



## RN 154 et RN 12

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

**LES ELEMENTS REMARQUABLES DU SECOND TEMPS**  
**FORT DE CONCERTATION** (10 décembre 2014 - 13 février 2015)

Mai 2015





## Sommaire

<b>Objet de la note</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Les modalités et le déroulement de la concertation</b> .....	<b>5</b>
1.1. Les actions engagées et les moyens d'expression .....	5
1.2. Les faits marquants.....	6
<b>2. La participation</b> .....	<b>8</b>
2.1. Un nombre important de contributions .....	8
2.2. La fréquentation des lieux de concertation.....	9
2.3. Les contributions par type d'émetteur.....	10
2.4. L'expression par secteur .....	11
<b>3. Les thématiques d'expression</b> .....	<b>12</b>
3.1. L'opportunité du projet .....	12
3.1.1. L'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 .....	13
3.1.2. La mise en concession .....	14
3.1.3. Les solutions alternatives .....	15
3.2. L'insertion du projet dans le territoire .....	17
3.2.1. Les enjeux de préservation du cadre de vie.....	17
3.2.2. La préservation de l'activité agricole .....	19
3.2.3. D'autres impacts.....	19
3.3. Les conditions de mise en concession .....	20
3.3.1. Le modèle de la concession et son équilibre .....	20
3.3.2. Le système de péage.....	20
3.4. La conduite des études .....	21
3.4.1. Des critiques sur le contenu et la méthode .....	21
3.4.2. Des demandes .....	21
3.5. Les circulations et la desserte des territoires .....	22
3.5.1. L'itinéraire de substitution .....	22
3.5.2. Les déplacements locaux.....	23
3.5.3. La compréhension du système de déplacement .....	23

<b>3.6. Le coût et le financement .....</b>	<b>23</b>
3.6.1. Un coût sous-évalué et imprécis .....	23
3.6.2. Un financement difficile.....	24
<b>3.7. Le processus de décision .....</b>	<b>24</b>
<b>3.8. La concertation .....</b>	<b>25</b>
3.8.1. L'utilité de la concertation en question .....	25
3.8.2. Les modalités.....	25
<b>4. Les avis sur les variantes de tracés .....</b>	<b>27</b>
<b>4.1. Secteur 1 : Nonancourt - Dreux.....</b>	<b>27</b>
4.1.1. Les variantes de tracés dans le secteur de Buray .....	27
4.1.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Louvilliers.....	29
<b>4.2. Secteur 3 : Chartres.....</b>	<b>31</b>
4.2.1. Saint-Prest, un secteur jugé particulièrement sensible .....	31
4.2.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Saint-Prest.....	32
<b>4.3. Secteur 4 : Chartres Sud - A 10 .....</b>	<b>34</b>
4.3.1. Les variantes de tracés dans le secteur d'Ymonville.....	34
4.3.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Fresnay-l'Evêque .....	35
4.3.3. Les secteurs sans variantes de tracés .....	37
<b>5. Les avis sur le dispositif de points d'échanges.....</b>	<b>38</b>
<b>5.1. Secteur 1 : Nonancourt-Dreux .....</b>	<b>38</b>
5.1.1. Les avis par points d'échanges .....	38
5.1.2. L'expression des élus et acteurs institutionnels .....	40
<b>5.2. Secteur 2 : Dreux-Chartres .....</b>	<b>41</b>
<b>5.3. Secteur 3 : Chartres.....</b>	<b>42</b>
5.3.1. L'expression des élus et acteurs institutionnels .....	43
<b>5.4. Secteur 4 : Chartres sud - A10 .....</b>	<b>43</b>
5.4.1. L'expression des élus et acteurs institutionnels .....	44
<b>6. Enseignements.....</b>	<b>45</b>
<b>Annexe .....</b>	<b>50</b>

## Objet de la note

La présente note a pour objectif de présenter un bilan de la concertation organisée entre le 10 décembre 2014 et le 13 février 2015 par la DREAL Centre-Val de Loire sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronç commun avec la RN 12. Elle doit permettre de présenter les éléments remarquables de la démarche, tant sur le fond que sur la forme. Elle constitue un premier éclairage pour les décisions à venir.

Elle est établie à partir de l'ensemble des expressions reçues et des comptes rendus des diverses réunions organisées sur la période de concertation. Tous ces éléments ont été analysés et leur contenu repris dans un tableau de décomposition des expressions, afin de permettre une analyse objective des expressions recueillies.

# 1. Les modalités et le déroulement de la concertation

## 1.1. Les actions engagées et les moyens d'expression

Entre le 10 décembre 2014 et le 13 février 2015, la DREAL Centre-Val de Loire, maître d'ouvrage du projet, a proposé à l'ensemble du public et des acteurs du territoire, différents moyens d'information et d'expression :

- 1 Comité de suivi organisé le 27 novembre 2014 qui a permis de présenter les modalités de concertation ;
- 1 réunion préalable au lancement, le 4 décembre 2014, à laquelle ont été invité l'ensemble des maires de communes concernées par le projet, les présidents des intercommunalités, les conseillers généraux et les élus parlementaires ;
- 1 site Internet comportant l'ensemble des éléments d'études et de concertation proposés en téléchargement et permettant de contacter le maître d'ouvrage ainsi que le garant de la concertation et de l'information ;
- 4 réunions publiques, les 11 et 15 décembre 2014 ainsi que les 13 et 16 janvier 2015 ;
- 1 document d'information de 8 pages transmis dans toutes les boîtes aux lettres des 45 communes concernées par le fuseau préférentiel. Ce document était accompagné d'un formulaire d'expression « Lettre T » permettant de faire part de son avis et de demander, par exemple, un dossier de concertation ;
- 12 expositions accompagnées d'urnes permettant de recueillir des expressions écrites. Ces expositions ont fait l'objet d'organisation de permanences du maître d'ouvrage (deux demi-journées par lieu) dans les mairies de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre, Saint-Lubin-des-Joncherets, Louvilliers-en-Drouais, Garnay, Tremblay-les-Villages, Saint-Prest, Chartres, Sours, Boisville-la-Saint-Père, Fresnay-l'Évêque et à l'hôtel d'agglomération de Dreux ;
- 1 dossier de concertation mis à disposition dans l'ensemble des mairies du fuseau préférentiel et disponible en téléchargement sur le site internet du projet.

De plus, les coordonnées postales et électroniques de la DREAL, de fait accessibles à tous, permettaient de contacter le maître d'ouvrage.

Enfin, le garant de l'information et de la concertation, M. Jean-Yves Audouin, était disponible pour apporter un éclairage et/ou des réponses sur la démarche de concertation. Il pouvait être contacté par l'intermédiaire du site Internet, par courriel ou encore lors d'un rendez-vous.

Les modalités de contact étaient précisées sur le site Internet du projet, dans le document de 8 pages et dans le dossier de concertation.

## 1.2. Les faits marquants

### Une large participation

Pour ce second temps fort de dialogue, la DREAL Centre-Val de Loire a renouvelé les outils de communication et de concertation proposés lors du premier temps fort de dialogue organisé en 2012. Comme en 2012, ces outils ont permis une participation importante de l'ensemble des acteurs du territoire avec un total de 977 contributions. Les 4 réunions publiques ont accueilli environ 1114 personnes selon les estimations du maître d'ouvrage, tous publics confondus.

### Un garant fortement sollicité

Au cours de la période de concertation, M. Jean-Yves Audouin, garant de la concertation, s'est efforcé de répondre à l'ensemble des sollicitations qu'il a pu recevoir. Dans le cas où il n'était pas en mesure de répondre aux questions ou qu'il jugeait que l'information transmise devait être connue du maître d'ouvrage, il a transmis les demandes à la DREAL Centre-Val de Loire.

Le garant a ainsi reçu 148 contributions.

### Une réception des avis qui s'est poursuivie

Au moment de la clôture de la concertation initialement prévue le 13 février 2015, de nombreuses contributions continuaient de parvenir au garant et au maître d'ouvrage. Aussi, afin de laisser le temps à chacun de s'exprimer, la DREAL Centre-Val de Loire a décidé de prolonger la durée de réception des contributions et ainsi de répondre favorablement aux demandes exprimées. L'information de cette prolongation a été communiquée sur le site internet du projet.

La réception des avis a été officiellement clôturée le 27 février 2015.

### Des démarches spécifiques des acteurs de la concertation

#### → Les avis des communes

Les communes se sont prononcées essentiellement sur l'objet de la concertation étape 2. Peu d'entre-elles sont revenues sur l'opportunité de la mise en concession autoroutière, actant cette étape et privilégiant une expression favorable ou défavorable sur les variantes de tracés et le dispositif de points d'échanges. 21 délibérations officielles sont parvenues à la DREAL Centre-Val de Loire sur les 45 communes concernées par le fuseau préférentiel.

#### → Les exploitants agricoles et agriculteurs

En plus des courriers, courriels et rencontres lors des permanences tenues par la DREAL Centre-Val de Loire, certains propriétaires ou exploitants agricoles ont réalisé des « études d'impact synthétiques » sur des parcelles exploitées et potentiellement impactées par le projet. Elles concernent le secteur de Fresnay-L'Evêque.

### → Des courriers types

Les riverains du projet sont nombreux à s'être appuyés sur des argumentaires types afin de formaliser leur expression. 9 bases d'argumentaires sont ainsi comptabilisées. 19,2% des contributions reprennent complètement ou partiellement ces arguments.

### → Une démarche spécifique de la commune de Fresnay-l'Evêque

En parallèle de la démarche de concertation, un questionnaire portant sur les variantes de tracés présentées à la concertation a été diffusé par la commune de Fresnay-L'Evêque à ses habitants. 229 contributions et un bilan synthétique ont été remis au maître d'ouvrage à l'issue de la période de concertation. Ces contributions ne sont pas intégrées dans les données quantitatives de la concertation. En revanche, la synthèse des avis sur les variantes est intégrée comme un élément d'éclairage.

## 2. La participation

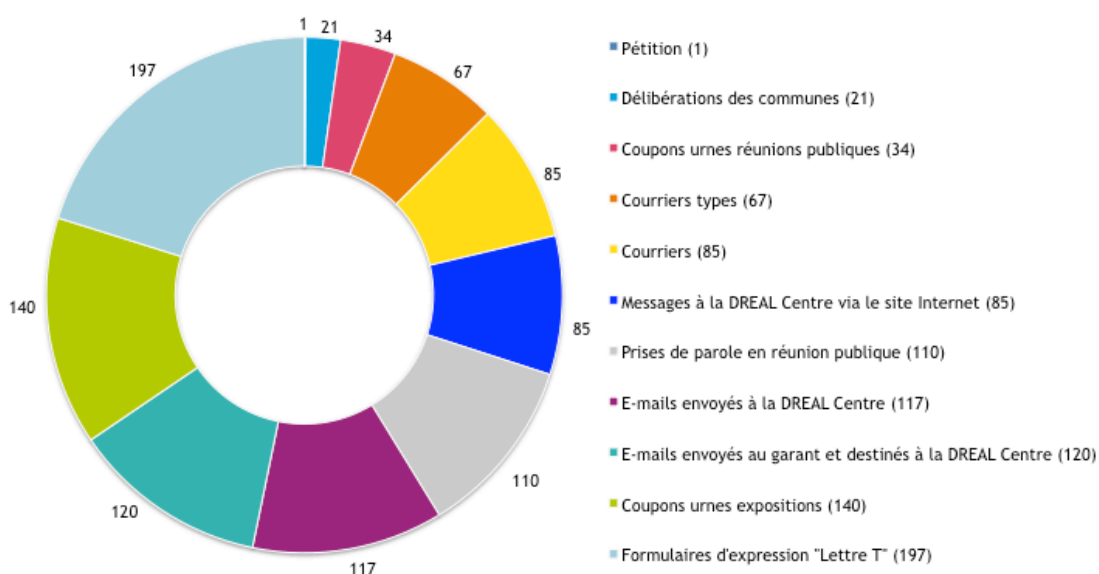
### 2.1. Un nombre important de contributions

La démarche de concertation a permis le recueil d'avis nombreux via l'ensemble des moyens d'expression mis à disposition. Parmi eux, ce sont les coupons déposés en urnes lors des réunions publiques, les courriers et les messages adressés à la DREAL via le site Internet qui ont été les moins utilisés. Les formulaires d'expression « Lettre T » et les coupons de libre expression déposés en urnes sur les lieux d'exposition ont donné en revanche lieu à un retour très important.

977 contributions ont été recueillies au cours de la concertation, se répartissant entre :

- 867 contributions écrites.
- 110 prises de paroles en public réparties entre les quatre réunions publiques (31 à Saint-Rémy-sur-Avre, 28 à Ymonville, 25 à Dreux et 26 à Chartres).

LA REPARTITION DES EXPRESSIONS PAR MOYEN D'EXPRESSION  
(CONTRIBUTIONS ECRITES ET PRISES DE PAROLES EN PUBLIC)



A la date du 27 février 2015, les 977 contributions représentent des expressions dans lesquelles un avis, tant sur l'objet de l'étape 2 de concertation que sur des étapes antérieures, était formulé.

Les formulaires d'expression « Lettre T » et e-mails faisant la demande unique du dossier de concertation ou du document de 8 pages par exemple, sont comptabilisés ici. Ils sont très minoritaires par rapport à l'ensemble des contributions. Une trentaine de demandes, tous moyens confondus, sont identifiées à l'issue de l'analyse des contributions.

Il faut également préciser que les expressions en réunion correspondent aux interventions des participants des 4 réunions publiques. Les éléments avancés ne tiennent pas compte de la réunion des maires.



## 2.2. La fréquentation des lieux de concertation

Les réunions publiques ont connu une affluence importante :

- environ 180 personnes étaient présentes à Saint-Rémy-sur-Avre, le 11 décembre 2014 ;
- environ 184 personnes étaient présentes à Ymonville, le 15 décembre 2014 ;
- environ 420 personnes étaient présentes à Dreux, le 13 janvier 2015 ;
- environ 330 personnes étaient présentes à Chartres, 16 janvier 2015.

Pour ce qui est des **expositions**, il est difficile d'évaluer le nombre de visites durant les onze semaines. En revanche, la DREAL dispose d'un bilan plus précis du nombre de personnes venues échanger au cours des permanences. Pour rappel, le maître d'ouvrage a tenu deux demi-journées de permanence par lieu d'exposition. Au total on comptabilise la présence de :

- 15 à 20 personnes à Nonancourt ;
- 5 à 10 personnes à Saint-Rémy-sur-Avre ;
- 80 à 90 personnes à Saint-Lubin-des-Joncherets ;
- 25 à 30 personnes à Louvilliers-en-Drouais ;
- 40 à 50 personnes à Garnay ;
- 5 à 10 personnes à Dreux ;
- 25 à 30 personnes à Tremblay-les-Villages ;
- 40 à 50 personnes à Saint-Prest ;
- 5 à 10 personnes à Chartres ;
- 40 à 50 personnes à Sours ;
- 15 à 20 personnes à Boisville-la-Saint-Père ;
- 80 à 90 personnes à Fresnay-L'Evêque.

