de CHERISY puis passer sous le pont actuel et rejoindre la RN 12 en direction de EVREUX,
  - CHARTRES – DREUX – PARIS : construction ouvrage pour accès des véhicules à la RN 12 vers PARIS,
- création de voies arborées pour les deux roues et les piétons,

De l'entrée de LEVES au nord d'ALLONNES :

- au niveau de l'échangeur à l'entrée de LEVES avec les RN 154 et 1154, création bassin de retenue pour les eaux de ruissellement,
- mise en place de systèmes d'évitement des traversées des giratoires par les véhicules venant des zones urbanisées ou des voies secondaires en les orientant vers des échangeurs par des itinéraires différents,
- agrandissement du giratoire près du Drive Leclerc à MAINVILLIERS,
- construction ouvrage aérien au carrefour LUCE – LE MANS,
- construction ouvrage souterrain pour les véhicules légers au giratoire de la RD 921,

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- amélioration de l'échangeur du Coudray par création de bretelles d'accès en complément avec le futur giratoire de l'hôpital,
- fermeture accès au carrefour des RD 339-7 et 150-3 mais maintien des accès et sortie par la droite de l'impasse pour interventions sur l'A11, et prolongation de la RD 150 sur 2,2 kms jusqu'à l'échangeur RD 114 et RD 29 nouvellement créé,
- création échangeur RD 114 et RD 29 avec 2 giratoires (accès et sortie) et création d'un pont pour la liaison MORANCEZ – BERCHERES.

Fin de la déviation de PRUNAY LE GILLON au raccordement avec A10 :

Il existe deux options :

- réaliser un aménagement de la RN 154 en créant des voies de dépassement alternés aux passages les plus critiques : moins coûteux et plus respectueux des terres agricoles,
- aménager en 2x2 voies la RN 154 existante : plus riche.

PRESENTATION SYNTHETIQUE DU 13 NOVEMBRE 2014.

Contournement de ST REMY SUR AVRE

En conclusion de l'étude de ce secteur : réduction des coûts, réalisation rapide des travaux, utilisation des axes routiers existants, impact environnemental amoindri, préservation des terres cultivables et des espaces naturels et boisés.

De l'entrée de LEVES au nord d'ALLONNES :

- En ce qui concerne le rond-point de LEVES (RD 105), ajout de bretelles d'accès et de sortie uniquement dans le sens CHARTRES – DREUX, éloignant ainsi la circulation des habitations de LEVES. Pour pénétrer dans CHARTRES,
- utilisation du futur rond-point de LEVES ou de l'échangeur existant de la route de VERNEUIL pour les usagers voulant rentrer dans CHARTRES.

POINTS PARTICULIERS EVOQUES UNIQUEMENT DANS LA PRESENTATION SYNTHETIQUE DU 13 NOVEMBRE 2014.

Rond-point « Léo » au sud de DREUX sur la RN 154 :

La multiplication des ronds-points ne vont pas permettre la fluidité du trafic.

L'association ASCVEG fait les propositions suivantes :

- amélioration et élargissement du tourne à droite EVREUX – CHARTRES avec prolongation de la voie d'accélération (a),
- création tourne à droite CHARTRES-PARIS avant le rond-point pour améliorer de 10% la fluidité du trafic (b),
- favoriser le contournement de DREUX par l'est pour amélioration de la fluidité du tourne à droite :
  - aménagement entrée et sortie pour l'accès à la ZA Porte Sud mais présentant une certaine dangerosité (1ère option)
  - ou entrée très en amont sur la RN 154 pour déboucher sur l'extrémité de la rue André-Marie Ampère pour supprimer la nuisance ci-dessus (2ième option - c),
  - entrée de la ZA par le rond-point de Nuisement (existant) (d),
  - aménagement à partir de la bretelle RN 154 / Rond-point de Nuisement d'une bretelle d'accès au rond-point de Nuisement / rue Jean Bertin (e),
  - aménagement rond-point côté Plein Sud en remplacement du carrefour existant permettant l'accès à la ZA Porte Sud et à la station PL AS24 depuis toutes les directions (f),

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



- passage de la N 10,
- passage de l'autoroute A11,
- terrain des gens du voyage (40 emplacements),
- futur CHARTRES EXPO (16 000m<sup>2</sup>),
- lotissement de la Garenne IV (36 000m<sup>2</sup>),
- château de Vauventiers (site classé),
- passage de la voie ferrée CHARTRES – GALLARDON (projet de train touristique non pris en compte),
- proximité du collège Soutine de ST PREST,
- proximité de l'Institut Médico Educatif de CHAMPHOL,
- futur lotissement de Créve-Coeur,
- passage de la voie SNCF CHARTRES – PARIS – ST PREST,
- passage de l'Eure,
- passage d'un plan d'eau,
- futur lotissement du Gorget.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## SYNTHÈSE des AVIS RÉGLEMENTAIRES

### PREAMBULE

L'article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime en vigueur au mois de juillet 2016 (date figurant sur la lettre d'accompagnement du dossier) préconise que :

*« Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu et les documents relatifs au schéma départemental des carrières ou au schéma régional des carrières prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents. Ces avis sont rendus dans un délai de trois mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable ».*

En vertu de cet article, divers organismes ont donc été destinataires du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés par le projet d'aménagement à 2X2 voies par mise en concession autoroutière des RN 154 et RN12 par courrier en date du 19 juillet 2016. Il s'agit de :

- Chambre d'agriculture de l'Eure et Loir,
- Chambre d'agriculture de l'Eure,
- Centre national de la propriété forestière (CNPF),
- Institut national de l'origine et de la qualité.

La direction générale des Patrimoines a été saisie conformément aux articles R.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (*L'avis du ministre chargé de la culture est recueilli, par l'autorité compétente désignée à l'article R. 121-1 ou par le ministre sur le rapport duquel est pris le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article R. 121-2, préalablement à la déclaration d'utilité publique de toutes les opérations nécessitant l'expropriation de monuments historiques classés ou proposés pour le classement au titre des monuments historiques. Faute de réponse dans un délai de deux mois suivant la demande, cet avis est réputé favorable.*) et L. 621-20 du code du patrimoine (*Aucun immeuble classé au titre des monuments historiques ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que l'autorité administrative aura été appelée à présenter ses observations.*).

Deux autres organismes l'ont été dans le cadre de l'article R.1121-3 du code général de la propriété des personnes publiques (*En cas d'acquisition poursuivie par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriant est tenu de demander l'avis du directeur départemental des finances publiques pour produire, au dossier de l'enquête mentionnée à l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation des opérations prévues aux articles R. 112-4 et R. 112-5 du même code ; ...*).

- les finances publiques d'Eure et Loir,

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- les finances publiques de l'Eure.

## SYNTHESE DES AVIS

Deux avis ont été réputés FAVORABLE en l'absence de réponse dans un délai de trois mois à compter de la date de réception du courrier. Cela concerne les organismes suivants :

- de la Chambre d'agriculture de l'Eure,
- du Centre national de la propriété forestière (CNPF).

L'INAO TOURS, délégation territoriale « Val de Loire Poitou-Charentes, par courrier en date du 4 août 2016, et l'INAO unité territoriale OUEST du site de CAEN, par courrier en date du 29 septembre 2016, n'ont pas de remarque ou d'objection à formuler sur le projet, car il n'y a pas d'incidence directe sur les Indications Géographiques Protégées « Volailles de l'Orléanais » – « Volailles de l'Houdan » – « Volailles de Normandie » - « Porc de Normandie » - « Cidre de Normandie ».

La direction générale des patrimoines a été saisie par courrier en date du 25 juillet 2016 du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer – Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer. Dans ce courrier, il est précisé que la bande des 300m de largeur du projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 154 et RN 12 par mise en concession autoroutière intercepte deux périmètres de protection de monuments historiques :

- obélisque du 18<sup>ème</sup> siècle sur la commune de LOUVILLIERS-EN-DROUAIS,
- Château de Vauventriers, inscrit par arrêté du 29 septembre 1969, sur la commune de CHAMPHOL.

En date du 12 août 2016, la direction générale des patrimoines avise, qu'après vérification, le projet ne concerne l'emprise d'aucun immeuble classé, mais de monuments inscrits au titre des monuments historiques. Il est précisé que sans préjuger des accords ou avis du préfet de région (DRAC) ou de l'architecte des bâtiments de France et sans modification de l'emprise du monument historique classé, l'avis du ministre chargé de la culture dont dépend la direction générale du patrimoine n'est pas requis conformément aux articles R.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 621-20 du code du patrimoine.

Aucun avis n'a été fourni par les finances publiques d'Eure et Loir et des finances publiques de l'Eure

Les remarques les plus importantes ont été faites par la chambre d'agriculture d'Eure et Loir. C'est cohérent puisque le projet traverse entièrement ce département. Cet organisme par courrier en date du 7 octobre 2016 adresse des observations à la DREAL CENTRE VAL DE LOIRE accompagné de remarques complémentaires pour chacune des communes se trouvant dans l'Eure et Loir.

Dans son courrier la chambre d'agriculture d'Eure et Loir précise que sur les 37 communes traversées par le projet, 35 se trouvent dans le département 28. Seules 29 communes sur les 35 font l'objet d'une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

La chambre d'agriculture fait remarquer que 6 communes n'ont pas de document d'urbanisme, mais 3 (SAINT LUBIN DES JONCHERETS, TREON et TREMBLAY LES VILLAGES) ont un projet d'élaboration d'un plan local d'urbanisme. Pour ces trois communes, il est nécessaire d'inclure de suite les modifications nécessaires à la réalisation du projet.

Certains plans locaux d'urbanisme (PLU) sont en cours de révision (ou en d'arrêt) où il convient d'y associer les services de la D.D.T. (Direction Départementale du Territoire) et les bureaux d'étude.

Toujours dans son courrier, la chambre d'agriculture note dans le dossier que le projet n'intégrera pas l'ensemble des espaces se trouvant dans la bande des 300m (bande de la déclaration d'utilité publique). En effet, les communes, une fois le projet réalisé, auront la possibilité de modifier à nouveau leur document d'urbanisme pour réintégrer les espaces non consommés. Le maître d'ouvrage a précisé également lors de réunions publiques qu'elle prenait en charge financièrement l'actuelle mise en compatibilité des documents d'urbanisme, mais aucun élément n'a été donné concernant la modification de ces documents une fois la réalisation du projet effective. La chambre d'agriculture fait remarquer que la bande des 300m va geler 1970ha de zones agricoles (A), 230ha de zones naturelles (N), et déclasser plus de 300ha d'Espaces Boisés Classés (EBC).

La chambre d'agriculture demande donc que la DREAL finance à la fin des travaux les révisions des PLU concernés pour permettre aux élus de déclasser le solde de la bande des 300m.

La chambre d'agriculture demande à modifier le règlement pour permettre l'aménagement ou l'agrandissement des bâtiments agricoles déjà existants et se trouvant dans la bande des 300m sans préjudice au bon déroulement du chantier.

La chambre d'agriculture d'Eure et Loir précise que son avis est donné uniquement dans le cadre de la consultation sur la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Au courrier de la chambre d'agriculture d'Eure et Loir, une pièce est jointe faisant état des remarques complémentaires concernant les documents d'urbanisme des 29 communes le possédant.

Avant de donner le détail pour chaque commune, la chambre d'agriculture fait des observations d'ordre général :

- *sur la suppression de terres cultivées impacte faiblement l'économie à l'échelle eurélienne* : la chambre d'agriculture considère que l'utilisation du mot « faiblement » est maladroite et non appropriée, car aucune donnée ne permet de chiffrer l'emprise réelle du projet, mais aussi qu'il est difficile d'expliquer aux agriculteurs, notamment ceux se trouvant sur la commune de SOURS que l'emprise est faible alors que la moitié de leurs terres est située dans la bande des 300m,
- *sur la protection des réseaux d'irrigation ou de drainage, remise en état des terres après travaux* : dans le cadre des mesures d'évitement / réduction, la chambre d'agriculture préconise des mesures de compensations pour la remise en état des réseaux agricoles, mais aussi lors de la remise en état des terres impliquant une perte sur la récolte suivante,
- *sur la réalisation d'études précises sur la situation des exploitations agricoles directement touchées par le projet conduisant à la mise en place d'une réorganisation des parcelles et exploitations au cas par cas ainsi qu'à la mise en place des procédures relatives aux*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

*défrichements* : la chambre d'agriculture est d'accord sur la mise en place de la procédure d'aménagement foncier agricole et forestier,

- *le maître d'ouvrage de l'infrastructure proposera aux propriétaires l'acquisition de leurs parcelles avec droit de coupe* : c'est à la commission communale d'aménagement foncier de le valider.

Les remarques par document d'urbanisme (PLU) sont classées en fonction de celles de la chambre d'agriculture d'Eure et Loir.

- aucune remarque : DREUX – VERNOUILLET – CHARTRES,
- *revoir le règlement de la zone A (principalement) ou UA – NC - N comme demandé dans le courrier principal* : ST REMY SUR AVRE – VERT EN DROUAI – GARNAY – MARVILLE MOUTIERS BRULE – LE BOULAY THIERRY – BERCHERES ST GERMAIN – POISVILLIERS – ST PREST – GASVILLE OISEME – GELLAINVILLE – THEUVILLE – ALLONNES – YMONVILLE – FRESNAY LEVEQUE – TRANCRAINVILLE,
- *les modifications du règlement de la zone A (principalement) - N nous conviennent* : LOUVILLIERS-EN-DROUAI – ALLAINVILLE – LE BOULAY MIVOYE – LEVES – CHAMPHOL – NOGENT LE PHAYE – SOURS – BERCHERE LES PIERRES – PRUNAY LE GILLON – BOISVILLE LA ST PERE – BEAUVILLIERS,
- *le projet sera vecteur de périurbanisation et profitable aux zones d'activités, l'implantation de nouvelles zones ou plus globalement, le développement de quartiers ou de communes. La remarque est hors sujet, car de la compétence du SCOT de l'agglomération drouaise ou chartraine* : ST REMY SUR AVRE – MARVILLE MOUTIERS BRULE - SAINT PREST,
- *PLU en révision, il serait judicieux de faire suivre les modifications auprès du bureau d'études* : ST REMY SUR AVRE – POISVILLIERS – BERCHERE LES PIERRES – PRUNAY LE GILLON,
- *PLU en phase d'arrêt et de consultation auprès des Personnes Publiques Associées* : GASVILLE OISEME – GELLAINVILLE,
- *petite erreur à corriger ou erreur de chiffrage* : VERT EN DROUAI – GARNAY – MARVILLE MOIUTIERS BRULE – LE BOULAY MIVOYE – POISVILLIERS – GELLAINVILLE – BERCHERE LES PIERRES – PRUNAY LE GILLON – ALLONNES – BEAUVILLIERS,
- *erreur dans la surface agricole (ou Espace Bois Classé) ou incomplète* : ST PREST – GASVILLE OISEME – NOGENT LE PHAYE – SOURS,
- *tableau à compléter ou non rempli* : GARNAY – LE BOULAY MIVOYE,
- *particularités du PLU de SOURS* : la chambre d'agriculture estime que la formulation suivante : La bande EPDUP intercepte quelques zones agricoles est maladroite, car la commune de SOURS est la plus impactée par le projet :

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- surface gelée est de 176,41ha,
- amputation d'un tiers des bâtiments et la surface agricole d'une exploitation maraîchère,
- application de l'article L 352-1 du code rural précisant que lors d'aménagements ou ouvrages susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, le maître d'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, doit remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, ou, s'ils acceptent, à la reconversion de leur activité.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## AVIS ET COMPLEMENTS A LA SUITE DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE.

### I – PREAMBULE

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a été saisie par la directrice des infrastructures de transport (DIT) pour avis sur l'aménagement à 2x2voies de la RN 154 et de la RN 12 par mise en concession et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme en vertu de l'article R.122-6 du code de l'environnement. Selon l'article R. 122-7 de ce même code, l'avis doit être rendu dans un délai de 3 mois.

Depuis 1994, un investissement sur fonds publics a été investi pour aménager la RN 154 en 2x2 voies entre ROUEN et ORLEANS. A la suite d'un débat public en 2009 – 2010, il a été décidé d'accélérer cet aménagement par recours à la concession. Le projet, présenté par la DREAL CENTRE VAL DE LOIRE en assurant donc la maîtrise d'ouvrage et aussi les modifications des documents d'urbanisme des communes traversées pour la mise en compatibilité font l'objet du présent avis. Le CGEDD s'est réuni le 21 septembre 2016.

L'avis du CGEDD ne porte que sur la qualité de l'étude d'impact du projet et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est ni favorable, ni défavorable au projet mais il permet d'en améliorer la conception et la participation du public à l'élaboration des décisions du projet.

### II – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Après examen du dossier, l'autorité environnementale (Ae) recommande de préciser la présentation de plusieurs aménagements pour que le public soit complètement informé et pour leur prise en compte dans l'étude d'impact.

L'Ae précise que :

- dans sa démarche « Eviter – Réduire - Compenser » le maître d'ouvrage a choisi les enjeux environnementaux directs et locaux (eau et milieux naturels, patrimoine et paysage) au détriment d'impacts globaux à l'échelle de l'ensemble de l'infrastructure (consommation de sols, émission de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques et bruit, réduits sur certains tronçons actuels de la RN 154 mais accrus sur les sections déjà aménagées.),
- la congestion et la sécurité routière ne concernant que les secteurs 1 (NONANCOURT – DREUX) et 3 (CHARTRES) : démonstration de très peu d'éléments ou de données très partielles ne permettant pas de convaincre entièrement le public sur l'évaluation socio-économique, le bénéfice du projet dépend du gain de temps.

L'analyse des émissions de gaz à effet de serre a pour but d'informer correctement le public sur les effets du projet mais aussi de mettre en perspective les effets par rapport aux politiques nationale et régionale sur la transition énergétique et la réduction des gaz à

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

effet de serre et ainsi de pouvoir proposer si cela est nécessaire les mesures de réduction et de compensation.

Pour l'Ae, le maître d'ouvrage a privilégié le choix de certains scénarios ou variantes pour que les aménagements se fassent dans le cadre d'une concession, avec une lisibilité de l'itinéraire afin de retenir le même profil sur l'ensemble du projet mais au détriment des impacts environnementaux. Le dossier doit démontrer l'utilité publique du projet par une analyse des scénarios et variantes permettant d'apprécier le bilan de l'ensemble des choix possibles, parmi les options présentées au cours des diverses concertations. L'Ae estime que ce n'est pas le cas pour les trois sections que la Commission Mobilité 21 avaient classés en seconde priorité. Ces trois sections sont : DREUX – CHARTRES, contournement de CHARTRES, CHARTRES – A10.

L'Ae précise que :

- l'étude d'impact est complète et fouillée pour certains enjeux mais pas d'éléments sur certains comme les émissions de gaz à effet de serre.
- Très peu d'éléments ou données très partielles dans le dossier.

L'Ae n'émet aucune observation en ce qui concerne la prise en compte des incidences NATURA 2000 par le projet, étude faisant l'objet d'un volume indépendant du dossier dont les conclusions ont été reprises dans l'étude d'impact.

L'Ae rappelle que les mesures de compensation doivent être assurées pendant la durée de vie du projet dans le cadre du suivi des mesures et de leurs effets.

Dans la partie du dossier relative à l'évaluation socio-économique du projet, l'Ae mentionne que l'analyse qualitative et quantitative du projet conclut à des bénéfices pour la puissance publique et pour les riverains au titre de la sécurité routière et de la qualité de l'air. L'Ae note que les effets ne sont pas correctement démontrés et qu'en conséquences l'évaluation socio-économique pourrait être reprise.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- d'analyser des scénarios sur l'ensemble de l'infrastructure, sur chacune des sections, sur l'ensemble des enjeux environnementaux,
- de compléter certains aspects (déplacements, congestion, sécurité routière notamment),
- de produire des analyses absentes du dossier (émission de gaz à effet de serre),
- d'analyser certains impacts (bruit, air, effet de serre, sécurité routière) sur l'ensemble du réseau affecté et évaluer la qualité de l'air à l'année de mise en service,
- de prendre des mesures appropriées pour les impacts suite au passage à la vitesse de 130km/h,
- de préciser la surface des espaces forestiers déboisés, les mesures de compensation à prévoir, les mesures pour promouvoir une approche multimodale, notamment les modes actifs de déplacement sur les voies adjacentes affectées par le projet.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Dans son préambule, après avoir décrit la place et le rôle de l'avis de l'autorité environnementale dans cette présente enquête, la DREAL CENTRE VAL DE LOIRE précise que l'étude d'impact sera ajustée dans le cadre des procédures administratives ultérieures menées par le concessionnaire et nécessaires au lancement des travaux. Il s'agit notamment de celles relatives aux demandes d'autorisation au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme (pour exemple : loi sur l'eau, défrichement, espèces protégées ...).

Une analyse plus spécifique de certains impacts sur l'environnement sera alors menée du fait de la connaissance de certaines données techniques qui seront alors disponibles permettant une connaissance du positionnement et du dimensionnement des ouvrages et de l'infrastructure.

Après examen du dossier, l'Ae a ensuite émis 25 recommandations, argumentés pour chacune d'entre elles. Ces recommandations sont reprises dans le tableau ci-dessous dans lequel figurent les arguments de l'Ae et les réponses apportées par la DREAL CENTRE VAL DE LOIRE.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

ARGUMENTS DE L'Ae	REPONSE DREAL CENTRE VAL DE LOIRE
<p><b>RECOMMANDATION N° 1 – description du projet</b> : pour la complète information du public et pour leur bonne prise en compte dans l'ensemble de l'étude d'impact, l'Ae recommande de compléter la présentation du projet par une représentation aussi claire et aussi précise que possible, en rappelant le statut des tracés proposés à ce stade de la procédure pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des raccordements entre le projet et les voiries existantes, ainsi que les itinéraires de substitution les accompagnant,</li> <li>- des rétablissements de voirie prévus ou nécessaires,</li> <li>- des composantes du projet à prévoir dans le périmètre de la DUP (aires de service et de repos, barrières de péage et diffuseurs complexes, bassins de récupération des eaux de ruissellement....).</li> </ul>	
<p>Imprécisions du dossier sur plusieurs composantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- limites imprécises entre les sections nouvelles et leur raccordement avec celles existantes (PLESSIS SUR VERT – POISVILLIERS – déviations ALLONNES et YMONVILLE)</li> <li>- étude d'impact faisant référence à l'absence d'aménagement sur les sections existantes alors que les travaux sont prévus ou adaptation du tracé,</li> <li>- évocation d'adaptations restant à étudier sans en décrire l'alternative éventuellement envisagée (passage au sud du centre E. Hoff à ST LUBIN DES JONCHERETS),</li> <li>- absence de description des tracés des voiries nouvelles assurant la continuité des itinéraires de substitution que ce soit dans la notice explicative ou dans la description du projet en début d'étude d'impact,</li> <li>- présentation de plusieurs tronçons ne permettant pas de bien apprécier l'ensemble des aménagements nécessaires au projet pouvant produire une confusion,</li> <li>- absence de description ou de localisation de plusieurs aménagements (aires de service, de repos, diffuseurs et barrières de péage, bassins de récupération et de traitement des eaux de ruissellement),</li> <li>- pas de reprise de certains rétablissements de voirie</li> </ul>	<p>Ensemble du projet de référence dans la partie V-4 – Description générale de la solution retenue de l'étude d'impact : infrastructure projetée, prévision du système de péage, itinéraires de substitution, principes d'assainissement en précisant que le dispositif incombera au concessionnaire, position des aires de services et de repos.</p> <p>Ajout d'une partie V-4.6 dans la description générale de la solution retenue concernant les raccordements nécessaires entre le projet et les voies de substitution, entre les itinéraires de substitution et les voies existantes, et les détournements de routes nécessaires à la mise en œuvre du projet.</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 2 – programme de travaux** : *l'Ae recommande de compléter le dossier par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux que constitue l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154, en portant plus particulièrement son attention sur la consommation des sols et l'urbanisation induite, les continuités écologiques et les impacts sanitaires (pollution de l'air, bruit).*

- dossier mentionnant que le projet est autonome, indépendant et autoporteur ne constituant pas avec un autre projet une unité fonctionnelle,  
- présentation du projet comme l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 donc la dernière phase d'un programme de travaux débuté en 1992.

- RN 12 et RN 154 : infrastructures existantes ayant été réalisés lors d'opérations ultérieures.  
- Projet de mise en concession indépendant, autonome et autoporteur car ne constitue pas une unité fonctionnelle avec un autre projet.  
- Réalisation de l'aménagement à 2x2 voies avec ce projet de mise en concession.

**RECOMMANDATION N° 3 – espaces naturels, agricoles et forestiers** : *l'Ae recommande de conclure l'analyse des milieux naturels de chaque secteur par une conclusion la plus synthétique possible focalisée sur les enjeux les plus importants.*

Absence de synthèse pour chaque secteur mentionnant les enjeux forts et moyens des espèces floristique et faunistique mais aussi pour les zones humides.

- Espaces inventoriés/protégés au chapitre 2.4.1.5 – Synthèse des relations entre les espaces inventoriés ou protégés et le fuseau d'étude par secteur,  
- Habitats naturels au chapitre 2.4.2.5 – Synthèse sur les habitats naturels par secteur,  
- Espèces végétales au chapitre 2.4.3.5 – Synthèse sur les espèces végétales par secteur,  
- Espèces animales au chapitre 2.4.4.4 – Synthèse sur les espèces animales par secteur.  
- Synthèse globale des enjeux liés au milieu naturel au chapitre 2.4.4.4 – Synthèse et hiérarchisation des enjeux liés au milieu naturel par secteur. Chapitre ajouté par le maître d'ouvrage.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 4 – eau et milieux aquatiques** : *l'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter la liste des périmètres de protection de captage figurant à l'étude d'impact et de rappeler les prescriptions d'usages pour chacun telles qu'elles figurent dans les arrêtés préfectoraux les autorisant.*

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet dans périmètres de plusieurs SDAGE (Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands - Loire-Bretagne), ou SAGE (l'Avre, Loir et de la nappe de Beauce et milieux aquatiques associés).</li> <li>- Mauvais état chimique des masses d'eaux superficielles.</li> <li>- Ensemble moyen à médiocre de l'état écologique.</li> <li>- Secteurs sensibles des lieux de franchissement des cours d'eaux : certains en 1ère catégorie ou en liste 1 ou 2 pour la continuité écologique.</li> <li>- Sensibilité des nappes des eaux souterraines du fait du caractère karstique du milieu.</li> <li>- Présence de nombreux captages AEP alimentant DREUX et CHARTRES : liste fournie incomplète et étude d'impact ne rappelant pas les mesures propres à chacun d'entre eux selon les arrêtés préfectoraux de DUP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liste des captages au chapitre 2.3.4.3 – Les eaux souterraines.</li> <li>- Liste des périmètres de protection figurant à l'étude d'impact : complète et exhaustive.</li> <li>- Fréquence et analyse définies par le futur concessionnaire après définition précise du projet.</li> <li>- Mesures loi sur l'eau affinées lors élaboration du dossier d'autorisation en cohérence avec les arrêtés préfectoraux concernant la protection des captages.</li> </ul>
--	--

**RECOMMANDATION N° 5 – déplacements** : *l'Ae recommande de compléter significativement l'état initial par des données de trafic sur tous les axes structurants dont les trafics seront significativement modifiés par le projet, et par une description de la congestion sur la zone d'étude (localisation, caractérisation).*

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Description succincte de cet aspect du projet.</li> <li>- Absence de mention des trafics sur de nombreux axes structurants de la zone d'étude et connexes : ouest de la RN 12 – contournement de DREUX – ensemble itinéraire.</li> <li>- Congestion du trafic non déterminée alors que c'est l'une des raisons du projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Simulation des trafics sur le projet et réseaux adjacents dans les pièces E et G respectivement dans les parties VII – 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation et IV – 3.2.2 Trafic de l'option de référence.</li> <li>- Pour répondre à l'Ae, analyse trafic détaillée des effets du projet en annexe de la pièce G.</li> </ul>
---	---

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 6 – cadre de vie : bruit, qualité de l'air** : *L'Ae recommande de reprendre l'analyse du statut des tronçons qu'il présente comme des modifications de voiries existantes vis-à-vis de la réglementation relative au bruit, en tenant pleinement compte de l'article R.571-45 du code de l'environnement.*

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre de façon cohérente dans l'ensemble du dossier la définition des voiries nouvelles et modifiées au regard de la réglementation relative au bruit des infrastructures et de fournir une modélisation de l'ambiance sonore dans l'état initial sur l'ensemble de la zone d'étude, à proximité des autres voiries sur lesquelles les trafics seront significativement modifiés.*

- Réalisation des travaux sur la partie Sud de la RN 154 (déviation de MARVILLE MOURIERS BRULE) postérieurement aux textes réglementant le classement en voirie nouvelle.  
- Absence de prise en compte des section de raccordement entre le projet et le réseau existant, ni les quelques tronçons du nouvel itinéraire de substitution ;  
- Absence de modélisation du bruit sur l'ensemble de l'axe dans l'état initial.  
- Pas de représentation dans l'étude d'impact des Points Noirs Bruit (PNB) proches de l'axe.  
- Pas de mesure ou de modélisation pour certaines voiries proches de la RN 154 dont les trafics pourraient être modifiés par le projet.

- Modélisations effectuées et consultables en annexe de la pièce E (Etude d'impact).  
- Aménagements prévus dans le cadre du projet : soit création de voiries nouvelles, soit tronçons existants aménagés.  
- Réglementation différente selon la nature de l'aménagement.  
- Analyse complète des mesures de réduction du bruit dans l'étude d'impact au chapitre 3.7.1 Effets du projet sur l'ambiance sonore et si protections phoniques nécessaires en vertu de la réglementation détaillées au chapitre VII – 3.7.1.2.3 Mesures relatives au bruit.

**RECOMMANDATION N° 7 – cadre de vie : bruit, qualité de l'air** : *L'Ae recommande de compléter l'analyse de la qualité de l'air dans l'état initial par des mesures concernant la pollution par les particules, en particulier au point de jonction avec l'A11, qui présente à la fois les trafics et la fréquentation humaine les plus importants.*

Mesures de la qualité de l'air dans l'état initial ne portant que sur les oxydes d'azote et le benzène mais aucune indication concernant les particules PM 10 et PM 2,5.

- Analyse de l'état initial portant sur le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le benzo(a)pyrène (BaP), les particules (diesel, PM10 et PM 2,5), les métaux au chapitre 2.9.2 La qualité de l'air de l'état initial avec la méthodologie appliqué au chapitre 4.4 Méthodologie spécifique à l'étude air.  
- Etude des particules PM 2,5 et PM 10 au chapitre 2.9.2 La qualité de l'air, à la partie 3.7.3 Effets du projet sur la qualité de l'air.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 8 – recherche de variantes, et choix du parti retenu** : l'Ae recommande de compléter l'analyse des scénarios par une analyse des différentes options évoquées à l'occasion des différentes concertations, sur l'ensemble du tracé, en prenant en compte tous les critères environnementaux pertinents.

L'Ae recommande de justifier, notamment eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, la présence dans le projet de chacune des composantes, notamment :

- le réaménagement de la RN 12 au nord de DREUX,
- la transformation en autoroute des différentes sections de 2x2 voies déjà réalisées,
- le tronçon du projet entre ALLONNES et ALLAINES.

- Financement coûteux sur certaines sections par mise en concession d'un périmètre plus large entraînant des impacts environnementaux négatifs significatifs avec peu de mesures de réduction ou de compensation.