En plus des élus des communes, ce sont principalement des personnes (riverains, agriculteurs, etc.) potentiellement directement concernées par les différentes variantes de tracés et points d'échanges qui sont venues questionner le maître d'ouvrage. La DREAL Centre-Val de Loire a ainsi pu apporter des éléments de réponse précis et recueillir de nouvelles contributions.

Enfin le **site internet** du projet a vu sa fréquentation augmenter très largement durant la période de concertation. Il est passé de moins d'une trentaine de visites par jour à plus de 100 visites par jour au moment de l'ouverture de la concertation. Le site a enregistré un total de 3 620 visiteurs uniques pour 5 388 visites sur la période du 13 novembre 2014 au 27 février 2015.

### LE NOMBRE DE VISITES PAR JOUR SUR LE SITE DU PROJET (13 NOVEMBRE 2014 - 27 FEVRIER 2015)



## 2.3. Les contributions par type d'émetteur

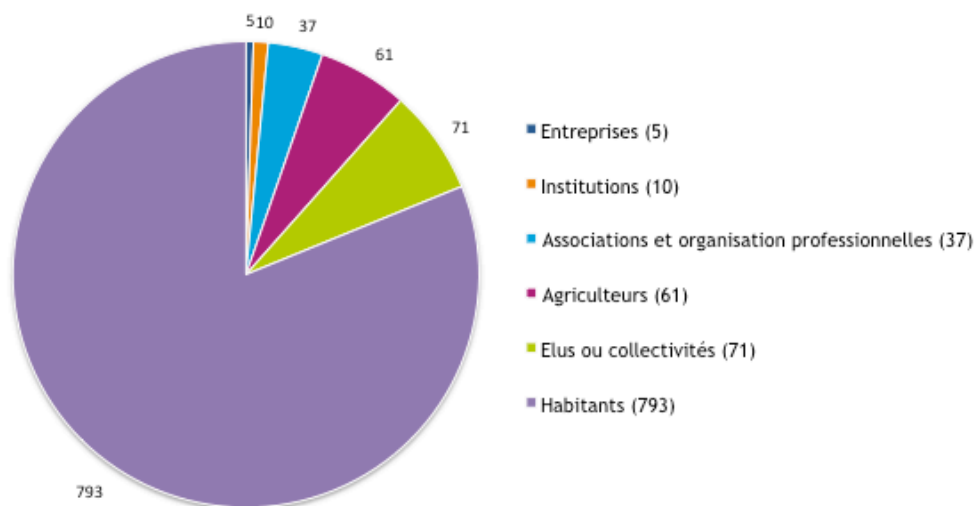
Même si les avis émanent très majoritairement des habitants (de fait plus nombreux) on peut faire le constat d'une importante participation de l'ensemble des acteurs et notamment des élus. Dans le graphique de la page précédente, on relève que 21 délibérations ont été transmises, ce qui est un nombre significatif pour les 45 communes concernées par le fuseau préférentiel. Le secteur Nonancourt-Dreux concentre à lui seul 10 délibérations. De plus, les élus de ces communes se sont largement exprimés lors des réunions publiques.

### LE NOMBRE DE CONTRIBUTIONS PAR TYPE D'EMETTEUR

Entreprises	Institutions	Associations et organisation professionnelles	Agriculteurs	Elus ou collectivités	Habitants	TOTAL
7	10	37	61	71	793	977

*Les associations et organisations professionnelles regroupent les associations de défense de l'environnement, les associations locales, les associations d'opposition, les Chambres consulaires...*

### LES PROPORTIONS DE CONTRIBUTIONS PAR TYPE D'EMETTEUR



## 2.4. L'expression par secteur

### Une participation plus conséquente autour de Dreux/Nonancourt/Saint-Rémy et Chartres.

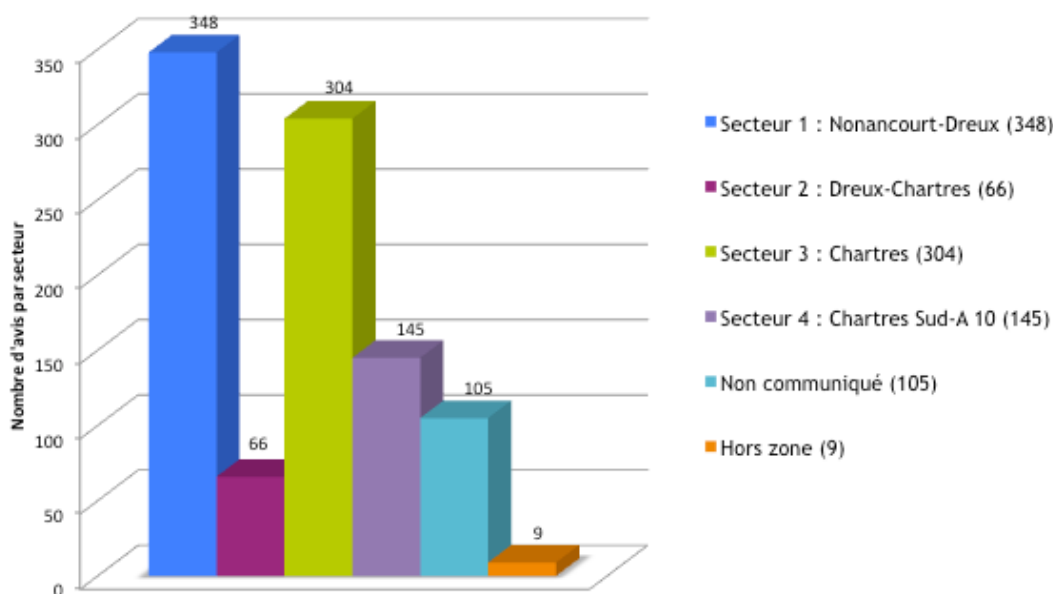
La mobilisation des acteurs s'est plus largement organisée dans les agglomérations où les problématiques d'insertion du projet sont les plus nombreuses et sensibles. On constate une corrélation entre le nombre d'options, le nombre de communes concernées et le nombre d'expressions, sur le secteur de Nonancourt-Dreux notamment. Ce sont ainsi les secteurs de Nonancourt-Dreux et de Chartres qui ont connu la plus forte mobilisation. Plus de 66 % des avis sont comptabilisés sur ces deux secteurs. A contrario, il y a eu très peu d'expressions entre Dreux et Chartres avec moins de 7 % d'expressions comptabilisées.

Enfin, on notera que très peu de personnes extérieures aux territoires d'études se sont mobilisées.

#### LE NOMBRE D'AVIS PAR SECTEUR D'ETUDE

Secteur 1 : Nonancourt-Dreux	Secteur 2 : Dreux-Chartres	Secteur 3 : Chartres	Secteur 4 : Chartres Sud-A 10	Hors zone	Non communiqué	Total
348	66	304	145	9	105	977

#### LES PROPORTIONS D'AVIS PAR SECTEUR D'ETUDE



*Nb : Le secteur 1 concentre de nombreux avis soutenant le projet MOB 28.*

### 3. Les thématiques d'expression

#### 3.1. L'opportunité du projet

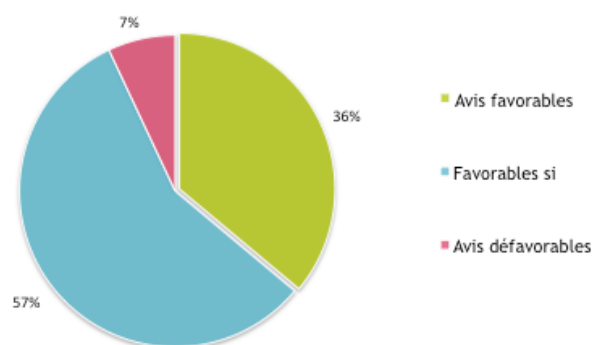
La question de l'opportunité du projet se divise en deux sous questions qui peuvent être considérées distinctement :

1. Faut-il aménager à 2x2 voies la RN 154 ?
2. Faut-il pour cela procéder à sa mise en concession ?

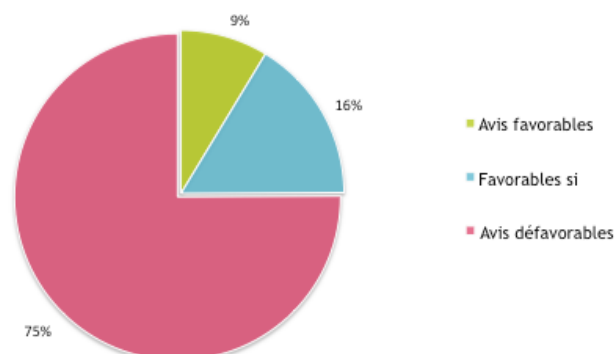
Si à la première question les avis sont globalement favorables ou selon certaines conditions (30 % des avis favorables à condition soutiennent le projet MOB 28), la seconde question est davantage débattue. Mais globalement, il faut admettre qu'il est difficile de préciser la position des acteurs sur le projet au travers des avis reçus. Cette analyse appellerait à trop de subjectivité. Par exemple, une opposition à la concession traduit pour certains acteurs une opposition au projet dans sa globalité alors que pour d'autres elle peut traduire une opposition au modèle autoroutier concédé mais pas à une nouvelle 2x2 voies.

Pour éviter de proposer une synthèse des avis sur l'opportunité du projet qui serait empreinte d'interprétation, nous nous sommes attachés à identifier les avis qui ont une connotation défavorable et ceux qui ont une connotation favorable. Les avis sur les options de tracés ou de points d'échanges sont hors de ce champ. Ces avis peuvent cependant être modérés par des demandes d'adaptations, auquel cas, l'avis est comptabilisé comme favorable à condition. Sur cette base, on constate que le projet de mise à 2x2 voies est majoritairement accepté par le territoire mais que le moyen d'y parvenir, c'est à dire par le biais d'une mise en concession autoroutière, fait débat.

#### L'OPPORTUNITE DU PROJET DE MISE A 2X2 VOIES :



#### LES CONDITIONS DE MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE :



### 3.1.1. L'aménagement à 2x2 voies de la RN 154

#### Des avis favorables

Les participants à la concertation apportent leur soutien au projet par des expressions simples, « oui à l'autoroute », « je suis favorable à cet ouvrage ». Ils mettent parfois en avant la nécessité que ce aménagement soit réalisé rapidement, voire urgemment, notamment dans le secteur de Saint-Rémy-sur-Avre où une mise en service avant 2022 est attendue.

Trois arguments principaux en faveur du projet sont mis en avant :

- La RN 154 est présentée comme un axe majeur dans le réseau routier local, régional, national et même international. Elle jouerait un rôle clé notamment dans la liaison entre Rouen, Dieppe et l'A19 et/ou Orléans. Certains expliquent plus globalement que « sans elle il est impossible de circuler ».
- Elle serait dans ce cadre un atout pour le développement économique des territoires.
- L'enjeu de sécurité est également évoqué. Cet argument est parfois présenté comme le premier argument pour défendre l'intérêt du projet. Les circulations trop rapides et dangereuses des automobilistes à Lèves ou Saint-Rémy-sur-Avre sont notamment dénoncées.

Pour certains leur soutien au projet se ferait sous-conditions : « elle doit rester publique », « il convient de l'aménager avec la ferme intention de minimiser les coûts et les nuisances ».

#### Des avis défavorables

Par opposition à ce soutien, certains s'opposent à l'opportunité de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154. Comme pour les partisans du projet, l'opposition est exprimée simplement et/ou argumentée.

Certains expliquent « qu'il est opportun de remettre en cause le projet lui-même », les infrastructures du territoire étant jugées suffisantes, celui-ci ne serait pas « enclavé ». L'annulation de la décision ministérielle de 2010 est parfois réclamée.

Dans les arguments développés contre le projet, certains reviennent sur les fonctionnalités et enjeux du projet :

- Le projet ne répondrait globalement pas aux besoins des habitants, notamment ceux du sud du territoire et ceux entre Dreux et Chartres qui disposent respectivement de deux déviations (Allonnes et Ymonville) et d'un aménagement complet à 2x2 voies. Le projet serait également vu comme insuffisant pour améliorer les échanges au niveau départemental.
- Il n'apporterait pas de réponses satisfaisantes en termes de transport de marchandises (limités à 90 km/h, les camions ne rejoindraient pas Rouen plus rapidement). Une plateforme de transbordement à Germainville rendrait le projet inutile sur ce point.
- Le projet ne favoriserait pas l'activité économique de la région et n'aurait « aucun impact sur la vie sociale ». » L'intérêt d'une mise à 2x2 voies pour le développement du territoire

n'aurait jamais été démontré ». « Il renforcerait par ailleurs les agglomérations qui ont les pouvoirs et les centres économiques au détriment des autres centres urbains ». Enfin l'autoroute « ferait fuir les touristes ».

- Le projet serait inopportun du fait d'une diminution des trafics et des accidents, baisses qui sont même annoncées par la DREAL.
- Enfin, l'utilité d'un tel aménagement est dénoncée au regard du contexte de crise économique et d'un coût d'investissement trop important. Le projet serait soutenu que « par quelques élus qui y voient leur intérêt personnel ».

### 3.1.2. La mise en concession

A contrario de l'opportunité d'aménager à 2x2 voies la RN 154, la question de l'opportunité de la mise en concession reçoit majoritairement des avis défavorables.

#### Des avis défavorables

L'opposition à la mise en concession est parfois simplement exprimée (« non à la privatisation de la RN 154 ») même si le plus souvent les expressions sont argumentées :

- Le principe même de la concession est ainsi discuté. Les acteurs de la concertation s'appuient sur l'avis de la Cour des Comptes et l'Autorité de la Concurrence qui auraient émis un avis très négatif sur les concessionnaires autoroutier. La mise en concession serait ainsi « en totale opposition avec les études de la Cour des comptes » et en inadéquation avec « les ambitions de renationalisation de l'autoroute ».
- L'autoroute renforcerait les inégalités entre ceux qui auront « les moyens de payer » et les autres. Certains déclarent d'ailleurs qu'ils « refuseront de payer pour la sécurité », ou « pour les déplacements quotidiens ».