- Motivations privilégiant ou excluant certaines variantes ou scénarios : lisibilité de l'itinéraire, difficulté d'intégration à un réseau concédé.

- Absence de démonstration de l'utilité publique pour certaines options retenues par le maître d'ouvrage : raisons peu convaincantes du choix du contournement Est de CHARTRES, pas de scénario alternatif pour les autres sections (reste RN 12, DREUX-CHARTRES, section sud).

- Pas d'évocation de l'alternative modale par voie ferrée pour le transport des céréales vers ROUEN.

- Impacts environnementaux négatifs pour les sections ne faisant pas l'objet de scénario alternatif.

- Evocation du projet MOB 28 : selon le dossier, pas de lisibilité et de cohérence de l'itinéraire.

- Options de passage et des variantes de tracés ainsi que les points d'échanges étudiés et présentés lors des deux phases de concertation : dans la pièce E au chapitre V – 3.3 étape 1 et étape 2 des études : raison du choix du fuseau préférentiel de passage et au chapitre V – 3.4 étape 3 : comparaison des variantes et raison du choix d'un tracé parmi les variantes envisagées.

- A la demande de l'Ae, ajout en annexe du mémoire en réponse aux recommandations de l'Ae le détail des grilles d'analyse multicritères au moment de l'étude.

- Projet retenu à la suite de la lettre du 26 février 2014 de M. le ministre délégué aux Transports au préfet de la région Centre -Val de Loire.

- Aménagement retenu pour répondre à l'amélioration des temps de parcours inter-régionaux, à l'amélioration de la sécurité globale de la RN 154, à la réduction des nuisances au niveau des agglomérations contournées, au financement de l'infrastructure et la réalisation dans des délais raisonnables.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 9 – espaces naturels, agricoles et forestiers – sols agricoles** : *l'Ae recommande de compléter l'estimation des surfaces agricoles détruites par le projet, directement ou indirectement, et de préciser comment sera mise en œuvre la compensation agricole prévue par la loi du 13 octobre 2014.*

<p>- Consommation de 462ha de surface agricole sans compter l'emprise pour les bassins de rétention des eaux liée à des itinéraires nouveaux et aux compléments d'itinéraires de substitution.</p> <p>- Impact fort sur certaines exploitations.</p> <p>- Absence de mesure de réduction ou de compensation mais référence générale à des aménagements foncier, agricole et forestier sans précision.</p> <p>- Reboisement à prévoir à titre de compensation réduisant aussi les superficies agricoles : pas de chiffrage ni d'identification.</p>	<p>- Précision sur l'emprise des surfaces agricoles : 459ha (estimation sur la base d'un tracé de référence et d'une emprise ajoutée par un périmètre de 20m de part et d'autre du tracé). Ajoutée au chapitre 3.3.5.5.3 – Effets sur l'économie du monde agricole.</p> <p>- Compensation agricole prévue par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13/10/2014 : projet non soumis aux dispositions de l'article 28.</p> <p>- Aménagement foncier décidé par les commissions communales, financement assuré par le concessionnaire.</p> <p>- Contribution des chambres d'agriculture de l'Eure et Loir et de l'Eure dans les phases ultérieures.</p>
--	--

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 10 – espaces naturels, agricoles et forestiers – espaces forestiers et milieux naturels:** *l'Ae recommande :*

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

*L'Ae recommande de préciser, en lien avec les services de l'Etat, les principes à retenir pour la compensation des défrichements au titre du code forestier, et notamment de veiller, conformément au CRCE Centre-Val de Loire, au maintien ou à la reconstitution des éléments de la trame verte que constituent les bosquets beaucerons.*

<p>- Pas de répartition entre les secteurs identifiés ce l'emprise sur les espaces forestiers dont la superficie est estimée à 75ha.</p> <p>- Pas de précision sur les principes retenus relatifs au défrichement au regard du code forestier.</p> <p>- Inventaire des espaces boisés classés (EBC) en nombre mais pas en surface.</p> <p>- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : état actuel du dossier obligeant le maître d'ouvrage à retenir la surface totale des EBC compris dans la bande d'étude soumise à DUP avec possibilité aux communes de modifier leur document d'urbanisme après la réalisation du projet pour reclassement des EBC.</p> <p>- Impacts significatifs en phase travaux pour les espèces végétales et la faune, plus faibles ou négligeables en phase d'exploitation.</p> <p>- Rétablissement des continuités au droit des trames décrites par le SRCE Haute-Normandie et Centre Val de Loire.</p> <p>- Destruction de milieux forestiers sur de petites parcelles disséminées sur l'emprise : le SRCE Centre Val de Loire recommande le maintien au sein de la surface agricole.</p>	<p>- Précision sur l'emprise des surfaces forestiers et d'espaces boisés classés : 90ha d'espaces forestiers dont 47,9ha d'EBC (estimation sur la base d'un tracé de référence et d'une emprise ajoutée par un périmètre de 20m de part et d'autre du tracé).</p> <p>- Données ajoutées au chapitre 3.3.5.6 Effets du projet sur la sylviculture de la pièce E et pour les EBC au chapitre 2.5.1.2.3. Espaces boisés classés de la pièce E.</p> <p>- Définition de mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement relatives aux boisements dans la partie 3.3.5.6 Effets du projet sur la sylviculture : préservation d'arbres, réduction des emprises techniques, limitations des déboisements, rétablissement des dessertes forestières, prise en compte des arrêtés départementaux de transport de bois rond.</p> <p>- Ratios de compensation définis par le concessionnaire en concertation avec les services de l'Etat.</p> <p>- Possibilité de mise en place des mesures de compensation suivante : anticipation des plantations et réalisation de boisements compensatoires, surfaces et âge des boisements, reconstitution de lisière.</p>
--	---

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 11 – eau et milieux aquatiques :** *l'Ae recommande de préciser les dispositions envisagées en termes d'assainissement pour l'ensemble de l'itinéraire de substitution.*

- Absence de localisation du dispositif de recueil et d'assainissement des eaux de ruissellement.  
- Absence de solution du dispositif d'assainissement pour les axes existants composant l'itinéraire de substitution.

- En l'absence de travaux, la réglementation n'oblige pas le maître d'ouvrage à mettre en place des dispositions en termes d'assainissement sur les itinéraires de substitution et les traversées d'agglomération.  
- Dispositif d'assainissement mené par le concessionnaire lors demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 12 – déplacements** : *l'Ae recommande de développer de façon significative et transparente l'analyse des déplacements et de l'évolution de la congestion, et d'expliquer certaines données qui apparaissent à priori peu cohérentes.*

<p>- Impact de infrastructure sur les déplacements incomplet.</p> <p>- Carence dans l'analyse de l'état initial : axes non mentionnés, évolution de la congestion ...)</p> <p>- Evolution apportée par le projet sur le problème de la congestion en temps de parcours entre les principales agglomérations de la région et ROUEN donc pas de connaissance de gain de temps de parcours pour chaque tronçon ni pour quel véhicule.</p> <p>- Interrogation sur le périmètre de la zone d'étude et validité de l'évaluation socio-économique.</p>	<p>- Simulation des trafics sur le projet et réseaux adjacents dans les pièces E et G respectivement dans les parties VII – 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation et IV – 3.2.2 Trafic de l'option de référence.</p> <p>- Analyse de l'évolution de la congestion : parties VII – 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation et IV – 4.3.1. Temps de parcours et gain de temps sur des grandes OD, des pièces E et G.</p> <p>- Jonction en annexe de la pièce G de l'analyse de trafic détaillées des effets du projet précisant les évolutions attendues sur ensemble du réseau adjacent (RN12 – RN 154 – A11 – A10), le détail des flux au niveau des échangeurs, le détail des origines et destinations des flux, une modélisation de la congestion sur le réseau.</p> <p>- Pas de forte hausse du trafic sur la RN 12 en dehors du tronc commun.</p> <p>- Dans la partie IV – 5.7.3.4. Atteinte des objectifs nationaux de la pièce G, évolution du trafic à l'est de DREUX de + 1 250 véhicules / jour à l'horizon 2022 avec un trafic estimé à 28 000 véhicules / jour soit 4,5%.</p> <p>- Diminution potentielle du trafic au nord de la jonction entre le projet RN154-RN12 et l'A10 par la mise en œuvre du projet ( partie 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation).</p> <p>- Augmentation du trafic au sud de la jonction entre le projet RN154-RN12 et l'A10.</p> <p>- Temps de parcours : partie 3.4.1.1 Effets du projet sur le trafic et les conditions de circulation.</p> <p>- Estimation des temps de parcours par rapport à la situation constatée à l'heure actuelle sur le réseau.</p>
---	--

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 13 – déplacements** : *l'Ac recommande de décrire explicitement ce qui sera prévu pour le rétablissement des continuités des modes actifs de déplacement (marche, vélo ...).*

Peu d'explication sur les modes alternatifs aux modes routiers en particulier pour les parcours cyclables.

- Rétablissement de l'ensemble des itinéraires cyclables interceptés (chapitre 3.4.3 Effets du projet sur les modes actifs et chapitre 4.8 Présentation des principaux ouvrages).
- Rétablissement des itinéraires de grande randonnée (chapitre 4.8 - Présentation des principaux ouvrages et chapitre 2.8.2 – Le tourisme et les loisirs ). Rétablissement des autres itinéraires pédestres.
- Eléments pris en compte au travers de l'analyse de l'état initial.
- Mesures de réduction spécifiques pour les chemins de randonnée pour diminuer l'incidence des travaux.
- Description des principes et des mesures en phase exploitation pour les chemins de randonnée : chapitre 3.6.2. Effets du projet sur le tourisme et le loisir.
- Rétablissement des autres itinéraires pédestres ou sinon par mise en place déviation en évitant l'allongement de parcours.
- Etude des aménagements paysagers des itinéraires rétablis avec les acteurs concernés.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 14 – émission de gaz à effet de serre** : l'Ae recommande de produire une analyse complète des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (émission pour la phase travaux, émissions générées sur l'ensemble du réseau routier modélisé).

Au vu des éléments transmis aux rapporteurs, l'Ae recommande de reprendre l'analyse de la compatibilité du projet avec le schéma régional climat air énergie, de justifier la limitation de vitesse à 130km/h sur l'ensemble du linéaire compte tenu des résultats de la comparaison avec une limitation de vitesse à 110km/h et, dans tous les cas, de prévoir les mesures de compensation adaptées.

- Aucune analyse des émissions de gaz à effet de serre dans l'étude d'impact : apparition de la notion de CO2 qu'en coût et monétarisation des coûts collectifs sans indication des flux émis = carence majeure  
- Etude d'impact incomplète et inexacte.

- Analyse émission gaz à effet de serre non incluse dans l'étude d'impact mais a bien été menée.  
- Pour répondre à l'Ae, bilan intégré à la pièce E au chapitre 7.1 Bilan des émissions de GES du projet : production de 3,7 millions d'équivalents tonnes CO2 sur période 2022-2042.  
- Test de sensibilité effectué sur la limitation de vitesse à 110km/h : baisse limitation de vitesse conduit à de plus faibles émissions de gaz à effet de serre mais entraînant une baisse de l'attractivité d'un itinéraire à 110km/h d'où des gains de sécurité réduits car le trafic s'effectuant sur des routes moins sûres.  
- Risque d'une subvention d'équilibre plus élevée en raison de la baisse de fréquentation sur l'itinéraire concédé.  
- Compatibilité avec le SRCAE – Objectifs chiffrés du SRCAE pour la réduction des GES à l'horizon 2020.  
- Projet conforme à la stratégie de développement des transports au niveau national et compatible avec les objectifs français de réduction de GES à l'horizon 2050.

**RECOMMANDATION N° 15 – qualité de l'air** : l'Ae recommande de compléter l'étude air/santé par une modélisation des rejets atmosphériques et de la qualité de l'air à l'année de mise en service de l'infrastructure et de reprendre le calcul des impacts sanitaires du projet en tenant compte de l'évolution de ces valeurs entre 2011 et 2042.

- Etude d'impact devant prendre les hypothèses les plus défavorables alors que dans le dossier il est évoqué une amélioration en 2042 du fait des progrès techniques de l'automobile.  
- Calcul des impacts sanitaires que sur la base de 2042 donc public informé de manière insuffisante.

- Etude air santé menée à trois niveaux à deux horizons différents : scénarios état initial – état de référence – état projeté.  
- Recommandation Ae : au-delà des exigences réglementaires donc pas prise en compte.  
- Compatibilité avec le SRCAE

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 16 – bruit :** *l'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant la résorption les trois PNB de VERT-LE-DROUAIS, en application de la réglementation applicable aux voiries nouvelles.*

Pas de résorption des trois PNB de VERT-LE-DROUAIS.

- Pas d'obligation pour le maître d'ouvrage de résorber les PNB.  
 - Même si pas obligatoire, maître d'ouvrage envisage de résorber les PNB de 5 logements collectifs en bordure de la RN 12 au nord de DREUX et de 4 habitations individuelles à VERT EN DROUAIS et DREUX.  
 - 2 autres PNB seront résorbés : 1 un SERAZEREUX et 1 autre dans la Rue Isaac à DREUX.

**RECOMMANDATION N° 17 – bruit :** *l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact (état initial, analyse des impacts, mesures) sur le réseau connexe susceptible de connaître des augmentations significatives en termes ce bruit.*

*L'Ae recommande de reprendre l'analyse des modifications des ambiances sonores des voiries existantes, et d'en déduire le cas échéant les mesures supplémentaires à prévoir.*

- Aucune donnée de l'étude acoustique concernant le réseau connexe alors que les impacts sonores pourront être significatifs en raison de la prévision d'augmentation de trafic.  
 - Augmentation du bruit dans les zones rurales en raison de l'augmentation du trafic, de la vitesse sur l'A 154 et de l'augmentation du trafic sur les itinéraires de substitution.

- Selon réglementation : en l'absence de travaux sur les itinéraires de substitution, pas d'obligation à analyser les impacts liés au bruit et à la qualité de l'air.  
 - Analyse complète au chapitre 3.7.1.4. Effets induits dus au projet. Pour les PM 2,5, malgré une baisse par rapport à l'état initial, la valeur reste au-dessus de l'objectif de qualité du à une teneur de base inchangée ne pouvant baisser que par une amélioration du parc routier et de mise en œuvre de politiques de lutte pour la qualité de l'air.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 18 – bruit** : *l'Ae recommande, pour la périphérie de CHARTRES, de compléter la modélisation, tenant compte de l'ensemble des sources et des projets connus, et d'en tirer toutes les conséquences nécessaires en termes de mesures d'évitement ou de réduction.*

<p>- Pas de prise en compte du réseau connexe au niveau de CHARTRES (A10 – raccordement à la rocade Ouest).</p> <p>- Doute sur la garantie du respect de la réglementation de la zone d'activité en développement du plateau nord-est de CHARTRES.</p> <p>- Ae concernant la ZAC a noté une ambiance sonore modérée dans l'état initial sauf pour les riverains des avenues Jean Mermoz et Marcel Proust : non repris dans l'étude d'impact du projet.</p> <p>- Ae de la ZAC avait signalé des émergences sonores fortes engendrés par les avions de l'aérodrome.</p>	<p>- Réseau connexe au niveau de CHARTRES : pris en compte au chapitre 3.7.1.4. Effets induits du projet</p> <p>- Aucun enjeu acoustique particulier pour la jonction avec l'A11 et la rocade ouest de CHARTRES.</p> <p>- Habitations les plus proches de la jonction avec A11 : au-delà de 500m.</p> <p>- Effets acoustiques d'une voirie largement diminués au-delà de 500m.</p> <p>- En effets cumulés : pas d'incidence du projet.</p> <p>- Prise en compte de la ZAC plateau nord-est de CHARTRES dans l'étude d'impact VIII – Analyse des impacts cumulés avec d'autres projets.</p>
---	--

**RECOMMANDATION N° 19 – sécurité routière** : *l'Ae recommande de mieux expliquer la décomposition des gains de sécurité routière en tenant compte du réseau connexe et des autres projets existants.*

<p>Incompréhension de l'impact du projet pour la sécurité routière relatif à la diminution des accidents sur les RN 154 et 12.</p> <p>- Utilité d'indiquer les gains attendus sur la rocade de DREUX pour comparaison.</p>	<p>- Diagnostic détaillé dans la partie V – 1.3.2.3.2 Contexte et objectifs liés à l'accidentologie : dangerosité marquée sur les contournements non aménagés de DREUX et CHARTRES mais largement améliorée sur les tronçons à 2x2 voies.</p> <p>- Ajout encart en pièce E dans la partie VII – 3.4.1.2 Effets du projet sur la sécurité et mesures envisagées et en pièce G dans la partie IV – 4.2 : ne concerne que les tronçons des RN 154 et RN 12.</p> <p>- Problématique de sécurité routière : tronç commun RN 154-RN12 à hauteur de ST REMY SUR AVRE, entrée sud de DREUX sur la RN 154, contournements Ouest et Est de DREUX, contournement de CHARTRES.</p> <p>- Avec mise en place du projet, baisse importante du trafic sur tronç commun RN 154-RN12 dans traversée de ST REMY SUR AVRE, rocade ouest de DREUX, entrée sud de DREUX sur la RN 154, contournement ouest de CHARTRES.</p>
--	---

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 20 – sécurité routière** : l'Ae recommande de justifier le choix de porter la vitesse à 130km/h sur l'ensemble de l'axe, au regard de la sécurité routière.

Utilité de préciser les effets d'une limitation de vitesse à 110km/h sur la sécurité routière.	Réalisation test de sensibilité limitant la vitesse maximale sur le projet à 110km/h conduisant à un effet négatif sur la sécurité car baisse du trafic sur le projet se reportant sur itinéraires moins sûrs.
--	--

**RECOMMANDATION N° 21 – analyse des effets potentiels sur l'urbanisation** : l'Ae recommande au maître d'ouvrage, avec les collectivités concernées, de présenter à l'appui de la DUP, des mécanismes permettant d'éviter, réduire et compenser effectivement les effets environnementaux négatifs que pourrait induire le développement des zones desservies par le projet.

<p>- Risque de non reclassement des espaces boisés classés lors des mises en compatibilité des documents d'urbanisme une fois le tracé définitif.</p> <p>- Dans les dossiers de MECDU, mise en avant des facteurs positifs sur le développement urbain sans explication de la réalisation de ceux-ci autrement que par la consommation d'espaces, artificialisations et imperméabilisation des sols.</p>	<p>- Effets du projet sur le développement des zones concernées décrits en partie 3.3.4 – Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation.</p> <p>- Phénomène de périurbanisation depuis plusieurs décennies indépendamment du projet : pression foncière sur les espaces agricoles, naturels et forestiers.</p> <p>- Scénarios de contournement par la RN 154 dans les SCOT de DREUX et CHARTRES.</p> <p>- Anticipation du projet dans certains documents d'urbanisme en adoptant les plans de zonage et les règlements.</p> <p>- SCOT de CHARTRES : réalisation en priorité du contournement Est de la RN 154.</p> <p>- SCOT de DREUX : promotion d'une urbanisation raisonnée pour préserver et protéger les grands espaces naturels, extension des zones d'activités économiques au plus près des infrastructures routières (contournement est et ouest, RN 154 et RN 12) et ferroviaires, limitation de l'extension des espaces urbanisés.</p>
--	---

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 22 – effets cumulés du projet avec les autres projets connus :** *l'Ae recommande de rappeler l'avancement des projets envisagées sur la rocade de DREUX et la façon dont le maître d'ouvrage prévoit de répondre aux recommandations convergentes de ses avis, tout particulièrement pour ce qui concerne les impacts sur le trafic et en termes de bruit et les mesures à prévoir pour les itinéraires cyclables.*

<p>- Aucune évocation dans le dossier d'un projet de mise à 2x2 voies de la rocade est de DREUX faisant l'objet de discussions entre l'Etat et la mairie de DREUX.</p> <p>- Dans son avis N° 2013-135 : demande par l'Ae d'indiquer les conséquences de l'A 154 sur le projet de cette mise en 2x2 voies.</p> <p>- Convergence entre les deux avis et absence de réponse aux questions dans l'analyse des impacts cumulés.</p>	<p>- Rocade est de DREUX : variante étudiée dans le cadre du projet.</p> <p>- Légère diminution du trafic sur cet axe à la mise en service de l'A154 : support du trafic entre le sud et l'ouest de DREUX en direction de PARIS et quartiers est.</p> <p>- Vocation a être déclassée dans le réseau départemental lors de la mise en service de l'A 154.</p> <p>- Aménagement RN 154 au sud de DREUX : avec l'A 154, sera considéré comme voie de desserte sud.</p> <p>- Projet devant répondre à un enjeu de sécurité et aux phénomènes récurrents et quotidiens de congestion aux heures de pointe.</p> <p>- Création d'une continuité cyclable entre le sud de DREUX et MARVILLE MOUTIERS BRULE car continuité de l'axe et suppression des poids-lourds.</p>
--	---

**RECOMMANDATION N° 23 – effets cumulés du projet avec les autres projets connus :** *l'Ae recommande de conduire une analyse des impacts cumulés du projet avec l'aménagement du plateau nord-est de CHARTRES, en cohérence avec l'avis d'autorité environnementale qui porte sur ce projet.*

<p>- Etude d'impact de la ZAC plus complète que celle du projet A 154.</p> <p>- Rappel recommandations de l'Ae de l'étude d'impact de la ZAC : risque de création de PNB pour les habitants, indice pollution-population supérieur à l'indicateur global de la situation initiale czr croissance de la population et répartition du trafic du fait de la création de la ZAC (aucune mention dans le dossier de l'A 154), aucune prise en compte de mesure d'évitement ou de réduction alors qu'il est envisagé des mesures pour le développement des modes de déplacement doux ayant effet positif.</p> <p>- Augmentation des constats ci-dessus par le projet de l'A 154.</p>	<p>- Prise en compte du plateau nord-est de CHARTRES au chapitre 2.3 présentation du projet d'aménagement du plateau nord-est de CHARTRES avec une analyse des effets cumulés au chapitre 3 Analyse sommaire des impacts cumulés. Un complément a été apporté dans cette partie.</p> <p>- Prise en compte des effets cumulés dans les modélisations acoustiques à travers l'étude de de trafic sur l'ensemble du projet tenant compte de la ZAC du plateau nord-est de CHARTRES.</p>
--	--

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**RECOMMANDATION N° 24 – évaluation socio-économique du projet** : *l'Ae recommande de produire un test de sensibilité basé sur le maintien de la limitation de vitesse à 110km/h.*

<p>Dans les tests de sensibilité : aucune mention sur la modification de la limitation de vitesse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation test de sensibilité limitant la vitesse maximale sur le projet à 110km/h pour évaluation des impacts environnementaux et sur la sécurité de cette limitation.</li> <li>- Test insérés dans les pièces E et G respectivement dans les parties VII – 7.3.4.7 et IV – 5.7.7. Test de sensibilité : limitation de la vitesse maximale autorisée sur l'infrastructure à 110km/h.</li> <li>- Limitation de vitesse conduirait à une baisse des émissions de gaz à effet de serre mais rendrait moins attractif le tracé du projet engendrant moins de gains de sécurité du fait du report de trafic sur un itinéraire moins sûr. Baisse des gains collectifs suite à la baisse du gain de temps.</li> <li>- Diminutions des gains plus importantes que ceux sur les émissions de gaz à effet de serre dégradant l'intérêt de l'opération.</li> <li>- Diminution de fréquentation sur l'itinéraire concédé à une plus faible vitesse conduirait à un renchérissement du montant de la subvention d'équilibre : augmentation estimée à 29M€ environ.</li> </ul>
--	--

**RECOMMANDATION N° 25 – résumé non technique du projet** : *pour ce qui concerne le résumé non technique, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire une présentation des enjeux et des impacts plus équilibrée et proportionnée, plus représentative de l'étude d'impact, en prenant également en compte les recommandations du présent avis.*

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'indication des surfaces consommées, des émissions de gaz à effet de serre.</li> <li>- Reprise dans ce document des informations quantifiées les plus pertinentes.</li> <li>- Aucune mention des orientations de la commission Mobilité 21.</li> <li>- Aucune précision sur la raison optant exclusivement pour une mise en concession sur l'ensemble du projet.</li> </ul>	<p>Modifications effectuées dans le document.</p>
---	---

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## PROCES VERBAUX d'EXAMENS CONJOINTS

### **Extrait du procès verbal de la réunion du 2 septembre à Janville**

Questions :

Monsieur le Maire de Fresnay l'Évêque demande que le principe d'antériorité pour les constructions proches de la bande DUP soit indiqué de manière plus précise dans les dossiers de mise en compatibilité.

La maîtrise d'ouvrage (MOA) est interrogée sur la date des phases de remembrement. La MOA indique qu'une commission sera désignée dans les prochains mois, à partir de cette date le travail de remembrement pourra commencer.

Monsieur le Maire de Fresnay-l'Évêque demande que l'assiette du remembrement soit élargie. La MOA précise que le périmètre d'aménagement foncier réglementaire est de 20 fois l'emprise.

### **Extrait du procès verbal de la réunion du 14 septembre à Dreux**

Monsieur le Maire de la Madeleine de Nonancourt désire savoir où en est le maintien d'une sortie Nord/Sud à proximité de sa commune.

La MOA informe Monsieur le Maire que le dossier n'a pas été modifié pour prendre en compte cette bretelle Nord/Sud. Il sera cependant possible de laisser un avis à ce sujet lors de l'enquête publique. Monsieur le Maire de la Madeleine de Nonancourt précise que des entreprises ont investi le long de la route nationale et que celles-ci auraient un allongement du temps de parcours sans cet échangeur. Il précise que la région Normandie enverra un courrier à ce sujet.

Monsieur le Maire de Saint Remy sur Avre intervient pour exprimer son désaccord avec une sortie au rond-point des Anglais. Il indique que si on réalise cet échangeur, le trafic sera reporté vers Saint Remy sur Avre.

Madame la Secrétaire Générale indique que la concertation a été menée sur ce sujet et que des réponses ont été apportées à l'ensemble des saisines. Le rallongement de parcours abordé a été comparé à la baisse de qualité de vie au niveau de Saint Remy sur Avre. C'est pourquoi cette variante n'a pas été retenue.

Aujourd'hui le projet est à un stade d'avancement ultérieur à la concertation, chacun pourra s'exprimer durant l'enquête publique.

### **Extrait du procès verbal de la réunion du 14 septembre à Chartres**

Questions :

Il est demandé si les itinéraires de substitution sont bien compris dans le projet. Le maître d'ouvrage (MOA) indique que ceux-ci ont été pris en compte pour l'étude des incidences du projet et que par ailleurs ces itinéraires sont consultables au sein de la pièce « J - Classement des voiries ».

Monsieur le Maire de la commune de Sours s'interroge sur la pertinence du tracé en courbe sur sa commune. Il souhaite que soit étudié un tracé en ligne droite qui ainsi s'éloignerait de Sours.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage explique que ce tracé a été choisi pour des raisons géométriques (raccordement à l'A11 au Nord), mais aussi pour des considérations environnementales (présence d'un captage rapproché).

*Hors réunion : le tracé en courbe permet également d'éviter des zones où une flore protégée a été recensée ainsi que des zones de transition pour la préservation des vues sur la cathédrale de Chartres.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'étude de trafic du projet d'aménagement de la RN154-RN12 entre Nonancourt et Allaines (A10) détaille les résultats du scénario présenté à l'enquête publique.

Le scénario retenu prévoit un contournement en tracé neuf de Nonancourt et Dreux par l'ouest et le sud puis utilise le tracé actuel de la RN154 jusqu'au nord de Chartres. L'agglomération chartraine est contournée par l'est, en tracé neuf, avec création d'un diffuseur avec l'autoroute A11. Au sud de Chartres, le projet emprunte l'actuelle RN154 ou un tracé proche jusqu'à la déviation d'Ymonville puis s'écarte à l'est pour rejoindre A10.

Le projet A154, suivant la section considérée comptera entre 23 000 et 10 000 véhicules par jour à l'horizon de sa mise en service en 2022 dont 20 % de poids lourds environ.

L'itinéraire de substitution récupère principalement le trafic local et dans une moindre mesure un trafic d'échange. Les chiffres présentés dans l'étude font l'hypothèse d'un maintien sur l'IS d'un trafic poids lourd à vocation locale excepté pour sa partie sud (dernière section avec jonction avec A10) qui ne fait l'objet d'aucune interdiction.

Les différents résultats présentés dans l'étude (cartes de trafic, mouvements aux échangeurs etc) ont été établis à partir d'un certain nombre d'hypothèses relevant d'une part d'un cadrage macro-économique et d'évolution de la demande et d'autre part des caractéristiques et limites liées au modèle utilisé. Il convient d'en tenir compte pour leur analyse.

En particulier, le modèle étant à vocation interurbaine, la non prise en compte de certains flux locaux impose des précautions pour les analyses à une échelle fine comme pour les mouvements aux échangeurs, les chevelus ou les niveaux de congestion. Cette observation vaut surtout en proximité des agglomérations de Dreux-Nonancourt et Chartres où la part du trafic interne est plus importante.

Enfin, l'étude rappelle brièvement les résultats monétarisés du bilan socio-économique établi à partir des sorties des modélisations trafic et qui fait l'objet de la pièce G-Evaluation socio-économique du dossier « RN154 et RN12 - Le projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies ». Il ressort de ce bilan chiffré que le projet est rentable du fait principalement des gains de temps qu'il procure en particulier pour les usagers VL. Pour les usagers PL, par contre, le bilan est légèrement négatif du fait du surcoût lié aux péages.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **MISE en COMPATIBILITE des DOCUMENTS d'URBANISME**

L'analyse de la compatibilité du projet avec les Plans d'occupation des Sols et les Plans Locaux d'Urbanisme est présentée de manière synthétique.

Une bande foncière doit être allouée au projet pour permettre la réalisation des travaux. Cela passe par l'inscription du projet au sein du plan de zonage des documents d'urbanisme ainsi qu'une compatibilité du règlement avec le projet sur la zone qui lui est dédiée. À l'heure actuelle, cette zone dédiée au projet s'étend sur une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP), bande de 300 mètres de large en dehors des points d'échanges. Les modifications apportées à ces documents sont indispensables pour pouvoir lancer les travaux ensuite.

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le présent document constitue le support de cette enquête. Cette procédure est conduite sous l'autorité du préfet de la Région Centre-Val de Loire.

Le projet fait déjà l'objet d'une enquête publique unique au titre du Code de l'environnement, de l'expropriation et de la voirie routière. L'enquête publique au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et les enquêtes cités ci-avant sont conjointes. Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit donc au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de portée plus large que la seule mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne les communes suivantes :

### **Eure**

1. Nonancourt
2. La Madeleine de Nonancourt

### **Eure et Loir**

3. Allainville
4. Allonnes
5. Beauvilliers
6. Bercheres - les - Pierres
7. Bercheres - saint - Germain
8. Boisville - la - saint - Père
9. Champhol
10. Chartres
11. Dreux
12. Fresnay - l'Eveque
13. Garnay
14. Gasville - Oiseme
15. Gellainville
16. Le Boullay - Mivoye
17. Le Boullay - Thierry
18. Leves
19. Louvilliers en Drouais

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

20. Marville - Moutiers - Brule
21. Nogent - le - Phaye
22. Poisvilliers
23. Prunay - le – Gillon
24. Saint - Prest
25. Saint - Remy - sur – Avre
26. Sours
27. Ymonville
28. Trancrainville
29. Vernouillet
30. Vert - en - Drouais
31. Theuville
32. Et la mise en compatibilité du SCOT de Chartres.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## CLASSEMENT des FUTURES VOIRIES

### Les opérations de classement et de déclassement

Entre Nonancourt et Dreux

La RN12 entre Nonancourt et l'est de Dreux sera déclassée pour être intégrée :

- A la concession autoroutière de l'est de Dreux au Plessis-Chaumont, soit environ 8.5 km
- Au réseau routier départemental entre Le Plessis-Chaumont et Nonan-court nord, soit environ 6.5 km

L'itinéraire de substitution créé en rive nord de le RN12, de la RD311-4 à l'échangeur de la RD152 pourra être également intégré au domaine routier départemental, soit environ 6 km.