Dans ce cadre, le potentiel du trafic dans les villages est très régulièrement opposé

- La perte de la gratuité sur certains axes déjà aménagés est largement dénoncée. Pour ces contributeurs cela pourrait induire des problèmes insurmontables pour ceux qui empruntent l'axe Dreux-Chartres quotidiennement et qui n'auront pas les moyens de payer. Le péage pourrait également avoir un effet sur les zones de chalandise des commerces, certains pouvant chercher à éviter de se déplacer trop loin et trop régulièrement pour ne pas payer le péage.
- Nombreux sont ceux qui condamnent l'idée « d'offrir » au concessionnaire des aménagements financés sur fonds publics : « on va kidnapper une route pour la donner aux concessionnaires et nous faire payer une nouvelle fois », « on aura payé 4 fois ». Une mauvaise organisation des investissements est donc pointée du doigt.
- Enfin certains considèrent qu'une autoroute concédée limitera les échanges avec les territoires du fait de diffuseurs limités. « Il faudrait prendre exemple sur les 2x2 voies bretonnes munies de nombreux échangeurs qui permettent la desserte fine du territoire local ».
- Les impacts du projet de concession sont également dénoncés (impacts sur les terres agricoles, les boisements, l'environnement (faune, flore, nappes phréatiques, coteaux calcaires) mais autour d'un amalgame sur le lien entre mise en concession et impact

supplémentaire par rapport à une 2x2 voies.

- Certains estiment que le principe d'autoroute appartient au passé compte tenu des politiques de lutte contre les émissions des gaz à effets de serre.
- Enfin, quelques personnes considèrent que la mise en concession conduit à la destruction du service public et des emplois occupés actuellement.

### Des avis favorables

Quelques arguments en faveur de la mise en concession sont apparus mais sous conditions. Aussi, pour quelques contributeurs, la mise en concession est parfois vue comme la seule manière de réaliser l'aménagement et/ou serait favorable :

- si les poids lourds sont obligés d'emprunter l'axe payant ;
- ou si le tracé est complètement neuf et détourné des aménagements existants.

### 3.1.3. Les solutions alternatives

Les opposants au projet réclament, à défaut d'un aménagement complet de la RN 154 par mise en concession autoroutière, que soient étudiées, voire présentées en concertation, différentes solutions alternatives :

#### Le projet « Mob28 » ou l'aménagement sur place de la RN154

Le projet « MOB 28 » repose sur le principe d'une réutilisation maximale des infrastructures existantes et ainsi sur l'idée d'un linéaire de voiries nouvelles limité, dans la perspective d'un financement et de la réalisation d'une infrastructure gratuite pour les usagers. Ce projet est très régulièrement évoqué (il est présenté comme une alternative dans 30 % des contributions). Certains considèrent que ce projet répond davantage aux attentes locales puisque l'aménagement sur place permettrait de consommer moins de terres agricoles et limiterait l'impact sur le cadre de vie.

Il aurait par ailleurs les avantages suivants :

- Aménagement de la RN12.
- Déviation de Saint-Rémy-sur-Avre dont le projet est acté par la Commission Mobilité 21 contrairement à celui de l'aménagement des RN 154 et 12.
- Contournement Est de Dreux afin d'éviter notamment les puits de captage d'eau de Vernouillet.
- Aménagement de la rocade Ouest de Chartres en optimisant l'existant.
- Déviation de Boisville-Gellainville au sud de Chartres.

L'étude de cette solution alternative de référence par la DREAL Centre-Val de Loire est plusieurs fois réclamée : « le projet alternatif mérite une étude approfondie et doit être évalué comme alternative par la DREAL Centre-Val de Loire en intégrant la recherche de financement ». Certains s'étonnent que la DREAL n'ait pas encore menée une étude sérieuse de ce projet, « beaucoup moins coûteux que le projet de mise en concession ».

## L'étude de MOB 28 par la DREAL Centre - Val de Loire

Dans le cadre de la démarche de concertation, le projet MOB 28 a été présenté par les associations porteuses du projet aux services de la DREAL Centre-Val de Loire le XXXX. Il s'agissait de définir précisément les contours du projet des associations dans la perspective d'une analyse.

Le projet ainsi défini a fait l'objet d'un compte-rendu le XXX, validé par les associations le xxx.

Rapport d'étude ensuite ?

### Un aménagement partiel

A défaut d'aménager l'axe complet, des solutions alternatives consistant à aménager certaines parties de la RN 154 sont évoquées :

- Finir l'aménagement de la RN154 jusqu'au sud de Chartres puis créer une autoroute permettant de dévier Chartres et Dreux.
- Ne réaliser que la déviation de St-Rémy-sur-Avre, parfois en ajoutant l'aménagement sur place de la RN 154.

### Le ferroviaire

Quelques contributeurs évoquent une alternative ferroviaire qui permettrait de réduire le trafic sur la route. Ils s'étonnent que la relance du projet de réouverture de la ligne Chartres-Orléans « ne vienne pas remettre en cause la volonté de réaliser la 2x2 voies en concession ». Un projet de réouverture de la ligne Dreux - Chartres est même présenté comme une alternative crédible.

D'autres évoquent la nécessité de préférer la solution du ferroutage notamment « parce qu'une convention existe pour l'exploitation de l'autoroute ferroviaire reliant le nord de l'Europe à Bayonne via Chartres et Tours ».

Enfin, il est évoqué par certains la préférence de la Région pour le financement du ferroviaire conformément au Grenelle de l'environnement, ce qui serait de nature à renforcer la concurrence entre rail et route.

### Rénover le réseau secondaire

Quelques rares contributeurs estiment qu'il serait préférable d'investir dans la rénovation du réseau secondaire jugé « en triste état ».



## 3.2. L'insertion du projet dans le territoire

Les conditions d'insertion du projet dans le territoire, sujet majeur d'inquiétude des futurs riverains du projet, compte parmi les thématiques les plus évoquées durant la concertation. Certains demandent que le projet soit « conduit avec la ferme intention de minimiser les coûts et les nuisances. » Généralement les contributeurs dénoncent les impacts potentiels du projet et exposent leurs inquiétudes.

Autour de cette question générale, la préservation du cadre de vie et la préservation de l'activité agricole apparaissent comme les questions les plus mobilisatrices.

### 3.2.1. Les enjeux de préservation du cadre de vie

#### Des sujets d'inquiétudes

La préservation du cadre de vie englobe différents enjeux évoqués par les acteurs de la concertation :

- **Les nuisances sonores** potentielles de la future autoroute ont été très régulièrement pointées du doigt. Plusieurs contributeurs s'inquiètent de la proximité de la future autoroute par rapport à certaines habitations, des effets des vents dominants, de la topographie, des caractéristiques de l'ouvrage (viaduc notamment) et des vitesses de circulation qui amplifient le bruit. Le secteur de Gasville-Oisème fait l'objet d'un nombre important de contributions.

Certains estiment enfin que la période des travaux occasionnera des gênes particulières.

- **Les impacts potentiels sur le paysage** sont également évoqués. Sur ce thème la question de l'impact sur les « cônes de vue » de la Cathédrale de Chartres apparaît comme un sujet majeur même si certains souhaitent qu'il ne soit pas le seul sujet pris en compte. La sensibilité de certaines vallées est également mise en avant.
- **Les risques de pollution** ont également été évoqués très régulièrement et ceci sur différents points :
  - Certains expliquent que l'autoroute générera une pollution importante de l'air ce qui risquerait d'être particulièrement nuisible pour les riverains.
  - D'autres dénoncent la pollution potentielle des eaux souterraines, nappes phréatiques et captages AEP. « Les particules des gaz d'échappement qui se déposeraient sur la route pourraient s'infiltrer lors des pluies dans le sous-sol crayeux et fissuré... » Dans ce cadre de rares contributeurs estiment que les lobbys industriels et agricoles remportent la partie sur la sauvegarde de l'eau.

Par opposition quelques participants minimisent ces inquiétudes liées à la pollution en rappelant que des véhicules électriques non polluants se développent ou demandent que des études soient conduites pour évaluer les incidences du projet sur ce thème.

- Plusieurs personnes expliquent enfin craindre que le projet conduise à **une dévaluation de leur habitation**. Le sujet des indemnités est dans ce cadre questionné.

## Des secteurs particulièrement sensibles

Certains secteurs sont présentés comme plus particulièrement sensibles ou sont évoqués très régulièrement sur le sujet des impacts présentés ci-avant :

- Le secteur de Saint-Prest - Gasville Oisème où le projet pourrait conduire à « la destruction du cadre de vie », « la suppression de nombreux hectares de terres agricoles » et « porterait atteinte à la faune et à la flore ». Il pourrait notamment dégrader la qualité de l'air et la vallée du Gorget. Certains rappellent que le secteur est soumis à une protection du paysage appelée "La Vallée de l'Eure" inscrit au PLU de Saint-Prest.
- Le village de Garnay qui se situera au centre d'un triangle de routes et d'autoroutes et subirait ainsi des nuisances importantes (bruit, pollution)
- Les vallées de l'Eure, de la Blaise et de l'Avre (et son aqueduc) qui pourraient être fortement impactées voire « défigurée » selon certaines contributions.
- Enfin, la sensibilité de la Cathédrale de Chartres est souvent exposée.

## Quelles mesures ou compensations ?

Afin de palier ces impacts potentiels du projet, différentes mesures d'intégration sont identifiées :

- Des talus, encaissement, plantations, murs qui pourraient limiter la gêne visuelle sonore et même la pollution.
- Une chaussée encaissée ou surélevées (dans le cas des viaducs) ?
- Des revêtements silencieux.

Certains secteurs font l'objet de demandes spécifiques :

- Des murs anti-bruit dans le secteur du contournement est de Chartres.
- La protection de Fortisle, Tréon, Garnay et Chambléan à Dreux

Mais l'efficacité des mesures et la capacité (ou la volonté) du concessionnaire à réaliser ces aménagements sont remis en cause (est évoqué le cas de l'autoroute A11 pour laquelle les mesures d'insertion de l'échangeur A11-RN10 n'auraient pas été mises en œuvre) ou a minima questionnés :

- « Comment pouvez vous garantir la réalisation des aménagements destinés à préserver la qualité de vie ? Rien n'a été fait pour limiter le bruit aux abords de l'échangeur de l'A11 et de la RN10 alors que cela avait été promis »
- « Quelle garantie puis je obtenir de la réduction des nuisances sonores grâce aux aménagements envisagés ? »
- « Les panneaux anti-bruits ne fonctionneront que pour les personnes à 10km pas pour celles immédiatement à proximité »

Au delà de mesures d'insertion, certains demandent des compensations ou indemnités pour une éventuelle perte d'activité (le plus souvent il s'agit d'exploitations agricoles ou d'activités touristiques et/ou de loisirs) ou pour les habitants les plus proches.

Nous noterons par ailleurs qu'un contributeur estime que les mesures compensatoires sont

difficilement applicables car impactant davantage le territoire notamment sur le plan de l'emprise foncière.

### 3.2.2. La préservation de l'activité agricole

L'enjeu de préservation du foncier agricole est vu comme une priorité. Aussi, l'impact potentiel du projet sur l'agriculture est régulièrement dénoncé : « on sacrifie l'espace agricole », « d'un coup de baguette on supprime des milliers d'hectares », « le projet conduira au démantèlement des exploitations », d'autant plus qu'il est rappelé que les terres de la Beauce sont de très bonne qualité et que l'espace agricole subit déjà une certaine pression foncière du fait des PLU ou des autres projets d'aménagement. Cette pression générale sur l'agriculture pourrait selon certains contributeurs, décourager l'installation des jeunes.

Certains réfutent le projet en raison de ses impacts sur l'agriculture plus particulièrement lorsque l'on se situe « à la veille d'un sommet pour la protection de l'environnement ».

Dans le détail, les impacts sur les systèmes d'irrigations, la remise en cause des projets d'investissements et des efforts fournis pour le développement de leur activité, l'enclavement de certaines exploitations, la coupure des circulations agricoles, « la double peine » générée par les compensations environnementales, sont les plus régulièrement évoqués.

Pour limiter les impacts, il est notamment demandé d'éviter les terres de meilleure qualité. Les exploitants exposent également les conditions d'un remembrement efficace, parfois préféré à une indemnisation bien que certains s'inquiètent des oppositions que cela crée entre « voisins ». Ce remembrement devra :

- Etre réalisé à l'échelle de la commune pour mieux répartir les impacts.
- Traiter de façon particulière le sud du territoire qui a subi un remembrement récent.

Autour du thème de la limitation des impacts sur l'agriculture, certains rappellent que la préservation des terres agricoles est prévue par différents textes législatifs et que la DREAL a pris des engagements dans ce sens.

### 3.2.3. D'autres impacts

Plus rarement, l'impact potentiel du projet sur les activités de loisir, comme la chasse ou la randonnée, et plus spécifiquement sur les activités touristiques dans les différentes vallées, est évoqué.

### 3.3. Les conditions de mise en concession

La mise en concession est un sujet central de débat qui a fait l'objet d'une relative opposition. Dans ce cadre le système de concession en général et les conditions de mise en concession du projet ont fait l'objet de nombreuses questions et remarques.

#### 3.3.1. Le modèle de la concession et son équilibre

Le modèle de la concession autoroutière a plusieurs fois été remis en cause, considéré comme non rentable et comparé à « des gouffres financiers » notamment pour « le contribuable qui financerait « l'équilibre.

En l'espèce, le trafic potentiel sur l'A154 est jugé comme particulièrement insuffisant pour rentabiliser l'autoroute et certains questionnent la volonté des concessionnaires à investir sur ce projet.

Sur ce sujet, certains mettent en doute les explications de la DREAL sur la responsabilité du concessionnaire concernant la rentabilité de l'autoroute. Ils craignent que les pertes soient financées par les collectivités ou que l'équilibre soit facilité par une participation quelconque de financement public : « pouvez-vous nous assurer qu'il ne sera jamais prévu "quelque part" dans le contrat de concession une quelconque participation publique aux frais de fonctionnement (sous une forme ou une autre, qu'elle soit annuelle ou ponctuelle). »

Par ailleurs, la « transmission » au concessionnaire des infrastructures déjà réalisées à 2x2 voies est déjà considérée comme une part de financement public. Certains préféreraient qu'elles soient vendues.

#### 3.3.2. Le système de péage

Autour du questionnement sur les conditions de mise en concession la question du péage est prédominante. Le système de péage (péage ouvert ou péage fermé ?) et le coût de ce dernier sont questionnés (« Quels seront les tarifs ? Quel sera le coût du péage entre Dreux et Chartres ? Combien me coûterait un parcours Lèves-Dreux ? La portion Artenay-Dreux sera-t-elle payante ? »).