Entre Dreux et Chartres

La RN154 entre Dreux et Chartres sera déclassée pour être intégrée :

- Au réseau routier départemental entre Vernouillet et Marville-Moutiers-Brûlé, soit environ 3 km
- A la concession autoroutière entre Marville-Moutiers-Brûlé et Poisvil-liers, soit environ 21 km

Environ 1 km de RN154 sera à démolir entre le diffuseur projeté au sud de Dreux et la section courante de l'autoroute à hauteur de Marville-Moutiers-Brûlé.

L'itinéraire de substitution existant entre Dreux et Chartres est conservé dans le domaine routier départemental. Il est prolongé au-delà de Poisvilliers sur environ 23km, à intégrer au domaine routier départemental.

### Les itinéraires de substitution

Entre Nonancourt et Dreux : utilisation de voies existantes et de voies neuves

D'ouest en est, entre Nonancourt et Dreux, les véhicules non autorisés sur l'autoroute pourront emprunter l'itinéraire de substitution constitué par les voies suivantes : ■

- Ex RN12 entre le nord de Nonancourt et le Plessis-Chaumont,
- Voie nouvelle, parallèle à l'autoroute projetée entre le Plessis-Chaumont et le diffuseur RD828 au nord-ouest de Dreux,
- Le réseau de voiries existantes au nord de Dreux : rue Georges Besse, rue des Livraindières.

Entre Dreux et Chartres : un itinéraire de substitution existant sur l'essentiel du parcours

Du nord au sud, entre Dreux et Chartres, les véhicules non autorisés sur l'autoroute pourront emprunter l'itinéraire de substitution constitué par les voies suivantes :

- Ex RN154 entre le sud de Dreux et la RD854,
- La RD854 entre Marville-Moutiers-Brûlé et Poisvilliers,
- Une voie neuve entre Poisvilliers et la RN1154 au nord de Chartres.

Les conditions de traversée nord sud de Chartres pour les véhicules non autorisés sur autoroute ne sont pas modifiées par le projet. Les RN1154 et RN123 qui forment le contournement ouest de Chartres peuvent toujours être utilisées, ainsi que le réseau de routes départementales existant en intérieur du contournement ouest.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**DOSSIER d'ÉVALUATION des INCIDENCES NATURA 2000****Conclusion de l'évaluation des incidences.**

Parmi les 13 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation du site Natura 2000 ZPS FR2410002 « Beauce et vallée de la Conie », seules 4 espèces ont été observées en faibles effectifs (l'Édicnème criard, les Busards Saint-Martin, des roseaux et cendré). Les surfaces d'habitats favorables à ces espèces qui vont être détruites par l'aménagement du projet sont infimes au regard des milieux présents au sein de la ZPS (48 ha de détruits sur les 57 400 ha de terres arables sur la ZPS). La destruction de ces milieux n'est pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces. Par conséquent, l'incidence retenue du projet est non significative pour les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation du site Natura 2000 FR2410002 « Beauce et vallée de la Conie ».

Du fait de l'absence d'habitat d'intérêt communautaire sur l'aire du projet, de la distance qui sépare l'aire du projet de l'entité la plus proche située à 600 m et qu'il n'y a pas de continuité possible entre le site Natura 2000 et la zone du projet, aucune incidence significative ne peut être retenue pour le projet pour les habitats d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation du site Natura 2000 FR2400553 « Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun ».

Parmi les espèces animales d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation du site Natura 2000 FR2400553 « Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun », seule la Barbastelle d'Europe a été contactée. Compte tenu du fait que cette espèce ne sera pas impactée par le projet, de la faible potentialité de présence des autres espèces de chauves-souris qui ne seraient pas impactées par le projet si elles étaient présentes, de la distance qui sépare l'aire du projet de l'entité la plus proche située à 600 m et qu'il n'y a pas de continuité possible entre le site Natura 2000 et la zone du projet, aucune incidence significative ne peut être retenue pour le projet sur les espèces d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation du site Natura 2000 FR2400553 « Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun ».

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Le TERRITOIRE

### TOPOGRAPHIE

Le relief de la zone d'études se caractérise par la succession de trois zones de plateaux : Plateau du Drouais, Plateau du Thymerais, pénélaines de la Beauce.

Les principales contraintes topographiques sur la zone d'études concernent les franchissements de cours d'eau maillant le territoire à savoir l'Eure et ses principaux affluents : l'Avre et la Blaise marqués par des vallées très encaissées.

### GÉOLOGIE

La géologie de la zone est relativement simple et monotone : sous une épaisseur de dépôt du quaternaire puis une épaisseur d'altération, les faciès crayeux du Crétacé puis calcaires de l'Oligocène constituent le sous-bassement général du secteur.

Les principaux enjeux au niveau de la géologie du site viennent essentiellement des formations alluviales anciennes des fonds de vallées potentiellement très compressibles (Avre, Blaise, Eure). Dans une autre mesure, l'épaisseur des argiles à silex peut également présenter un caractère compressible.

Enfin, le substrat marno-calcaire du secteur constitue un enjeu lié au risque de mouvement de terrain (réseau karstique, présence d'anciennes carrières et de cavités).

### EAUX

Plusieurs documents de gestion existent à l'échelle de la zone d'études, il s'agit : du SDAGE Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands et du SDAGE Loire - Bretagne qui intègrent les objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau ; des SAGE de l'Avre, de la Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés, et du Loir.

#### Eaux superficielles

Le réseau hydrographique de la zone d'études est marqué par la présence des trois cours d'eau principaux, l'Avre, la Blaise et l'Eure.

L'Avre et la Blaise sont classées en 1<sup>ère</sup> catégorie piscicole, alors que l'Eure et son affluent la Roguette sont classées en 2<sup>ème</sup> catégorie piscicole. Par ailleurs, les cours d'eau sont classés en liste 2 au titre de l'article L.214-17 du Code de l'Environnement, excepté la Blaise à partir de Vernouillet qui est classée en liste 1.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Secteur	Sites Natura 2000	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)
Secteur 1 : Nonancourt – Dreux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet (FR 2400552) → comprise dans la zone d'étude ;</li> <li>- ZSC Vallée de l'Eure (FR 2300128) → 2,4 km ;</li> <li>- ZPS Forêts et étangs du Perche (FR2512004) → 6,5 km ;</li> <li>- ZSC les cavités de Tillières-sur-Avre (FR2302011) → 8,5 km</li> <li>- ZSC Étangs et mares des forêts de Breteuil et de Conches (FR 2302012) → 20 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mare à crapaud sonneur d'Ecluzelle (FR3800051) → 4,1 km</li> </ul>
Secteur 2 : Dreux - Chartres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet (FR 2400552) → 1,1 km</li> </ul>	Néant
Secteur 3 : Chartres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet (FR 2400552) → 1,7 km</li> </ul>	Néant
Secteur 4 : Chartres Sud – A 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZPS Beauce et vallée de la Conie (FR2410002) → comprise dans la zone d'étude ;</li> <li>- ZSC Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun (FR2400553) → comprise dans la zone d'étude</li> </ul>	Néant

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



Espaces naturels inventoriés	
ZNIEFF	ENS
<p><b>2 ZNIEFF de type 1 comprises dans la zone d'étude :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les Pelouses de la Côte Blanche (n°240008638) ;</li> <li>- les Pelouses de la Petite Côte (n°240009044).</li> </ul> <p><i>Dans les environs du projet, 25 autres ZNIEFF dont 22 de type 1 et 3 de types 2 ont également été identifiées. Toutes ces ZNIEFF ont été modernisées et sont de deuxième génération. 11 ZNIEFF sont en Haute-Normandie, dans le département de l'Eure (27) et 16 sont en région Centre-Val de Loire, dans le département d'Eure-et-Loir (28).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les Côtes de l'Estrée (Muzy - 27) → 2 km</li> <li>- La Côte de Montreuil (Montreuil - 28) → 3 km</li> </ul>
<p>Aucun zonage d'inventaire du patrimoine naturel n'est présent sur l'aire d'étude.</p> <p><i>La ZNIEFF de type II la plus proche est la n°240003956 « Vallons de rive gauche de l'Eure à Charpont », est située à 750 m au Nord-Est de la zone d'étude.</i></p> <p><i>La ZNIEFF de type I la plus proche est la n°240008638 « Pelouses de la Côte blanche » située à 1,5 km à l'extrémité Nord-ouest de la zone d'étude.</i></p>	Néant
<p>Aucun zonage d'inventaire du patrimoine naturel n'est présent sur l'aire d'étude.</p> <p><i>La ZNIEFF de type I la plus proche est la n°240003927 « Cavités à chiroptères de la Bussière, des Grands Larris et des Clous Gaillards » est située à environ 1,7 km au Nord-Est de la zone d'étude.</i></p>	Néant
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO) n°00026 « Vallée de la Conie et Beauce centrale » → comprise dans la zone d'étude ;</b></li> <li>- <b>ZNIEFF de type I n°240001104 « Pelouses d'Ymonville » → comprise dans la zone d'étude ;</b></li> <li>- <b>ZNIEFF de type I n° 240030445 « Bois de Limour » → en limite extérieure de la zone d'étude.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>La Michellerie (Carrière sur la commune de Prasville) → comprise dans la zone d'étude</b></li> </ul>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## VOLET HYDROECOLOGIQUE

### Synthèse

	Physico-chimie de l'eau	Physico-chimie des sédiments (métaux lourds)	Physico-chimie des sédiments (HAP)	Diatomés	Macro-invertébrés	Poissons
Avre	bon état écologique, attention aux nitrates	état mauvais à très mauvais; facteur limitant: Cuivre, Zinc, Mercure, Plomb	état passable	bon état	état excellent	10 espèces dont 4 ZNIEFF*, 1 vulnérable et 2 quasi menacées en région Centre
Blaise sud	bon état écologique, attention aux nitrates	état passable; Cadmium, Mercure, Nickel, Plomb, Zinc	état passable	bon état	bon état	7 espèces dont 3 ZNIEFF* et 1 quasi menacée en région Centre
Bras de la Blaise	état moyen, facteur limitant: ammoniums, nitrites, nitrates	état passable; Cuivre, Mercure, Plomb, Zinc	état passable	bon état	bon état	4 espèces dont 2 ZNIEFF* et 1 quasi menacée en région Centre
Blaise nord	bon état écologique, attention aux nitrates	état passable; facteurs limitants: Arsenic, Cadmium, Mercure, Plomb, Zinc	état mauvais à très mauvais	bon état	bon état	6 espèces dont 4 ZNIEFF*, 1 vulnérable et 1 quasi menacé en région Centre

\*espèce(s) déterminante(s) de ZNIEFF

Les stations étudiées sont globalement de bonne qualité biologique. L'Avre notamment, qui présente des populations piscicoles et hydrobiologiques de très bonne qualité. Toutes ces stations présentent un intérêt piscicole important de par la présence d'espèces concernées par l'arrêté frayère.

La qualité physico-chimique de l'eau est également en bon état pour l'ensemble des stations à l'exception de la station du bras de la Blaise, très certainement influencée par la station d'épuration présente en amont.

L'état physico-chimique des sédiments est de moins bonne qualité. En effet, la station Blaise sud et le bras de la Blaise présentent, pour les métaux lourds et les HAP, une qualité médiocre. La station de l'Avre est qualifiée de mauvaise du fait de fort taux en métaux lourds. L'état de la station Blaise nord est également considéré comme mauvais, cette fois ce sont les HAP qui sont en causes.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Statuts patrimoniaux des espèces piscicoles recensées

Nom Scientifique	COD	NIVEAU NATIONAL		ESPECES / HABITATS PROTEGES		ESPECES A CONSERVER		STATUT DE CONSERVATION			Station						
		ESPECES PROTEGES (Destruction ou élimination de la reproduction interdite) Arrêté du 8 déc. 88. article 1	ESPECES PROTEGES (Réglementation pour leur exploitation Convention de Berne 6 juin 1982. Annexe III article 1	Conservation des espèces nécessite la désignation d'une ZSC Directive habitat 21 Mai 1992. Annexe II	Prélèvements et exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion Directive habitat 21 Mai 1992. Annexe V	NATIONAL	MONDIAL	REGIONAL	ZNIEFF	Avre	Blaise Sud	Bras de Blaise	Blaise Nord				
<i>Anguilla anguilla</i>	ANG							2009	2012			VU	●	X			X
<i>Cottus gobio</i>	CHA		X			X		DD	LC			DD	●	X	X		X
<i>Squalius cephalus</i>	CHE							LC	LC			LC					
<i>Gasterosteus aculeatus</i>	EPI							LC	LC			NT	●	X			
<i>Pungitius laevis</i>	EPT							LC	LC			LC		X			
<i>Rutilus rutilus</i>	GAR							LC	LC			LC		X			
<i>Lampetra planeri</i>	LPP	X	X		X	X		LC	LC			LC	●	X	X		X
<i>Barbatula barbatula</i>	LOF							LC	LC			LC		X	X		X
<i>Thymallus thymallus</i>	OBR	X	X		X			VU	LC			NA		X			
<i>Percio fluviatilis</i>	PER						X	LC	LC			LC		X			
<i>Scardinius erythrophthalmus</i>	ROT							LC	LC			LC			X		
<i>Salmo trutta fario</i>	TRF	X	X		X			LC	LC			LC		X	X		X
<i>Phoxinus phoxinus</i>	VAI							DD	LC			LC		X	X		X

- espèces de poissons dont les œufs et les frayères sont protégés sur l'ensemble du territoire national  
- espèces de poissons menacés

NT : Quasi menacé  
LC : Préoccupation mineure  
DD : Données insuffisantes  
NA : Non applicable

Liste des espèces de poissons et de crustacés et la granulométrie caractéristique de leur frayères en application de l'article R.432-1 du Code de l'environnement  
tes de ZNIEFF IDF

Liste des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation (ZSC)

Liste des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte - elle concerne les espèces devant être strictement protégées. Cette liste a été élaborée sur la base de l'annexe 2 de la Convention de Berne.

Liste des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion.

Espèce prioritaire (P) ou non prioritaire (NP)

Liste des espèces devant faire l'objet de dispositions législatives ou réglementaires appropriées, en vue d'assurer leur conservation

Liste des espèces devant faire l'objet d'une réglementation, afin de maintenir l'existence de ces populations hors de danger (interdiction temporaire ou locale d'exploitation, règlementation du transport ou de la vente...).

## Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## ETUDE ACOUSTIQUE

L'étude d'impact acoustique du projet du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession routière de la RN 154 et de la RN 12 a été réalisée en plusieurs étapes :

- Réalisation d'une campagne de mesures acoustiques ;
- Réalisation d'une modélisation 3D pour l'état initial permettant de déterminer les zones d'ambiances sonores préexistantes ;
- Réalisation d'un calcul à l'état référence (mise en service + 20 ans sans la mise en place du projet) pour les secteurs en modification de voiries : aménagements sur place ;
- Réalisation d'un calcul à l'horizon mise en service +20 ans en configuration projet;
- Identification des bâtis et secteurs ne respectant pas la réglementation acoustique (modification de voirie ou création de voiries selon les tronçons) ;
- Dimensionnement des protections acoustiques, lorsque nécessaire ;
- Identification et résorption des Points Noirs du Bruit résiduel.

À l'état initial, il a été constaté que la majorité de l'aire d'étude est située en zone d'ambiance sonore modérée. Quelques habitations ou lotissements sont situés en zone d'ambiance sonore non modérée, et en particulier le long de l'actuelle RN12. À l'état référence et projet, il a pu être identifié que :

- l'essentiel du projet en aménagement de voirie n'était pas situé en modification significative (impact acoustique < 2 dB(A)). Seuls les secteurs de la RN12 entre l'échangeur avec la RD828 et le viaduc de la Blaise et l'échangeur de la RN12 avec la future Rn154 sont en modification significative avérée. Un nombre important des habitations ou lotissements situés le long de la RN12 étaient exposés à de forts niveaux sonores à l'état initial. Des protections acoustiques sont à mettre en œuvre pour protéger ces riverains. Il a donc été préconisé de mettre en place un revêtement acoustique complété par des écrans acoustiques. Ces deux mesures complémentaires permettent de réduire de manière significative les nuisances en façade des bâtiments riverains du projet, et d'améliorer le paysage sonore du site ;
- Pour les secteurs en création de voiries, l'impact acoustique est moindre. En effet, la majorité du tracé est en rase campagne. Quelques habitations isolées sont à protéger par isolation de façade individuelle et 1 écran sont à mettre œuvre pour un groupe d'habitations ;
- Pour les 4 Points noirs du Bruit résiduels (habitations individuelles), des renforcements par isolements de façade ont été préconisés en complément, bien que non réglementairement nécessaires.

L'ensemble des préconisations acoustiques permettent de garantir le respect de la réglementation voire d'améliorer la situation dans le secteur de la RN12 entre l'échangeur de la RD828 et le viaduc de la Blaise.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## ETUDE AIR et SANTE

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express, une étude « air et santé » de niveau II, relevée localement au niveau I, a été menée. Cette étude a été conduite conformément à la réglementation en vigueur relative au volet « air et santé » des études d'impact des infrastructures routières.

La caractérisation de l'état initial du domaine d'étude a permis de mettre en évidence :

- un environnement rural caractérisé par des grandes parcelles cultivées entrecoupées de vallées boisées.
- un habitat qui se concentre principalement sur deux agglomérations, Dreux et Chartres, auxquelles s'ajoutent de nombreux villages répartis dans tout le domaine d'étude ;
- de très nombreux établissements à caractère sanitaire et social et sites sensibles dans les communes interceptées par la bande d'étude provisoire ;
- quatre stations de mesure permanente de Lig'Air dans la bande d'étude, localisées sur les communes de Saint-Rémy-sur-Avre (station trafic), Dreux, Chartres et Lucé (stations urbaines).

Les deux campagnes de mesure, réalisées chacune pendant 4 semaines, au cours des mois de mai et juin 2014 et avril et mai 2015, ont mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur, excepté à proximité des axes routiers majeurs (RN 154, RN 12 RD 910 et A 11) et de l'école Berthelot de Dreux.

La campagne de mesure des particules au droit de l'école Marcelin Berthelot de Dreux a mis en évidence des teneurs moyennes en PM10 et PM2.5 en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur.

Les teneurs en dioxyde d'azote mesurées lors des campagnes de mesure sont en cohérence avec les teneurs relevées par Lig'Air, sur les mêmes périodes, au droit des stations de Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Lucé.

Sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express, à l'horizon 2042, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude, si ce n'est de l'améliorer.

Localement, le projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express contribuerait en effet à une légère amélioration de la qualité de l'air au droit des axes existants précédemment (RN 12, RN 154, rocade de Dreux et de Chartres) et, de fait, à une légère dégradation de la qualité de l'air au droit du projet lui-même. Cet impact au droit du projet serait néanmoins géographiquement limité (entre 100 et 200 m de part et d'autre du projet).

Par ailleurs, la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express n'induirait aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur dans la bande d'étude.

Le projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil et sans seuil par inhalation ou par ingestion ni ou pour les effets aigus par inhalation.

Aucun risque à seuil par inhalation ou ingestion pour une exposition chronique n'est susceptible de se produire pour les populations étudiées dans la bande d'étude. Pour les particules PM2.5, les teneurs inhalées par les riverains les plus impactés peuvent

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

néanmoins dépasser la valeur guide pour la protection de la santé humaine. Toutefois, il est important de noter que la teneur de fond pour ce polluant dépasse, à elle seule, la valeur guide de l'OMS.

Le risque cancérigène lié à une exposition chronique par inhalation peut être qualifié d'acceptable pour les populations étudiées, quelle que soit la substance prise individuellement, excepté pour les particules diesel au niveau des riverains les plus impactées dans l'état actuel.

Par ailleurs, en exposition aiguë aucun risque sanitaire n'est susceptible de se produire pour les populations étudiées quelle que soit la substance considérée et le scénario étudié. La monétarisation des coûts induits par la pollution atmosphérique et l'effet de serre a permis d'évaluer un coût additionnel de 13 587 k€, à l'horizon 2042, du fait de la réalisation du projet d'aménagement de la RN 154 et de la RN 12 à 2 x 2 voies aux caractéristiques de route express.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## AMENAGEMENTS PAYSAGERS

L'aire d'étude traverse 2 grands ensembles paysagers composés de 7 unités paysagères, formant une succession de plateaux et de vallées marquées, du nord au sud.

**Grand ensemble de l'Eure Drouaise et ses plateaux** / les portes Sud de la Normandie. Ce grand ensemble paysager subit les dernières influences normandes : tant dans la typologie architecturale que dans les ambiances paysagères. On pourrait le qualifier de transition normande vers la Beauce. Ce grand ensemble paysager est composé par les unités paysagères suivantes :

- La plaine de Saint-André : la plaine de Saint-André déploie un paysage de plateau de grandes cultures en openfield, au relief peu marqué. Les bosquets et massifs boisés très présents ponctuent les vues et s'invitent en arrière-plan (bois de Beauce, bois les Brosses). Depuis la RD50, la RD6154 et les routes secondaires, les vues sur le lointain sont nombreuses. A contrario, la nouvelle section de la RN154 passe en déblai et n'offre pas de vues sur le territoire traversé.
- La vallée et vallons de l'Avre : la vallée de l'Avre est une vallée très marquée. Les flancs et les sommets des coteaux sont fortement boisés, contrastant avec les prairies ouvertes de fond de vallée, ce qui lui confère un caractère intimiste en radicale opposition avec les plateaux. On peut constater une alternance de prairies humides pâturées et de boisements humides, constituant une alternance d'espaces ouverts et fermés. La rivière Avre et les cours d'eau l'accompagnant serpentent au fond de la plate vallée, ponctuée de plans d'eau, évoquant un passé de ballastières (carrière de pierres de ballasts).
- Le Drouais : le Drouais offre un paysage de plateau ondulé, traversé par de nombreuses vallées. Les routes légèrement sinueuses offrent souvent de beaux panoramas. Les boisements qui accompagnent les vallées sont omniprésents en arrière-plan des champs de grande culture, parfois des bosquets viennent aussi ponctuer la vue. Valoriser les grandes forêts du Drouais est un enjeu énoncé dans le guide des paysages d'Eure-et-Loir.
- La vallée de la Blaise : Affluent de la vallée de l'Eure, relativement peu encaissée, en amont de Dreux, la vallée de la Blaise est occupée de prairies bocagères en contrebas de boisements épais (coteau est et rebords des plateaux). Le GR351 permet de découvrir le paysage de cette vallée. Le château de Marmousse (hors zone d'études) au sud de Garnay est visible depuis plusieurs points de vue offrant des perspectives remarquables sur l'édifice.

### **Grand ensemble de la Beauce.**

Ce grand ensemble paysager est composé par les unités paysagères suivantes :

- Les marches du Nord de la Beauce : l'unité paysagère des marches du Nord de la Beauce est un plateau céréalier annonçant la Beauce. Coupé, par des petites vallées discrètes, il présente des ondulations fines du terrain, ce qui le différencie du « Cœur de Beauce ». Certaines routes sont accompagnées d'alignements d'arbres emblématiques (RN154, RD906, ...), marquant un repère visuel dans l'infini de la plaine. L'horizon est parfois animé par des éoliennes (au loin du Boullay-Mivoye).

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- La vallée de l'Eure Chartraine : la vallée de l'Eure entaille le plateau Beauceron et contraste radicalement avec l'ambiance paysagère de la plaine agricole. À l'amont de Chartres, la vallée se détache de la plaine par sa végétation luxuriante, souvent boisée et humide. Les coteaux sont peu marqués. Ce tronçon est protégé réglementairement au titre de site inscrit de la Haute vallée de l'Eure. La fermeture de la vallée par des peupleraies est un aspect visible de l'évolution de la vallée de l'Eure. Le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle (GR655 Ouest, GR de Pays de la vallée de l'Eure) permet d'appréhender toute l'intimité du paysage de la vallée de l'Eure Chartraine en rive gauche.
- Le cœur de Beauce : Le Cœur de Beauce est le paysage Beauceron à son paroxysme : un paysage plat, très épuré, d'openfields à perte de vue, un horizon très lointain, l'omniprésence du ciel. Le paysage est minimaliste, presque contemplatif. L'unité du paysage est frappante. Les éléments verticaux prennent une importance particulière : arbres isolés, silos, châteaux d'eau, clochers, éoliennes, moulins, bosquets, lignes HT, et bien sûr la silhouette de la cathédrale de Chartres qui apparaît comme posée sur les champs. La directive paysagère préconise de nombreuses recommandations dans ce secteur.

#### MESURES PAYSAGERES LIEES AUX COVISIBILITES DE L'INFRASTRUCTURE AVEC LES RIVERAINS

Même si lors des étapes précédentes de choix des variantes, le tracé a tenté de s'éloigner au maximum des zones d'habitations, des riverains (habitations/ infrastructures majeures / chemins de grande randonnée) qui peuvent être en covisibilité avec l'infrastructure, que ce soit la section courante, les rétablissements routiers, les diffuseurs et échangeurs, les bassins, les merlons acoustiques et encore les barrières de péage.

Selon l'éloignement de l'infrastructure, la géométrie (remblai ou déblai), l'impact n'est pas le même et des mesures paysagères doivent être prises pour réduire les covisibilités.

#### MESURES DE RÉDUCTION DES COVISIBILITÉS DANS LA PLAINE DE SAINT-ANDRÉ ET LE DROUAI

La présence de forêt et bosquets dans la plaine de Saint-André et les plateaux du Drouais offre un potentiel d'insertion paysagère :

D'une part, les bosquets réduisent les covisibilités avec les riverains (capacité d'absorption paysage),

D'autre part, la mise en place d'un écran végétal, tel que la plantation de masses boisées peuvent être préconisées sans dénaturer le paysage.

#### MESURES DE RÉDUCTION DES COVISIBILITÉS DANS LES PLAINES DE BEAUCE

Dans les plaines de Beauce, les trames arborées existantes sont rares, le regard porte loin et les perceptions sont lointaines.

L'insertion de l'infrastructure dans cette unité paysagère doit être réalisée principalement au moyen de modelés paysagers :

- Adoucissement de pentes de remblai au moyen de modelés paysagers venant rehausser l'horizon visuel et limiter la hauteur visible du remblai technique. Notons que si les pentes sont suffisamment douces, le modelé peut être rétrocedé à l'agriculture.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- Les merlons acoustiques peuvent également faire l'objet d'un adoucissement, pour raccorder plus naturellement au paysage ce merlon technique avec la topographie du site.
- Abaisser le profil en long à l'approche des hameaux peut aussi être une solution pour limiter les covisibilités en secteur de plaine. Dans ce cas, il faut veiller à ce que l'ensemencement prairial soit optimal (ajout de terre végétale si nécessaire pour favoriser la prise des semences).
- D'une manière générale, en secteur de plaine ouverte, la plantation arbustive ou arborée doit être limitée afin de ne pas surligner l'infrastructure.
- Les plantations sont limitées à la végétalisation des merlons acoustiques à proximité immédiate avec les riverains.

### MESURES PAYSAGÈRES LIÉES AUX FRANCHISSEMENTS DES GRANDES VALLÉES

Le franchissement des grandes vallées représente un enjeu très fort, car il génère des ouvrages visibles de loin. L'acceptation du projet par les riverains est liée au traitement architectural déployé pour les ouvrages d'art. L'insertion des ouvrages de franchissements passe également par l'insertion des accroches de l'ouvrage.

Les amorces d'ouvrages sont dessinées en lien avec le paysage alentour, au moyen par exemple de modelés ou de reconstitution de lisière sur les coteaux boisés.

La densification des ripisylves participe également à l'insertion de l'ouvrage. En outre elle participe à la qualité de l'eau, la stabilité des berges et à former une continuité écologique favorable à la biodiversité.

Le traitement paysager de chaque traversée de vallée est traité dans la présente notice,

### MESURES PAYSAGÈRES LIÉES AUX FRANCHISSEMENT DES CONES DE VUES MAJEURES SUR LA CATHÉDRALE DE CHARTRES

Construite sur un éperon rocheux, la cathédrale de Chartres est visible en de nombreux points et semble émerger de la plaine beauceronne. Historiquement, les routes radiales ont joué avec cette particularité en s'orientant dans la direction de la cathédrale, formant des cônes de vues remarquables sur le bâtiment. La directive paysagère de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres s'attèle à protéger ces cônes de visions.

Le projet d'infrastructure doit prendre en compte les recommandations liées aux espaces associés aux vues majeures :

- Au niveau de Saint-Germain-la-Gâtine : la cathédrale est perceptible à 10km, cette perception lointaine ne sera modifiée puisque le tracé projet reprend le tracé existant. Il n'y aura donc pas de modification ou d'altérations majeures des vues lointaines sur ce secteur ;
- Au niveau de Poisvilliers : maintenir le caractère ouvert de plaine et la silhouette lointaine de la ville dominée par la cathédrale ;
- Au niveau de la route de Maintenon (RD 906) : respecter la topographie du terrain naturel pour les aménagements routiers de la RD 906 ;
- Au niveau de la RN 10 à Champhol : requalification des abords de la route et de ses limites ;
- Au niveau de Berchères-les-Pierres - La Saussaye : conserver les tilleuls qui bordent la RN 154, prévoir leur remplacement.
- Ainsi, pour ne pas altérer les cônes de vues sur la cathédrale de Chartres interceptés, les mesures paysagères d'insertion de la route sont :

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

- De ne pas occulter les vues sur la cathédrale dans les « zones protections de vue lointaine majeures » (ZPM) et les zones de transition (ZT) :
- Proscrire tout passage en remblai de l'infrastructure ;
- Abaisser le profil en long de l'infrastructure pour que le rétablissement de la route bénéficiant d'un cône de vue sur la cathédrale ne soit réalisé en trop fort remblai. En raison de l'affleurement des nappes d'eau, cette mesure n'a pas pu être réalisée systématiquement.
- De ne pas altérer les vues sur la cathédrale dans les ZPM et les ZT :
- établir en place la route radiale interceptée par l'infrastructure pour ne pas désaxer la route ;
- Remplacer les arbres d'alignements abattus sur les routes radiales interceptées par l'infrastructure par des espèces de même essence ;
- Dégager la perspective : ne pas réaliser de plantations de masse risquant de masquer les vues.
- Au niveau de Saint Germain-la-Gatine-RN154 et Poivilliers :
- Sur la section Saint-Germain-la-Gâtine-Poivilliers, le projet reprend le tracé existant, sans modification majeure. Le projet paysage prévoit de garder un paysage très ouvert afin de préserver les vues sur la cathédrale et de ne pas surligner l'infrastructure. Au sud de Poivilliers, le nouveau tracé contourne Lèves, des alignements d'arbres marquent l'axe de vue sur la cathédrale de part et d'autre de la RN154.
- Ainsi localement le projet paysager prévu et proposé en annexe du présent rapport est cohérent avec les recommandations de la directive de la cathédrale de Chartres qui préconisait localement :
- Éviter toutes constructions isolées ou groupées dans la zone de transition afin de maintenir le caractère ouvert de la plaine et la silhouette lointaine de la ville dominée par la cathédrale

#### Au niveau de la route de Maintenon (RD906)

- Au niveau de la route de Maintenon, le projet de RN154 passe en déblai, permettant un rétablissement en place de la RD906. Les mesures d'insertion consistent à arrondir les crêtes de déblais et à s'assurer d'un bon ensemencement prairial des pentes de déblais. La replantation d'arbres d'alignements dans la continuité de ceux existants permet la régénération du patrimoine végétal dans le temps.

Compléter les prescriptions de la zone de prescription par une requalification des abords de la route et de ses limites, incluant la publicité, la signalisation, les enseignes, l'éclairage public dans la traversée de Bois-Paris,

Dans la zone d'activité prévue sur le versant de la Roguette, le choix du type d'activités économiques devrait être compatible avec les qualités paysagères de cette vallée,

Les dispositions du PLU pourraient préciser les règles d'implantation, d'aspect extérieur, de hauteur afin d'assurer une bonne intégration avec le paysage.

#### Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Au niveau de Berchères-les-Pierres - La Saussave

Le projet passe à l'extrémité de la ZPM. Le profil en long de l'infrastructure ne pouvant pas être abaissée davantage, l'ancienne RN154 sera rétablie en passage supérieur. Pour réduire les impacts sur le paysage, des modelés d'adoucissements de talus du rétablissement seront réalisés.

Les arbres d'alignement dans l'axe de la RD954S (ancienne RN154) seront prolongés et la RD954-S sera remise dans l'axe de la ZPM.

Les anciennes voiries seront démontées et les terrains en état pourront être rétrocédés à l'agriculture.

Ainsi localement le projet paysager prévu et proposé en annexe du présent rapport est cohérent avec les recommandations de la directive de la cathédrale de Chartres qui préconisait localement :

- Conserver les tilleuls qui bordent la RN154 au droit du bois de Saussaye, de chaque côté de la route,
- prévoir leur remplacement à moyen terme par des essences similaires,
- Repenser le mode de signalisation routière à l'entrée du Lycée agricole de la Saussaye après la mise en service de la route de contournement de Chartres afin de préserver l'intérêt de la vue sur la cathédrale,
- Cerner les secteurs d'activités existants le long de la RN154 avec de nouveaux boisements afin d'estomper l'impact visuel,
- Pérenniser le chemin des carriers.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## CONCESSION

Le dispositif de péage de référence utilisé dans le cadre de cette étude est le péage fermé sur l'ensemble de l'itinéraire, à l'exception :

- de la section réaménagée de la RN 12 entre Vert-en- Drouais et la rocade est de Dreux ;
- Et de la section entre le raccordement à la RN154 aménagée à 2x2 voies dans le département de l'Eure au nord du projet et le diffuseur de Saint-Lubin des Joncherets.

Sur la section de la RN12 entre Vert-en-Drouais et la rocade Est de Dreux, un péage ouvert est mis en place. Le coût du péage ouvert pour les usagers a été fixé sur la base du tarif kilométrique moyen retenu comme hypothèse rapporté à la longueur de la section entre Vert-en-drouais et la RD 828. Les échanges entre les échangeurs RN 12 -RD 828 ; RN 12 - Avenue Wilson et RN 12 - Rocade Est de Dreux se font hors tarification dans ce cadre. Cette section est la plus courte et aucun usager ne surpaye le trajet effectué.

En effet, la configuration urbaine du secteur ne permet pas - ou à un coût très important en investissement et en exploitation - la mise en place d'un dispositif de péage fermé au droit des trois échangeurs étudiés : entre le projet de la RD 828 ; à l'échangeur Wilson ; ou à celui de la rocade Est de Dreux. Le référentiel VSA 90 a d'ailleurs été choisi dans ce secteur pour tenir compte de ces enjeux environnementaux. La solution du péage ouvert dans ce secteur garantit également une meilleure fluidité du trafic.

De plus, compte-tenu de l'intégration de la RN12 au périmètre de la concession et de son rôle de desserte de la ville de Dreux, il paraît également difficile d'inclure ces points d'échanges dans un dispositif de péage fermé, alors qu'ils offrent des accès aux contournements ouest et est de la ville et qu'ils jouent un rôle important de desserte urbaine dans la configuration actuelle de la RN 12.

Sur la section comprise entre la Madeleine de Nonancourt (échangeur n°1) et le diffuseur de Saint-Lubin des Joncherets (échangeur n°3) un péage ouvert a également été mis en place. Dans ce schéma, les échanges entre la RN154 (point n°1) et la RN12 (point n°2) se font hors tarification. Les échanges entre la RN154 (n°1) et le diffuseur de Saint-Lubin des Joncherets sont tarifés selon le tarif kilométrique moyen défini. Enfin, dans ce schéma, les échanges entre la RN12 (n°2) et Saint-Lubin des Joncherets (n°3) seraient légèrement légitimement surtarifiés au regard du tarif kilométrique moyen. Ces échanges ne concernent cependant qu'un très faible nombre d'usagers.

Là encore, la configuration des lieux et la contrainte environnementale, et notamment la proximité de la vallée de l'Avre, ne permettait pas l'implantation d'un dispositif de péage fermé au droit de l'échangeur n°2, sauf à un coût très important d'un point de vue environnemental, en investissement et en exploitation.

La solution du péage ouvert dans ce secteur garantit également une meilleure fluidité du trafic.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

### **II.3 DEROULEMENT des PERMANENCES**

**Mairie de DREUX**, mardi 15 novembre 2016 de 09h00 à 12h00.

Deux salles ont été mises à la disposition de la commission d'enquête afin de pouvoir recevoir le public. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite).

A l'ouverture de cette permanence, 14 personnes étaient présentes et faisaient partie d'un mouvement de citoyens dénommé MOB 28. Plusieurs personnes, ne faisant pas obligatoirement partie de MOB 28, sont venues rejoindre le groupe. L'entretien avec les membres de la commission d'enquête a été ferme et courtois, dans une ambiance correcte.

Durant cette permanence, 35 personnes ont été reçues et 7 documents remis par les participants ont été annexés au registre d'enquête.

Les membres de la commission d'enquête ont rappelé à plusieurs reprises la nécessité que les remarques élaborées lors de cette entrevue soient consignées par des observations écrites au registre d'enquête papier ou par le biais du registre numérique mis en place. Il a été précisé aux participants de bien argumenter leurs observations afin d'avoir une réponse adaptée.

**Mairie de NONANCOURT**, mardi 15 novembre 2016 de 14h00 à 17h00.

Une salle a été mise à la disposition de la commission d'enquête afin de pouvoir recevoir le public. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et d'écoute.

A l'arrivée à cette permanence, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune. 6 personnes sont présentes et consultent le dossier d'enquête.

Au total 13 personnes se sont déplacées à la permanence. Elles ont consulté librement le dossier. Elles ont pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. Certaines d'entre elles ont fait part de leur souhait de déposer une observation sur le registre dans d'autres lieux de permanence. Une personne a pris des clichés photographiques notamment en ce qui concerne la zone impactée par le bruit du projet autoroutier. Une quatorzième personne s'est présentée à cette permanence, elle était présente le matin même à la mairie de DREUX.

**Mairie de TRANCRAINVILLE**, mardi 22 novembre 2016 de 09h00 à 12h00.

Une salle a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. Les locaux n'étaient pas accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement. Quelques-unes d'entre elles ont été reçues à part par le président de la commission d'enquête dans le bureau du maire.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune. La commission d'enquête constate également que la permanence de ce jour se fait lors d'un jour non ouvrable de la mairie qui est normalement le lundi et vendredi. Le dossier d'enquête est bien mis à la disposition du public.

Au total 17 personnes se sont déplacées à la permanence. Elles ont consulté librement le dossier. Elles ont pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. Certaines d'entre elles ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de TRANCRAINVILLE soit celui entre CHARTRES et l'A10. Des personnes déposeront une observation écrite après avoir réfléchi au texte de celle-ci. La commission d'enquête a fait part aux personnes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de BEAUVILLIERS**, mardi 22 novembre 2016 de 14h00 à 17h00.

Une salle a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. Les locaux n'étaient pas accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le secrétaire de mairie. Dès l'ouverture de la permanence, les membres de la commission d'enquête sont rejoints par le maire et un conseiller municipal de BEAUVILLIERS. Ces deux personnes ont un entretien particulier avec le président de la commission d'enquête tandis que les deux autres membres s'entretiennent avec les personnes se présentant à la mairie.

Au total 18 personnes se sont déplacées à la permanence. Elles ont consulté librement le dossier et ont pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires enquêteurs ont apporté leur aide. Certaines d'entre elles ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de BEAUVILLIERS. Des personnes déposeront une observation écrite après avoir réfléchi au texte de celle-ci. La commission d'enquête a fait part aux personnes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique.

**Mairie de GARNAY**, lundi 28 novembre 2016, de 09h00 à 12h00.

Dans la salle des fêtes de la commune, proche de la mairie, s'est tenue la cinquième permanence. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite) par l'intermédiaire d'une rampe. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune. Des membres du collectif MOB 28 et ASCVEG (Association de Sauvegarde du Cadre de Vie et de l'Environnement de Garnay) sont également présents. Ils sont au nombre de 13. Diverses pancartes et banderoles dont les inscriptions signifient une opposition au projet autoroutier sont posées près de la mairie, mais également au niveau du passage permettant de pénétrer dans la salle des fêtes. Le dossier d'enquête est bien mis à la disposition du public.

Un café a été offert par la mairie de GARNAY à l'ensemble des personnes présentes.

Toujours à l'arrivée de la commission d'enquête, une des personnes souhaitait prendre en photos les trois commissaires-enquêteurs. Ces derniers ont refusé. Ce refus de la prise photographique des membres de la commission d'enquête avait déjà été émis lors de la permanence à la mairie de DREUX.

Une patrouille de gendarmerie de la brigade locale s'est présentée. Les militaires voulant simplement savoir si la permanence se passait bien. Ce qui leur a été répondu dans l'affirmative.

Au total 40 personnes se sont déplacées à la permanence en comptabilisant celles présentes à l'arrivée de la commission d'enquête. Elles ont consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Elles ont aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. Certaines d'entre elles ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de GARNAY. Un correspondant de journal presse est venu, il lui a été expliqué que les CE ne communiquent pas avec la presse et ne souhaitent pas de photos d'eux, quant au public ce doit être avec son accord.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique.

**Mairie de SERAZEREUX**, lundi 28 novembre 2016, de 14h00 à 17h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par Mme LE MORVAN, maire par intérim de la commune. En effet, des élections municipales ont eu lieu le dimanche 27 novembre 2016 suite à la démission du maire et de 4 conseillers municipaux. L'élection du maire par le conseil municipal doit se dérouler le 9 décembre 2016. La démission des conseillers municipaux ferait suite à leur désaccord avec le projet en estimant qu'ils ne pouvaient rien faire contre celui-ci.

Sur la grille d'enceinte du bâtiment municipal, et visible de la rue, une banderole hostile au projet a été fixée. Mme LE MORVAN précise que des documents ont été remis dans les boîtes à lettres des résidents de la commune pour les aviser de la permanence de la commission d'enquête.

Au total 37 personnes se sont déplacées à la permanence en comptabilisant celles présentes à l'arrivée de la commission d'enquête. Elles ont consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Elles ont aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certaines d'entre elles ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de SERAZEREUX.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

**Mairie de CHAMPHOL**, mardi 29 novembre 2016 de 09h00 à 12h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par M. le maire. Une salle de réunion se trouvant à l'étage a été mise à la disposition des commissaires-enquêteurs pour recevoir le public tandis que le dossier d'enquête se trouvait au rez-de-chaussée des locaux de la mairie. Etant donné que les discussions avec le public se déroulent toujours autour des documents composant le dossier d'enquête, la commission d'enquête a demandé à rester au rez-de-chaussée, les locaux permettant de valider ce choix pour un côté pratique.

Le dossier d'enquête est bien mis à la disposition du public. Deux personnes étaient présentes à l'arrivée des trois commissaires-enquêteurs.

Le président de la commission d'enquête a eu un entretien avec le maire dans le bureau de ce dernier. Au total 21 personnes se sont déplacées à la permanence. Elles ont consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Elles ont aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de CHAMPHOL.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

Une personne fait part d'une erreur sur la dénomination d'une route départementale sur la carte au 1/12 500ème du secteur CHARTRES. Il est mentionné RD 911 alors qu'il s'agit du RD 910. L'un des commissaires-enquêteurs a prescrit à cette personne d'en faire mention au registre d'enquête.

#### **Mairie de PRUNAY LE GILLON**, mardi 29 novembre 2016 de 14h30 à 17h30.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par la secrétaire de mairie. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition des commissaires-enquêteurs. Le dossier d'enquête est bien mis à la disposition du public

Aucune personne n'attendait les membres de la commission d'enquête à leur arrivée.

Parmi les personnes venues à la permanence, il y a eu le correspondant de presse local du journal L'ECHO REPUBLICAIN. Seules 5 personnes se sont déplacées à la permanence, y compris le correspondant de presse local. Elles ont consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Elles ont aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

#### **Mairie de TREMBLAY LES VILLAGES**, mercredi 30 novembre 2016 de 09h à 1200.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement. A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par l'adjoint au maire puis par Mme le maire de la commune. Une salle de réunion a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public.

Le dossier d'enquête est bien mis à la disposition du public. Aucune personne n'est présente à l'arrivée des trois commissaires-enquêteurs.

Au total 23 personnes se sont déplacées à la permanence parmi lesquelles des représentants d'associations régulièrement présentes durant les permanences. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de TREMBLAY LES VILLAGES.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

La commission d'enquête note les comportements suivants une remarque par le président de la commission d'enquête a été faite à nouveau à une personne faisant des photos sans demander

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

l'accord des personnes, elle a répondu qu'elle connaît les personnes qu'elle photographie et qu'elle est journaliste professionnelle. L'attitude d'un monsieur venant aussi régulièrement aux permanences, consultant le dossier, posant des questions. Alors qu'une dame inscrivait son observation en faveur du projet, le monsieur s'est assis près de cette dame et faisait en sorte qu'elle modifie son avis. Cette dame est restée sur sa position. Il est à noter que les deux personnes semblaient se connaître.

Il faut prendre en considération que les dispositions des locaux ne permettent pas toujours de faire patienter le public dans une salle différente de celle où se déroulent la consultation du dossier et l'entretien avec les commissaires-enquêteurs.

Il y a eu des discussions relativement animées, car chacun exposait ses arguments.

**Mairie de SAINT-PREST**, le mercredi 30 novembre 2016 de 14h00 à 17h00.

L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par la directrice générale des services de la commune. Une salle de réunion a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public.

Toute facilité est donnée au public pour leur permettre de consulter le dossier d'enquête. Comme pour les autres permanences.

Au cours de la permanence, deux personnes habilitées par CDV EVENEMENTS gérant le registre numérique, sont venues scanner le registre d'enquête comme cela est prévu entre le prestataire et la DREAL Centre Val de Loire. Elles ont également procédé au contrôle du dossier.

Au total 33 personnes se sont déplacées à la permanence parmi lesquelles des responsables d'association, régulièrement présente aux diverses permanences et le correspondant local de L'ECHO REPUBLICAIN venu à la permanence de PRUNAY LE GILLON. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de SAINT-PREST.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

La commission d'enquête note qu'à la fin de la permanence, une personne s'est emparée du registre d'enquête alors que les commissaires-enquêteurs étaient occupés à dialoguer avec le public. Un court instant, la question s'est posée : qui et pourquoi une telle attitude alors que l'auteur de l'observation n° 9 venait de l'inscrire. En fait, cette personne, présente à deux autres permanences (DREUX et CHAMPHOL), souhaitait faire des copies des observations portées au registre durant la permanence. Si cela ne gêne pas, elle aurait pu au moins par courtoisie en faire part aux commissaires-enquêteurs plutôt que d'avoir agi en « douce ».

**Mairie de DREUX**, le samedi 3 décembre 2016, de 09h00 à 12h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par Mme STINAT, adjointe au responsable du service Urbanisme de la ville de DREUX. Une salle de réunion a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public.

Toute facilité est donnée au public pour leur permettre de consulter le dossier d'enquête.

Les commissaires-enquêteurs constatent cependant qu'il manque au registre d'enquête un document référencé D7 remis lors de la première permanence en date du 15 novembre 2016. Il s'agit d'un courrier remis par Mme DUFLOS Madeleine de CROTH (27). Malgré des vérifications, cette pièce est manquante à l'issue de la permanence. Une copie du document a été adressée à la mairie de DREUX pour jonction au dossier d'enquête le mercredi 7 décembre 2016. Cette copie a été obtenue par le biais du registre numérique puisqu'il avait été scanné par l'équipe de CDV EVENEMENTS.

Au total 10 personnes se sont déplacées à la permanence parmi lesquelles des membres d'associations. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de DREUX. Hormis deux membres d'associations venant régulièrement assister aux permanences, les autres personnes n'étaient pas venues lors de celle du 15 novembre 2016.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

**Mairie de POISVILLIERS**, mardi 6 décembre 2016 de 09h00 à 12h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement. A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par une conseillère municipale et la secrétaire de mairie de la commune de POISVILLIERS. Mme le maire arrive quelques minutes plus tard. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Au total 22 personnes se sont déplacées à la permanence parmi lesquelles la présidente de la FEEL, et un monsieur régulièrement présents aux diverses permanences. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de POISVILLIERS.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de SOURS**, le mardi 6 décembre 2016 de 14h00 à 17h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par l'adjoint au maire de la commune de SOURS. M. le maire rejoint la commission d'enquête au cours de la permanence. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Au total 57 personnes se sont déplacées à la permanence. C'est la plus importante affluence depuis l'ouverture de la présente enquête publique. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de SOURS. Certaines personnes font part d'erreur sur la carte du tracé. Parmi les personnes présentes, on note la présence d'un représentant l'association UFC QUE CHOISIR d'Eure et Loir. Le logo de cet organisme figure sur la banderole posée sur le mur d'enceinte de la mairie de SERAZEREUX, un document en cours de finalisation sera joint soit au registre d'enquête papier soit au registre numérique.

**Mairie d'ALLAINVILLE**, le lundi 12 décembre 2016, de 9h00 à 12h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. (Personne à Mobilité Réduite). L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement. Pour des raisons d'emploi du temps.

La commission d'enquête a été accueillie par la secrétaire de mairie de la commune d'ALLAINVILLE. L'adjoint au maire rejoint la commission d'enquête au début de la permanence et est présent durant toute la durée de celle-ci.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs.

A l'ouverture de la permanence, une observation figure au registre d'enquête. Aucun document n'est joint au registre d'enquête. Les membres de la commission d'enquête invitent l'adjoint au maire à émarger le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 45 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y avait l'adjoint au maire et un conseiller municipal de la commune, les présidentes de la FEEL et de l'ASCVEG, 4 à 5 personnes venues sur d'autres lieux de permanence. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de ALLAINVILLE. Certaines personnes font part d'erreurs sur la carte du tracé.

Des pancartes et banderole en faveur du projet alternatif MOB 28 et non au projet d'autoroute ont été apposés dans la salle mis à la disposition du public ainsi que dans l'allée menant de la route à la mairie. Aucune demande n'a été faite auprès des commissaires-enquêteurs. La commission d'enquête a constaté également la présence d'une affiche fixée sur un panneau de signalisation à proximité de la mairie. Des prises de vues photographiques ont été réalisées et sont jointes au présent compte-rendu.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Au cours de la permanence, une équipe de FR3 CENTRE s'est présentée afin de réaliser un reportage qui a été réalisée sans contrainte dans les locaux de la permanence ainsi qu'à l'extérieur. Des personnes présentes dont la présidente de la FEEL ont été interviewées. Les commissaires-enquêteurs n'ont pas souhaité être interrogés sur le dossier d'enquête. Seules des informations concernant le déroulement d'une enquête publique leur ont été fournies. Les commissaires-enquêteurs ont également émis le souhait de ne pas être filmés, voire éventuellement être floutés si nécessaire. Le reportage a été diffusé sur la chaîne régionale le lundi 12 décembre 2016 aux informations du 19-20.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154). 9 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de SAINT REMY SUR AVRE**, le lundi 12 décembre 2016, de 14h00 à 17h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune de SAINT REMY SUR AVRE.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs.

A l'ouverture de la permanence, 7 observations figurent au registre d'enquête. Aucun document n'est joint au registre d'enquête. Les membres de la commission d'enquête invitent le maire à émarger le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 31 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y avait les présidentes de la FEEL et de l'ASCVEG, et d'autres personnes venant régulièrement sur d'autres lieux de permanence. Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de SAINT REMY SUR AVRE. Certaines personnes font part d'erreur sur la carte du tracé.

En se rendant sur les lieux de la permanence, en bordure de la RN 12 à hauteur de la commune de SAINT REMY SUR AVRE, les deux commissaires-enquêteurs remarquent la présence d'affiche dans des panneaux prévus à cet effet mentionnant l'enquête publique et invitant à s'exprimer avant le 10 janvier 2017 à la mairie ou sur le site internet [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154). Ces annonces sur fond jaune ne font pas partie de l'affiche légal. Des prises de vues photographiques ont été réalisées et sont jointes au présent compte-rendu.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

18 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

8 documents, dont 4 ayant plusieurs pages, ont été remis à la commission d'enquête.

Le maire de SAINT REMY SUR AVRE a eu un entretien avec l'un des commissaires-enquêteurs portant sur la déviation de SAINT REMY SUR AVRE et sur le projet MOB28 soutenu par la FEEL. En effet, le projet MOB 28 prévoit la déviation de SAINT REMY SUR AVRE en faisant passer la voie entre deux quartiers résidentiels. Monsieur le maire rapporte au commissaire-enquêteur l'entretien qu'il avait déjà eu avec la présidente de la FEEL au sujet de cette déviation. Monsieur le maire fait remarquer que le projet MOB 28 passait entre deux quartiers résidentiels sur la commune de SAINT REMY SUR AVRE, ces deux quartiers sont essentiellement des logements sociaux. Il lui aurait répondu que cela n'était pas gênant. Monsieur le maire a été étonné de cette réponse tout en ajoutant qu'il défend les intérêts de tous les citoyens, quelles que soient leurs origines et leurs conditions sociales.

Au cours de cette permanence, l'un des commissaires-enquêteurs a été amené à intervenir auprès de deux groupes de personnes, car l'entretien commençait à devenir houleux et pour l'un des groupes des propos à la limite de l'insulte. Il y a d'abord eu un débat houleux entre deux personnes dont les avis sur le projet divergent : un pour et l'autre contre. Cependant, le calme entre ces deux personnes est vite revenu. L'une d'entre elles favorable au projet a porté une observation sur le registre papier. La deuxième altercation, plus houleuse que la précédente, a opposé le maire de SAINT REMY SUR AVRE favorable au projet, et un jeune concitoyen. C'est

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

cette altercation verbale qui est à la limite de l'insulte. Le commissaire-enquêteur a invité ces deux personnes à se calmer, notamment le plus jeune en précisant qu'il s'agit d'une permanence d'enquête publique portant sur un projet précis et non pas un lieu de règlement de compte verbal portant sur d'autres sujets. Le commissaire-enquêteur note que le maire est resté calme et courtois vis-à-vis de son interlocuteur qui semblait bien énervé. Les deux personnes ont des avis bien différents sur le projet : favorable pour le maire et défavorable pour le jeune citoyen.

Une des personnes venues à la permanence fait part des difficultés d'accès sur le site internet de la préfecture d'Eure et Loire. Elle a été invitée à se connecter par le lien suivant [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154) pour prendre connaissance du dossier.



**Mairie de CHARTRES**, le samedi 17 décembre 2016, de 9h00 à 12h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le personnel d'accueil de ce guichet unique Agglomération / Mairie de CHARTRES, cette dernière étant en cours de travaux.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Deux personnes, dont la présidente de la FEEL, sont présentes à l'arrivée des commissaires-enquêteurs.

Du fait du guichet unique, deux registres d'enquête papier se trouvent en ce même lieu et donc deux dossiers. Un registre est ouvert pour CHARTRES METROPOLE et un pour la mairie de CHARTRES. Pour la tenue de cette permanence, seul un dossier a été mis à la disposition du public, le second l'aurait été dans une pièce différente si le besoin s'en faisait sentir en raison de l'affluence.

A l'ouverture de la permanence, deux observations figurent au registre d'enquête de CHARTRES MAIRIE et aucune sur celui de CHARTRES METROPOLE.

Un document est joint au registre d'enquête de CHARTRES MAIRIE et aucun sur celui de CHARTRES METROPOLE.

Au total 20 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y avait donc la présidente de la FEEL et M. BERTEAUX de UFC QUE CHOISIR (s'était déplacé à la permanence de SOURS). Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de CHARTRES.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

Durant la permanence, 6 observations ont été portées sur le registre d'enquête de CHARTRES METROPOLE et 1 sur celui de CHARTRES MAIRIE.

1 document a été remis à la commission d'enquête lors de la permanence qui sera annexé et agrafé au registre d'enquête de CHARTRES METROPOLE. Les documents joints aux deux registres d'enquête avant ou pendant la permanence ont été annexés.

Il est à noter qu'en se rendant sur le lieu de permanence à CHARTRES et de passage dans le hameau de BONVILLE, commune de GELLAINVILLE, hameau situé le long de la RN 154 au sud-est de CHARTRES, deux commissaires-enquêteurs constatent la présence d'une banderole à la mairie de cette localité dont le texte est favorable au projet autoroutier. Des prises de vues photographiques sont réalisées au retour, la luminosité étant meilleure. Elles sont jointes au présent rapport.



**Mairie de MARVILLE-MOUTIERS-BRULE**, le mardi 3 janvier 2017, de 9h00 à 12h00.

Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par l'adjoint au maire rejoint par Madame le maire de la commune de MARVILLE-MOUTIERS-BRULE.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs. Aucune pancarte ou banderole hostile ou en faveur du projet n'a été posée.

A l'ouverture de la permanence, 5 observations figurent au registre d'enquête. Aucun document n'est joint au registre d'enquête. Les membres de la commission d'enquête invitent, Madame le maire à émarger le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 20 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y a le maire de la commune de VERNOUILLET (M. FRARD), les présidentes de la FEEL et de l'ASCVEG ainsi qu'une personne venant régulièrement sur d'autres lieux de permanence.

M. FRARD, maire de VERNOUILLET, venu en tout début de permanence, a souhaité avoir un entretien avec les membres de la commission d'enquête. Cet entretien ne fait pas l'objet de synthèse dans ce présent compte-rendu. En effet, M. FRARD va écrire une contribution qu'il

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

joindra au registre d'enquête déposé à la mairie de VERNOUILLET. L'entretien a duré 45mn. M. FRAD, favorable au projet, regrette cependant que ce dernier n'est pas encore réalisé tout au moins en ce qui concerne l'aménagement en 2 X 2 voies de la RN 154 alors que cela était possible au début des années 2000.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de MARVILLE-MOUTIERS-BRULE.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

9 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

**Mairie de GASVILLE-OISEME**, le mardi 3 janvier 2017, de 14h00 à 17h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R.. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs. Aucune pancarte ou banderole hostile ou en faveur du projet n'a été posée.

A l'ouverture de la permanence, 5 observations figurent au registre d'enquête. Un document est joint au registre d'enquête, agrafé à la page 3 par le déposant. Les membres de la commission d'enquête invitent M. le maire à émarger le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 46 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y a la présidente de la FEEL ainsi que des personnes venant régulièrement sur d'autres lieux de permanence.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de GASVILLE-OISEME. De nombreux échanges se sont déroulés entre les participants notamment avec ceux suivant le dossier depuis de longues années.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

14 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

21 documents ont été remis à la commission d'enquête. Ils ont été référencés et annexés, agrafés au registre d'enquête.

La permanence a pris fin à 17 heures. De nombreuses personnes se trouvaient encore présentes dans la salle au départ de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a noté également qu'une des personnes s'étant déjà déplacée sur d'autres lieux de permanence a consulté le registre d'enquête. Il semble même que cette personne voulait s'assurer que les documents remis à un des commissaires-enquêteurs ont bien été annexés au registre. Cela prouve la défiance de certains citoyens face à tout ce qui entoure la procédure.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de VERT-EN-DROUAIS**, le jeudi 5 janvier 2017, de 09h00 à 12h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. La salle du conseil municipal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par la secrétaire de mairie de la commune de VERT-EN-DROUAIS.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs. Aucune pancarte ou banderole hostile ou en faveur du projet n'a été posée.

A l'ouverture de la permanence, 2 observations figurent au registre d'enquête. Aucun document n'est joint au registre d'enquête. Les membres de la commission d'enquête invitent la secrétaire de mairie à faire émarger par le maire le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 30 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y a la présidente de la FEEL ainsi qu'une personne venant régulièrement sur d'autres lieux de permanence.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de VERT-EN-DROUAIS. De nombreux échanges se sont déroulés entre les participants.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

8 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

Aucun document n'a été remis à la commission d'enquête au cours de cette permanence.

Lors de cette permanence, un commissaire-enquêteur répond aux questions posées par l'un des participants. A plusieurs reprises, le commissaire-enquêteur a été interrompu par la présidente de la FEEL alors qu'il donne réponse. Le commissaire-enquêteur a donc prié fermement la présidente de la FEEL de le laisser répondre à la question posée.

Au cours de cette permanence, la commission d'enquête a reçu la visite de M. COLLEU, maire de la commune de LA MADELEINE DE NONANCOURT. Cet édile voulait faire part de sa proposition au sujet de l'aménagement du projet au rond-point des Anglais situé au nord de sa commune et faisant le lien avec la RN 154 (en 2X2 Voies en venant de ROUEN) et la RN 12. Il souhaitait également rencontrer la commission d'enquête en ce lieu afin que les commissaires-enquêteurs puissent mieux comprendre de manière visuelle ses propositions. Un rendez-vous a été fixé au mardi 10 janvier 2017 à 10 heures 30.

Parmi les participants, il y avait M. GUILLE, président de l'Association Val de l'Avre agréée pour la protection de l'environnement. Cette association est favorable au projet. A la fin de la permanence, une discussion s'est déroulée entre cette personne, la présidente de la FEEL et le citoyen venant souvent sur d'autres lieux de permanence. La présidente de la FEEL et le citoyen, contre le projet en préconisant le projet MOB 28, essayent de convaincre M. GUILLE.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de SAINT LUBIN DES JONCHERETS**, le jeudi 5 janvier 2017, de 14h00 à 17h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. Une salle située au rez-de-chaussée du bâtiment communal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par la secrétaire de mairie puis par le maire de la commune de SAINT LUBIN DES JONCHERETS.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs. Aucune pancarte ou banderole hostile ou en faveur du projet n'a été posée.

A l'ouverture de la permanence, 2 observations figurent au registre d'enquête. 2 documents sont joints et collés en pages 3 – 4 et 5 du registre d'enquête (pages généralement dédiées pour l'inscription des observations écrites du public). Le maire est invité à émarger le registre d'enquête publique matérialisant l'ouverture de ce dernier.

Au total 47 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y a le maire de la commune de SAINT LUBIN DES JONCHERETS, le conseiller départemental, les présidentes de la FEEL et de l'ASCVG, ainsi qu'un citoyen venant régulièrement aux divers lieux de permanence.