Mais au delà des questionnements, les acteurs locaux expriment des attentes précises qui visent principalement à faciliter ou ne pas impacter les déplacements quotidiens grâce à des tarifs adaptés ou des tronçons gratuits :

- La « gratuité de Chartres - Dreux est régulièrement réclamée.
- « Un tarif préférentiel (voir gratuit) est demandé pour les riverains du projet afin de limiter les reports de circulation », « le trajet pourrait être gratuit pour les Euréliens qui subissent les travaux ».
- Les abonnements subventionnés évoqués par certaines collectivités sont jugés pas certains

comme difficiles à mettre en place « puisqu'ils couleraient une centaine de millions d'euros à la collectivité ». « Il ne sera pas possible de subventionner l'ensemble des personnes faisant le trajet quotidiennement. Les sommes sont trop importantes et seront financées par nos impôts ».

## 3.4. La conduite des études

### 3.4.1. Des critiques sur le contenu et la méthode

La qualité des études a parfois été critiquée, notamment :

- Parce que certaines thématiques de l'étude d'impact n'auraient pas été suffisamment abordées.
- Parce que les données de référence seraient parfois obsolètes notamment sur les cartes des supports de concertation : absence du lotissement de la Garenne par exemple. Un contributeur a déclaré qu'il avait de ce fait « l'impression de consulter le dossier de 1994 car les évolutions du territoire ne sont pas présentées ».
- Parce que les bases de données socio-économiques n'auraient pas été mises à jour : évolution du travail, préconisation des modes de déplacements doux évoluent

L'analyse des options fait l'objet de quelques critiques spécifiques. Les résultats de la comparaison seraient insuffisamment justifiés ou imprécis. Plus particulièrement, le calcul du coût des variantes ne serait pas suffisamment détaillé et justifié.

### 3.4.2. Des demandes

Les acteurs de la concertation interrogent la DREAL sur le contenu des études et notamment sur l'évaluation des variantes :

- Le nombre d'habitants impactés (nuisances sonore, pollution) a-t-il été évalué ?
- Comment la diversité du territoire (ligne haute-tension, plan d'eau, nappes phréatiques, faune et flore) est-elle prise en compte ?
- De même pour les impacts des aires de service ?

Pour préciser les impacts potentiels du projet, et les mesures d'insertion qui pourraient être proposées quelques personnes demandent de compléter les études :

- Par l'évaluation des impacts acoustiques : relevé sonore avant les travaux (avec sonomètres).
- Par des études d'impacts pour les exploitations dont les productions sont les plus spécifiques (bio)

## 3.5. Les circulations et la desserte des territoires

### 3.5.1. L'itinéraire de substitution

#### Des inquiétudes et une opposition liée à l'itinéraire de substitution

La question de l'itinéraire de substitution apparaît comme l'un des principaux sujets de la concertation. Il suscite des inquiétudes et supporte les principaux arguments d'opposition à la mise en concession.

#### → Une autoroute qui conduira au retour des nuisances dans les villages

Les participants et les communes qui bordent la future autoroute s'inquiètent de voir ceux qui ne voudront (ou pourront) pas payer le péage (les voitures comme les camions) préférer emprunter les itinéraires de substitution. De ce fait la circulation pourrait revenir au cœur des villages et notamment au sein de ceux qui ont déjà été déviés par l'aménagement à 2x2 voies.

Nombreux sont ceux qui dénoncent ainsi les problèmes de sécurité, les nuisances et les engorgements que ce trafic pourrait engendrer au sein des villages (« je n'imagine pas un retour des camions devant ma porte », « l'itinéraire de substitution envisagé à 1x1 voies conduira à un engorgement des axes routiers secondaires dans l'agglomération drouaise»). Certains allant même jusqu'à se déclarer opposés à la concession et estimant que le projet est « un retour en arrière de 40 ans ».

Certains considèrent par ailleurs que ces impacts sont oubliés dans les études de la DREAL.

#### → Le rallongement des temps de parcours

Autre difficulté associée à l'itinéraire de substitution et in fine la mise en concession, certains de ceux qui font quotidiennement le déplacement Dreux-Chartres, dénoncent, du fait de leur incapacité à payer quotidiennement le péage, le rallongement de leur temps de parcours domicile-travail.

#### Des solutions ?

Pour éviter ces difficultés, plusieurs contributeurs estiment qu'il est nécessaire que le parcours Dreux-Chartres reste gratuit ou qu'il faille interdire la circulation des poids lourds dans les bourgs. Quelques personnes estiment que le projet serait d'intérêt public à la condition que les automobilistes ne puissent pas se reporter sur les itinéraires bis. D'autres attendent plus simplement des aménagements de sécurité dans la traversée des villages et/ou l'amélioration ou le calibrage des routes pour les adapter à l'importance du trafic qui s'y reportera.

Globalement, les conditions de financement des aménagements de l'itinéraire de substitution sont questionnées, nombreux contributeurs s'inquiétant que ceux-ci puissent être à la charge des communes.

## La localisation de l'itinéraire ?

Dans ce contexte général lié à la question de l'itinéraire de substitution, des participants demandent des précisions sur l'itinéraire exact de ce dernier (est ce que l'itinéraire de substitution longera l'autoroute ?) ou font des propositions :

- L'itinéraire de substitution entre Dreux et Chartres devrait être aménagé sur le chemin existant reliant le rond point de la RD854 jusqu'à l'échangeur de Poivilliers. Cela favoriserait la sécurité et limiterait les emprises foncières
- Entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux, l'itinéraire de substitution doit être le plus rectiligne possible afin que les personnes qui empruntaient la 2x2 voies aujourd'hui n'augmentent pas trop leur temps de trajet.
- Aménager une route allant de la RD854 (Marville Moutiers Brulé) à l'échangeur de Poivilliers pour éviter le retour du trafic dans Marville-Moutiers-Brulé.

### 3.5.2. Les déplacements locaux

#### → Des besoins de franchissement

Sur la question des déplacements locaux, des demandes locales de franchissement de l'autoroute sont formulées pour les activités agricoles, pour les déplacements locaux, et pour les activités de loisir (randonnée et déplacements en vélos).

Les conditions de franchissement de la RD 104, de la voie ferrée Chartres-Paris ou encore des voies **Merville-la-Mare (en cours de vérification)** - Boulay-Thierry et Gironville - Boullay-Mivoye sont précisément évoquées.

### 3.5.3. La compréhension du système de déplacement

A plusieurs reprises, des personnes ont questionné la DREAL sur le système de déplacement dans le secteur de Dreux pour s'assurer que la RN12 devenue payante ne contraindra pas leurs déplacements quotidiens.

## 3.6. Le coût et le financement

### 3.6.1. Un coût sous-évalué et imprécis

Le coût du projet est jugé comme étant trop important, certains allant même jusqu'à qualifier l'investissement de « pharaonique » au regard du nombre de kilomètres qu'il reste à aménager. D'autres considèrent qu'il est encore « sous évalué » et que le coût final sera supérieur de 20 à 30%. Le manque de précision sur les coûts justifierait cette position.

Certains interrogent la DREAL sur le détail des coûts :

- Quel serait le coût de chaque échangeur ?
- Quel est le coût des études ?
- Quel est le coût d'une barrière de péage ?
- Quels seront les coûts d'entretien des axes secondaires subissant les reports de circulation ?

### 3.6.2. Un financement difficile

Malgré le choix de la mise en concession, les conditions de financement sont questionnées. Certains se demandent comment les collectivités pourront participer à hauteur de 30 millions d'euros. D'autres évoquent par ailleurs une subvention d'équilibre qui sera supérieure aux 60 millions d'euros annoncés.

L'importance de l'investissement laisse craindre que les autres axes routiers soient délaissés ainsi qu'une augmentation des impôts locaux. Le financement public des déviations qui seraient « données » au concessionnaire est considéré par certaines comme une participation suffisante.

Enfin, plusieurs participants demandent si les aménagements connexes (rétablissements, aménagement de l'itinéraire de substitution) sont intégrés dans le coût du projet et seront pris en charge par le concessionnaire.

## 3.7. Le processus de décision

Les décisions qui accompagnent la construction du projet ont plusieurs fois été remises en cause :

- Ainsi la décision de mise en concession ne répondrait pas aux attentes exprimées lors du débat.
- Le choix du tracé privilégié n'aurait jamais été partagé.
- Le choix du ministre de poursuivre le projet tel qu'imaginé malgré l'avis de la commission Mobilité 21 n'est pas compris.

Globalement plusieurs acteurs considèrent que les avis de la concertation ne sont pas pris en compte et que les décisions ne se prendraient qu'en « petit comité ». Le refus d'étudier des solutions alternatives et la poursuite du projet malgré l'avis de la commission Mobilité 21 illustreraient le choix de « passer en force » ou de ne répondre qu'aux attentes de quelques élus que ce soit sur la mise en concession ou pour les solutions de tracés qui sont ou seront retenus.

Certains suspectent que tout serait décidé avant la concertation et vont jusqu'à remettre en cause la crédibilité des décisions ou des annonces officielles tout en réclamant davantage de visibilité (« serait-il possible de me communiquer le courrier donnant pour mission au préfet de ne pas suivre les recommandations de la commission Mobilité 21 »).



## 3.8. La concertation

### 3.8.1. L'utilité de la concertation en question

La concertation est parfois jugée comme étant nécessaire voir indispensable « même si tous les avis ne peuvent pas être pris en compte ». Mais elle fait principalement l'objet de critiques. Plusieurs personnes considèrent qu'il s'agit « d'un simulacre de concertation » et qu'il n'y a pas réellement de dialogue possible avec la DREAL.

Le fait qu'aucun bilan n'ait été publié suite à la première phase de concertation et que dans ce cadre « les pétitions et les diverses interventions ne font l'objet d'aucune considération » serait la preuve de l'inutilité de la concertation. Pour certains, les décisions seraient donc prises avant même d'engager le dialogue. Quelques acteurs considèrent que « le projet est imposé ».

D'autres souhaiteraient simplement que la concertation porte davantage sur l'utilité du projet, et estiment dans ce cadre nécessaire qu'un référendum soit organisé.

#### Une concertation qui n'est pas assez ciblée

Certains publics réclament une démarche de concertation qui impliquent spécifiquement et davantage les riverains directement concernés, les agriculteurs, les élus, les associations locales.

#### L'absence de réponses ?

Quelques personnes regrettent de ne pas avoir reçu de réponse à leurs demandes d'informations complémentaires et plus globalement aux expressions de la concertation.

### 3.8.2. Les modalités

#### La diffusion des documents

Certaines personnes directement concernées considèrent ne pas avoir été suffisamment informées. C'est notamment le cas de certains agriculteurs ou de propriétaires fonciers qui s'étonnent de ne pas avoir été informés personnellement ou de certains hameaux un peu reculés qui n'ont pas reçu le document d'information de 8 pages dans leurs boîtes aux lettres.

L'usage du Web a pu être rarement critiqué. Quelques personnes expliquent en effet qu'ils n'ont pas accès à Internet et donc à l'ensemble des informations.

La qualité de la diffusion du document d'information de 8 pages a été largement critiquée. Plusieurs participants ont dénoncé le fait que le document n'ait pas pu être distribué dans certains hameaux isolés ainsi que dans boîtes aux lettres sur lesquelles un « Stop pub » est affiché. Après avoir confirmé et identifié les problèmes de distribution dans certains hameaux et expliqué l'impossibilité légale de contourner les « stop pub », la DREAL a remis des documents complémentaires en mairie et a organisé une distribution ciblée au sein de certains hameaux.

Certaines communes comme Fresnay-l'Évêque ont organisé eux mêmes une distribution complémentaire après avoir demandé des exemplaires supplémentaires du document d'information auprès de la DREAL Centre - Val de l'Oise.

### Le contenu des documents

Des participants considèrent que les documents ne sont pas suffisamment précis et qu'il est difficile de donner un avis sur la base de données synthétiques et incomplètes et de cartes insuffisamment précises.

A contrario quelques contributeurs regrettent la complexité des documents de concertation et des rapports d'études mis en ligne sur le site internet du projet.

### Une erreur dans les modalités de contact du maître d'ouvrage

Même si le nombre important de contributions reçues par voie électronique illustre du bon fonctionnement du dispositif mis en place il a été relevé par quelques rares participants une erreur dans la rédaction de l'adresse électronique du Département Infrastructures et Déplacements sur l'une des pages du site internet dédié au projet (les autres liens vers cette adresse ne comportaient pas d'erreurs). Cette erreur a été corrigée dans les jours suivants la réception des remarques.

## 4. Les avis sur les variantes de tracés

Principal sujet de la concertation, les avis sur les hypothèses de tracés et les points d'échanges ont été nombreux. On comptabilise au total 779 avis exprimant un avis sur les solutions proposées.

Ces avis, favorables ou défavorables aux différentes variantes de tracés, sont accompagnés d'arguments justifiant l'approbation ou non d'une variante. On note globalement que les arguments se structurent majoritairement autour des impacts potentiels sur le cadre de vie, l'agriculture et l'environnement. Une contribution peut comporter un ou plusieurs avis au sujet des variantes présentées à la concertation (ex. favorable à Buray Est et défavorable à Buray Ouest). L'ensemble des avis est ici comptabilisé afin de présenter la tendance du territoire.

On remarque également que quelques contributeurs s'étonnent que les variantes soient aussi nombreuses et que la DREAL ne s'attache pas prioritairement à rechercher un tracé le plus rectiligne possible.

Pour permettre à chacun de se repérer et de bien comprendre le contenu des avis, une carte présentant l'ensemble des solutions est ajoutée en annexe.

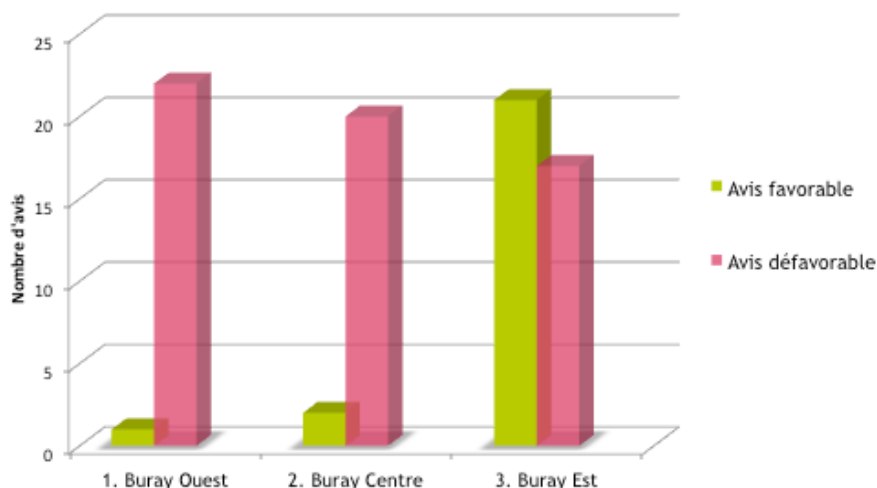
### 4.1. Secteur 1 : Nonancourt - Dreux

Rappel : entre Nonancourt et Dreux, 2 groupes de variantes ont été étudiés pour le contournement Ouest de Dreux et de Saint-Rémy-sur-Avre, Saint-Lubin-des-Joncherets et Nonancourt : les variantes dans le secteur de Buray et celles dans le secteur de Louvilliers.