Un commissaire-enquêteur a noté la présence au cours de cette permanence d'un jeune homme ayant eu une altercation verbale relativement vive avec le maire de SAINT REMY SUR AVRE lors de la permanence tenue dans cette localité, aucun incident ne s'est produit avec ce jeune homme au cours de cette présente rencontre avec le public.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consulté par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de SAINT LUBIN DES JONCHERETS. De nombreux échanges se sont déroulés entre les participants.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

20 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

6 documents ont été remis à la commission d'enquête au cours de cette permanence. Ils ont été annexés et référencés au registre.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Mairie de FRESNAY L'EVEQUE**, le lundi 9 janvier 2017, de 14h00 à 17h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. Une salle située au rez-de-chaussée du bâtiment communal a été mise à la disposition de la commission d'enquête pour recevoir le public. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le maire de la commune de FRESNAY L'EVEQUE.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Aucune personne n'est présente à l'arrivée des commissaires-enquêteurs. Aucune pancarte ou banderole hostile ou en faveur du projet n'a été posée.

A l'ouverture de la permanence, 2 observations figurent au registre d'enquête. Aucun document n'est joint au registre d'enquête.

Au total 43 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y a le maire de la commune de FRESNAY L'EVEQUE, le maire de la commune de TRANCRAINVILLE et la présidente de la FEEL.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions. Certains d'entre eux ont pris des clichés photographiques d'une des pièces du dossier notamment le plan relatif au tracé dans le secteur de FRESNAY L'EVEQUE. De nombreux échanges se sont déroulés entre les participants.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

12 observations ont été portées sur le registre d'enquête durant la permanence.

26 documents ont été remis à la commission d'enquête au cours de cette permanence. Ils ont été annexés et référencés au registre.

Le président de la commission d'enquête a eu un entretien particulier avec le maire de la commune de FRESNAY L'EVEQUE ainsi qu'avec un autre participant.

**Mairie de CHARTRES**, le mardi 10 janvier 2017, de 14h00 à 17h00. Les locaux étaient accessibles aux P.M.R. par un ascenseur, car la pièce se trouvait à l'étage. L'entretien avec le public s'est déroulé dans une ambiance de bonne intelligence et les personnes ont pu s'exprimer librement.

A son arrivée, la commission d'enquête a été accueillie par le personnel d'accueil de ce guichet unique Agglomération / Mairie de CHARTRES, cette dernière étant en cours de travaux.

Toute facilité est donnée au public pour permettre la consultation du dossier d'enquête.

Trois personnes de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Centre Val de Loire sont présentes à l'arrivée des commissaires-enquêteurs.

Du fait du guichet unique, deux registres d'enquête papier se trouvent en ce même lieu et donc deux dossiers. Un registre est ouvert pour CHARTRES METROPOLE et un pour la mairie de CHARTRES. Pour la tenue de cette permanence, seul un dossier a été mis à la disposition du public, le second l'aurait été dans une pièce différente si le besoin s'en faisait sentir en raison de l'affluence.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

A l'ouverture de la permanence, une observation supplémentaire (N° 4) a été portée sur le registre d'enquête de CHARTRES MAIRIE et aucun document joint depuis la permanence tenue en ce même lieu le 17 décembre 2016.

En ce qui concerne celui de CHARTRES METROPOLE, une observation supplémentaire (N° 7) a été portée sur ce registre d'enquête et aucun document joint depuis la permanence tenue en ce même lieu le 17 décembre 2016.

Au total 17 personnes se sont déplacées à la permanence. Parmi celles-ci, il y avait donc les trois membres de la CCI CENTRE VAL DE LOIRE - le vice-président de CHARTRES METROPOLE chargé de l'eau et de l'assainissement et aussi maire de CLEVILLIERS - M. GEROUDET, adjoint à la mairie de CHARTRES, en charge de la promotion de la ville, du tourisme et du patrimoine - le maire de MIGNIERES - divers chefs d'entreprise (dont deux gérant l'exploitation des carrières situées en bordure de la RN 154 au niveau de la commune de BEAUVILLIERS) - la présidente de la FEEL et le citoyen venant régulièrement aux permanences.

Le public a consulté librement le dossier notamment les cartes concernant le tracé. Il a aussi pu s'entretenir avec les membres de la commission d'enquête. A leur demande, les commissaires-enquêteurs ont apporté leur aide. La carte concernant le projet de tracé a longuement été consultée par les participants et a fait l'objet de discussions.

Un échange s'est produit en fin de permanence entre le maire de MIGNIERES (favorable au projet), la présidente de la FEEL et le citoyen.

La commission d'enquête a fait part à plusieurs reprises aux personnes présentes que les observations doivent être argumentées, et qu'elles peuvent être écrites sur le registre d'enquête papier ou le registre numérique en donnant le lien d'accès : [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154).

Durant la permanence, 3 observations ont été portées et 1 document annexé sur le registre d'enquête de CHARTRES METROPOLE.

Pour le registre d'enquête de CHARTRES MAIRIE, 5 observations ont été inscrites et 7 documents ont été annexés et joints au registre.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **II.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET OBSERVATIONS**

Dans le rapport et les conclusions, l'ensemble des observations déposées sur les registres a été scrupuleusement analysé et pris en compte. Au vu de l'important volume des documents remis (proche de 2 000 pages), il a été fait une synthèse permettant une approche des avis. Le fait de ne pas être reporté dans la synthèse ne préjuge en rien de la prise en compte et n'est pas un critère de valeur, car le thème a déjà été évoqué. Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans les registres, les phrases ou les mots ont été repris le plus fidèlement possible, en évitant les corrections.

Pour les registres papier, des fois la numérotation a dû être reprise pour remise en forme, suite aux annotations dispersées de certains contributeurs déposant parfois des documents volumineux, agrafés dans tous les sens, des personnes faisant même de multiples dépôts identiques. Le contrôle hebdomadaire des documents par le prestataire, en parallèle de celui des commissaires enquêteurs, a permis d'assurer la présence continue de tous les documents. Il y a eu quelques courriers arrivés en dehors des délais. Pour un certain nombre, il y avait eu un dépôt dans les délais, pour d'autres le sujet avait déjà été évoqué dans des observations déposées. Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.

Pour le registre numérique, des déposants interviennent plusieurs fois (plus de trente parfois). Nous avons rappelé au maître d'ouvrage son rôle éventuel de modérateur pour des termes outranciers ou délateurs.

Sur le site de la Préfecture, [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr), le dossier d'enquête a été visualisé 2 308 fois et téléchargé 4 401 fois. Cela montre l'intérêt porté à l'opération et que la publicité, toujours perfectible, avait porté ses fruits.

Pendant la durée de l'enquête publique, toutes informations relatives au projet pouvaient être demandées à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Centre-Val de Loire (DREAL Centre-Val de Loire) - service déplacements infrastructures transports - tel 02.36.17.46.78 - [sdit.dreal-centrc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sdit.dreal-centrc@developpement-durable.gouv.fr).

- **2 514** observations ont été déposées pendant la durée de la procédure, réparties comme suit :
  - **845** observations ont été portées sur l'ensemble des 45 registres. Elles étaient écrites directement ou faisaient l'objet d'un courrier adressé au siège de l'enquête, courrier annexé.
  - **1 669** observations ont été déposées sur le registre numérique à l'adresse [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr) ou sur [www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154)

Concernant les médias, écrits ou télévisuels, la commission ne communique pas, à l'extrême limite elle explique le déroulement d'une enquête publique, comme à tous visiteurs, pas de photos ni interview.

### **Voir les pièces jointes 1 et 2, Synthèse des observations.**

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## II.5 ANALYSE DES OBSERVATIONS

L'enquête s'est déroulée dans un climat passionné. Les relations avec les associations ont été de qualité avec un respect mutuel. A notre connaissance, à aucun moment sur l'ensemble des sites disposants de registres, il n'y a eu d'obstruction au dépôt d'observations. Il faut convenir que des propos fermes sont inscrits dans les registres. Des situations extrêmement tendues, voire franchement agressives, violences verbales à l'égard d'élus se sont parfois produites, il a fallu l'intervention d'un commissaire afin de ramener le calme.

Des personnes viennent en expliquant que l'enquête ne sert à rien, alors pourquoi se déplacer ? Pour certaines un seul point de vue est valable : le leur. Toute personne qui ne le partage pas a tort ! La qualité et l'indépendance des décideurs qui ne pensent pas comme eux sont nettement remises en cause.

C'est peut-être ce qui explique le nombre important d'observations anonymes : 679.

La commission d'enquête a pu observer lors des permanences, un intérêt très marqué, une attirance particulière pour un document : la carte du projet de tracé (4 pour l'ensemble du tracé)

Elle a noté cette attirance particulière et les discussions animées, voire très animées qu'elle suscitait, y compris par le nombre de fois où elle a entraîné la prise de clichés photographiques. Cette attitude a été notée dans chaque compte rendu de permanence.

On peut tenter d'interpréter cette attitude par la nature graphique du document qui permet de voir très rapidement « d'un seul coup d'œil » la place de la structure dans l'espace et dans ses rapport avec les autres éléments d'un univers qu'ils connaissent bien, le leur.

A l'inverse on a pu constater un intérêt moindre pour les documents écrits, sauf pour les personnes qui se sont mobilisées très fortement en opposition au projet.

Ces attitudes très contrastées peuvent être utilisées dans un but pédagogique par rapport à la nature des documents et surtout de leur qualité et de leur précision.

Riche de près de 5 800 pages dans 55 pièces, le dossier est conséquent. Sa composition est conforme à la réglementation et il est globalement bien structuré. De par sa taille et sa durée d'élaboration, des mises à jour étaient nécessaires, sans remettre en cause la procédure, mais auraient amélioré la compréhension et éviter la confusion auprès du public.

Le Procès-Verbal des observations, a été remis aux services de la DREAL en deux fois : **lundi 23 janvier 2017** pour la version numérique et **lundi 30 janvier 2017** pour la version issue des registres papier. La réponse complète aux questions a été reçue le **lundi 13 février 2017**.

Devant l'important travail résultant du grand nombre d'observations, conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement, le Président de la Commission d'Enquête a sollicité, le **vendredi 20 janvier 2017**, de Monsieur le Préfet d'Eure et Loir, un report pour la remise du rapport et des conclusions. Un délai d'un mois supplémentaire a été accordé jusqu'au **vendredi 10 mars 2017**.

La publicité de l'enquête publique a été assurée convenablement, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

dans sept journaux habilités à recevoir ce type d'avis. Il a été mis l'accent sur la nécessité d'informer la population locale et tout utilisateur des voies concernées, d'où des annonces dans la presse locale, régionale et nationale.

L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des lieux d'enquête. Tout cela a été attesté par le prestataire ou par voie d'huissiers de justice.

359 affiches ont été disposées dans l'aire du projet. En cas de dégradation ou d'absence, les panneaux ou affiches étaient immédiatement remplacés

En complément de l'affichage officiel, l'information a été faite par divers moyens panneaux lumineux dans certaines communes, bulletins municipaux ainsi que des articles dans la presse locale.

Il y a eu des remarques pour des horaires ne figurant pas sur des affiches extérieures non officielles et incomplètes. A divers endroits, dont des ronds-points, nous avons constaté la présence de celles-ci, installées sur des initiatives individuelles voire d'associations.

Les avis favorables, de l'ordre de 30% sont principalement exprimés par des personnes souhaitant une amélioration de la circulation ou par des acteurs économiques.

Les avis défavorables de l'ordre de 70% sont d'un nombre conséquent. Le péage est largement contesté, plus que le tracé, bien que l'impact environnemental soit largement évoqué, le monde agricole affichant ses craintes.

Lors de la première permanence à Dreux, Madame Trofleau Présidente de la FEEL et avec ses associations amies, a remis un courrier avec plusieurs demandes :

1. Fond du dossier.
2. Allongement de la durée de l'enquête.
3. Organisation de 3 réunions publiques.
4. Modification des horaires de permanence et en y adjoignant des samedis.
5. Augmentation du nombre de permanences en présence des commissaires-enquêteurs
6. Mettre le dossier à la disposition du public dans toutes les communes impactées par les conséquences de la mise en concession.

Réponse de la Commission :

1. Dans le rapport, nous avons analysé le dossier et obtenu les réponses de la DREAL sur tous les points amenant à notre décision dans ce rapport.
2. La proposition est pertinente, nous partageons ce point de vue. C'est pour cela que l'enquête a été prolongée dès le début passant, à notre demande, d'une durée de 30 jours à 57 jours.
3. Nous n'étions pas hostiles aux réunions publiques dans la mesure où des éléments nouveaux interviendraient. Il y a déjà eu 19 réunions publiques préalables au projet durant les deux premières phases de concertation. C'est un nombre conséquent. Nous avons proposé qu'une délégation des associations rencontre, avec nous les services de la DREAL, le matin du dernier jour pour faire le bilan de la consultation. Nous n'avons pas eu de suite favorable à cette proposition que nous jugions constructive.
4. Concernant les plages horaires permettant de consulter le dossier, cela correspondait aux ouvertures des 44 lieux disposant d'un dossier papier et d'un registre. Des mairies ont ouvert le samedi pour faciliter l'accès à la consultation.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

L'ensemble des pièces était disponible sur internet (dossier téléchargé 4 401 fois et consulté 2 308 fois). Il y a eu 2 514 observations portées sur les registres.

5. Les commissaires enquêteurs ont assuré, 22 permanences qui au vu de la fréquentation étaient quasiment des réunions publiques.
6. En complément des dossiers et registres, disponibles dans 44 lieux, il a été mis à disposition des documents, en version numérique (clé USB), dans l'ensemble des 50 communes de l'aire d'étude du projet qui ont participé aux phases antérieures de la concertation

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Dans le tableau ci-après : la synthèse de l'avis des collectivités. Sans obligation de les suivre, la commission s'est appuyée, pour partie, sur les services de l'Etat, dont la technicité, l'indépendance, et l'objectivité ne peuvent être mises en cause.

Il a fallu rechercher, car parfois des Mairies déposent ailleurs que dans le registre de la commune, font des dépôts multiples ou bien sous le nom du Maire.

Pour les objets spécifiques, le point de vue de la Commission figure en « *italique* ».

Pour les questions d'ordre général, elles sont traitées globalement après le tableau.

<b>Allainville.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Un axe structurant est nécessaire, il n'est pas souhaitable de passer par la création d'autant de tronçons nouveaux et que l'ensemble soit mis en concession alors que déjà financé par les Euréliens.</p> <p>Des terres agricoles supprimées, des paysages et des vallées défigurées et des habitants impactés.</p> <p>Les impacts seraient bien supérieurs aux hypothétiques bénéfiques.</p> <p>Les demandes d'encaissement partiel entre Allainville et Vernouillet et une équidistance ont été systématiquement ignorées et/ou rejetées.</p> <p>Redoute que l'instauration d'un péage reporte le trafic sur les itinéraires de substitution.</p> <p><i>La commission est favorable à l'équidistance et à la demande d'encaissement qui est parfaitement légitime.</i></p>
<b>Allonnes.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Remise de photos impressionnantes de graves accidents.</p> <p>Le projet rejeterait une grande partie du trafic sur l'itinéraire de substitutions ce qui impacterait fortement le village.</p> <p>Ce projet va à l'encontre du PLU et du PADD.</p> <p>Avant la déviation, il y avait 9 000 à 10 000 v/j, actuellement c'est 600 à 800 v/j. Avec le projet ce serait 3 800 à 4 200 v/j.</p> <p>Demande la création d'une courte déviation pour que les véhicules ne traversent plus le centre bourg.</p> <p><i>Le village a toujours été fortement touché par une accidentologie grave, voire mortelle, impliquant notamment les poids lourds. Ce village avait trouvé la sérénité avec la mise en place de la déviation. Le report du trafic sur l'itinéraire de substitution traversant la commune va de nouveau engendrer les mêmes risques. Il serait donc souhaitable qu'une courte déviation soit étudiée comme demandé.</i></p>
<b>Beauvilliers.</b>	<p>Avis défavorable sur la variante</p> <p>Quel est l'intérêt d'un échangeur alors que la RD17 est interdite aux poids lourds ? S'il y a un échangeur, la commune exige une déviation du bourg.</p> <p>Au vu de la variante où le projet franchit la RN 154 à hauteur de Prasville, vu la proximité des habitations de Villereau, le conseil demande que le projet franchisse la RN 154 après</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Villereau dans le sens Orléans/Chartres.</p> <p>Le Conseil n'a pas connaissance s'il est prévu une aire de stationnement pour les poids lourds transportant des matières dangereuses, auquel il donne un avis défavorable.</p> <p>Pendant les travaux il faut une surveillance particulière des forces de l'ordre autour du site.</p> <p><i>L'augmentation de la circulation liée aux péages augmentera le trafic sur la RD17 devant traverser Beauvilliers, une déviation sera nécessaire, la circulation des poids lourds ne peut être restreinte.</i></p> <p><i>La présence de carrières dont des remblayées ne permet malheureusement pas de donner une suite favorable à cette proposition compréhensible. Pour limiter l'impact sonore, il convient d'être homogène et de réaliser en déblai de Prasville à Villereau.</i></p> <p><i>Le transport et le stationnement des matières dangereuses sont soumis à une réglementation spécifique qui devra être scrupuleusement respectée.</i></p>
<b>Berchères-les-Pierres.</b>	<p>Avis favorable DUP et PLU</p> <p>Avantage pour le maillage du réseau interrégional pour les usagers et les acteurs économiques, important vecteur pour le développement économique. Traversée plus fluide de l'agglomération chartraine.</p> <p>Nœud autoroutier et échangeur est, diffuseur nord compatibles avec les orientations d'aménagement du SCoT et du PDU.</p> <p>Le contournement par l'Est assure une meilleure prise en compte des impacts environnementaux (vue cathédrale, protection captages, milieux humides, protection populations).</p> <p>Une convention avec la SAFER existe pour remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles.</p> <p>Les études précisent que les recettes de péages ne permettront pas de couvrir les frais d'investissements et d'exploitation, les collectivités prendront leur part de cette subvention d'équilibre.</p>
<b>Berchères-Saint-Germain.</b>	Pas d'observation
<b>Boisville-la-Saint-Père.</b>	<p>Maire avis réservé</p> <p>Pourquoi passer en concession alors qu'une partie de la 154 est déjà doublée ? Comment sera négociée l'indemnité d'éviction des agriculteurs, car l'emprise semble disproportionnée. Des remboursements sont-ils envisagés pour cultiver des deux côtés ?</p> <p>Les nuisances sonores avec un vent d'Ouest seront un problème. Il y aura le retour sur la 154 des camions ne voulant pas payer, l'écotaxe aurait été un bon moyen, Allonnes et autres villages vont retrouver une circulation de 4 000 v/j.</p> <p>Pourquoi programmer une sortie à Beauvilliers puisque l'A154 sera connectée à l'A11 à Chartres et à l'A10 à Fresnay.</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Je reste persuadé que le contournement de Chartres par le Nord/est n'est pas une bonne solution au point de vue écologique et aussi pour le cône de visibilité de la cathédrale, les travaux sont pléthoriques pour un petit tronçon.</p> <p><i>Il n'y a pas de sortie à la jonction entre la 154 et l'A10, il est nécessaire d'en créer une pour fluidifier le trafic pour desservir la circulation issue entre autres de la RD17.</i></p> <p><i>Nous partageons complètement l'avis sur le contournement nord-est de Chartres.</i></p>
<b>Challet.</b>	<p>Conserver l'existant, gratuité au moins sur les tronçons existants, réduction des nuisances sonores et paysagères, garantie de voies de substitutions obligatoires sur la totalité du trajet, maintien de l'activité artisanale et économique, la vitesse limitée à 110 km/h le coût serait moindre, nous craignons l'isolement du village, car nombreux sont ceux qui utilisent la 154 pour aller travailler.</p>
<b>Champhol.</b>	<p>Vu le transfert de 7 000 v/j sur les voies de substitution, l'avis très critique de l'autorité environnementale, la page 18 de l'avis de l'AE « le projet privilégie le scénario d'un contournement Est au détriment de la rocade Ouest existante pour des raisons peu convaincantes », la destruction de la RD823 construite en 2004, quel avenir pour la piste cyclable actuelle de Chartres à Champhol, la création d'une nouvelle RD823 le long des frondaisons du parc du château de Vauventriers et dans le rayon de 500 mètres de protection des éléments classés, le projet d'agrandissement du collège Soutine implanté à 200 mètres du faisceau, les travaux d'agrandissement du centre départemental à 400 mètres du faisceau, faisceau à 400 mètres du nouvel IME.</p> <p>Réaffirme :</p> <p>Sollicite si l'autoroute doit se réaliser de retrouver le faisceau inscrit dans l'actuel PLU et un déblai total sur le territoire de la commune.</p> <p>Reprécise que ce faisceau du PLU 2013 induit de ne pas détruire l'actuelle RD 823 et la piste cyclable.</p> <p>S'étonne du glissement curieux du projet vers l'Ouest.</p> <p><i>Nous partageons ce point de vue concernant l'avis de l'autorité environnementale qui estime que le choix Nord/Est est peu convaincant.</i></p> <p><i>Effectivement le projet passe à proximité d'établissements, de lotissements et d'habitations, d'où le partage avec l'avis de l'AE. Quant à l'échangeur proche de la vallée de l'Eure, il a une taille conséquente !</i></p> <p><i>Le tracé sera modifié, mais il est impératif de préserver la piste cyclable et les chemins de randonnée.</i></p>
<b>Chartres Métropole</b>	Avis favorable
<b>Ville de Chartres</b>	Avis favorable Les avantages et les intérêts de ce projet sont multiples pour les

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>usagers comme pour les acteurs économiques en termes de gain d'accessibilité et de temps de parcours, notamment dans les secteurs du plateau Nord-Est et du jardin d'entreprises qui bénéficieront d'une connexion de qualité dans les deux directions de l'axe autoroutier, le dossier présenté à l'enquête publique répond également aux objectifs et aux enjeux d'aménagement de la ville de Chartres. En effet, le système d'échange proposé à l'Est de la commune offre une double fonctionnalité avec un nœud autoroutier complété d'un diffuseur local utile à la desserte du pôle d'activités Est et du projet urbain de la ZAC du plateau Nord-Est. Ce système permet de consolider l'axe fort d'entrée de ville et d'agglomération (RD 910 - Avenue Jean Mermoz) autour duquel va s'organiser une part importante du développement résidentiel de la ville et où seront localisés les nouveaux équipements publics de loisirs et commerciaux d'envergure métropolitaine.</p> <p>Le projet d'infrastructure répond également à un enjeu d'attractivité touristique pour la ville : l'accès par l'Est de la ville étant privilégié pour une desserte du centre-ville et du pôle gare, cet accès offre une perception emblématique sur la cathédrale, en plus d'être bien connecté aux boulevards contournant l'hypercentre. Le nombre d'emplois desservis tout comme le nombre de résidents situés à moins de cinq minutes du projet est déjà important et devrait fortement augmenter dans les prochaines années au regard des projets urbains décidés et engagés sur la commune.</p> <p>Le dossier précise que la mise en service du projet permettra de diminuer le trafic sur la rocade de près de 8 000 véhicules par jour, dont 2 500 poids lourds : le report sur l'ouvrage autoroutier de contournement d'une partie du trafic de transit empruntant actuellement la rocade, mais aussi les grandes voies radiales de la ville, constitue également un enjeu déterminant pour la commune en matière de gestion future de la circulation et de partage de la voirie au profit d'autres modes de transport que la voiture.</p> <p>Les études du scénario de référence de ce projet précisent qu'en matière d'équilibre financier, les recettes de péage ne permettront pas de couvrir l'ensemble des coûts d'investissement et d'exploitation de l'infrastructure, il est donc prévu le recours à une subvention publique estimée à 55,7 millions d'euros : Chartres métropole a confirmé depuis longtemps à l'ensemble des acteurs et aux Maires des communes impactées par ce projet le principe de prendre sa part dans le financement de cette subvention d'équilibre.</p>
<b>Dreux.</b>	<p>Depuis des années, la ville et les services de l'état travaillent pour la requalification d'anciennes friches industrielles, dans ce cadre un projet de reconquête est mené sur l'ancien site Delisle afin de constituer un pôle attractif permettant la promotion du territoire et la création d'emplois. Ce projet maintiendra la distance du front de bâti existant avec la RN12.</p> <p><i>L'objection de la ville est pertinente et le projet ne devra pas nuire à cette requalification.</i></p>
<b>Fresnay-l'Évêque.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Le dossier est-il complet et la publicité bien faite, le projet est-il</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>d'intérêt public, l'atteinte à la propriété est-elle nécessaire ? Le bilan penche-t-il en faveur de la DUP ; Développement économique, développement de l'emploi, ordre social, facilité de déplacement, coût financier, santé publique, sécurité des usagers, environnement, le projet s'intègre-t-il au sein de la politique locale, nationale et européenne. Il n'y a pas de registres distincts. L'analyse du trafic ne justifie pas la mise en concession sur l'ensemble, l'accidentalité n'est pas un critère suffisant pour établir la DUP, après correction, les seuils limites de polluants sont dépassés, la situation du bruit s'améliore entre 2015 et 2042 sur la base des progrès technologiques donc pourquoi réaliser le projet. Demande : Eloigner le fuseau au-delà du château d'eau pour le bruit, la vue et la pollution atmosphérique. Améliorer l'insertion par la mise en déblai entre les coupes 14 et 15 et en proposant une lisière boisée progressive pour masquer les vues directes sur l'axe. Rétablir les voies RD 142 et RD 22.1 afin de ne pas isoler le bourg avec le hameau et le bourg d'Ymonville. Permettre un passage agricole sur le CR53 afin de ne pas couper le parcellaire des exploitations se trouvant au nord du tracé. Permettre un passage des gibiers en zone naturelle. Indemniser l'ensemble des propriétaires et exploitants. <i>Dans le cadre de cette enquête unique traitant de 3 sujets distincts, un seul registre est suffisant contrairement à ce qui est écrit dans le dossier.</i> <i>Selon le tracé projeté, figurant en annexe 2 de la pièce E, le tracé projeté passe à environ 400 mètres du bâtiment le plus proche situé en bordure de la RD142.</i> <i>En ce qui concerne les RD22.1 et RD 142 selon le même plan, le franchissement est prévu donc pas de séparation entre les deux communes.</i> <i>Le passage grande faune est clairement identifié sur le document d'urbanisme. A inscrire dans le cahier des charges avec le futur concessionnaire.</i></p>
<b>Garnay.</b>	<p>Avis défavorable Pourquoi retenir un tracé qui va impacter plusieurs milliers d'habitations, pourquoi abandonner le fuseau est, pour protéger les riverains ; il faut que l'autoroute soit enterrée de Chambléan/Garnay/Allainville/Vernouillet pour réduire les pollutions, mur anti bruit sur la partie viaduc, déplacer le tracé pour éviter les habitations de Chambléan, pour la gratuité. Impact sur les routes secondaires qui seront des voies de substitution et la recrudescence des accidents, absence d'étude d'impact sur le captage d'eau de Vernouillet, qui paiera le</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>surcoût des dépassements, nous demandons le passage au-dessus des RD 20 et 311-4, positionner 150 mètres plus au sud du viaduc de franchissement de la Blaise pour permettre de transiter à sa sortie par la clairière de Chambléan, pose de revêtements anti bruits, réduction de la vitesse à 90 km/h à l'approche du viaduc, reboisement ou plantation tout le long du tracé, création d'un rond-point à l'intersection des RD 928 et 311-4.</p> <p><i>Selon le tracé de l'annexe 2 pièce E, à partir du viaduc de la Blaise en direction de la RN 12 le tracé est hétérogène en passant successivement de déblai-remblai-déblai-remblai-déblai puis remblai jusqu'à la RN12. La demande est-elle compatible avec un enfouissement ?</i></p> <p><i>Déplacer le viaduc risque de le rapprocher d'habitations situées au lieu-dit Le Défaut et Clos Liépard.</i></p> <p><i>La demande d'enfouissement est souhaitable. Il convient de donner une suite favorable si la faisabilité technique le permet.</i></p> <p><i>L'éloignement des habitations de Chambléan semble difficile à réaliser en fonction de la présence du viaduc et de la gare.</i></p> <p><i>La demande de rond-point est en dehors du fuseau, ce peut être une compensation en contrepartie de l'acceptabilité du projet.</i></p> <p><i>Effectivement la pose d'écran anti bruit ainsi que de revêtement adapté limitera la nuisance sonore.</i></p>
<b>Gasville-Oisème.</b>	<p>Le projet de double trompette page 117 de la pièce E emprunte des terres qui ne sont pas nobles.</p> <p>Il supprime l'échangeur par rapport aux habitations (à ce jour le tracé passe à 150 mètres du lotissement de la Garennes). Nous souhaitons obtenir des informations sur les raisons conduisant à l'abandon de ce trajet pertinent.</p> <p>Nous attendons vainement les éléments concernant l'échangeur par rapport aux habitations nouvellement construites.</p> <p>Que les bretelles entre l'A11 et la RD32 soient en déblai page 956).</p> <p>Que toute la partie située en amont et en aval du franchissement ferroviaire soit en déblai et que l'autoroute passe sous la voie ferrée.</p> <p>La connexion entre RD105.4 et RD823 ne semble pas assurée, ce n'est pas acceptable (page 955) pour une voie particulièrement empruntée.</p> <p>Page 956 le passage du RD32 sous l'A154 n'est pas cohérent avec le tracé.</p> <p>Pas de précisions sur les moyens pour la qualité de vie, respect de la population, mise en place d'antibruit, réduction de vitesse, stationnement de véhicules autour de l'échangeur et reboisements.</p> <p><i>Effectivement la double trompette permettait d'éloigner l'échangeur, mais avait un impact notable sur l'environnement.</i></p> <p><i>Pour les bretelles d'accès, nous ne disposons pas de plan profil</i></p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p><i>permettant de juger de la faisabilité de cette demande.</i></p> <p><i>Pour le passage sous la voie ferrée, la demande paraît logique si techniquement c'est réalisable, en effet de part et d'autre de cette portion le tracé est en remblai nous ne connaissons pas les spécificités.</i></p> <p><i>La connexion est bien utile, en cas de non-rétablissement cela constituerait un détour non négligeable.</i></p> <p><i>Effectivement les couleurs sur plans portent à confusion, malgré tout il semble bien que l'A154 passe bien au-dessous de la RD32</i></p>
<b>Gellainville.</b>	Avis favorable DUP et PLU
<b>Le Boullay-Mivoye.</b>	<p>Avis défavorable DUP et PLU</p> <p>Refus et demande de nombreuses modifications du PLU.</p> <p>Pointe des erreurs, il est faux de dire qu'il n'y a pas de corridor écologique, il existe un passage à grande faune au lieu-dit la Callotière.</p> <p>Il existe bien une zone humide à la mare du Vivier et le bac de décantation de la RN154, l'impact environnemental nécessitera donc des mesures compensatoires. Le projet empiète sur des propriétés privées</p> <p><i>Le tracé passe à une proximité immédiate du bourg, ne serait-il pas possible de l'en éloigner, d'autant plus qu'il semble passer sur une partie remblayée.</i></p> <p><i>La connaissance environnementale des élus conduit à envisager un aménagement adapté à la grande faune.</i></p> <p><i>Si c'est avéré, il faut limiter au maximum l'atteinte aux biens privés situés près des habitations.</i></p> <p><i>Bien entendu il faudra des mesures compensatoires pour la zone humide et le bac.</i></p>
<b>Le Boullay-Thierry.</b>	Favorable sous réserve d'extraire de la zone tarifée les tronçons déjà réalisés pour éviter le report d'un flux important sur les routes parallèles, accidentogènes et mortelles.
<b>Lèves.</b>	Avis favorable
<b>Louvilliers-en-Drouais.</b>	Pas d'observation
<b>Marville-Moutiers-Brûlé.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Le conseil municipal a émis plusieurs souhaits :</p> <p>Que le tracé passe par le nord de Chambléan pour éviter la division de grandes parcelles,</p> <p>Que la 2x2 voies entre Marville et Poisvilliers ne rentre pas dans la concession.</p> <p>Que soit aménagé un contournement de 800 mètres se raccordant sur le tronçon de l'actuelle 154 abandonné par le projet, ceci afin d'éviter la circulation des 6 000 v/j et non 3 000 annoncés dans ce nouveau projet.</p> <p>Que les points d'échange 2A et 1D soient réalisés afin d'éviter le flux.</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Le conseil est hostile au principe de péage et favorable au projet MOB28.</p> <p><i>Effectivement, ce petit tronçon de contournement améliorerait le confort des riverains.</i></p> <p><i>Etant prévu à cet endroit il faut qu'ils y soient bien implantés dans le respect du plan.</i></p>
<b>Nogent-le-Phaye.</b>	<p>Favorable sous réserves</p> <p>Prend note de la convention avec la SAFER pour le volet foncier et développement durable avec la prise en compte des requêtes des agriculteurs.</p> <p>Conteste le déplacement vers l'Est qui ne correspond plus au PLU en vigueur et demande donc de le respecter.</p> <p>Que la traversée soit en déblai sur le territoire de la commune.</p> <p>Demande le rétablissement de l'emplacement réservé pour la création d'une piste cyclable le long de la RD 24.</p> <p><i>Une différence existe entre la pièce E volume 2 et le document d'urbanisme. Le fuseau préférentiel n'est pas positionné au même endroit.</i></p> <p><i>Il est regrettable que le projet ne soit pas homogène concernant les déblais et remblais.</i></p> <p><i>Le rétablissement de l'emplacement pour la piste cyclable est logique.</i></p>
<b>Poisvilliers.</b>	4 élus favorables & 4 élus défavorables
<b>Prasville.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Regrette que l'amélioration de l'aménagement de la RD154 n'a pas été retenu et que les propositions de la commission mobilité 21 n'ont pas été retenues.</p> <p>Le retour plus intense de la circulation risque de rendre nos cœurs de village plus dangereux il faudra prendre des mesures très contraignantes pour interdire la circulation des camions dans le bourg.</p> <p>Les carrières implantées sur la commune s'inquiètent pour la circulation des camions entre les différents sites.</p> <p>Comment sera financé et entretenu l'itinéraire de substitution alors qu'actuellement le conseil départemental essaye de redonner une quantité non négligeable de RD aux communes faute de moyens.</p> <p><i>Le maître d'ouvrage rétablira les réseaux interceptés par le projet. Cela vaut non seulement pour les routes, mais aussi pour les accès comme dans les cas de carrières ou d'exploitations forestières.</i></p>
<b>Prunay-Ie-Gillon.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Incite à la sécurisation des réseaux secondaires.</p>
<b>Saint-Lubin-des-Joncherêts.</b>	<p>Favorable avec des demandes</p> <p>Tracé au-delà du centre Hoff.</p> <p>Tracé enterré dans les parties sensibles.</p> <p>Création d'un diffuseur en lien avec le RD 17 en direction de</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Brezolles.</p> <p>Mise au point d'une tarification minimum pour le trafic local.</p> <p><i>Concernant le centre Hoff, en décalant légèrement vers le sud cela éloignerait le tracé du centre sans entraîner l'interception d'autres axes routiers voire peut être réduire le nombre d'ouvrages de franchissement.</i></p> <p><i>Au vu du plan, la demande de diffuseur manque de précision, les éléments en notre possession ne montrent pas de problème majeur d'accès.</i></p>
<b>Saint-Prest.</b>	<p>Demande un concours d'architecte pour le viaduc..</p> <p>Réduire au minimum le nombre de piles du viaduc.</p> <p>Passer en déblai devant le collège.</p> <p>Ecran et revêtement anti bruit.</p> <p>Réduction de la vitesse à 90 km/h.</p> <p>Conserver le captage du Gorget.</p> <p>Enterrer la ligne électrique HT.</p> <p>Que la longueur du remblai du viaduc soit diminuée au niveau des Hérailles.</p> <p><i>Pour le passage sous la voie ferrée, la demande parait logique si techniquement c'est réalisable, en effet de part et d'autre de cette portion le tracé est en remblai.</i></p> <p><i>La présence du captage avec ses périmètres de protection amènera des contraintes pour la construction du viaduc. Le viaduc devra être en conformité avec l'arrêté préfectoral protégeant le captage.</i></p> <p><i>Lors du concours d'architecte demandé, le sujet concernant le nombre de piles tout comme la longueur du remblai sera abordé.</i></p>
<b>Saint-Rémy-sur-Avre.</b>	<p>Favorable sous réserve</p> <p>Demande d'une sortie nord/sud au rond-point des Anglais.</p> <p>Une faible augmentation du trafic et une faible diminution des recettes provoquée par la fuite du trafic.</p> <p>Maintenir ses feux tricolores pour assurer une bonne régulation du trafic.</p> <p>Exprime le souhait de la réalisation de la traversée de la ville en 2x1 voies.</p> <p><i>Après notre visite sur place, nous sommes entièrement favorables à la demande concernant le rond-point des Anglais.</i></p> <p><i>Quant aux feux, ce n'est pas dans l'étude actuelle et cela sera résolu ultérieurement.</i></p> <p><i>Quant à la traversée en 2x1voie, elle ne semble pas dans le champ du projet.</i></p>
<b>Serazereux.</b>	Pas d'observation
<b>Sours.</b>	<p>Avis favorable DUP et PLU</p> <p>Prendre en compte les remarques suivantes :</p> <p>Enrichir le dossier pour la protection des milieux humides, en particulier le bois de Fonteny.</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Préserver la qualité de vie des habitants de Brétigny.</p> <p>Le projet compromet une activité maraîchère amputée d'un tiers de ses bâtiments serres et surface agricole.</p> <p>Le fuseau doit être décalé vers l'ouest en passant à l'ouest du bois de la vieille Garenne, à l'angle du parc de la Saussaye et en bordure est du bois des grands prés et à l'ouest du bois d'Arrêt.</p> <p>Cela préserverait le bois de Fonteny, cette modification est en adéquation avec les remarques de la Chambre d'Agriculture et l'ensemble des agriculteurs. Voir tracé plus précis</p> <p>A Brétigny, faire le franchissement en déblai, avec merlons et plantations pour réduire l'impact acoustique.</p> <p>La référence à la vue du château de la Saussaye doit être supprimée le bâtiment étant détruit depuis plus de 50 ans.</p> <p>Le remembrement datant de 1951, il faut prendre en compte un remembrement de l'ensemble de la commune.</p> <p><i>La proposition de la Mairie et d'une quarantaine d'agriculteurs est complètement justifiée, nous approuvons cette demande qui répond aux diverses propositions, par contre il convient de vérifier que cela ne pose pas un problème avec le périmètre de protection rapproché des captages d'eau de Berchères-les-Pierres.</i></p> <p><i>Le sujet du remembrement est évident.</i></p>
<b>Theuville.</b>	<p>Avis défavorable</p> <p>Infrastructure payée deux fois.</p> <p>Augmentation du trafic sur les routes secondaires (entretien et maintenance des voiries).</p> <p>Accidentologie accrue sur les routes secondaires.</p> <p>Elargissement des périmètres de protection pour le milieu agricole.</p>
<b>Trancrainville.</b>	<p>La déviation d'Ymonville va être préservée alors que celle d'Allonnes sera en concession.</p> <p>Pas de suggestion de remembrement, de petites exploitations agricoles vont être impactées, il faut prendre des terres à tous.</p> <p>Le contribuable eurélien a contribué largement à la 2x2 voies actuelle.</p> <p>Pas d'indication de gratuité du péage, trajets vers Chartres allongés.</p> <p>Surcoût pour le département de la mise en conformité et l'entretien des voies secondaires.</p> <p>Élévation du niveau sonore prévisible.</p> <p>Modification du réseau d'irrigation et qu'en est-il du passage des engins agricoles.</p> <p>La réserve foncière va être modifiée pour tout futur projet de construction et l'attractivité immobilière va diminuer.</p> <p>Impact culturel, marche, visite de lieux touristiques.</p> <p>Accroissement de l'accidentologie pour tous et les transports scolaires.</p> <p>Déplacer le nœud routier de 1,5 km au nord.</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Revenir au projet initial. Prévoir des antibruit efficaces. <i>Le tracé au plus proche de la voie ferrée est pertinent. Remonter vers le nord le nœud routier le rapprocherait du hameau de Pitheaux et de Fresnay l'Evêque.</i></p>
<b>Tremblay-les-Villages.</b>	<p>Favorable avec quelques observations Coût pour l'utilisateur à neutraliser. Avec la création du diffuseur sur la RD 26 au titre de la compensation de la disparition des points d'échange et pour rendre supportable les reports de trafic, nous demandons le contournement sud de Tremblay Village (1km). Nous souhaitons cette sortie sous un autre format, du type simple avec 4 bretelles et 4 barrières de péage. L'usage de nouvelles technologies du type sans contact pourrait être envisagé. Négocier les acquisitions foncières et mener un remembrement élargi. Si le diffuseur et l'aire de service limitée à une station essence (sans restauration pouvant nuire à nos commerçants locaux) devaient être maintenus, nous demandons que ce soit accessible à la population locale sans péage. Les divers aménagements ne doivent pas engendrer de discontinuité entre les parties situées de part et d'autre de l'actuelle 2x2 voies. Le Péage. 1 000 véhicules y circulent chaque jour, selon les prévisions ce trafic serait porté à 5 000 à 6 000 v/j. Nous souhaitons le dévoiement de la RD 854 à la hauteur du hameau ainsi que la connexion avec la RD26. Quel devenir pour les habitations et les projets. Interdiction de la circulation des poids lourds, mise en œuvre de contrôles (radars discriminants) ou contrôle dissuasifs. Aménagements par le concessionnaire afin de limiter la traversée par les poids lourds tout en laissant le passage des engins agricoles. Souhaitons savoir s'il est prévu 1% d'aménagements paysagers. Aménagement d'accotements stabilisés de 1 mètre pour permettre le croisement avec des engins agricoles et de parkings tous les 3 km pour pouvoir laisser passer les voitures. <i>La déviation demandée du bourg est compréhensible au vu du trafic rejoignant l'entrée de l'autoroute, ce n'est pas dans le dossier.</i> <i>Le contournement du péage est totalement judicieux cela fera partie de négociations avec les collectivités.</i></p>
<b>Tréon.</b>	Pas d'observation
<b>Vernouillet.</b>	Le projet ne prend en compte que le passage décaissé à hauteur de la RD20, mais pas la RD4 ni le passage sous la RD311-4. Logique routière l'emporte sur la préservation des habitants.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>Il manque des éléments d'infrastructures publiques dans le dossier.</p> <p>Les 6 captages d'eau ne semblent peu pris en compte, protéger les puits.</p> <p>Pourquoi payer pour utiliser une infrastructure existante.</p> <p>Conclusion, en réaffirmant la nécessité de la mise à 2x2 voies, nous demandons des mesures de protection et de compensation des nuisances provoquées par le projet qui a nos yeux est d'utilité publique.</p> <p>Problème de péage.</p> <p><i>Selon le tracé de l'annexe 2 pièce E, à partir du viaduc de la Blaise en direction de la RN 12 le tracé est hétérogène en passant successivement de déblai-remblai-déblai-remblai-déblai puis remblai jusqu'à la RN12. La demande est-elle compatible avec un enfouissement ?</i></p> <p><i>Effectivement, parfois le dossier manque de précisions, mais cela ne remet pas en cause son analyse.</i></p> <p><i>Le projet ne traverse pas les périmètres de protection des captages d'eau de la commune et même s'en éloigne par rapport à la RD 828.</i></p> <p><i>Effectivement, il convient d'installer des mesures de protection contre les nuisances sonores.</i></p>
<b>Vert-en-Drouais.</b>	Pas d'observation
<b>Ymonville.</b>	<p>Défavorable</p> <p>Opposition à la mise en concession.</p> <p>Les propositions de mobilité 21 sont devenues lettres mortes.</p> <p>Mob 28 correspond mieux aux attentes des riverains, éviter le retour de la circulation dans les villages. Si cela se réalise, est favorable au tracé proposé entre l'ancienne voie ferrée et le RD22.</p> <p>Quels financements et entretiens des itinéraires de substitution.</p> <p>Autant au nord sont prévus des passages grands gibiers autant cela n'apparaît nulle part dans le dossier, il est important d'en prévoir.</p> <p><i>Le projet MOB 21 propose un échéancier des travaux en 2 tranches, le projet actuel ferait l'ensemble dans des termes plus courts.</i></p> <p><i>Le tracé au plus proche de la voie ferrée est pertinent.</i></p>
<b>La Madeleine-de-Nonancourt.</b>	<p>Favorable à Buray Est</p> <p>Le projet oublie le développement économique de St Lubin et de La Madeleine il a un impact négatif sur les entreprises.</p> <p>Le projet prévoit de supprimer la sortie Nord/Sud rendant impossible la sortie à La Madeleine en venant de Rouen ou Evreux cela pénaliserait fortement l'activité économique. La commune demande le maintien de cette sortie.</p> <p>Accepte l'interdiction de circuler sur la RN12 entre La Madeleine et St Rémy pour les poids lourds en transit si la</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>sortie réclamée est maintenue. Des aménagements incitatifs préserveraient St Rémy.</p> <p>L'ensemble des élus communautaires a approuvé la demande de La Madeleine.</p> <p>A savoir une sortie Nord/Sud (Evreux/Nonancourt) et une entrée Sud/Nord (Nonancourt/Evreux) au niveau du rond-point des Anglais comme aujourd'hui.</p> <p><i>Demande identique à celle de Saint Rémy. Nous sommes entièrement favorables à la demande concernant le rond-point des Anglais.</i></p>
<b>Nonancourt.</b>	<p>Le viaduc est fortement préjudiciable à une exploitation agricole et une demeure historique accompagnée d'un paysage remarquable, une petite zone pavillonnaire se trouve à proximité immédiate du viaduc.</p> <p>L'échangeur de sortie devra être accompagné d'une adaptation de la voirie de réception afin de sécuriser l'accès nord de Nonancourt.</p> <p>Situés sous les vents dominants, nous demandons des équipements pour pallier au problème du bruit.</p> <p><i>Effectivement, il existe peu de marge de manœuvre. Dans le fuseau des 300 mètres qui est encadré par la ville à l'Est et un étang à l'Ouest, il conviendra d'éloigner au maximum la voie définitive afin de préserver autant que faire ce peu le moulin, l'exploitation et les pavillons.</i></p> <p><i>Concernant l'échangeur, il faudrait donner des précisions sur lequel est concerné ?</i></p>
<b>Agglo du Pays de Dreux</b>	<p>Avis favorable</p> <p>Confirme sa demande d'implantation d'un échangeur sur la RD11 permettant de désenclaver l'accès au plateau de Brézolles et la commune de St Lubin.</p> <p>Demande à ce que les passages sous la future infrastructure entre Louvilliers et Vert soient maintenus.</p> <p>Concernant le doublement du viaduc des Pains perdus, il est demandé que soit réalisée une liaison entre les rues Ethe Virton et des Osmeaux, soit en passage sous la RN12 soit par création d'une voirie passant par le rond-point Général Leclerc.</p> <p>Pour le contournement de Dreux et de Vernouillet, il est demandé que le tracé soit plus à l'Est pour conserver une équidistance entre Allainville et Vernouillet.</p> <p>Que l'échangeur au Nord/Ouest de Marville Moutier Brulé soit déplacé d'une centaine de mètres plus au Nord.</p> <p>Pour limiter la consommation de terres agricoles, il est demandé la suppression de l'aire de service prévue sur Tremblay et Serazereux en contrepartie du maintien de l'échangeur sur la RD 26 actuelle tout en maintenant les bretelles d'entrées et de sorties avec mise en place de barrières</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>de péages sur chacune d'entre elles.</p> <p>Demande une sécurisation de la traversée des villages sur les itinéraires de substitution, par des restrictions de circulation poids lourds, mise en place de compensation pour la réduction des nuisances, réduction des largeurs de voies tout en maintenant le passage des engins agricoles.</p> <p>Le dévoiement de la RD854 au niveau du Péage et le rétablissement des voies.</p> <p>Faire des remembrements.</p> <p><i>La suppression de l'aire de service et de son échangeur limiterait la consommation d'espace agricole, mais cela correspond-il bien aux normes d'aménagements autoroutiers.</i></p> <p><i>Si des raisons techniques le permettent, l'échangeur peut être déplacé comme demandé.</i></p> <p><i>Ce n'est pas opportun de modifier le contournement, ce rapprochement impacterait les habitations au sud de Vernouillet qui sont placées sous les vents dominants.</i></p> <p><i>Il y a déjà un échangeur de prévu sur la RD 117, il n'est peut-être pas nécessaire de multiplier ce type d'aménagement.</i></p> <p><i>Selon le maître d'ouvrage, les passages interceptés seront rétablis.</i></p> <p><i>Le passage sous le viaduc semble plus adapté.</i></p> <p><i>Demande justifiée d'encaissement en divers endroits comme demandé par d'autres communes.</i></p>
<p><b>Communauté de Communes de la Beauce Vovéenne</b></p>	<p>Pas d'observation</p>
<p><b>Syndicat du pays de Beauce</b></p>	<p>Réduire au maximum l'empreinte environnementale et prendre en compte les impacts économiques et sociaux sur le territoire.</p> <p>Inscrire impérativement un diffuseur intermédiaire à l'intersection de la RD17,</p> <p>Conserver le diffuseur d 'Allaines,</p> <p>Améliorer la mobilité des habitants du territoire en prenant en compte l'accessibilité du projet (tarification préférentielle),</p> <p>Mettre en évidence les impacts attendus sur le réseau secondaire et proposer des mesures compensatoires pour garantir la sécurité et la qualité de vie des communes traversées,</p> <p>Elaborer un plan de circulation afin d'assurer la cohérence des flux de transport avec la mise en place d'une taxe poids lourd,</p> <p>Limiter la fracture territoriale en maintenant des liaisons Est-Ouest structurantes,</p> <p>Réduire au maximum les impacts sur le foncier agricole et forestier.</p> <p>Le dossier d'enquête publique ne permet pas de démontrer que le projet améliore la mobilité des habitants du territoire. S'agissant de la tarification préférentielle, il est stipulé « qu'au regard du droit, une population ne peut être favorisée par le</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>concessionnaire du fait de son origine géographique », mais que « des aides des collectivités peuvent être accordées ». Il est donc demandé qu'une tarification préférentielle soit envisagée, et ce, avant même le lancement de l'appel d'offre à concession.</p> <p>Le dossier proposé à l'enquête publique expose les estimations de report de trafic sur l'itinéraire de substitution ainsi que sur des voies voisines du projet. Sur le territoire, ces reports de trafic auront des conséquences quant à la qualité de vie des habitants des communes traversées. Les élus s'inquiètent du manque de mesures compensatoires (notamment dans l'aménagement des traversées de villages) inclus dans le projet. Ils souhaitent également alerter sur les reports du trafic local des poids lourds et demandent qu'un plan de circulation soit mis en place à l'échelle départementale.</p> <p>Le maintien d'une cohésion territoriale nécessite de limiter la fracture du territoire induite par un tel projet. Il est donc demandé au maître d'ouvrage, lors du choix du concessionnaire, de porter une attention toute particulière au maintien des liaisons est-ouest structurantes, et à la prise en compte des principes de développement énoncés dans le SCOT.</p> <p><i>Le diffuseur sur la RD17 est bien prévu et le diffuseur d'Allaines est conservé c'est le point d'entrée sur l'A10 dans ce secteur.</i></p>
<b>Communauté de Communes de la Beauce et de Janville</b>	Pas d'observation
<b>Communauté de Communes Rurales de l'Eure</b>	Pas d'observation
<b>Morancez</b>	Avis favorable
<b>Conseil Départemental de l'Eure et Loir</b>	<p>Avis favorable</p> <p>La concertation a conduit à des évolutions du projet afin d'intégrer pour partie les avis formulés tant par le public que par les associations ou les collectivités durant celle-ci.</p> <p>Le projet garantit une bonne desserte du territoire compte tenu du nombre et de la localisation des échangeurs, répondant ainsi à notre demande formulée en janvier 2010 ;</p> <p>L'analyse de l'étude d'impact montre que la conduite des études a cherché à éviter les impacts, à les réduire en cas d'impossibilité de les éviter, voire à les compenser dans les autres cas, et qu'en cela les inconvénients du projet n'apparaissent pas excessifs au regard de ses avantages ;</p> <p>Compte tenu de la situation budgétaire de l'État, la mise en concession représente la SEULE solution pour aménager les RN12 et RN154 à 2 x 2 voies dans un délai raisonnable ;</p> <p>Le tracé par lui-même a fait l'objet de peu de contestation, les opposants contestant principalement la mise en concession et l'instauration d'un péage et ses conséquences éventuelles ;</p> <p>Le projet alternatif MOB28 n'a que l'avantage aux dires de ses promoteurs d'un coût « faible » permettant sa réalisation rapide</p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>sans qu'aucune garantie ne soit apportée sur son financement.</p> <p>Le Département d'Eure-et-Loir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estime que ce projet est d'intérêt public et ne présente pas des inconvénients excessifs eu égard à ses avantages,</li> <li>- Émet un avis favorable à la bande des 300 mètres présentée ;</li> <li>- Émet un avis favorable pour une concession autoroutière SEUL moyen de réalisation rapide de la mise à 2 x 2 voies des RN12 et 154 attendue par une majorité d'Euréliens.</li> </ul> <p>Prend les engagements de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Constituer avec les agglomérations de Chartres et de Dreux des réserves foncières pour limiter l'impact sur le milieu agricole ;</li> <li>- Mettre en place avec les communes des interdictions PL afin de limiter les trafics PL dans les traversées de bourgs ;</li> <li>- Examiner avec attention les aménagements tarifaires qui seront proposés par le futur exploitant (50% rétroactifs à partir du 11<sup>ème</sup> passage).</li> </ul> <p>Demande à l'État, maître d'ouvrage de prendre les engagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Élargir le périmètre des Aménagements Fonciers Agricoles et Forestiers au-delà de 20 fois l'emprise, valeur minimale prévue par le code rural ;</li> <li>- Prendre en compte dans le cadre du projet les protections phoniques des itinéraires de substitution existants susceptibles de voir leur trafic augmenter (ex : Le Boullay-Mivoye) ;</li> <li>- Demander lors de la mise en concurrence aux candidats de présenter une option prévoyant leur contribution sur une base forfaitaire à l'aménagement des traverses et l'impact de ceux-ci sur le trafic sur l'A154 et par conséquent sur la subvention d'équilibre (principalement St-Remy-sur-Avre, Bonville, mais peut être étendu aux autres).</li> </ul> <p><i>Le nombre d'observations défavorables, dont celles de collectivités montre qu'il y a une forte contestation, effectivement celle-ci concerne surtout le péage et le choix.</i></p> <p><i>La constitution de réserves foncières est indispensable et semble, déjà, pour partie réalisée. La limitation de trafic des poids lourds est indispensable tout comme des aménagements tarifaires.</i></p> <p><i>Effectivement, pour pénaliser au minimum les exploitants et améliorer leur travail, autant que faire se peut, il convient d'élargir l'emprise pour le remembrement.</i></p>
<b>Mignièrès</b>	Avis favorable

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

<b>Amilly</b>	Pas de remarque
<b>Jouy</b>	Avis favorable DUP et PLU
<b>Fresnay le Gilmert</b>	Avis favorable DUP et PLU
<b>Coltainville</b>	Avis favorable
<b>Conseil Départemental de l'Eure</b>	<p>Favorable avec réserves</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Département émet un avis favorable au projet qui contourne Nonancourt par le Sud-Ouest avec la réalisation d'échangeurs qui permettront de rétablir les voies de communication interceptées ; ces deux échangeurs ne devront pas être équipés de barrière de péage.</li> <li>- Une attention particulière doit être portée à la localisation des diffuseurs et des barrières de péage du fait de leur impact sur le développement des entreprises et du tissu économique du sud de l'Eure.</li> <li>- Les entreprises de Verneuil-sur-Avre bénéficient aujourd'hui d'un accès gratuit aux voies de circulation vers Rouen, Paris et Orléans et l'infrastructure projetée apporte une amélioration sur le trajet Nonancourt / Orléans.</li> <li>- Le Département de l'Eure souhaite que la localisation du diffuseur préserve la possibilité d'emprunter les axes existants, sans péage. A cet égard l'option retenue du diffuseur « Buray Est » plutôt qu'à l'embranchement nouveau entre RN12 et RN154 semble préférable.</li> <li>- Le Département souhaite également que la tarification des péages actuels fasse l'objet d'une attention particulière. En effet, l'interdiction de traversée de Nonancourt aux véhicules Poids lourds aura un impact sur l'attractivité économique de ce territoire, les obligeant à prendre la déviation ouest de Nonancourt pour sortir à l'entrée de Dreux, avec une section à péage entre les deux diffuseurs. Du fait de la localisation actuelle des péages, le territoire du sud de l'Eure sera le plus impacté par leurs effets tant pour le trafic Poids lourds, que pour les trajets pendulaires avec Dreux.</li> <li>- Concernant les Zones d'Activités Economiques et l'impact socio-économique du projet, seul le pôle Saint Lubin est actuellement pris en considération dans le projet. Le Département de l'Eure demande que les potentiels de développement sur réserves foncières de la Communauté de communes du Sud Eure et de la ville de Nonancourt sur l'échangeur Est, soient eux aussi pris en considération.</li> <li>- Ces échangeurs induiront un allongement de parcours de l'ordre de deux kilomètres pour les usagers en provenance du Nord de la R.N. 154 et voulant rejoindre les zones d'activités de La Madeleine de Nonancourt. Le Département de l'Eure demande que le mouvement de la RN 154 vers RN 12 en venant d'Evreux soit maintenu afin de ne pas pénaliser la zone d'activités économiques de La Madeleine</li> </ul>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p>de Nonancourt. Il convient de noter que le mouvement inverse est prévu d'être maintenu au projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Département ne récupérera pas la gestion des ouvrages d'art (génie civil) des rétablissements des routes départementales. Le projet doit préciser les conditions de remise en gestion des ouvrages d'art dans le cadre de passages supérieurs supportant des routes départementales.</li> <li>- S'agissant d'une infrastructure dont la vocation est de dévier un trafic régional, voire national, le Département de l'Eure ne cofinancera pas cette infrastructure.</li> <li>- Au-delà du giratoire des Anglais, l'Etat propose de déclasser la R.N. 12 au Département. Dans ce cadre, le Département émet des réserves sur le trafic résiduel après la mise en service de la nouvelle infrastructure et, à ce titre, il demande au maître d'ouvrage de lui indiquer les conditions de remise en état de cette route permettant également de répondre à l'objectif de report du trafic des poids lourds en transit vers la nouvelle infrastructure. A minima, le transfert s'il n'est pas accompagné de ces travaux préalables devra prévoir le versement d'une somme au Département incluant le renouvellement à venir des structures de chaussée en place et la requalification de cet axe.</li> <li>- Le Département constate que l'étude d'impact du projet ne fait pas référence au Schéma Régional de Conservation des Espèces de Haute-Normandie, et ne prend donc pas en compte la sous-trame verte calcicole définie en Haute-Normandie, présente sur le secteur.</li> <li>- Le Département de l'Eure constate que pour le secteur 1 du projet, dans lequel a lieu la traversée de l'Avre par un viaduc, l'étude d'impact évalue les enjeux liés à la destruction des espèces protégées et d'intérêt communautaire (tels que le Vertigo Des Moulins, les espèces de chauves-souris forestières, l'Agriion de mercure ou les boisements alluviaux à Aulne) comme enjeux moyens à faibles. Le Département constate que dans ce secteur, et face à ces destructions, peu de mesures compensatoires sont prévues dans le projet, notamment pour restaurer ou déplacer les populations qui seront détruites par la phase travaux ou par le passage du barreau routier.</li> <li>- Le Département de l'Eure indique que la perte de ces stations d'espèces patrimoniales dans ce secteur et sur cette vallée de l'Avre sera dommageable au regard que la biodiversité remarquable fortement localisée dans cette vallée et sur ce territoire. Le Département de l'Eure souhaite que les enjeux liés à la destruction des espèces soient reconsidérés comme enjeux forts.</li> </ul> <p><i>S'il s'agit de l'échangeur se trouvant au nord de</i></p>
--	--

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p><i>NONANCOURT, donc avant le rond-point des Anglais pour la jonction de la RN 154 venant d'EVREUX : pas de péage tout comme pour celui situé à l'ouest de NONANCOURT permettant la jonction entre le projet et la RN 12 venant de VERNEUIL SUR AVRE. C'est ce qu'indiquent les prévisions de tracé figurant dans le dossier d'enquête. Le péage est en barrière pleine voie au sud de l'échangeur de NONANCOURT faisant la jonction entre la RN 12 et le projet.</i></p> <p><i>Pour la localisation précise des diffuseurs et barrières de péage, c'est le concessionnaire choisi à l'issue de l'appel d'offres qui fixera de manière plus précise les lieux.</i></p> <p><i>Les entreprises de VERNEUIL SUR AVRE continueront à bénéficier de l'accès gratuit vers ROUEN en empruntant la RN 12 puis la RN 154, vers PARIS en empruntant le projet dont la section est à péage de la barrière pleine voie de ST LUBIN DES JONCHERETS jusqu'à celle de DREUX OUEST ensuite la RN 12 aménagée au nord de DREUX se trouvant dans la section qui n'est pas à péage. En ce qui concerne la direction ORLEANS, il existe deux possibilités : une payante en empruntant le projet et l'autre gratuite en utilisant la RD 939 jusque CHARTRES puis la rocade Ouest de CHARTRES pour rejoindre la RN 10 vers CHATEAUDUN et terminer par la RD 955 de CHATEAUDUN à ORLEANS. Les temps de parcours sont bien sûr allongés par rapport à l'utilisation du projet.</i></p> <p><i>En ce qui concerne la tarification, elle sera établie par le concessionnaire en fonction des prévisions de trafic sur le projet. Selon le dossier d'enquête, il est prévu un péage de 11cts/km pour les VL et de 37cts/km pour les PL. Ce n'est qu'une prévision. Le concessionnaire peut revoir à la baisse ou à la hausse, mais cela va avoir des conséquences sur le montant de la subvention d'équilibre due par les collectivités en cas de baisse du péage, ou sur l'attractivité du projet en cas de hausse. Le concessionnaire devra trouver un juste milieu.</i></p> <p><i>Pour les zones d'activités du sud de l'Eure et l'impact socio-économique, c'est le maître d'ouvrage ou le bureau d'études qui a choisi comme unique critère le pôle de SAINT LUBIN. Il est vrai que le projet peut avoir des conséquences sur les zones d'activité du sud de l'Eure.</i></p> <p><i>Le mouvement de la RN 154 vers RN 12 a été évoqué par le maire de la commune de LA MADELEINE DE NONANCOURT et son conseil municipal, mais également par les entreprises se trouvant en bordure de la RN 2 sur le territoire de cette localité. Il est évident que ce mouvement doit être maintenu et des propositions de modifications de la jonction RN 154 - RN 12 ont été faites.</i></p> <p><i>Comme cela est précisé à plusieurs reprises dans la pièce G - Evaluation socio-économique, les voies interceptées par le projet, y compris les modes de déplacement doux (chemins</i></p>
--	--