#### 4.1.1. Les variantes de tracés dans le secteur de Buray

Le secteur de Buray est essentiellement marqué par les problématiques de franchissement de la vallée de l'Avre par un ouvrage de type viaduc, sujet sensible pour de nombreux contributeurs.

##### NOMBRE D'AVIS FAVORABLES ET DEFAVORABLES DANS LE SECTEUR DE VARIANTES DE BURAY



Sur ce secteur, 3 variantes de tracés sont proposées : Buray Ouest, Buray Centre et Buray Est. A l'issue de l'analyse des contributions, les avis exprimés sont majoritairement opposés aux variantes Buray Ouest et Buray Centre.

La variante **Buray Ouest** présenterait l'avantage d'avoir une courbure de tracé moins prononcée et un échangeur au dimensionnement plus « petit » (ce qui est une analyse erronée puisqu'en réalité il devrait être plus grand). A contrario de nombreux les inconvénients exposés sont nombreux :

- La consommation de terres agricoles est jugée trop importante (« 240 hectares détruits »).
- Le tracé est jugé comme étant trop proche de certains hameaux.
- L'impact sur la vallée de l'Avre en viaduc est dénoncé.

Ces inconvénients sont sensiblement similaires pour la variante Buray Centre à la différence que le hameau de Buray serait plus impacté. Les avis favorables à cette variante signalent néanmoins le fait que cette dernière s'intégrerait mieux au réseau routier.

La variante **Buray Est** comptabilise le plus d'avis favorables. Malgré certaines contributions exprimant « le rallongement du tracé de la RN 12 de près de 3 km pouvant conduire les véhicules à emprunter l'itinéraire de substitution » et « la coupure de corridors écologiques », les avis précisent que cette variante est la moins coûteuse car la plus courte et présenterait l'avantage de réutiliser au maximum l'existant. Le franchissement de la vallée de l'Avre serait également plus « doux » et la consommation de terres agricoles raisonnable. Les impacts sur le hameau de Buray sont également plus limités. Enfin, cette variante a aussi l'avantage d'être plus proche du rond-point des Anglais.

Le choix de la variante Buray Est est pour certains conditionné à différentes adaptations :

- Le repositionnement du viaduc permettant le franchissement de la vallée de l'Avre pour une sortie/entrée entre l'ancienne nationale et la voie ferrée.
- Le report du tracé plus au sud-ouest d'environ 200 m pour une meilleure cohérence des exploitations, préserver le Centre Edouard HOFF du passage du tracé et équilibrer les distances entre les hameaux de la Ferrette et de la Poterie.
- L'ajout d'un lien direct avec la RN12 à l'ouest de la RN12.

A contrario de tous ces avis, pour certains contributeurs, aucune des variantes n'est à retenir. Des solutions alternatives, autres les soutiens au projet MOB 28, sont avancées :

- Privilégier un contournement par le nord de Saint-Rémy-sur-Avre.
- Etudier le tracé proposé par VIVRAVRE pour le contournement de Saint-Lubin-des-Joncherets.

### Les avis des élus et acteurs institutionnels

Les collectivités et leurs représentants se sont aussi déclarés favorables à la variante Buray Est (les deux autres propositions n'ont été que peu évoqués). La commune de Saint-Lubin-des-Joncherets, concernée par le tracé, et l'Agglomération du Pays de Dreux demandent des

adaptations. L'Agglomération du Pays de Dreux précise dans sa délibération que la variante Buray Est doit s'accompagner d'un « raccordement avec le réseau local permettant de prendre la RN154 en direction d'Evreux depuis le « carrefour des Anglais » à Nonancourt ». Pour ce raccordement, elle demande « la réalisation d'un point d'échanges entre la nouvelle infrastructure et la RN 12 actuelle au niveau de leur croisement à l'Ouest de Nonancourt », ce qui équivaut à réaliser la variante Buray Est avec le dispositif d'échanges 1A option 1. Ces adaptations visent notamment à favoriser l'insertion du projet dans son environnement et à limiter les impacts sur les terres agricoles.

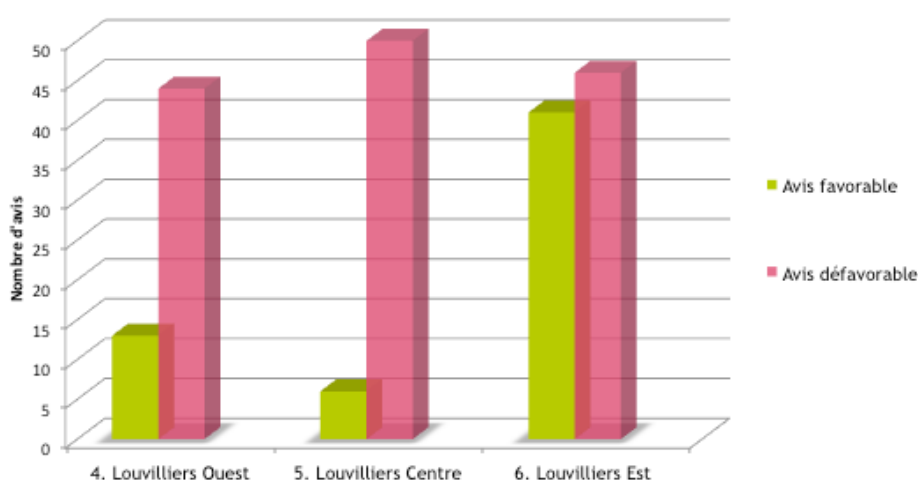
Cette position est suivie par les représentants du monde agricole (chambre d'agriculture départementale, FDSEA, Jeunes agriculteurs).

#### 4.1.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Louvilliers

Le secteur de Louvilliers est un secteur à forts enjeux. Le passage en agglomération de Dreux, la proximité des différentes variantes avec les habitations comme les impacts sur les zones de captage en eaux potables de Vernouillet sont des sujets sensibles et fréquemment évoqués.

Sur ce secteur, 3 variantes de tracés sont proposées : Louvilliers Ouest, Louvilliers Centre et Louvilliers Est.

#### NOMBRE D'AVIS FAVORABLES ET DEFAVORABLES DANS LE SECTEUR DE VARIANTES DE LOUVILLIERS



A l'issue de l'analyse des contributions on peut faire le bilan que les avis exprimés sont majoritairement opposés à l'ensemble des variantes.

Pour certains, la variante Louvilliers Ouest présente néanmoins l'avantage d'être la plus éloignée de Vernouillet et donc de s'éloigner de la zone de captage en eau potable du bassin drouais et de générer moins de nuisances. A contrario, les avis majoritairement opposés la juge trop coûteuse, trop consommatrice de terres agricoles, plus impactante pour la ressource en eau, génératrice de nuisances sonores pour Vernouillet. Elle « défigurerait » la vallée de la Blaise du fait d'un viaduc de 800 m de long.

La variante Louvilliers Centre, bien qu'elle présenterait l'avantage selon certains avis exprimés d'engendrer moins d'impacts et de nuisances et de s'insérer de façon plus optimale dans le réseau

routier, est éludée car trop consommatrice de terres agricoles et trop proche des habitations d'Allainville, Champseru et Louvilliers-en-Drouais comme de Vernouillet. Par ailleurs, le viaduc de 850 m permettant le franchissement de la Blaise participerait à « défigurer » la vallée.

La variante **Louvilliers Est** comptabilise des avis contrastés avec quasiment autant d'avis favorables que défavorables. La majorité des avis favorables met en avant le fait que cette variante :

- est plus courte et réutilise davantage la RN 12 ;
- est moins consommatrice de terres agricoles et protège les meilleures terres ;
- est moins impactante pour le cadre de vie des habitants du territoire ;
- offre une meilleure desserte des zones économiques et industrielles de Dreux et Vernouillet.

Cependant, les avis défavorables décrivent cette dernière comme étant la plus nuisible pour la zone de captage d'eau de Vernouillet, impactant tant l'environnement que les conditions de vie et la santé de plus de 10 000 habitants. Ces avis mettent en avant le fait que cette variante aura un impact sur Allainville et Champseru. Ils précisent que les impacts entre les différentes zones d'habitations (Boissy, Garancières et Les Corvées) ne sont pas équilibrés. La variante Louvilliers Est est parfois décrite comme favorisant les critères économiques au détriment de la population, dense sur ce secteur.

Par ailleurs, les opposants à cette solution précise que Garnay se retrouvera au centre d'un triangle routier/autoroutier multipliant les nuisances.

Du fait de ces inconvénients, des adaptations sont sollicitées :

- « décaler le franchissement de la vallée de la Blaise plus au sud » et « avoir un viaduc culminant à 40 m de hauteur » ;
- « faire passer le tracé à équidistance entre Vernouillet et Allainville » et « s'éloigner de Chambléan » ;
- « encaisser le tracé pour limiter les nuisances » ;
- « un tracé plus rectiligne dans sa partie Nord (terres de moins bonne qualité) et un réaménagement de la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre ».

Si ce tracé adapté recueillerait plus d'avis favorables, certains se disent opposés à ces demandes car cela rapprochera le projet de Tréon et Fortisle.

Les avis opposés aux trois variantes font état d'alternatives :

- « le projet MOB 28 ou l'optimisation de l'aménagement de l'existant » ;
- « un contournement par l'Est de Dreux » ;
- « le réaménagement complet de la RN 12 en lieu et place du fait de sa saturation en heures de pointe et d'une situation de plus en plus difficile au rond-point de la RN 12 » ;
- « un fuseau de passage à l'Ouest » ;
- « une solution de ligne droite depuis Le Boullay-Mivoye jusqu'à Buray ».

## Les avis des élus et acteurs institutionnels

Les collectivités et leurs représentants se sont déclarés favorables à la variante Louvilliers Est (les deux autres propositions n'ont que peu été évoqués). Les communes concernées ou proches du projet (Garnay, Tréon, Allainville et Garancières-en-Drouais) ont proposées des adaptations du tracé afin de « répartir équitablement » les impacts. Ils demandent par exemple à ce que le tracé soit situé à équidistance de deux hameaux/zones urbaines. Les propositions de modifications formulées par l'Agglomération de Dreux rencontrent une opposition par rapport à la commune de Tréon. En effet, l'intercommunalité souhaiterait proposer un décalage du tracé plus au sud de Garnay, ce qui rapprocherait la future autoroute de la commune de Tréon.

La variante Louvilliers Est pour le contournement ouest de Dreux est soutenue par les représentants du monde agricole (chambre d'agriculture départementale, FDSA, Jeunes agriculteurs).

## 4.2. Secteur 3 : Chartres

### 4.2.1. Saint-Prest, un secteur jugé particulièrement sensible

Le secteur Est de l'agglomération de Chartres (autour de Saint-Prest et Gasville - Oisème) est considéré par le public comme un secteur particulièrement sensible. Les expressions montrent :

- De nombreuses inquiétudes des riverains au sujet des impacts potentiels du projet sur le cadre de vie : nuisances sonores et visuelles, vibrations liées à l'infrastructure et à l'échangeur de l'A 11, risques de pollution en lien avec le projet de viaduc.
- Des inquiétudes au sujet de l'impact environnemental (vallée de l'Eure et coulée verte, etc.).

Des questions précises liées aux modalités d'insertion locale du tracé découlent de ces expressions : « le projet est-il en viaduc ou en remblai ? », « pouvez-vous préciser le cheminement exact du tracé ? », « quels seront les caractéristiques du passage au-dessus de la voie ferrée ? », etc.

Les habitants de Gasville-Oisème, Champhol et Saint-Prest ont été nombreux à s'exprimer sur ces thématiques. Certains riverains se sont interrogés dans ce cadre sur le choix d'un tracé se rapprochant « du lotissement de la Garenne IV » par rapport au tracé historique et sur « un passage en lisière de bois » au niveau de Gasville-Oisème. D'autres se demandent comment une autoroute « se fauilera entre le futur Parc des Expositions de Chartres et la rue des Tourelles (couloir de moins de 500 m de large) »

Pour de nombreux contributeurs, le projet tel que présenté va à l'encontre de l'intérêt communautaire.

Face à ces enjeux importants, des attentes des riverains du tracé ont émergé :

- Enterrer complètement le tracé au niveau de Saint-Prest - Champhol - Gasville-Oisème afin de réduire au maximum les nuisances.
- maintenir des liaisons avec le réseau secondaire : « nécessité de conserver la RD 823 », « ne pas détourner et rétablir la D 32 », « maintenir la RD 105-3 indispensable pour se

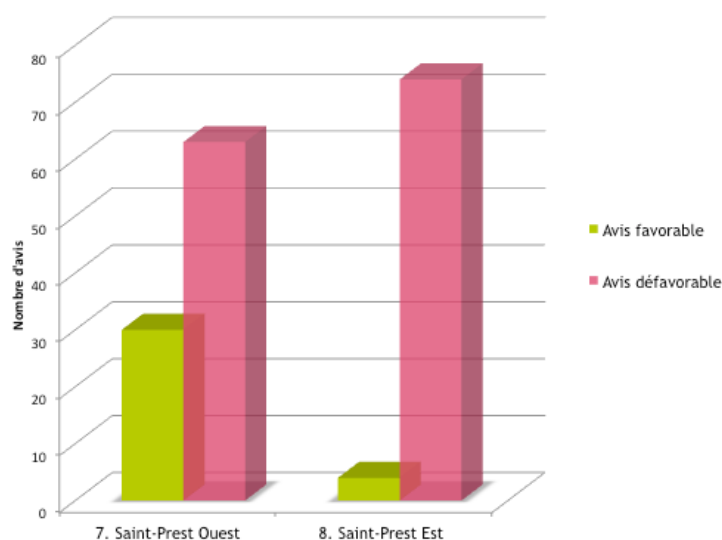
rendre à Chartres », « aménager la route du rond-point de la D 854 jusqu'à l'échangeur de Poivilliers pour éviter le retour de trafic dans Saint-Germain-la-Gâtine ».

#### 4.2.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Saint-Prest

Le secteur de Chartres concentre de nombreux enjeux tant humains qu'environnementaux.

Le secteur présente deux variantes de tracés : Saint-Prest Est et Saint-Prest Ouest.

##### NOMBRE D'AVIS FAVORABLES ET DEFAVORABLES DANS LE SECTEUR DE VARIANTES DE SAINT-PREST



A l'issue de l'analyse des contributions, nombreuses sur ce secteur, les avis exprimés sont majoritairement opposés aux deux variantes. Néanmoins, la variante Saint-Prest Ouest comptabilise plus d'avis favorable que Saint-Prest Est.