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	<p><i>pédestres - pistes cyclables entre autres) seront rétablis aux frais du concessionnaire. Il est possible que deux chemins soient rétablis en un seul si ces derniers sont proches l'un de l'autre.</i></p> <p><i>pas de commentaire sur l'absence de financement de l'infrastructure par le département de l'Eure.</i></p> <p><i>Déclassement de la RN 12 au-delà du rond-point des Anglais : cette voie deviendra RD et donc sur l'itinéraire de substitution. Comme il est indiqué dans le dossier, les itinéraires de substitution sont à la charge de la collectivité.</i></p> <p><i>Prise en compte du Schéma Régional de Conservation des Espèces de Haute-Normandie et ne prenant pas en compte la trame verte calcicole présente sur le secteur : il s'agit d'un autre oublié dans le dossier. Il est évident que cela doit être pris en compte dans l'étude d'impact.</i></p> <p><i>Pour la traversée de l'Avre par un viaduc et perte des espèces patrimoniales, les réserves émises par le conseil départemental de l'Eure sont pertinentes et judicieuses. Il convient donc au maître d'ouvrage de procéder de la même façon que ce qu'il propose dans la partie du dossier relatif aux incidences du projet sur les sites NATURA 2000 (Pièce F) à savoir localisation des habitats - mise en place d'un habitat avant destruction de l'actuel après pondaison et couvaision - remise en place de l'habitat avant hibernation à la fin des travaux. Tout cela doit être réalisé dans les meilleurs délais.</i></p>
<b>Crécy-Couve</b>	Maire opposé.
<b>Villeneuve-Saint-Nicolas</b>	La route nationale 154 est une des plus meurtrières de France : étroitesse, faux plats, monotonie, trafic poids lourds importants expliquent cet état. Depuis 30 ans les riverains demandent sa modification ; de nombreux projets ont été examinés et la mise à 2 x 2 voies semble la meilleure solution, comme le prouve le tronçon Chartres Dreux. Hélas, l'Etat, n'étant pas en capacité de supporter le coût d'un tel investissement la mise en concession semble le seul recours. Les "opposants" ont-ils déjà eu à ramasser un mort sur la route ?
<b>Droisy</b>	Demande que le rond-point des Anglais desserve les acteurs économiques de La Madeleine et des alentours.
<b>Sainte Gemme Moronval</b>	Je suis favorable à la réalisation de cette voie sur le tracé proposé à enquête publique. Notamment pour des raisons d'économie de territoire, touristique et aussi de sécurité. L'utilisation des voies actuelles RN 154 et RN 12 ne répondent pas aux raisons évoquées ci-dessus pour les habitants des communes traversées, notamment Saint Rémy sur Avre. Toujours pour des questions de sécurité, mais aussi de risques de pollution la réalisation d'une voie nouvelle peut répondre à ces problématiques. Par contre la traversée Nord-Sud du département en 2X2 (RN154 actuelle) a déjà été payée par le

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

	contribuable, le coût du péage pour la traversée du département devra en tenir compte.
<b>Luray</b>	Avis favorable
<b>Conseil Départemental de l'Orne</b>	<p>Avis favorable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- améliorera l'ouverture et l'attractivité des pôles d'activités économiques et touristiques de l'Orne et de la Normandie sur le grand quart sud-est du pays,</li> <li>- permettra le traitement des points de congestion et des problèmes de sécurité récurrents sur cet axe entre Nonancourt et Dreux, ainsi que des graves nuisances subies par les riverains.</li> <li>- de demander que dans le cadre de cet aménagement d'ampleur qui concerne les régions Normandie et Centre-Val de Loire, la réalisation du tronc commun RN 12 -RN 154 soit clairement reconnue comme prioritaire.</li> </ul> <p><i>Le tronc commun est bien prévu comme prioritaire tout comme la déviation de Saint Rémy sur Avre.</i></p>
<b>Clévilliers</b>	<p>Avis favorable</p> <p>Le captage d'eau est situé à 50 mètres de la RN 154, l'autoroute limitera les pollutions et l'arrivée des polluants par temps de pluie.</p>
<b>Ecluzelles</b>	<p>Les conseillers municipaux qui se sont positionnés favorablement à l'aménagement autoroutier émettent tous des réserves, voire même des restrictions. Aucun conseiller municipal n'approuve le projet en l'état.</p> <p>Les conseillers municipaux admettent que la création d'un aménagement autoroutier peut être tout à fait positive pour la région en termes d'économie, d'emploi, de développement des pôles chartrains et drouais, de suppression des engorgements de Saint Rémy sur Avre, Dreux et Chartres et d'amélioration de la sécurité. En revanche, considérant que comme cela a déjà été précité, le tronçon Dreux-Chartres a déjà fait l'objet de, nombreux aménagements qui ont été payés par les contribuables, il paraît donc impératif que les mêmes usagers réguliers de ce tronçon puissent bénéficier d'une gratuité sur cette portion d'autoroute. En second, ils mettent l'accent sur les nuisances qui seront occasionnées par le projet, notamment au niveau de l'augmentation du trafic routier sur les itinéraires de substitution, à savoir les RD 309-4 et 309-5 pour ce qui concerne la commune d'Ecluzelles. Nous demandons à avoir l'assurance que ces routes, actuellement départementales, le demeurent et ne fassent pas l'objet d'un déclassement en voies communales, car l'entretien en serait impossible. Enfin, une interdiction de circulation des poids lourds sur l'ensemble des traversées de village, hors desserte locale, est exigée.</p> <p><i>A juste titre, la crainte de voir des voies départementales déclassées et devenant à la charge des communes est totalement justifiée.</i></p>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

<p><b>Région Normandie</b></p>	<p>Sur le territoire régional normand, la circulation routière sur le tronçon Nonancourt Dreux est saturée. Des points de congestion et des problèmes de sécurité y sont récurrents. Les riverains subissent de graves nuisances.</p> <p>La réalisation de ce projet comportant notamment une déviation de la zone agglomérée de Saint-Lubin-des-Joncherets / Saint-Rémy-sur-Avre/Nonancourt par le sud-ouest améliorera la sécurité de l'axe, le trafic et le cadre de vie des habitants. Elle s'inscrit dans une logique de continuité d'itinéraire RN12 et en complément d'opérations pour lesquelles la Région apporte par ailleurs des financements.</p> <p>L'ensemble du tracé assure également une fonction de maillage du réseau routier, du grand contournement de l'agglomération parisienne par l'ouest. Cet axe s'adresse particulièrement aux flux entre le bassin de Rouen, le Havre d'une part, et le centre, l'est et le sud-est de la France d'autre part.</p> <p>Par ailleurs, ce projet présente un intérêt majeur pour le développement économique de la Normandie en améliorant l'ouverture et l'attractivité des pôles d'activités économiques et touristiques des territoires sud de la région.</p> <p>La Région Normandie considère que l'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 est un maillon essentiel du désenclavement du sud de la Normandie et un levier utile à son attractivité et son développement économique. Pour ces raisons, la Région émet un avis favorable à la réalisation de ce projet.</p> <p><i>Le projet correspond parfaitement aux attentes de la région.</i></p>
--------------------------------	---

### **Projet alternatif « MOB28 »**

*Dans la présentation du projet, sont évoqués des lieux dits ou hameaux connus de certaines populations locales et ne figurant pas sur les plans, la compréhension a été parfois difficile.*

*Ce projet alternatif représente une forte implication de la part d'associations défavorables au projet en consultation, il est en outre soutenu par une association de consommateur.*

*Le coût est de 268,3 millions d'Euros hors taxes (chiffage « iris conseil » pour la DREAL), Le souci est qu'il n'est pas financé, de plus quelle est l'acceptabilité locale de la part des personnes concernées, puisqu'il n'y a pas d'étude d'impact réalisée dans les mêmes conditions que le projet soumis à l'enquête.*

*A Saint Rémy, est proposée, pour le contournement, la construction d'ouvrages (2 viaducs) à partir de la RN12. En examinant le tracé proposé, on constate qu'il passerait à proximité d'habitations. Pour des raisons de cohérence, pourquoi refuser la construction d'un viaduc passant au-dessus de l'Eure, au nord de Chartres, parce que l'implantation est trop proche des habitations et proposer un tracé proche des habitations à l'ouest de Dreux*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

*A Dreux, est proposée la construction d'une voie nouvelle entre le « Clos Maillard » et la RN au du niveau du rond-point de Chérisy » en examinant le tracé on s'aperçoit qu'il longe une zone Natura 2000.*

*L'aménagement du rond-point Léo au sud de Dreux est judicieux et servira à l'accès depuis le péage Dreux sud.*

*A Chartres nous sommes d'accord, l'utilisation de la rocade ouest est conforme à l'enjeu des impacts environnementaux et plus économe en surface agricole, car il utilise une voie existante prévue de longue date à cet effet. Certes il faudra l'aménager pour permettre la fluidité du trafic en supprimant des giratoires par création de surélévations des axes transversaux à la RN 154 ou en mettant en trémie la RN.*

*Au niveau du rond-point situé à l'ouest de Lèves (intersection RN154-RD905-RD339.11) il est proposé la construction d'une voie, cela permettra de garder un linéaire homogène sur le tracé. Pourquoi ne pas envisager le péage à cet endroit au lieu de l'installer sur la commune de Poisvilliers permettant une économie sur les terres agricoles car un seul endroit aurait été impacté.*

### **Autorité environnementale**

*Nous nous sommes appuyés sur l'analyse de l'Autorité environnementale qui est située dans ce rapport, ainsi que sur les réponses de la DREAL. Pour l'Autorité Environnementale, dans sa démarche « Eviter – Réduire - Compenser » le maître d'ouvrage a choisi les enjeux environnementaux directs et locaux.*

*Nous sommes favorables à la progression affinée au fur et à mesure de l'élaboration des études, le tracé s'adaptera aux diverses contraintes environnementales rencontrées.*

*Dans son avis, l'autorité environnementale demandait des précisions sur un point particulier du dossier. On peut citer en exemple l'étude sur le trafic. Cette étude figure en fin de la pièce G – Evaluation socio-économique. Dans la pièce E - Etude d'impact examiné par l'autorité environnementale, il est vrai que le sujet abordant l'étude sur le trafic est relaté sommairement.*

### **Dossier et enquête**

*Le dossier comporte des plans qui, pour une compréhension rapide, manquent de précision de même qu'il manque des installations ou habitations, parfois des ouvrages disparus depuis des dizaines d'années figurent. Cela ne remettait pas en cause le projet. Dans le dossier il est parfois fait des propositions sur des aménagements déjà existants.*

*Parfois il a été demandé un référendum, cela n'était pas dans le sujet de notre procédure, ou toute personne pouvait participer.*

*La forte participation du public montre que la publicité de l'enquête publique a été convenablement assurée, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales dans sept journaux habilités à recevoir ce type d'avis. L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des lieux d'enquête.*

*173 affiches sur fond jaune ont été réalisées en un matériau résistant aux intempéries. Au format A2, elles comportaient le titre « avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm annonçant l'enquête.*

<i>Affiches dans le périmètre de la procédure</i>	<i>173</i>
<i>Affiches lieux d'enquête</i>	<i>44</i>

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

<i>Affiches sur les panneaux administratifs</i>	92
<i>Affiches dans l'aire d'étude</i>	50
<i>Total :</i>	359

*Il n'a pas été manqué de nous rappeler le courrier ministériel qui comporte le paragraphe suivant, « Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'état, que les grands élus concernés m'ont assuré continuent de m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problème majeur, notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement en 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession ».*

*Les opposants participent beaucoup, 70% d'avis défavorables correspond à ce que l'on peut retrouver dans des procédures similaires et contrairement aux dires de certains la consultation du public n'a jamais été escamotée*

*Des personnes regrettaient le manque de dynamisme du département dans certains domaines, il est en pointe dans de nombreux secteurs, mais il a raté la gare TGV et un éventuel aéroport.*

*Parfois il y a eu des remarques sur la consultation des observations. Conformément à l'article R123-13 du code de l'environnement rappelé dans l'arrêté de Monsieur le Préfet, toutes les contributions étaient disponibles et consultables par tous, dans les lieux d'enquête et sur le registre numérique, pendant toute la durée de l'enquête*

### **Carrières**

*Les exploitants de carrières estiment que la mise en concession pèsera lourdement sur le coût du transport et demandent un tarif préférentiel. Ce ne sera guère facile, car il ne peut y avoir autant de tarifs que de cas particuliers. De plus la présence d'autoroute permettant une circulation fluide permettra d'améliorer les temps de parcours et donc d'augmenter le nombre de rotations comme nous l'ont souligné des transporteurs.*

*Nous soulignons l'attitude responsable des exploitants ne remettant pas en cause le projet. Effectivement il convient d'analyser pour éviter, réduire ou compenser les impacts économiques. Quant à la variante Est, elle n'est pas envisageable dans la mesure où elle passe dans des terres remblayées ou excavées.*

*Quant à la modification de tracé du chemin d'accès, cela risque de rendre caduque l'autorisation Préfectorale, le paragraphe suivant est clair et lève toute ambiguïté.*

*L'inquiétude pour le cas d'activités, notamment à vocation de loisirs ou commerciales, situées à l'intérieur de la bande proposée à la DUP, des expropriations en contrepartie d'une indemnisation sont possibles. Elles permettent la relocalisation de l'entreprise et la poursuite de l'activité de la société. Une entreprise qui serait trop fortement impactée dans son fonctionnement, du fait d'un événement engageant sa pérennité, pourrait également être expropriée. Il ne faut pas exclure de cette compensation la bande de terrain ne pouvant pas être exploitée et située le long de l'emprise autoroutière comprenant non seulement la chaussée, mais aussi les accotements.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

*Des indemnisations sont également à prévoir dans le cas d'impact sur des exploitations agricoles (voir partie 1.6.2). Le maître d'ouvrage a par ailleurs pris bonne note des contributions relatives aux carrières, notamment sur le secteur de Beauvilliers. En la matière, il confirme que la législation en vigueur sera appliquée en vertu des préjudices créés.*

*Enfin, sur un sujet souvent abordé par les contributeurs, le maître d'ouvrage rappelle que les rétablissements nécessaires de réseaux interceptés par le projet seront mis en œuvre. Cela vaut non seulement pour les routes interceptées, mais aussi pour les accès comme dans les cas de carrières ou d'exploitations forestières mentionnés dans les contributions.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

### **Acteurs économiques**

*Nous partageons l'avis des organismes Consulaires ainsi que d'organisations professionnelles favorables au projet qui craignent une marginalisation économique du département de l'Eure et Loir. Nous pouvons constater que souvent, à la sortie des autoroutes, il y a des activités professionnelles. L'autoroute permettra d'augmenter le nombre de rotations, il faut rester compétitif face à la mondialisation.*

*La crainte est légitime pour ceux dont l'activité commerciale est isolée. Il faut convenir que tous les clients ou utilisateurs venaient de diverses directions et pourront toujours accéder, peut être dans des conditions différentes. Il sera du ressort des organisations professionnelles d'organiser une réflexion sur l'information permettant de pérenniser l'activité des sites concernés et pourquoi cela ne serait pas une opportunité pour créer une nouvelle dynamique. Il ne faut pas que cela nuise à des producteurs de vente directe, il faut convenir que la clientèle vient de tous les axes et pas seulement de la RN154.*

### **Itinéraires de substitution**

*C'est un aspect crucial, le déclassement de voirie lié au projet concerne le transfert vers la concession autoroutière de 41 kilomètres. Le reste étant du domaine routier départemental, il ne faut pas de transfert de ces voies de substitution vers les communes qui en auraient la charge.*

*Impérativement, le département sera amené à réaliser des aménagements protégeant la population des villages traversés et dans l'avenir, cela passera certainement par des petites déviations comme celles demandées par certains élus.*

*L'éloignement entre les sorties d'autoroute incitera les utilisateurs à ne pas la quitter, logiquement le trafic, autre que local, sera dissuadé pour partie, de prendre les itinéraires de substitution.*

### **Subvention d'équilibre**

*Dans le dossier relatif à l'équilibre financier de la concession, l'explication fournie sur la subvention d'équilibre n'est pas clairement explicitée en ce sens où les éléments de réponse ne sont pas regroupés dans le texte entraînant une confusion dans l'esprit du public ne faisant qu'augmenter le manque de confiance de la population à l'égard des décideurs et porteurs du projet. Il est dommage d'attendre la réponse du maître d'ouvrage aux observations pour en comprendre le mécanisme. Le montant de la subvention d'équilibre est fixé une fois pour toutes et ne concerne que la phase de construction en prenant comme paramètres principaux le trafic et le péage appliqué. Comme cela est indiqué dans la pièce G, en cas de non atteinte du trafic prévu, c'est bien le concessionnaire qui en subit la perte sans répartition aux collectivités. Il est même ajouté qu'en cas de trafic plus important que prévu, il pourrait être reversé une partie du bénéfice, mais cela n'est pas une certitude pour cet aspect. Il est précisé également que les sections aménagées seront intégrées dans la concession. Cela diminuera le coût total du projet donc réduira la subvention d'équilibre. Sur ce dernier aspect, nous comprenons la colère des habitués de la RN 154 qui devront payer un péage pour emprunter ces sections. Il est donc vraiment nécessaire qu'un tarif très préférentiel leur soit accordé sinon ils emprunteront les itinéraires de substitution augmentant ainsi le risque d'accident.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## Tracé



*Selon les mêmes critères de calcul, le projet coûte 769 millions d'Euros hors taxes alors que celui de MOB 28 coûte 268,3 millions d'Euros hors taxes.*

*De par la réalisation des travaux, un certain nombre de routes coupées deviendront des voies sans issues donc sans utilité, il sera bien plus utile de les rendre à la culture plutôt que de les laisser devenir des dépôts sauvages.*

*Parfois, pour les captages d'eau, des propositions ne peuvent être prises en compte, le déplacement amenant à engager les périmètres de protection rapprochée de captage d'eau.*

*Pour Saint Rémy le tracé proposé dans le dossier est le plus réaliste, globalement, cette déviation est jugée indispensable par un grand nombre de déposants.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

*Comme écrit dans la réponse à MOB28, à Chartres nous sommes d'accord, l'utilisation de la rocade ouest, est conforme à l'enjeu des impacts environnementaux et plus économe en surface agricole, car il utilise une voie existante prévue de longue date à cet effet. Certes il faudra réaliser des aménagements, peut être contraignants mais sûrement réalisables dans la mesure où depuis longtemps c'était le tracé privilégié et que des réserves foncières avaient été réalisées dans cet objectif. Nous sommes parfaitement conscients des problèmes posés, quant à un itinéraire de substitution, le péage ouvert résoudrait le problème.*

*Le passage « est » est basé sur des hypothèses d'évolution de trafic, ce trafic peut évoluer à la hausse, mais aussi à la baisse. La réalisation de ce tracé « Est » est irrémédiable avec la création de voies et d'un viaduc au-dessus de l'Eure créant de nouvelles servitudes proches de divers établissements et de zones d'habitations situées dans un cadre agréable, l'impact sur l'environnement est trop important. Nous estimons qu'il est audacieux de réaliser cet aménagement à une période où tout est fait pour limiter la circulation. Nous avons ressenti une certaine rancœur envers les décideurs, « Chartres a beaucoup de projets d'ampleur, mais veut faire croire qu'il est impossible de passer à l'ouest comme prévu avant ».*

*A Saint Rémy sur Avre, nous sommes entièrement favorables à la demande concernant la modification du rond-point des Anglais, unanimement demandée par les élus et le monde économique.*

*Comme de coutume, nous avons eu un certain nombre de propositions dont le but était de déplacer le tracé vers le voisin, nous avons veillé à ce que les contraintes soient équitablement réparties, en fonction de critères réalistes. Parfois, sont proposées des solutions situant des ouvrages à d'autres places que celles envisagées, il s'agit d'un projet d'aménagement qui peut être adapté aux circonstances lors d'études plus poussées. Pour un même tracé parfois les avis diffèrent et sont contradictoires selon les intérêts de chacun.*

*Il est regrettable qu'à Fresnay, pour aller au château d'eau, il faille faire 20 km supplémentaires puisque l'accès au bourg ne pourra se faire que par un pont situé entre le bourg et Merasville.*

*A la fontaine de Gallardon sur Oisème, il est prévu un bassin de rétention pour tous les lotissements, mais peut être aussi ceux du futur parking de Chartres expo, il ne faut pas que tout cela amène, en cas de pluie, des écoulements importants dans la Roguennette, entraînant des inondations.*

*A Sours, rien ne s'oppose à ce que le fuseau soit décalé vers l'ouest en passant à l'ouest du bois de la vieille Garenne, à l'angle du parc de la Saussaye et en bordure est du bois des grands prés et à l'ouest du bois d'Arrêt. Cela préserverait le bois de Fonteny, cette modification est en adéquation avec les remarques de la Chambre d'Agriculture et l'ensemble des agriculteurs, par contre il semble y avoir une contrainte avec la présence d'un périmètre de protection.*

*A la pyramide, l'aménagement va amener la coupure de la RD311-4 et obligera malheureusement un détour peu modifiable.*

*Vers Saint Lubin s'écarter des zones boisées rapprocherait des habitations.*

*La voie ferrée Ymonville- Fresnay est bien dans le fuseau préférentiel des 300 mètres.*

*A l'obélisque, l'accès PL vers La RN12 ne permet pas de passer par l'obélisque sans passer par Dreux cela rallonge selon un trajet vers l'est ou l'ouest. Nous comprenons parfaitement ces*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

désavantages liés à la situation géographique de l'entreprise. Néanmoins toute demande n'est pas raisonnablement réalisable.

Il y a des remarques sur l'atteinte éventuelle de lieux de souvenir, bien évidemment ils seront respectés, dans l'une des remarques, le site évoqué ne semble pas impacté.

Parfois il est proposé d'utiliser les carrières remblayées pour faire passer les voies. Ces lieux sont trop instables pour être raisonnablement utilisés.

Le choix du concessionnaire se fera par rapport au respect du cahier des charges établi tout en tenant compte des observations faites lors des diverses étapes de la concertation, dont l'enquête publique.

Dans une phase ultérieure il appartiendra au concessionnaire de définir avec précisions le tracé, le profil en long (remblai/déblai) les dispositifs de protection (acoustiques, liés à la protection de la ressource en eau et visuel), l'implantation et la nature des points d'échange à l'intérieur de la bande présentée à l'enquête publique, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Le maître d'ouvrage rappelle que les propositions de tracé ont déjà été étudiées et présentées dans le cadre de la seconde phase de concertation relative aux variantes de tracé et de point d'échange.

L'attention a été attirée sur les zones karstiques. Effectivement, elles sont présentes comme dans de nombreux autres endroits du territoire, cela n'a jamais empêché la réalisation d'ouvrages dans des conditions de sous-sol identiques, par contre cela relève d'un aspect technique qui peut être maîtrisé et qui a un coût.

Comme il nous a été fait remarquer, « Tout le monde veut des autoroutes pour partir en vacances, mais personne n'en veut chez soi », c'est aussi normal, chacun veut protéger son cadre de vie.

Pour le Conseil d'état, « 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 ».

Nous avons bien ressenti la frustration du particulier, qui ne peut faire ce qu'il veut de l'aménagement de son bien, s'il se trouve dans le périmètre de protection d'un site, alors que le projet va passer en limite de celui d'un château, par exemple.

### **Inondations**

Il faut éviter ce qu'il s'est produit sur l'A10 à hauteur de GIDY en mai-juin 2016 bloquant l'autoroute durant plusieurs jours obligeant à évacuer les conducteurs et passagers en laissant les véhicules sur place. Il faut aussi empêcher que la voie autoroutière ne devienne un barrage pour l'écoulement des eaux de surface (rivières ou ruisseau la Roguennette) pouvant provoquer des inondations au droit du tracé pouvant causer des dégâts matériels, mais parfois aussi humains.

### **Bruit**

Il nous est rappelé qu'à une époque, près d'une clinique sur l'A11, il était prévu un mur antibruit qui n'a jamais été érigé, cela n'encourage pas à faire confiance cette fois-ci.

Nous comprenons bien qu'à la base de l'étude, il s'agit de bruits issus de calculs. Nous notons qu'à la suite de la mise en service, si les objectifs ne sont pas atteints par constat sur place, le concessionnaire serait tenu d'y remédier. Il sera sûrement moins coûteux de faire le maximum dès le début afin d'éviter des situations conflictuelles et des retours onéreux sur ce chantier

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

coûteux. D'autant plus que cela ne pourrait concerner que des murs antibruit, il sera trop tard pour les merlons et revêtements adaptés.

La remarque de la commune de Fresnay l'Evêque est fondée, malheureusement selon la réglementation, il n'est pas pris en compte les infrastructures existantes (A10).

Nous avons bien noté que pour les secteurs en création de voiries, l'impact acoustique est moindre, la majorité du tracé est en rase campagne. Quelques habitations isolées sont à protéger par isolation de façade individuelle

## **Péage**

C'est le principal point d'achoppement. Les gens sont furieux : devoir payer pour utiliser un ouvrage déjà payé par l'impôt, injuste de mettre l'autoroute payante. Beaucoup évoquent avec regret l'abandon de l'écotaxe.

Le choix d'un péage fermé est le seul moyen de faire payer les non-euréliens, 70% des usagers extérieurs participeront au financement, sinon ce sera payé à 100% par les locaux via l'impôt.

Certains proposent de faire payer uniquement en dehors des tronçons déjà réalisés, Il faut faire un péage uniquement sur les nouveaux tronçons, c'est irréaliste, car multipliant les barrières de péage.

D'autres proposent la gratuité du péage à Chartres et Dreux comme Angers et Tours. En fait il y a gratuité pour ceux qui ne sortent pas de la ville, c'est un péage ouvert ou les grands trajets payent en sortant du tronçon.

Il est évoqué une méconnaissance des utilisateurs professionnels, nous avons pu constater que les entreprises performantes y trouvent un avantage par du gain de temps et de productivité. Malgré tout il est bien évident que certains, pour des raisons économiques limiteront les frais en empruntant les itinéraires de substitution. Cette compétitivité ne pourra être maintenue sans la fixation d'un niveau de péage économiquement supportable.

La commission estime qu'il faut impérativement différencier les utilisateurs locaux afin de permettre de trouver des solutions viables permettant, à minima, d'emprunter l'autoroute dans des conditions très avantageuses, le télépéage permettra aisément de gérer cela.

Le texte ci-après devrait permettre des avancées significatives à ce sujet : Au regard du droit, une population ne peut être favorisée en raison de son origine géographique. La gratuité d'un tronçon n'est pas une possibilité légale. Des aides ponctuelles peuvent être apportées à destination de leur population à condition que l'objectif soit l'aménagement du territoire et le développement économique. Elle peut l'être également par la volonté d'éviter un report de trafic sur le réseau secondaire géré et entretenu par la collectivité.

Conscient des enjeux sociaux associés à la question du péage, le maître d'ouvrage s'engage à inscrire au règlement de l'appel d'offre de concession une clause demandant aux candidats concessionnaires de proposer une politique d'abonnement pour les usagers réguliers tels que ceux effectuant un trajet pendulaire entre Dreux et Chartres notamment. Cette politique sera prise en compte dans l'analyse des critères d'appel d'offre relatifs aux tarifs de péage.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

## **Agriculture**

*Nous sommes favorables à la demande des organisations agricoles qui demandent la compensation collective dont l'objectif est de freiner la consommation de terres agricoles par les projets d'aménagement. Son mode d'action est la prise en charge par les aménageurs des «conséquences négatives des projets sur l'économie agricole». Même si le triptyque «éviter, réduire, compenser» cher à la compensation environnementale figure en toutes lettres dans le nouvel article L.112-1-3 du Code rural, La chambre d'agriculture d'Eure et Loir estime qu'elle n'a pas à être lésée par la lenteur de l'administration et demande que le maître d'ouvrage s'engage à appliquer collectivement cette compensation collective.*

*Contrairement à des chiffres supérieurs annoncés, le projet concerne 459 hectares de terres agricoles et effectivement va engendrer une perte de production.*

*La question de l'aménagement foncier est primordiale. Les agriculteurs sont directement impactés par ce projet, car il y a des canalisations enterrées, la circulation des deux côtés, les risques de perdre des contrats, notamment en culture biologique.*

*Cet aménagement foncier sera une opportunité, il devra concerner et préserver les terres agricoles et les forêts. Des petites modifications de tracé sont demandées et se régleront lors du remembrement. Il faudra s'attacher à utiliser les réserves foncières pour le remembrement et veiller à ne pas mettre en péril des petites exploitations.*

*De toute façon, ces aménagements fonciers ne feront pas l'unanimité.*

*Evidemment, il faut que les engins de gabarit important puissent circuler des deux côtés de l'autoroute et en toute sécurité sur les itinéraires de substitution avec des zones de dépassement permettant de fluidifier la circulation.*

*Pendant les travaux, il faudra un protocole afin de réparer les préjudices pendant la réalisation des travaux et rétablir l'accès aux parcelles pour permettre à l'économie agricole de travailler dans de bonnes conditions.*

*Domaine forestier : l'indemnisation devra être à la hauteur du préjudice. Les mesures proposées, par exemple en matière de reboisement, seront affinées lors de l'élaboration du dossier relatif aux autorisations ultérieures (loi sur l'eau, dérogation espèces protégées), en concertation avec les services de l'État en charge de l'instruction réglementaire de ce dossier.*

## **Environnement**

*Le projet respectera bien l'alimentation en eau de la région Parisienne, en accord avec « Eau de Paris » qui porte des observations sur les trois périmètres de protection du captage de Vert en Drouais et Montreuil qui s'étendent sur Dreux, Vert en Drouais et Vernouillet.*

*Protection de l'aqueduc de l'Avre qui dispose d'une protection sanitaire, quatre tronçons sont concernés par les aménagements RN154 et RN12. Dans tous les cas, il sera demandé une reconstruction, la création de galeries techniques, ne pas occasionner d'aléas pour l'acheminement de l'eau, le maintien des dessertes, les aménagements de protection et l'établissement d'actes ou conventions.*

*Nous sommes favorables à toutes les préconisations des associations de protection de l'environnement qui demandent une concertation étroite avec les acteurs concernés par les espaces naturels, agricoles et forestiers : Organismes du milieu naturaliste et environnemental, agriculture, forêt, chasse et pêche associés au Département et la Région. Un suivi des impacts devra être instauré.*

*Pour des raisons de sécurité, il faudra réaliser des engrillagements, tout en prévoyant des passages sécurisés.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Tout d'abord, le maître d'ouvrage nous rappelle que la liste des captages et des périmètres de protection prise en compte dans l'étude d'impact du projet est bien complète et exhaustive. Il tient à réaffirmer que les mesures d'assainissement qui seront mises en place dans le cadre de l'opération auront des effets positifs sur la préservation des eaux souterraines et superficielles. C'est notamment le cas pour les sections qui seront réaménagées selon un nouveau référentiel normatif plus contraignant, comme une partie de la RN12 actuelle et de la RN154 entre Dreux et Chartres. C'est aussi l'une des conséquences des reports de trafic vers le projet de certains axes dont les dispositifs de traitement des eaux sont pour l'heure moins performants, C'est en particulier le cas de la RD 828 qui traverse actuellement le périmètre de protection rapproché de Vernouillet qui alimente en eau potable l'agglomération de Dreux, alors même que le projet proposé en est éloigné d'environ 2 km et proposera un dispositif respectueux des normes actuelles.