La variante **Saint-Prest Est** présenterait le moins d'impact par rapport aux zones boisées. Mais les acteurs de la concertation présentent de nombreux inconvénients :

- elle est la plus nuisible des deux variantes car « trop proche du collège Soutine, du lotissement Garenne IV en cours de construction, des habitations qui subiront l'ensemble des nuisances et notamment sonores/pollution » ;
- « les biens immobiliers perdront de la valeur et les habitants leur cadre de vie, leur tranquillité », « le viaduc sera un massacre pour la vallée de l'Eure ».

La variante **Saint-Prest Ouest** recueille plus d'avis favorables bien que la majorité soit aussi opposée à ce tracé. Les arguments favorables relèvent un tracé cohérent avec « la variante historique inscrite dans les documents d'urbanisme » et en accord « avec le nombre croissant de véhicules sur ce secteur ». Par ailleurs, ce tracé est plus direct et moins onéreux, limite les impacts sur les habitations comme sur les terres agricoles. A contrario, les arguments défavorables sont sensiblement similaires à ceux avancés pour la variante Est. Cependant, il est à noter que les contributeurs expliquent que ce tracé, « prévu dans un couloir limité » aura un « impact sur le



développement économique de Chartres », « sur les cônes de vue de la Cathédrale de Chartres » et « défigurera la vallée de l'Eure ».

Des adaptations, liées aux inquiétudes évoquées précédemment, sont ainsi demandées à la DREAL Centre-Val de Loire :

- « Au sud, au niveau de la commune de Sours, « décaler le tracé préférentiel vers l'ouest au plus près du parc du CG, du Bois des Crocs, des quatre buttes, du bois de la famille, du bois des Grand Près, éloignement du hameau de Brétigny et mise en place d'un dispositif de protection ».
- « Faire passer le projet entre Oisème et Gasville ».
- « Réutiliser une partie de la rocade Ouest pour éviter de construire un viaduc trop imposant ».
- « Décaler le tracé le plus possible vers l'est de Chartres ».
- « Décaler le tracé le plus possible vers l'ouest de Chartres ».

Le choix de la variante Ouest est parfois fait à défaut mais avec la demande de ne pas mettre en concession la RN 154.

### Des solutions alternatives ?

Sur le secteur de Saint-Prest, les avis en faveur **d'aménagements de la rocade actuelle** de Chartres sont nombreux, fréquemment formulés dans le cadre d'un soutien au projet MOB 28. Cet aménagement est considéré comme moins coûteux et plus avantageux pour les usagers. « Il serait également la seule solution pour éviter un engorgement systématique dans l'ouest chartrain »,

D'autres pensent préférable de « **changer les ronds-points** en passage souterrain pour réellement fluidifier le trafic ».

Une autre solution alternative est citée fréquemment par les contributeurs : « **réétudier la solution de la baïonnette**. Cette solution permet d'éviter de couper l'agglomération, de réduire le coût des bretelles d'échanges, d'éviter les cônes de vue, de rendre communes l'aire de Gasville et la sortie Chartres-Est ».

### Les avis des élus et acteurs institutionnels

Les collectivités et leurs représentants se sont plutôt moins exprimés sur les variantes proposées autour de l'agglomération de Chartres que sur le reste du projet. En revanche, seuls deux s'opposent à la variante préférentielle : Saint-Prest Est. Il est notamment à noter que si le maire de Gasville-Oisème, se déclare en faveur de ce passage à condition d'en adapter le cheminement, une conseillère municipale de la commune s'y déclare très opposée.

Quelques élus proposent des solutions alternatives à celles envisagées par les services de l'Etat et notamment un contournement par l'Ouest de Chartres. C'est le cas de la mairie de Champhol.

Les variantes proposées dans ce secteur n'ont pas suscité de prises de position de la part des acteurs institutionnels et du monde agricole.

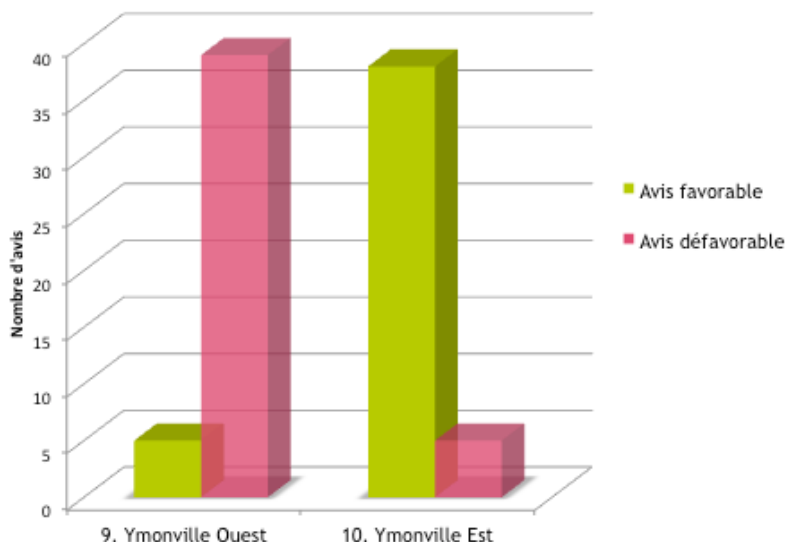
### 4.3. Secteur 4 : Chartres Sud - A 10

Entre Chartres Sud et Allaines, 5 variantes de tracés ont été étudiées pour rejoindre les déviations d'Allonnes et d'Ymonville et dans le secteur du raccordement à l'A 10.

#### 4.3.1. Les variantes de tracés dans le secteur d'Ymonville

Le secteur d'Ymonville a suscité peu d'expressions. Il est essentiellement marqué par des problématiques d'impacts sur les hameaux et des problématiques de passage à proximité de carrières.

#### NOMBRE D'AVIS FAVORABLES ET DEFAVORABLES DANS LE SECTEUR DE VARIANTES D'YMONVILLE



Sur ce secteur, 2 variantes de tracés sont proposées : Ymonville Ouest et Ymonville Est. A l'issue de l'analyse des contributions, les avis exprimés sont quasiment autant favorables pour la variante Est que défavorables pour la variante Ouest et inversement.

La variante **Ymonville Ouest** est considérée comme la plus favorable pour certains agriculteurs et permet de limiter le nombre de kilomètres. Pour ceux qui s'y opposent, elle est située à 200 m des habitations « ce qui est incompréhensible car l'autre variante traverse des champs », « impacte certaines activités professionnelles et présente un coût trop élevé ». Seule adaptation demandée sur ce secteur : « le tracé doit passer plus loin du site préservé de la Michellerie ». Si cette variante venait à être retenue, les riverains et agriculteurs demandent un aménagement pour passer d'une « rive à l'autre de la D 334 ».

Pour certains contributeurs, la variante **Ymonville Est** préserve l'environnement et a l'avantage de limiter le nombre de kilomètres. Elle s'éloigne des habitations ce qui est favorable pour les

communes avoisinantes du fait d'un passage par les champs. Qui plus est, et hormis le fait que les carrières sont évitées, pour certains, « le passage dans les carrières n'est pas un obstacle car l'exploitation est en fin de gisement de calcaire ». Cependant, cette variante reste proche des habitations (400 m), « le hameau de Villereau serait impacté par toutes les nuisances », et représenterait aussi un coût trop élevé. Elle impacterait de plus certaines espèces d'oiseaux.

Une pétition des habitants du hameau de Villereau en faveur de la variante Est et contre la variante Ouest, qui pourrait conduire selon eux à diverses nuisances sur le cadre de vie (pollution sonore et visuelle principalement) a été transmise à la DREAL. Elle compte 30 signatures.

### Les avis des élus et acteurs institutionnels

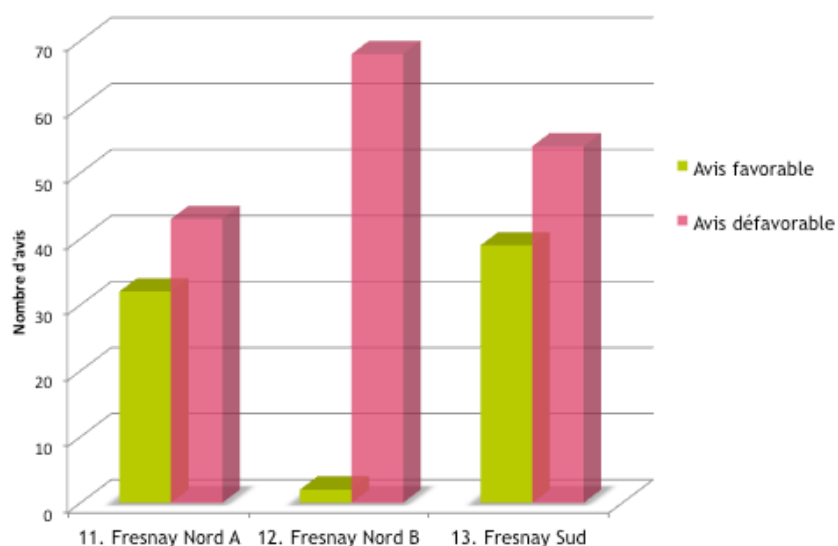
Seuls Albéric de Montgolfier et le maire d'Ymonville sont en faveur de la variante Ouest. Le maire et le conseiller municipal de Beauvilliers se sont opposés à cette solution redoutant l'impact sur les activités agricoles.

Si les représentants du monde agricole n'ont pas pris a parole à ce sujet, quelques agriculteurs du secteur se sont exprimés notamment en faveur du scénario Est en raison de l'activité de carrière situées à proximité.

#### 4.3.2. Les variantes de tracés dans le secteur de Fresnay-l'Évêque

Ce secteur est essentiellement marqué par des problématiques d'impacts sur les hameaux, l'environnement et les exploitations agricoles.

##### NOMBRE D'AVIS FAVORABLES ET DEFAVORABLES DANS LE SECTEUR DE VARIANTES DE FRESNAY-L'ÉVEQUE



Sur ce secteur, 3 variantes de tracés sont proposées : Fresnay Nord A, Fresnay Nord B et Fresnay Sud. A l'issue de l'analyse des contributions, les avis exprimés sont majoritairement défavorables à l'ensemble des variantes. Cependant, il est à noter que les variantes Nord A et Sud font l'objet

d'avis favorables. Selon certains acteurs la variante Fresnay Sud peut être acceptée sous conditions.

La variante **Fresnay Nord A** comptabilise, à peu d'avis près, autant d'avis favorables que défavorables. Cette variante présente, pour les contributeurs, l'avantage de :

- « s'éloigner des habitations de Fresnay-l'Evêque et de protéger davantage de toutes les nuisances »,
- de « toucher moins de monde : 8 personnes au lieu de 1 230 avec la variante Fresnay Sud », « d'éviter de couper la commune de ses hameaux »,
- « d'éviter les meilleures terres agricoles,
- « de s'éloigner de la zone Natura 2000 et des différents sites protégés ».

Ce tracé permet par ailleurs le partage des pertes et des nuisances sur les trois communes les plus concernées et la réutilisation possible de l'aire de services des Plaines de Beauce.

Les avis défavorables font état d'un besoin d'emprises agricoles trop important du fait d'un tracé plus long, de la « traversée de trois communes jusque là non concernées », « d'un crochet vers le nord qui est considéré comme inexplicable ».

Sur la variante **Fresnay Nord B**, les avis favorables n'ont pas été argumentés. Les oppositions actent le fait que cette variante :

- « impacte des exploitations agricoles équipées de pivots et de rampes frontales d'irrigation qui deviendront inutilisables », l'emprise agricole est d'ailleurs jugée trop importante ;
- « est incompatible d'un point de vue économique et écologique » ;
- est trop longue et trop proche des hameaux de Beauvins et Pithaux, elle « impacterait la majorité de la population de Fresnay-l'Evêque ».

En ce qui concerne la dernière variante du secteur, **Fresnay Sud**, les avis favorables précisent que cette variante, au tracé le plus court, serait moins coûteuse, plus rentable et consommerait moins de terres agricoles avec « un seul remembrement requis ». Réutilisant davantage l'existant et notamment la déviation d'Ymonville, elle « limite les nuisances pour Levesville-La-Chenard et trois autres communes ».

Les avis des opposants, plus nombreux, mettent en exergue le fait que ce tracé est « trop proche des habitations et qu'un passage entre Fresnay-l'Evêque et Mérasville comme Villieu impactera la valeur de toutes les propriétés et nuira à la qualité de vie des riverains ». Les enjeux environnementaux sont davantage évoqués : le projet pourrait notamment traverser « le site préservé de la Michellerie ».

Sur cette variante, plusieurs demandes/attentes ont été formulées : « l'aire de service sur l'A10 doit être réutilisée », « il faut prévoir des passages à faune ».

Dans le cas où cette variante est retenue par la DREAL Centre-Val de Loire, des adaptations sur l'ensemble de cette variante sont demandées :

- « Ecarter le tracé des sites ZNIEFF du Bois de la Ville et du Bois Limour ».
- « Rester au fond de la vallée et descendre plus vers le sud pour éviter de se rapprocher de Fresnay l'Evêque et notamment du hameau de Pitheaux ».
- « Etudier la déviation de Beauvilliers et l'inclure dans les travaux ».
- « Ne pas traverser la RD 19 entre Fresnay-l'Evêque et Trancrainville ».

Sur ce secteur de variantes, certains contributeurs ont proposé des alternatives, d'une part parce qu'aucune des solutions ne convenait du fait des nuisances trop conséquentes, d'autre part pour apporter une « amélioration » au tracé :

- « Etudier une ligne droite depuis l'A10 jusqu'à la RN 154 à l'endroit le plus opportun ».
- « Poursuivre la RN 154 jusqu'à Allaines avec un aménagement sur place qui permettrait de consommer moins de terres agricoles et serait moins onéreux (soutien au projet MOB 28) ».
- « Etudier un tracé longeant l'ancienne voie ferrée entre Ymonville et Fresnay-l'Evêque.

### Les avis des élus et acteurs institutionnels

Seule la commune de Fresnay-l'Evêque s'est mobilisée contre la variante privilégiée par la DREAL (Fresnay-l'Evêque Sud). Celle-ci est a contrario soutenue par les élus des communes nouvellement concernées par le projet en raison de l'élargissement du fuseau vers le Nord : Levesville-La-Chenard, Neuvy-en-Beauce, Moutiers-en-Beauce.

La variante Sud est aussi soutenue par les représentants du monde agricole et quelques exploitants locaux.

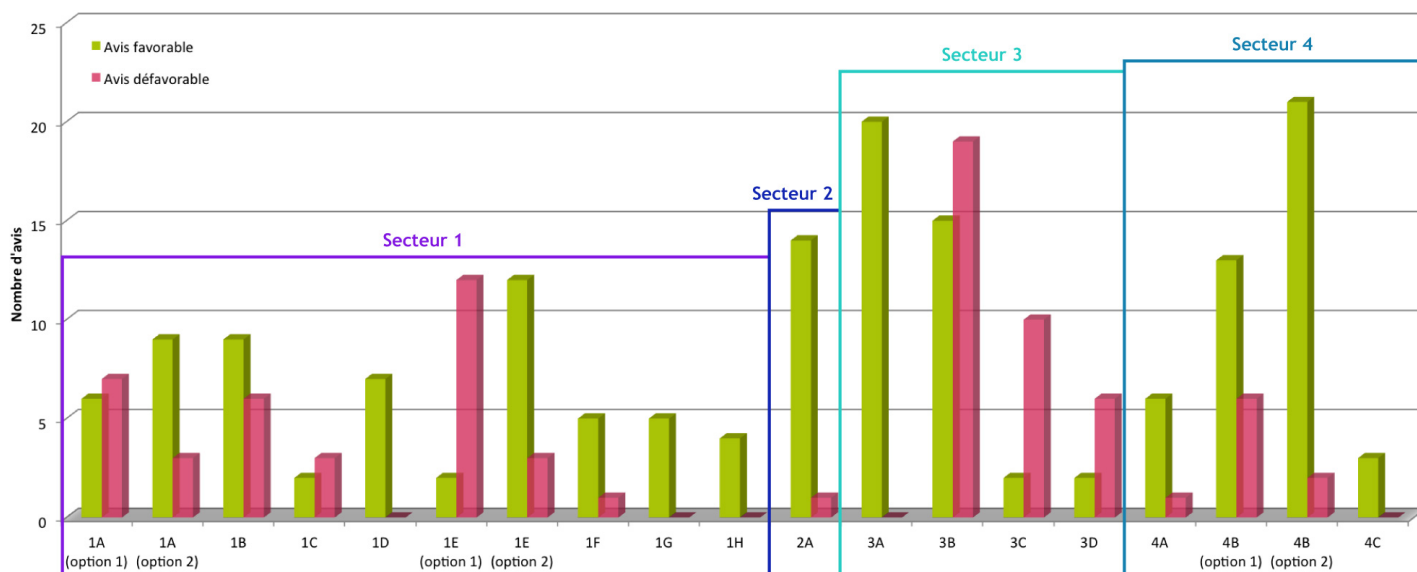
### Le bilan des questionnaires de Fresnay-l'Evêque

La variante Fresnay Nord A rencontré une très large majorité d'avis favorables : 210 contributions favorables sur 229 contributions. Ce tracé est considéré comme le moins négativement impactant. Peu d'avis ont été comptabilisés pour les variantes Fresnay Nord B et Fresnay Sud.

#### 4.3.3. Les secteurs sans variantes de tracés

Pour certains contributeurs, la déviation d'Ymonville ne doit pas devenir un tracé autoroutier. Cet avis est contrasté par certains qui expliquent que « si la déviation a été faite sur Ymonville, c'est bien dans l'optique de construire ce type d'infrastructure, il faut l'utiliser ».

## 5. Les avis sur le dispositif de points d'échanges



### 5.1. Secteur 1 : Nonancourt-Dreux

Sur ce secteur le dispositif de points d'échanges présenté comme étant préférentiel par la DREAL Centre-Val de Loire a été globalement confirmé. Il est composé des points d'échanges 1A option 2, 1B, 1D, 1E, 1F, 1G et 1H ;

#### 5.1.1. Les avis par points d'échanges

##### Les points d'échanges 1A

Les contributeurs estiment que le **point d'échanges 1A option 1** favorisera la diminution du trafic en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre. Mais ils demandent en même temps de le déplacer immédiatement après la traversée de l'Avre ou sur un tracé modifié de la RN12, cheminant plus au Sud (en contournant le hameau du Gérieur).

Si le **point d'échanges 1A option 2** est davantage plébiscité, ce sont les participants opposés à cette solution qui ont le plus argumenté leur choix. Selon eux, cet aménagement ne permettrait pas de résoudre efficacement le problème de la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre parce qu'il serait situé trop proche de la commune et qu'il conduirait à rallonger les temps de parcours pour les usagers de la RN12. Ce phénomène s'accroîtrait si la variante Buray Est est retenue.

Dans ce cadre, des modifications sont proposées. Ce point d'échanges devra être éloigné de l'entrée de la commune de Saint-Rémy-sur-Avre (certains proposent un décalage vers l'Ouest de Nonancourt avec un lien direct avec la RN12 afin de favoriser les trajets directs de l'axe Paris-Alençon) afin de limiter le trafic sur l'itinéraire de substitution.

### Le point d'échanges 1B

Le point d'échanges 1B a été à l'origine d'une argumentation fournie. Les avantages et inconvénients de cette solution sont associés à la question du désenclavement de la commune de Saint-Lubin-des-Joncherets, du Plateau de Brezolles et d'une zone industrielle en projet. Si certains estiment que ce point d'échanges serait un outil d'attractivité économique favorisant les circulations agricoles et l'accès à la future ZI et qu'il constituerait une juste « réparation » à la traversée du territoire communal, les opposants estiment que le projet de zone industrielle est utopique et que le point d'échanges serait trop proche de celui envisagé plus au Nord (1A option 1). La proximité des deux propositions rendraient l'un des aménagements inopportuns et remettrait en cause la sécurité des usagers. Enfin, couplé à la suppression du point d'échanges existant de Saint-Rémy-sur-Avre, le système de circulation ne serait plus logique : les usagers seraient dans l'obligation de faire plusieurs kilomètres avant d'entrer sur l'autoroute pour se rendre à Dreux. Il inciterait ainsi à l'utilisation du réseau secondaire et au maintien du trafic sur les axes actuels. D'autres opposants à cette solution expliquent que la RD11-1 n'est pas en mesure d'accueillir un trafic dense de Poids-Lourds et de voitures.

Dans ce cadre, quelques adaptations sont proposées :

- son déplacement au niveau de la RD117 ;
- une implantation plus au Sud en cas de modification du tracé. D'autres enfin préconisent de laisser ce choix aux habitants de Saint-Lubin-des-Joncherets.

### Le point d'échanges 1C

En ce qui concerne le point d'échanges 1C, ce sont très majoritairement des avis qui s'opposent à cette solution qui ont été recueillis. Les contributeurs craignent que cette solution rende inefficace la déviation de Saint-Rémy-sur-Avre. En raison de sa localisation trop proche de la commune, les usagers pourraient être tentés de sortir de l'autoroute pour continuer à traverser la commune via l'itinéraire de substitution.

La position de ce point d'échanges à la jonction de l'ensemble des axes routiers se présente que le point positif avancé par les rares personnes soutenant cette solution.

### Le point d'échanges 1D

Le point d'échanges 1D n'a quant à lui suscité que des avis positifs. Il permettrait de desservir l'agglomération drouaise ainsi que Vernouillet et offrirait un bon point d'entrée sur l'autoroute pour les personnes effectuant la liaison Dreux-Chartres quotidiennement. Des modifications ont malgré tout été proposées :

- Le placer plus au Sud du Boullay-Mivoye pour alimenter le Sud de Dreux et la zone d'activité de la Vallée de la Saule.
- Le décaler le plus au Nord pour limiter les impacts sur la commune de Marville-Moutiers-Brûlé et favoriser la desserte de Vernouillet. Les contributeurs tiennent par ailleurs à rappeler l'importance de la préservation du foncier agricole et notamment des terres les plus qualitatives.

### Le point d'échanges 1E

Si le **point d'échange 1E option 1** a suscité davantage d'avis négatifs en raison de son emplacement à proximité immédiate d'habitations et de la Vallée de l'Avre, le **point d'échanges 1E option 2** a reçu plus de soutiens notamment parce qu'il constitue la suite logique de la variante Louvilliers Est. Quelques personnes alertent cependant les services de l'Etat sur la proximité de cet aménagement avec les habitations et avec l'aqueduc de l'Avre alimentant la région Parisienne en eau potable. Afin d'optimiser le désenclavement de Dreux et de son agglomération, il est parfois proposé de le décaler plus à l'Est. Cela permettrait également de positionner la variante Louvilliers Est sur des terres de moins bonne qualité.

### Le point d'échanges 1F

Le **point d'échanges 1F** n'a recueilli que des avis positifs. Les contributeurs approuvent le maintien de la connexion de la RN12 à la RD828 et insistent sur l'idée selon laquelle l'échangeur doit se situer à l'intersection actuelle de ces deux axes.

### Le point d'échanges 1G

Le **point d'échanges 1G** semble également faire consensus mais il n'a pas suscité un grand nombre d'avis. Cet aménagement permettrait la desserte d'une zone d'activité importante et constituerait un point d'entrée pour l'ensemble du Nord du département.

### Le point d'échanges 1H

Enfin, si aucune opposition n'a été recueillie concernant le **point d'échanges 1H**, les contributeurs font part de leur difficulté à le situer sur le territoire et à en définir l'utilité. Ainsi, certains avertissent la DREAL sur les impacts générés par cet aménagement sur son environnement « cet échangeur aura un impact sur une ferme ». Un point d'échanges entre les RN12 et 154 reste en tous cas nécessaire.

### Des solutions alternatives

Pour quelques participants, la réalisation d'un point d'échanges entre la RN12 et l'autoroute à l'Ouest de Nonancourt permettrait de mieux « shunter » le rond-point des Anglais lors d'un trajet en direction de la Région Parisienne. Pour les usagers en provenance d'Evreux, il sera au contraire possible d'accéder à ce rond-point sans traverser la commune de Nonancourt. Dans ce cadre, la circulation de transit à travers Saint-Rémy-sur-Avre serait limitée.

#### 5.1.2. L'expression des élus et acteurs institutionnels

L'Agglomération du Pays de Dreux est favorable au dispositif de points d'échanges jugés comme étant préférentiel par la DREAL Centre-Val de Loire. Ainsi, elle s'oppose à la solution de point d'échanges 1C estimant que celle-ci génèrerait un report de trafic important et ne permettrait par



de solutionner la traversée de Saint-Rémy-sur-Avre. L'intercommunalité demande par ailleurs une adaptation du point d'échanges 1D pour limiter les impacts sur les activités agricoles et améliorer la desserte des communes du Sud de l'agglomération drouaise. Elle demande aussi que la variante Buray Est, pour laquelle elle est favorable, soit accompagnée d'un « raccordement avec le réseau local » par la « réalisation d'un point d'échanges entre la nouvelle infrastructure et la RN 12 actuelle au niveau de leur croisement à l'Ouest de Nonancourt », ce qui équivaut à réaliser la variante Buray Est avec le dispositif d'échanges 1A option 1.

Albéric de Montgolfier, Président du Conseil général de l'Eure-et-Loir a soutenu cette démarche dans le cadre de l'échangeur 1G (il ne s'est pas exprimé sur les autres propositions).

Les points d'échanges 1A option 2, 1B et 1D ont suscité l'opposition de la commune de Dampierre-sur-Avre. La commune estime que le point d'échanges 1B ne permettra pas de désenclaver le secteur. Par opposition, la Mairie de Saint-Lubin-des-Joncherets apporte son soutien (à la condition de quelques ajustements) en mettant en avant les effets très positifs de cet aménagement pour le désenclavement de sa commune.

## 5.2. Secteur 2 : Dreux-Chartres

Dans ce secteur, le système d'échanges présenté comme étant préférentiel par la DREAL Centre-Val de Loire a été questionné. La suppression des points d'échanges actuels semble particulièrement inquiéter les habitants du secteur qui redoutent la disparition d'une desserte fine des communes situées de part et d'autres du tracé. De ce fait, les circulations sur le réseau secondaire pourraient augmenter. Ils demandent donc des points d'échanges complémentaires à celui proposé comme le maintien de celui de la RD20 (garantissant un accès à la Vallée du Saule, Châteauneuf-en-Thymerais et Nogent-le-Roi). Ces attentes ont été formulées en rappelant néanmoins le coût important d'un tel aménagement. Le montant de 5 millions d'euros par point d'échanges a été pris en référence.

### Point d'échanges 2A

Dans ce cadre, la proposition de point d'échanges 2A a été accueillie très favorablement. Il permettrait : de garantir une circulation Est-Ouest, de délester le réseau secondaire en offrant un point d'entrée (et de sortie) aux usagers quotidiens et de desservir les zones d'activités locales et les communes situées à proximité (Tremblay-les-Villages, Nogent-le-Roi et Châteauneuf-en-Thymerais).

### Les avis des élus et acteurs institutionnels

Le point d'échanges 2A bénéficie du soutien des collectivités et de leurs représentants sur le secteur. Les élus locaux comme ceux de la commune de Tremblay-les-Villages mettent en avant la desserte du territoire offerte par cet aménagement tout en regrettant la disparition des points d'échanges existants.

### 5.3. Secteur 3 : Chartres

Dans ce secteur, le dispositif de points d'échanges considéré comme préférentiel par la DREAL Centre-Val de Loire a été assez largement discuté. Parmi les deux points d'échanges proposés, si le point d'échanges 3A est plébiscité, le point d'échanges 3B a fait l'objet de nombreuses critiques en raison des impacts qu'il pourrait générer.

#### Points d'échanges 3A

Le point d'échanges 3A est jugé comme étant indispensable pour l'accès au nord de Chartres et pour relier les rocade Est et Centre. Il permettra également aux navetteurs qui font Chartres-Dreux quotidiennement d'entrer rapidement sur l'autoroute.

Quelques personnes demandent qu'il se rapproche davantage de Lèves pour éviter que les routes à destination de l'échangeur soient surchargées.

#### Points d'échanges 3B

Les impacts de ce point d'échanges sont régulièrement dénoncés par les habitants du secteur qui considèrent qu'il sera trop proche des habitations et notamment du lotissement de « la Garenne ». Plus globalement ce sont les impacts visuels et acoustiques de ce point d'échanges qui sont opposés.

Sur le plan des fonctionnalités, si les avis sont majoritairement positifs, certains considérant que ce point d'échanges permettrait de favoriser les échanges entre autoroute, de faciliter l'accès à Chartres, de desservir le pôle de développement de l'est de Chartres, quelques personnes estiment qu'il ne serait pas approprié à la desserte des zones d'activités du secteur.

Les personnes opposées à cette solution estiment qu'il serait préférable de réétudier les solutions dites « baïonnettes » présentées lors du premier temps fort de concertation. Certains demandent uniquement des mesures d'insertion de qualité ou le déplacement du point d'échanges dans un secteur moins urbanisé qui serait situé plus à l'est.

#### Points d'échanges 3C et 3D

Ces deux points d'échanges ont recueilli des avis majoritairement défavorables.