COP21, le maître d'ouvrage nous précise que les conséquences de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) se mesurent à l'échelle globale et l'influence d'un projet d'infrastructure de transport en la matière doit être mise en perspective des politiques menées au niveau national sur les deux leviers que sont le développement de l'offre de transport et l'usage de ces infrastructures. Il considère donc que le projet s'intègre dans une stratégie de développement de l'offre de transport tous modes confondus portée au niveau national et compatible avec les objectifs français de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050.

Qualité de l'air, au-delà des impacts négatifs du projet, il nous est rappelé par le maître d'ouvrage également qu'une amélioration de la qualité de l'air est projetée, du fait de la réalisation du projet, en raison des niveaux de trafics attendus, et en conformité avec la note méthodologique une bande d'étude de 600 m centrée sur la solution retenue a été retenue (300 m de part et d'autre des axes routiers).

Trois établissements sensibles ont ainsi été recensés, pour lesquels une étude de niveau I a été réalisée.

En tout état de cause, la définition précise du projet routier par le concessionnaire au sein de la bande de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ou plan général des travaux) permettra d'encore affiner les inventaires faune flore complémentaires à mener dans le cadre du dossier de dérogation, et donc d'encore affiner l'analyse des impacts du projet et la proposition de mesures « Eviter, Réduire, Compenser » associées. Dans le cadre de l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation, et notamment l'autorisation unique (qui regroupe entre autres la dérogation « espèces protégées »), qui interviendront postérieurement à la DUP et au choix d'un tracé définitif, et qui seront à la charge du concessionnaire, des inventaires faune-flore complémentaires seront ainsi réalisés, afin d'actualiser les données, et d'affiner les données disponibles, notamment relatives aux espèces protégées. Ces inventaires viseront notamment à l'identification des espèces protégées au sein de l'emprise du projet retenu au terme du processus de DUP (projet DUP) et des travaux, et à analyser les populations et leur fonctionnement écologique local (effectifs, habitats d'espèces, rôle de l'habitat dans le cycle biologique de l'espèce, localisation, etc.). L'objectif de ces inventaires complémentaires sera ainsi d'affiner la connaissance naturaliste afin de poursuivre le processus ERC d'ores et déjà engagé au stade DUP. Ce travail se fera en concertation des services instructeurs concernés, dont ceux de la DDT. A cet égard, il convient de préciser que les organismes aujourd'hui partie prenante avec ces services, dont l'association Eure-et-Loir Nature ou la Fédération de Chasse d'Eure-et-Loir, continueront d'être associés.

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

*Il sera donné une suite favorable à la demande d'un animateur de ces sites Natura 2000 qui souhaite qu'une concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire de la ZPS et de la ZSC soit organisée pour assurer le devenir de ces zones Natura 2000 et ses espèces.*

### **Documents d'urbanisme**

*La commune de Champhol demande de replacer le faisceau comme imposé par l'état lors du PLU de 2013 et qui ne détruit pas la route 823 et la piste cyclable allant de Champhol à Chartres.*

*En cohérence avec son avis défavorable, la commune du Boullay-Mivoie refuse une bonne partie de la modification du projet de PLU.*

*Le comité de défense du quartier des Moulins Neufs attire l'attention sur la commune de Saint Prest ou pourraient être donnés des permis de construire en zone inondable. Il y a la crainte que les nouveaux grands projets amènent des déversements et des débordements dans l'Eure.*

*Il y a un PLU ou POS qui aurait tenu compte d'un projet d'aménagement, le projet définitif en cours d'examen amène à une modification d'urbanisme lui correspondant.*

### **Circulation**

*Nous sommes d'accord avec des entreprises impliquées dans le transport. La RN154 est le maillon manquant pour favoriser l'ouverture des régions ouest de la France vers l'Est et ouvrir vers les sites de logistique et de production installés dans le centre de la France. Il faut des mesures très contraignantes pour interdire la circulation dans les bourgs.*

*L'amertume dans les villages traversés est forte, les villages ont été déviés et ils vont être à nouveau traversés par la circulation, quel intérêt pour les riverains. Avant en 2010 il y avait de l'ordre 9 000 Véhicules par jour. Pour 2022 une estimation de 12 000 v/j dont 3 000 v/j sur les itinéraires de substitution cela aurait été bien accepté s'il n'y avait pas eu cette période transitoire pour laquelle actuellement il circule de 600 à 800 v/j. Dans l'avenir, il est évident que des déviations, mêmes courtes seront indispensables ainsi que des aménagements contraignants incitant à prendre l'autoroute. Le pouvoir de police des Maires permettra de prendre un arrêté motivé pour interdire la circulation des poids lourds en transit dans les villages.*

*Une vitesse régulière engendrera une pollution moindre, limiter à 110 km/h ne semble pas judicieux dans la mesure où l'intérêt de prendre l'autoroute serait moindre, et pourrait, au vu de la faible différence entraîner un report sur les itinéraires de substitution. Quant à la réduction à 90km/h, elle sera sûrement nécessaire la hauteur de certains ouvrages.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

### **Sécurité routière**

*La sensibilité est forte au regard de l'accidentologie, tous les chiffres sont évoqués, malheureusement, tout peut arriver et mettre à bas les estimations. La commission prend en note l'analyse qui estime à 10 accidents corporels évités et 2 décès évités.*

*L'aménagement en 2x2 voies de la RN 154 avec mise en concession autoroutière diminuera le nombre d'accidents sur cet A 154, mais ils risquent d'être plus grave en raison de la vitesse (130km/h au lieu de 110km/h voire 90km/h), de la monotonie sur une autoroute pouvant entraîner l'assoupissement au volant, du nombre de véhicules, de la météo – pluie, brouillard, ou neige (phénomène peu fréquent dans la région du projet). Même si les accidents issus d'un carambolage sont rares, ils n'en sont pas moins graves bien au contraire. En ce qui concerne les itinéraires de substitution, les accidents risquent de venir perturber à nouveau la vie des résidents des communes traversées vivant un véritable cauchemar avant la mise en place des déviations actuelles sur la RN 154. Etre témoin d'un accident grave, voire mortel, reste traumatisant.*

### **Ferroviaire**

*Un traitement par rail Rouen Chartres serait plus intelligent pour plusieurs raisons : diminution du trafic routier notamment de poids-lourds, diminution des gaz à effet de serre donc bénéfique sur la santé et la qualité de l'air, diminution de consommation de terres agricoles d'autant plus que la voie ferrée existe déjà. Cela n'empêchera pas le trafic local, mais il ne sera pas en augmentation par rapport au projet puisque cela est déjà évoqué dans le dossier.*

*Tout comme pour le projet MOB 28, il aurait été intéressant d'avoir une étude de l'aspect ferroviaire sur son financement, son impact environnemental, son impact sur l'emploi (besoin de personnel au niveau des plates-formes de chargement et de déchargement des marchandises) sur la consommation de terres agricoles. Le problème du ferroviaire se pose non pas seulement par un aspect technique (proximité de la voie ferrée de passage près des silos) mais aussi pour la sécurité de livraison de la marchandise dans les délais donnés au client.*

*L'ouverture au trafic passagers d'Orléans à Dreux semble actuellement hypothétique et ne serait pas une solution globale de transport face à l'autoroute. Par contre, il n'est pas normal que la région, forte productrice de céréales ne puisse pas effectuer ses acheminements vers les ports autrement que par liaison routière.*

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**Aspect humain**

*Nous partageons entièrement l'inquiétude de la quarantaine de fonctionnaires chargés de la gestion de l'ouvrage actuel. Ils n'ont pas à subir les conséquences de cette mise en concession. Il faut absolument que les propositions de réaffectation avec leurs grades et qualifications leur permettent de choisir, sans dégradation des conditions de travail et sans impact pécuniaire un avenir avec des perspectives de déroulement de carrière.*

Au vu de l'analyse du dossier présenté, il a été rédigé dans un document séparé les conclusions avec avis motivés concernant l'Enquête publique unique relative à :

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

**Remis en Préfecture, à Chartres, le vendredi 3 mars 2017.**

**Le Président de la Commission**

Michel Badaire

**Le Commissaire enquêteur**

**Le Commissaire enquêteur**

André Robin

Christian Brygier

Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
Rapport de la commission d'enquête

# Annexes

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



PREFET D'EURE ET LOIR

**ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL N° 20161026-RN154 - EN DATE DU 24 OCT. 2016**

**PORTANT OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT PAR MISE EN CONCESSION DE LA RN154 ET DE LA RN12 ENTRE ALLAINES-MERVILLIERS (A10) ET LA MADELEINE DE NONANCOURT (RN154), À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DE DOCUMENTS D'URBANISME, ET AU CLASSEMENT DE LA VOIE NOUVELLE DANS LA CATÉGORIE DES AUTOROUTES**

**Le préfet de l'Eure**  
Chevalier de la Légion d'honneur,  
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

**Le préfet d'Eure-et-Loir**  
Officier de la Légion d'honneur,  
Chevalier de l'ordre national du Mérite,  
Officier des Palmes académiques,

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122-1, L.123-1 à L.123-15, L.414-4, L.571-9, R.122-1 à R.122-15, R.123-1 à R.123-3, R.414-19 à R.414-24 et R.571-44 à R.571-52 dans leur rédaction applicable au présent arrêté ;

Vu le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article L.110-1 ;

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, notamment son article R.1211-3 ;

Vu le Code Rural et de la Pêche Maritime, notamment ses articles L.121-2 à L.121-12, L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38 et R.352-1 à R.352-14 ;

Vu le Code des Transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-7 et R.1511-1 à R.1511-10 ;

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.104-3, L.143-44 à L.143-50, L.153-54 à L.153-59, R.104-7 à R.104-8, R.143-10 et R.153-13 ;

Vu le Code de la Voirie Routière, notamment son article R.122-1

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu la décision de Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 25 juin 2010 retenant, suite à la publication par la Commission nationale du débat public (CNDP) du bilan du débat public, le principe d'achèvement de l'aménagement de la RN154 entre Allaines et Nonancourt, y compris la section en tronçon commun avec la RN12, par recours à la concession ;

Vu le décret du 4 décembre 2013 du Président de la République portant nomination de M. Nicolas QUILLET en qualité de Préfet d'Eure-et-Loir ;

Vu le décret du 6 mai 2016 du Président de la République portant nomination de M. Thierry COUDERT en qualité de Préfet de l'Eure ;

Enquête publique relative à :

1/7

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Vu le décret du 15 juin 2015 portant nomination de Mme Carole PUIG-CHEVRIER en qualité de Secrétaire Générale de la préfecture d'Eure-et-Loir ;

Vu l'arrêté préfectoral n°36/2015 du 16 septembre 2015 donnant délégation de signature à Mme Carole PUIG-CHEVRIER, Secrétaire Générale de la préfecture d'Eure-et-Loir ;

Vu le décret du 05 février 2015 portant nomination de Mme Anne LAPARRE-LACASSAGNE en qualité de Secrétaire Générale de la préfecture de l'Eure ;

Vu l'arrêté préfectoral n°SCAED/15/12 du 09 mars 2015 donnant délégation de signature à Mme Anne LAPARRE-LACASSAGNE, Secrétaire Générale de la préfecture de l'Eure ;

Vu le débat public qui s'est déroulé du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010, conformément aux décisions de la commission nationale du débat public en date 2 septembre 2009 et les deux concertations qui se sont déroulées respectivement du 24 septembre au 19 octobre 2012 et du 10 décembre 2014 au 13 février 2015 sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public ;

Vu le dossier déposé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire comportant, conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement, les pièces relatives à chacune des enquêtes publiques requises pour la réalisation du projet, notamment une étude d'impact, une évaluation socio-économique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu l'avis du 21 septembre 2016 de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession des RN154 et RN12, sur les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir ;

Vu la décision du 20 juillet 2016 de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable de se saisir de l'avis relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la mise à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 entre Nonancourt et Allaines (27-28) ;

Vu l'avis du 21 septembre 2016 de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Eure-et-Loir suivants : schéma de cohérence territoriale de l'agglomération chartraine ; PLU des communes de Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Éveque, Garnay, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Prunay-le-Gillon, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Ymonville, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Theuville ; POS des communes de Gasville-Oisème, Gellainville, Poisvilliers ;

Vu l'avis du 21 septembre 2016 de la formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'Eure suivants : POS des communes de La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt ;

Vu les procès verbaux des réunions d'examen conjoints tenues dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu la décision du 22 août 2016 du président du tribunal administratif d'Orléans désignant une commission d'enquête ;

Considérant que la commission d'enquête a été consultée sur les modalités de déroulement de l'enquête ;

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture d'Eure-et-Loir et de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Eure ;

2/7

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**ARRÊTENT :**

**ARTICLE 1** – Une enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 de Nonancourt au Nord-Ouest (RN 154 - département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (A10 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est

est ouverte pour une durée de 57 jours consécutifs, du mardi 15 novembre 2016 à 9h au mardi 10 janvier 2017 à 17h.

Cette enquête porte :

- sur la déclaration d'utilité publique du projet ;
- sur la mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT), plans d'occupation des sols (POS) et plans locaux d'urbanisme (PLU) suivant :

Eure-et-Loir : schéma de cohérence territoriale de l'agglomération chartraine, Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Éveque, Garnay, Gaville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prunay-le-Gillon, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Theuville, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

Eure : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.

- sur le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Description succincte du projet et de ses objectifs :

Le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 de Nonancourt au Nord-Ouest (RN 154 - département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (A10 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est a pour objectif d'améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants sur l'axe composé de la RN154 et de son tronçon commun avec la RN12.

Le linéaire total du projet est d'environ 96 km et intercepte le territoire de 37 communes.

Le projet relie, du nord au sud, la RN154 aménagée à deux fois deux voies dans le département de l'Eure à l'autoroute A10, en réutilisant les sections déjà aménagées entre Dreux et Chartres d'une part, et les déviations de Prunay-le-Gillon / Allonnes et d'Ymonville d'autre part.

Il prévoit également un aménagement du tronçon commun aux RN154 et RN12 d'est en ouest.

Le projet comporte :

- une déviation de la zone agglomérée de Saint-Lubin des Joncherets / Saint-Rémy-sur-Avre / Nonancourt par le sud-ouest ;
- une déviation de Dreux par l'ouest ;
- un réaménagement de la RN12 en traversée Nord de Dreux
- un réaménagement de la RN154 entre Dreux et Chartres
- un contournement de Chartres par l'est
- une liaison entre le sud de Chartres et l'autoroute A10 en réutilisant les déviations de Prunay-le-Gillon / Allonnes et d'Ymonville.

La mise en concession reposera sur un système de péage fermé, à l'exception d'une part, de la section entre la RN154 au nord du projet et la RD117, et d'autre part, de la section en traversée Nord de Dreux, qui seront en péage ouvert.

En plus des raccordements avec la RN154 au nord du projet, la RN12 et les autoroutes A11 et A10, le projet prévoit 5 échangeurs avec la RD117, l'avenue du Président Wilson en traversée Nord de Dreux, la RN154 au sud de Dreux, la RD26, la RN154 au nord de Chartres et la RD17. Il prévoit également une réutilisation des échangeurs de la RN12 avec la RD828 et la RN154 à l'Est de Dreux.

Enquête publique relative à :

3/7

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**ARTICLE 2** – Le Préfet d'Eure-et-Loir est désigné, en application de l'article R.123-3 du code de l'environnement, autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

**ARTICLE 3** – Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés (Eure-et-Loir et Eure). S'agissant d'un projet d'importance nationale, cet avis sera, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

Cet avis sera également publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, d'une part dans les préfectures des départements de l'Eure-et-Loir et de l'Eure ainsi que dans les sous-préfectures concernées, et d'autre part dans les 37 communes traversées par le projet et visées à l'article 6 du présent arrêté.

L'accomplissement de cette mesure incombera aux préfets, sous-préfets et maires concernés, et sera justifié par eux.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé par les soins du maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches devront être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012.

En application de l'article R. 123-11 du code de l'environnement, cet avis sera également publié sur le site internet des services de l'État dans l'Eure-et-Loire : [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

**ARTICLE 4** – La commission d'enquête est composée comme suit :

- président : M. Michel BADAIRE, technicien SICAP en retraite
  - membres titulaires : M. André ROBIN, enseignant en retraite, M. Christian BRYGIER, gendarme en retraite
  - membres suppléants : M. René ROUZAUD, secrétaire général de mairie en retraite
- En cas d'empêchement de M. BADAIRE, la présidence est assurée par M. ROBIN.

**ARTICLE 5** – Le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public sur le site internet dédié au projet [www.154-12.gouv.fr](http://www.154-12.gouv.fr) au plus tard à la date d'ouverture de l'enquête publique.

Ce dossier comportera notamment :

- une étude d'impact,
- l'avis de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,
- le mémoire en réponse du maître d'ouvrage du projet à cet avis,
- une étude socio-économique,
- un plan de situation,
- un plan général des travaux,
- les dossiers de mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pendant la durée de l'enquête publique, toutes informations relatives au projet peuvent être demandées à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Centre-Val de Loire (DREAL Centre-Val de Loire) – service déplacements infrastructures transports – tel 02.36.17.46.78 – [sdit.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sdit.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr).

4/7

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Les informations relatives à l'enquête peuvent être consultées sur le site de la préfecture d'Eure-et-Loir : [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

Par ailleurs, dès la publication du présent arrêté préfectoral, toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture d'Eure-et-Loir (1 Place de la République, 28019 Chartres).

**ARTICLE 6** – Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage du projet à cet avis, l'étude socio-économique et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sera déposé et mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

Département de l'Eure-et-Loir :

- Mairies de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Challet, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Éveque, Garnay, Gasville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prasville, Prunay-le-Gillon, Saint-Lubin-des-Joncherêts, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Serazereux, Sours, Theuville, Trancrainville, Tremblay-les-Villages, Tréon, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.
- Sièges de Chartres Métropole (34 Boulevard Adolphe Chasles, 28000 Chartres), Agglo du Pays de Dreux (4 rue de Châteaudun – 28100 Dreux), Communauté de Communes de la Beauce Vovéenne (6 rue de Châteaudun – Voves, 28150 Les Villages Vovéens), Syndicat du Pays de Beauce (4 Rue Texier Gallas - BP 52 – Voves, 28150 Les Villages Vovéens), Communauté de Communes de la Beauce de Janville (Zone Artisanale Ermitage, 28310 Janville).

Département de l'Eure :

- Mairie de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.
- Sièges de la Communauté de Communes Rurales du Sud de l'Eure (Rue de Damville, 27320 La Madeleine-de-Nonancourt).

Des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par un membre de la commission d'enquête, seront également déposés et mis à la disposition du public dans chaque lieu d'enquête susvisé. Chaque personne pourra y consigner ses observations et propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de ces lieux d'enquête.

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions pourront également être adressées par courrier à l'attention du président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête fixé à la Préfecture d'Eure-et-Loir à Chartres, ou formulées sur le registre électronique accessible à l'adresse [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr)

Ces observations, adressées par courrier ou courrier électronique, seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Conformément aux dispositions de l'article R. 123-13 du code de l'environnement, les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique seront, pendant toute la durée de l'enquête, consultables et communicables aux frais de la personne qui en fera la demande.

**ARTICLE 7** – Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

Département de l'Eure-et-Loir :

- Mairie de : Dreux ; mardi 15 novembre 2016 de 9h à 12h et samedi 3 décembre 2016 de 9h à 12h ;
- Mairie de : Trancrainville ; mardi 22 novembre 2016 de 9h à 12h ;
- Mairie de : Beauvilliers ; mardi 22 novembre 2016 de 14h à 17h ;
- Mairie de : Garnay ; lundi 28 novembre 2016 de 9h à 12h ;

Enquête publique relative à :

5/7

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Mairie de : Serazereux : lundi 28 novembre 2016 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Champhol : mardi 29 novembre 2016 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Prunay-le-Gillon : mardi 29 novembre 2016 de 14h30 à 17h30 ;  
 Mairie de : Tremblay-les-Villages : mercredi 30 novembre 2016 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Saint-Prest : mercredi 30 novembre 2016 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Poisvilliers : mardi 6 décembre 2016 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Sours : mardi 6 décembre 2016 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Allainville : lundi 12 décembre 2016 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Saint-Rémy-sur-Avre : lundi 12 décembre 2016 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Marville-Moutiers-Brûlé : mardi 3 janvier 2017 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Gasville-Oisème : mardi 3 janvier 2017 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Vert-en-Drouais : jeudi 5 janvier 2017 de 9h à 12h ;  
 Mairie de : Saint-Lubin-des-Joncherets : jeudi 5 janvier 2017 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Fresnay-l'Evêque : lundi 9 janvier 2017 de 14h à 17h ;  
 Mairie de : Chartres : samedi 17 décembre 2016 de 9h à 12h et mardi 10 janvier 2017 de 14h à 17h.

#### Département de l'Eure :

Mairie de : Nonancourt : mardi 15 novembre de 14h à 17h

**ARTICLE 8 -** A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront transmis sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception des registres et des documents annexés, le président de la commission d'enquête rencontrera, dans la huitaine, le maître d'ouvrage du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

**ARTICLE 9 -** La commission d'enquête établira un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme visés à l'article 1<sup>er</sup> et classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes et examinera les observations recueillies.

Le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des observations et propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du maître d'ouvrage du projet en réponse à celles du public.

Elle consignera dans des documents séparés ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve(s) ou défavorable à la déclaration d'utilité publique du projet, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme visés à l'article 1<sup>er</sup> et au classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Le président de la commission d'enquête transmettra au préfet coordonnateur l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné de l'ensemble des registres et pièces annexées avec le rapport et ses conclusions motivées dans les conditions définies par le code de l'environnement.

Le président de la commission d'enquête transmettra simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions motivées au président du tribunal administratif d'Orléans.

Le préfet coordonnateur adressera une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête au maître d'ouvrage du projet, ainsi qu'aux préfets et maires concernés afin que ces documents soient tenus sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Pendant ce même délai, ces documents pourront être consultés à la préfecture d'Eure-et-Loir (1 Place de la République, 28019 Chartres) et sur son site internet : [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr).

**ARTICLE 10 -** Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté au préfet d'Eure-et-Loir une demande motivée de report de ce délai, il sera fait application des dispositions prévues à l'article L.123-15 du code de l'environnement.

Enquête publique relative à :

6/7

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

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

Rapport de la commission d'enquête

**ARTICLE 11** – Conformément aux dispositions de l'article R153-14 du code l'urbanisme, à l'issue de l'enquête publique, les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, éventuellement modifiés pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que les procès-verbaux des réunions d'examen conjoints seront soumis pour avis aux conseils municipaux concernés. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils seront réputés avoir donné un avis favorable.

L'acte emportant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession autoroutière des RN154 et RN12 de Nonancourt au Nord-Ouest (RN 154 - département de l'Eure) à Allaines-Mervilliers (A10 - département de l'Eure-et-Loir) au Sud-Est, mise en compatibilité des documents d'urbanisme et classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes, interviendra le cas échéant par décret en Conseil d'État.

**ARTICLE 12** – Les secrétaires généraux des préfectures d'Eure-et-Loir et de l'Eure, le président de Chartres Métropole, le président de l'Agglo du Pays de Dreux, le président de la communauté des communes rurales du sud de l'Eure, le président de la communauté de communes de la Beauce Vovéenne, le président de la communauté de communes de la Beauce de Janville, le président du syndicat du Pays de Beauce, les maires des communes concernées, le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement Centre-Val de Loire, le président de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie leur sera adressée.

Copie du présent arrêté est adressé pour information aux présidents des conseils régionaux du Centre-Val-de-Loire et de Normandie, aux présidents des conseils départementaux d'Eure-et-Loir et de l'Eure et aux directeurs départementaux des territoires et de la mer d'Eure-et-Loir et de l'Eure.

Évreux, le 24 OCT. 2016

Le Préfet

Thierry COUDERT

Chartres, le

24 OCT. 2016

Le Préfet  
LE PRÉFET

Nicolas QUILLET

7/7

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



LE PRÉFET

Chartres, le 24 janvier 2017

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 20 janvier 2017, vous m'avez demandé qu'un délai supplémentaire puisse être accordé à la commission d'enquête pour rendre le rapport concernant l'enquête publique sur le projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12.

Considérant l'ampleur des documents à étudier, il me semble légitime de vous accorder une prolongation d'un mois supplémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Nicolas QUILLET

**Monsieur Michel BADAIRE**  
Président de la Commission d'Enquête  
« Le gué aux dames »  
9 chemin de Pithiviers  
45300 BONDARROY



Place de la République – CS 80537 - 28019 Chartres Cedex – Standard : 02 37 27 72 00  
Horaires d'ouverture de la préfecture :  
Lundi, mardi, mercredi, jeudi : 9h00-12h30 / 14h00-16h30 (le vendredi : 16h00)  
Pour les modalités de délivrance de titres, consulter [www.eure-et-loir.gouv.fr](http://www.eure-et-loir.gouv.fr), rubrique "Démarches administratives"



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Commissaires enquêteurs :  
 Michel Badaire, Président de la commission.  
 André Robin et Christian Brygier, membres de la commission.

## Département de l'Eure.

Communes de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.

## Département de l'Eure et Loir.

Communes de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Eveque, Gamay, Gaville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prunay-le-Gillon, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Theuville, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

### Enquête publique unique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

## PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS

### Première partie issue du registre numérique

Remis le lundi 23 janvier 2017.

La réponse doit intervenir dans les quinze jours.

*Le Président de la Commission d'Enquête*



*Le représentant du Maître d'Ouvrage*



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête

Commissaires enquêteurs :  
 Michel Badaire, Président de la commission.  
 André Robin et Christian Brygier, membres de la commission.

## Département de l'Eure.

Communes de : La Madeleine-de-Nonancourt, Nonancourt.

## Département de l'Eure et Loir.

Communes de : Allainville, Allonnes, Beauvilliers, Berchères-les-Pierres, Berchères-Saint-Germain, Boisville-la-Saint-Père, Champhol, Chartres, Dreux, Fresnay-l'Evêque, Gamay, Gaville-Oisème, Gellainville, Le Boullay-Mivoye, Le Boullay-Thierry, Lèves, Louvilliers-en-Drouais, Marville-Moutiers-Brûlé, Nogent-le-Phaye, Poisvilliers, Prunay-le-Gillon, Saint-Prest, Saint-Rémy-sur-Avre, Sours, Theuville, Trancrainville, Vernouillet, Vert-en-Drouais, Ymonville.

### Enquête publique unique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'aménagement par mise en concession de la RN 154 et de la RN 12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154).
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet.
- Le classement de la voie nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

## PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS Deuxième partie issue des registres papier

**Remis le lundi 30 janvier 2017.  
 La réponse doit intervenir dans les quinze jours.**

*Le Président de la Commission d'Enquête*



*Le représentant du Maître d'Ouvrage*



Enquête publique relative à :

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

Décision du Tribunal Administratif d'Orléans N° E16000141/45 du 22 août 2016  
 Rapport de la commission d'enquête



LE DÉPARTEMENT DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Orléans, le

09 FEV. 2017

Service Déplacements Infrastructures Transports

Affaire suivie par :  
margaux.maynard@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 02 36 17 46 62 – Fax : 02 36 17 46 50  
Courriel : sdit.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

**OBJET :** Remise des Procès-verbaux de synthèse suite à la clôture de l'enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154)

L'enquête s'est déroulée du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017 soit une durée de 57 jours consécutifs.

Compte tenu du linéaire important du projet (plus de 100km), 44 lieux d'enquête ont été définis afin de fournir au public de bonnes conditions d'expression.

Devant l'ampleur de la tâche, l'organisation matérielle de l'enquête a été confié à un prestataire privé. Le dépôt et le recueil des dossiers et registres d'enquête ont nécessité un travail de logistique important.

L'enquête a été close le 10 janvier 2017 à 17h, selon les modalités de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par suite, la transmission matérielle des registres papiers à la commission d'enquête s'est déroulée le 17 janvier 2017 à la DREAL Centre-Val-de-Loire.

Le nombre important d'observations apposées sur les registres, tous supports confondus, a nécessité une compilation minutieuse. La remise du procès-verbal des observations au maître d'ouvrage a pu être effectuée en deux temps :

- procès-verbal de synthèse Partie 1\_Registre numérique : reçu le 23 janvier 2017
- procès-verbal de synthèse Partie 2\_Registres papiers : reçu le 30 janvier 2017

Le maître d'ouvrage du projet dispose d'un délai de 15 jours afin de produire ses observations éventuelles.

Le Président de la commission d'enquête

Le chef de département

ADRESSE POSTALE : 5 avenue Buffon – CS 96407 - 45064 ORLEANS Cedex 2  
Tél : 02 36 17 41 41 – Fax : 02 36 17 41 01  
<http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr>



Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête



PREFET DE LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Orléans, le

**13 FEV. 2017**

Service Déplacements Infrastructures Transports

Monsieur Michel BADAIRE  
Président de la commission d'enquête  
« Le gué aux ânes »  
9 chemin de Pithiviers  
45300 BONDARROY

Nos réf : 2017-030

Vos réf. :

Affaire suivie par :

margaux.maynard@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 02 36 17 46 62 – Fax : 02 36 17 46 50

Courriel : sdit.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

**OBJET :** Remise de la réponse du Maître d'Ouvrage aux procès-verbaux de synthèse des observations suite à la clôture de l'enquête publique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154)

Monsieur le Président,

L'enquête s'est déroulée du 15 novembre 2016 au 10 janvier 2017 soit une durée de 57 jours consécutifs.

Compte tenu du linéaire important du projet (plus de 100km), 44 lieux d'enquête ont été définis afin de fournir au public de bonnes conditions d'expression.

Devant l'ampleur de la tâche, l'organisation matérielle de l'enquête a été confiée à un prestataire privé. Le dépôt et le recueil des dossiers et registres d'enquête ont nécessité un travail de logistique important.

L'enquête a été close le 10 janvier 2017 à 17h, selon les modalités de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par suite, la transmission matérielle des registres papiers à la commission d'enquête s'est déroulée le 17 janvier 2017 à la DREAL Centre-Val-de-Loire.

Le nombre important d'observations apposées sur les registres, tous supports confondus, a nécessité une compilation minutieuse. La remise du procès-verbal des observations au maître d'ouvrage a pu être effectuée en deux temps :

- procès-verbal de synthèse Partie 1\_Registre numérique : reçu le 23 janvier 2017
- procès-verbal de synthèse Partie 2\_Registres papiers : reçu le 30 janvier 2017

•  
•  
•

.../...

Selon l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique, le maître d'ouvrage du projet dispose d'un délai de 15 jours afin de produire ses observations éventuelles.

La transmission de la réponse du maître d'ouvrage s'est effectuée par voie numérique, en deux temps également, un premier envoi le 7 février 2017 et un deuxième envoi complétant le premier le 13 février 2017.

Pour accompagner ces envois, vous trouverez en pièce jointe 3 exemplaires papiers du rapport définitif adressé par voie électronique le 13 février 2017.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

// Le Directeur Régional de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire

Le directeur adjoint

  
Christophe HUSS

**PJ :** 3 exemplaires papiers de la réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse des observations

Enquête publique relative à :

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

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

Rapport de la commission d'enquête