Les acteurs locaux craignent que le point d'échanges 3C fasse transiter d'importants flux dans le village de Gellainville. Ils considèrent par ailleurs qu'il est trop proche du point d'échanges 3B qui permet déjà l'accès à l'Est de Chartres et aux zones d'activités du secteur. Ses fonctionnalités seraient donc redondantes avec ce dernier.

S'il devait être conservé, quelques contributeurs demandent à ce qu'il soit plus près des zones d'activités de Gellainville. Il éviterait ainsi de bouleverser Bonville.

Dans le même registre d'argumentaires, certains considèrent que le point d'échanges 3D

générerait un trafic nuisible pour Bonville et qu'il impacterait globalement les circulations locales. Sa proximité avec le point d'échanges 3B est également rappelée.

Malgré cela, quelques personnes estiment que ce point d'échanges serait utile à la desserte du sud de l'agglomération.

### 5.3.1. L'expression des élus et acteurs institutionnels

Les points d'échange 3C et 3D sont à l'origine d'une opposition forte des collectivités du secteur (dont Chartres Métropole et le Conseil municipal de Sours) et de leurs représentants. La commune de Gasville-Oisème est partagée sur le soutien à apporter à la solution 3B. Si le maire est favorable à condition que quelques adaptations soient opérées, un conseiller municipal s'y oppose totalement en raison de son impact sur la qualité de vie. Enfin, Albéric de Montgolfier, président du Conseil départemental d'Eure-et-Loir et le président de Chartres Métropole apportent leur soutien à la proposition 3A. Le président de Chartres Métropole est par ailleurs favorable au dispositif d'échanges complet A11/A154.

## 5.4. Secteur 4 : Chartres sud - A10

### Le point d'échanges 4A

Le point d'échanges 4A est largement plébiscité localement. Il permettra de désenclaver Voves et sera plus particulièrement favorable au transport des céréales.

Certains s'inquiètent néanmoins de l'augmentation du trafic local à Beauvilliers et Boisville-la-Saint-Père. La mairie de Boisville-la-Saint-Père demande dans ce cadre qu'une déviation de la commune soit prévue aux frais du concessionnaire.

### Les point d'échanges 4B

Pour ce point d'échanges, le choix entre l'option 1 ou 2 est conditionné au choix du tracé préférentiel qui pourrait être proposé. Ainsi, à l'instar de ce qui est évoqué dans le choix du tracé, il est demandé que l'option 2, si elle retenue en lien avec le tracé sud, soit positionnée le plus au sud possible.

Les impacts de ces deux solutions sur l'espace agricole sont évoqués. Mais l'option 2 limiterait davantage les emprises selon les contributeurs.

### Le point d'échanges 4C

L'aménagement de ce diffuseur permettrait de limiter le report de flux PL dans la traversée des villages grâce au raccordement à l'A10.

#### 5.4.1. L'expression des élus et acteurs institutionnels

Les avis des différentes collectivités et de leurs représentants sur les points d'échanges dans le secteur Chartres Sud sont en lien direct avec les choix de ces derniers sur les variantes de tracés. Ainsi, le point d'échange 4B option 2 est largement soutenu notamment par les communes situées au Nord de Fresnay-l'Evêque. Cette solution connaît en revanche l'opposition de la commune de Fresnay-l'Evêque et le président du Conseil départemental d'Eure-et-Loir préfère le tracé Nord et donc l'échangeur 4B option 1.

## 6. Enseignements

### Des modalités de concertation qui ont permis une large participation

Les modalités d'information et de concertation proposées, même si elles ont pu faire l'objet de quelques critiques (notamment sur la qualité de diffusion du document d'information de 8 pages ou sur l'utilité réelle de la démarche) ont permis une très large participation du public et de l'ensemble des acteurs du territoire.

En proposant un dispositif quasi identique à celui du premier temps de concertation, mais en allongeant la durée de la concertation (plus de 8 semaines contre 4 en 2012), la DREAL Centre - Val de Loire a su répondre aux attentes des acteurs du territoire et a recueilli 20% d'avis supplémentaires par rapport au premier temps fort de dialogue : 977 contributions en 2015 contre 731 en 2012.

Les réunions publiques auront été le témoin de la large mobilisation des acteurs du territoire puisque les 4 réunions ont connu une participation totale de 1114 personnes soit une moyenne de quasiment 300 personnes par réunion.

La nécessité d'allonger de 2 semaines la période de réception des avis pour prendre en compte les nombreuses contributions qui étaient encore transmises quelques jours avant la date de clôture initiale (le 13 février 2015) témoigne également de la réussite de la démarche.

### Une mobilisation de l'ensemble des acteurs du territoire

Cette concertation a favorisé l'expression de l'ensemble des acteurs du territoire : associations, agriculteurs, élus, entreprises et habitants y ont participé. Pour caractériser cette participation, on retiendra que les habitants, souvent riverains du futur projet, comptabilisent plus de 80 % des avis et que les communes et agriculteurs ont mené des démarches structurées pour contribuer : la DREAL a reçu 21 délibérations de communes (soit près de la moitié des 45 communes du territoire du projet) et des études d'impacts synthétiques de la part des agriculteurs.

On retiendra également l'initiative de la commune de Fresnay l'Evêque qui a organisé une consultation de ses habitants sous forme de questionnaire en dehors du cadre proposé par la DREAL.

### Le choix d'un tracé et d'un système d'échanges préférentiels comme sujet principal de mobilisation

Les participants se sont très largement mobilisés autour des questions de la concertation puisque 70 % des avis traitent du choix du tracé et/ou du système d'échanges.

Par secteur d'études, le niveau de mobilisation est en rapport direct avec le nombre de variantes ou la complexité de passage du projet. C'est ainsi que l'on comptabilise le plus d'avis dans les secteurs des contournements de Dreux et de Chartres, puis dans le secteur sud pour terminer par le secteur Dreux-Chartres qui compte 6 fois moins d'avis que dans les deux premiers.

Dans ce cadre, la question des conditions d'insertion du projet a pu être largement questionnée

parfois de façon très précise (voir après).

## Les débats sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en concession ont pu se poursuivre

Comme depuis le débat public, l'opportunité du projet a pu être largement débattue. Les participants s'expriment sur deux questions :

- Faut-il aménager à 2x2 voies la RN 154 ?
- Faut-il pour cela procéder à sa mise en concession ?

Si à la première question les avis sont globalement favorables, la seconde question est davantage débattue.

L'utilité d'aménager à 2x2 voies la RN 154 n'a pas été peu remise en cause avec 93% d'avis exprimés favorables ou favorables sous conditions à un projet d'aménagement.

A l'inverse, le principe de la mise en concession recueille 25% d'avis favorables ou favorables sous conditions. Les expressions présentent des attentes précises quant aux conditions de mise en concession et aux impacts réels de cette solution sur le territoire et les finances publiques.

Autour de la question de l'opportunité, des solutions alternatives ont dans ce cadre été évoquées comme le projet « MOB28 » proposé et relayé par plusieurs associations et qui fait à l'heure de l'écriture de ce bilan l'objet d'une étude spécifique par la DREAL. Autour de cette question de l'opportunité les questions de financement ainsi que la capacité de participation des collectivités ont été questionnées. Le retour potentiel du trafic sur l'itinéraire de substitution et la question de la tarification des déplacements quotidiens sont deux sujets majeurs d'inquiétudes en particulier entre Dreux et Chartres. Comme indiqué lors de la concertation, la DREAL a engagé un travail sur les aménagements et les conditions qui permettront de limiter le transfert de trafic sur l'itinéraire de substitution et de maîtriser les nuisances liées à ces circulations notamment poids lourds.

## Des riverains en attente de réponses précises sur les conditions d'insertion du projet

Le projet se précisant de plus en plus au fil de l'avancement des études, les participants ont mis en avant leurs inquiétudes quant aux impacts potentiels du projet sur le cadre de vie (nuisances sonores, impacts sur le paysage, risque de pollution) et les activités agricoles. Des réponses précises sur les mesures qui pourront être proposées ont été sollicitées, notamment dans les secteurs très sensibles des vallées ou à proximité de zones habitées. Ces remarques et questionnements offrent une bonne visibilité sur les attentes des futurs riverains du projet pour travailler dans les prochaines étapes sur les conditions d'insertion du tracé.

## Un tracé et un système d'échanges privilégiés identifiés

La large participation a permis de répondre aux principaux objectifs de la concertation en éclairant le choix d'un tracé préférentiel et d'un système d'échanges. On notera que des adaptations des variantes étudiées sont malgré tout régulièrement demandées. Elles pourront être étudiées dans les étapes ultérieures d'études.

Le tracé globalement préféré par les participants à la concertation est le suivant :

- Dans le secteur Nonancourt-Dreux :
  - la variante « Buray Est » recueille la majorité des avis favorables. Certains habitants et élus locaux demandent des adaptations du tracé afin de favoriser la bonne insertion du projet : on notera la demande d'une liaison directe avec la RN12 et d'un décalage du tracé dans le secteur de Saint-Lubin des Joncherets, afin d'éviter le centre aéré Edouard Hoff, tout en limitant des impacts sur le foncier agricole.
  - la variante « Louvilliers Est » est très largement préférée, même si elle compte également un nombre important d'avis défavorables. Le choix de cette variante est également conditionné à quelques adaptations : un décalage du franchissement de la vallée de la Blaise plus au sud, afin de permettre au tracé de s'éloigner du hameau de Chambléan, sans pour autant provoquer des nuisances supplémentaires vis à vis de la commune de Tréon et en limitant l'impact sur le foncier agricole relatif à la desserte du sud de Dreux (échangeur 1D) ; un passage du tracé à équidistance entre Vernouillet et Allainville tout en préservant les « meilleures » terres agricoles.
- Dans le secteur de Chartres, de nombreux avis insistent sur la sensibilité du secteur de Saint-Prest et de Gasville-Oisème. Dans ce cadre, l'étude de solutions alternatives est demandée (solutions baïonnettes et réutilisation de l'existant étudiées pour la concertation de l'automne 2012).

Parmi les variantes tracés proposés dans le secteur de Saint-Prest, la variante « Saint-Prest Ouest » est préférée, moyennant différentes adaptations : franchissement de la voie ferrée par le viaduc et limitation des impacts.

Sur le reste du tracé qui ne fait pas l'objet de variante :

- La question du tracé au droit de Champhol et de Gasville-Oisème a fait l'objet de nombreuses inquiétudes, du fait notamment de la future liaison entre le projet et l'autoroute A11. Un tracé s'éloignant le plus possible d'un lotissement de Oisème est demandé, tout comme un recalage permettant de limiter les impacts sur la RD83 à Champhol.
- Au sud de l'autoroute A11 et de la RD910, des demandes d'adaptation parfois contradictoires ont été reçues pour le passage au droit de Sours et de Gellainville, tout en cherchant à limiter l'impact sur la filière agricole. Il est à noter dans ce secteur une proposition de localisation pour une future aire de service.

- Dans le secteur Chartres Sud - A10 :
  - La variante « Ymonville Est » est préférée par la population par rapport à la variante « Ouest » en raison notamment des impacts plus limités le cadre de vie (proximité du hameau de Villereau).
  - Sur le secteur de Fresnay-l'Evêque, les variantes « Fresnay Nord A » et « Fresnay Sud » recueillent autant d'avis favorables puisqu'elles opposent des communes qui pourront être concernées ou non selon la variante choisie. En revanche, les avis défavorables sont moins nombreux sur « Fresnay Nord A » en raison du large soutien exprimé par les habitants de Fresnay-l'Evêque. Sur le fond, les avis contrebalancent cette tendance puisqu'ils mettent en avant le fait que la variante « Fresnay Sud » recueille des avis défavorables en raison des impacts potentiels sur les zones habitées (proximité des hameaux de Villiers, Mérasville, Pitheaux) et sur l'activité agricole et que la variante « Fresnay Nord A » pose les mêmes difficultés d'insertion au regard de la présence et des spécificités des cultures, tout en étant plus longue de 3 km.

Dans ce cadre, on notera qu'en travaillant sur les adaptations de la variante « Fresnay Sud » qui ont été demandées lors de cette concertation, les impacts de cette dernière pourraient être limités. Ces adaptations auraient les objectifs suivants :

- un raccordement plus au sud sur l'autoroute A10 à proximité de la route de Trancrainville afin de limiter les impacts vis-à-vis du hameau de Pitheaux ;
- un passage plus au nord entre Ymonville et Fresnay-L'Evêque, le long de l'ancienne voie ferrée afin de limiter les impacts sur les exploitations agricoles (pour moins de segmentation des exploitations).

Le système d'échanges à privilégier selon les avis exprimés lors de la concertation est composé :

- du point d'échanges 1A option 2 (variante « Buray Est ») à la condition qu'il permette un échange direct avec la RN 12 et qu'il évite ainsi un retour du trafic sur l'itinéraire de substitution en traversée de Saint-Rémy-sur-Avre.
- du point d'échanges 1B (sur la commune de Saint-Lubin des Joncherets), placé plus au sud (en lien avec les modifications de tracés attendues) et embranché sur la RD117 (route de Brezolles) au lieu de la RD11-1 (route de Laon).
- du point d'échanges 1D (desserte du sud de Dreux).
- du point d'échanges 1E option 2 (bifurcation entre la RN12 aménagée et le contournement Ouest de Dreux), parfois avec l'idée de le décaler vers l'est.
- des points d'échanges 1F et 1H (diffuseurs existants RD 828 et rocade Est de Dreux).
- du point d'échanges 1G (giratoire dénivelé de l'Avenue Wilson sur la RN12 dans la traversée nord de Dreux).
- du point d'échanges 2A (diffuseur sur la RD26 au niveau de la commune de Tremblay-les-



Villages). On note par ailleurs sur ce secteur quelques demandes de points d'échanges complémentaires entre Dreux et Chartres.

- du point d'échanges 3A (diffuseur avec la RD1154 au nord de Chartres au niveau de la commune de Poisvilliers), parfois avec l'idée qu'il soit placé plus proche de Lèves.
- du point d'échanges 3B (nœud autoroutier entre le projet et l'A11), malgré les impacts potentiels de cet aménagement qui inquiètent de nombreux participants. L'étude de solutions permettant une limitation des impacts sur les habitations de Oisème est à ce titre demandée.
- du point d'échanges 4A (diffuseur de la RD17).
- du point d'échanges 4B option 1 ou 2 en fonction de la variante de tracé.
- du point d'échanges 4C (diffuseur existant d'Allaines sur A10).

Par opposition, les points d'échanges 1C, 3C et 3D ont reçu des avis majoritairement défavorables et sont jugés comme peu utiles, voire contre-productifs.

On notera enfin des demandes quasi systématiques de limitation de l'emprise agricole pour l'implantation de ces points d'échanges.

# Annexe

# LES HYPOTHESES DE TRACES ET LES POINTS D'ÉCHANGES SOUMIS A CONCERTATION

