



**PRÉFET
D'EURE-
ET-LOIR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PROJET A154-A120

**RÉUNION ASSOCIATIONS, SYNDICATS, CHAMBRES CONSULAIRES,
CESER, SAFER, SNCF**

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 23 SEPTEMBRE 2022

Suite à la réunion du comité de pilotage du projet d'aménagement des autoroutes A154 et A120 réunissant les élus, dont les 37 maires des communes intersectées par le fuseau, qui s'est tenue le 1^{er} juillet 2022, une réunion réunissant les associations, les syndicats, les chambres consulaires, le CESER Centre-Val de Loire, la SAFER Centre-Val de Loire et la SNCF s'est tenue le 23 septembre 2022 sous la présidence de **Madame le préfet d'Eure-et-Loir**.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir précise que des réunions par arrondissement sont également prévues avec les maires concernés au mois d'octobre pour collecter les demandes particulières des territoires.

La DREAL Centre-Val de Loire présente le projet et le dossier des engagements de l'État que le futur concessionnaire devra respecter.

La DGITM présente la procédure de mise en concession de liaison autoroutière A154 et A120.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir invite les participants à s'exprimer.

L'adjoint au maire de Gasville-Oisème en charge de l'environnement et membre de l'association Saint-Prest Gasville-Oisème environnement exprime son scepticisme par rapport à la présentation des engagements de l'État. Il indique que, selon lui, l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique de 2016 ayant conduit à la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) sous-estime les enjeux pour la commune de Gasville-Oisème et que ses questions sont restées sans réponse. Il ajoute qu'au regard des enjeux climatiques actuels, ce projet lui semble obsolète.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir rappelle que les projets routiers ne sont plus réalisés aujourd'hui comme ils l'étaient il y a plusieurs décennies et que ce projet d'autoroute prendra en compte les impacts environnementaux et sociaux.

La DREAL précise que la DREAL et la DDT d'Eure-et-Loir ont déjà rencontré les communes de Gasville-Oisème et Saint-Prest et que les remarques formulées ont déjà été communiquées au ministère en charge des transports et seront portés à la connaissance des candidats à la procédure de mise en concession.

L'adjoint au maire de Gasville-Oisème indique qu'aucune réponse concrète ne leur a été donnée lors de cette rencontre. Il revient sur le fait que l'étude d'impact n'était pas complète et questionne la validité des mesures prises dans le dossier des engagements de l'Etat.

La DREAL rappelle que le lotissement de la Garenne IV figure bien dans l'étude bruit. La DREAL ajoute que l'étude d'impact réalisée préalablement à la DUP sera actualisée et affinée par le futur concessionnaire lors dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale du projet, laquelle comprend une nouvelle phase d'enquête publique.

L'adjoint au maire de Gasville-Oisème indique que le contournement ouest était préférable.

La DREAL rappelle que la réutilisation du contournement ouest de Chartres a été étudiée mais ne permettait pas d'atteindre les objectifs de ce projet.

Le Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir revient sur plusieurs points :

- Tout d'abord, il s'interroge sur la procédure qui est suivie et la validité des hypothèses utilisées dans l'étude d'impact préalable à la DUP, puisque celle-ci nécessite d'être actualisée ;
- Ensuite, il évoque des projets en construction dans la bande définie par la DUP notamment le projet OTIUM et le projet de la ZAC des Fenots ;
- Par la suite, il revient sur l'intégration de la RN12 entre Houdan et Dreux Est au projet. Il questionne notamment le financement de l'exploitation de cette portion d'autoroute, sachant qu'elle sera gratuite ;
- Enfin, il s'interroge sur la neutralité carbone du projet.

La DDT répond sur le sujet des permis de construire et indique que tout projet situé dans le fuseau déclaré d'utilité publique fait systématiquement l'objet du contrôle de légalité en vue de vérifier sa compatibilité avec la DUP.

Le Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir ajoute que les projets mentionnés ne figurent pas dans l'étude d'impact préalable à la DUP.

Le Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir indique que des sondages géotechniques ont déjà été effectués par le BRGM pour Eau de Paris entre 2010 et 2012 et que ces sondages n'ont pas été considérés dans l'étude d'impact.

La DREAL indique prendre note des remarques afin qu'elles soient portées à la connaissance des candidats dans le cadre de la procédure de la mise en concession.

La DGITM précise que la procédure est longue et que les études seront affinées par le concessionnaire retenu.

La DGITM revient sur les autres points soulevés par le **Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir**.

L'intégration de la RN12 entre Houdan et Dreux Est à l'assiette de la concession a vocation à assurer la cohérence de l'exploitation des routes nationales du secteur, sans remettre en cause l'équilibre de la concession.

Sur le sujet du bilan carbone, **la DGITM** répond que le Gouvernement considère comme central l'enjeu de décarbonation du mode routier, qui est et restera, en parallèle des ambitions pour le développement du report modal et notamment du mode ferroviaire, le mode principal des déplacements des usagers et des marchandises. Ainsi, tous les nouveaux projets ont des objectifs élevés en termes d'équipements en bornes de recharge électrique pour toutes les aires de service. Par ailleurs, le concessionnaire devra aménager des installations permettant le développement du covoiturage. En outre, la réduction de la consommation énergétique des véhicules, électriques comme thermique, sera favorisée par la mise en place d'un péage flux libre. Enfin, des tarifications différenciées seront appliquées en fonction des performances environnementales des véhicules.

Le Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir indique que le projet A154-A120 n'est pas inscrit dans les rapports des groupes de travail sur l'ERS (Electric Road System).

La DGITM répond qu'il convient de distinguer ce document, qui est prospectif, des exigences fixées aux concessionnaires en terme d'équipement en bornes électriques.

Madame la Présidente de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir demande ce que représente, en termes de consommation de terre agricole, la mise en place d'aires de covoiturages et de bornes électriques, qui n'étaient pas considérées lors de la DUP en 2016. Elle ajoute qu'il existe une charte pour limiter l'artificialisation du département, que cette charte prévoit une compensation financière pour chaque hectare artificialisé et demande alors si cette somme est intégrée au budget d'équilibre et ce qu'il en sera fait.

La DGITM répond que les installations électriques seront intégrées aux aires de service. Les parkings de covoiturage font pour leur part l'objet d'une analyse coût-bénéfice en termes de consommation foncière par rapport à leur potentiel d'utilisation. Outre sa participation à la décarbonation de la route, le covoiturage présente un intérêt en termes d'économie pour les usagers, enjeu auquel le Gouvernement est particulièrement attentif. Le covoiturage permet en effet aux usagers de mutualiser le coût d'usage des véhicules, de carburant et de péage.

La DDT ajoute que le projet n'est pas soumis à l'obligation d'une compensation collective agricole qui ne s'applique pas au projet car l'étude d'impact préalable à la DUP a été transmise à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement avant la date d'entrée en vigueur du décret d'application.

Madame la Présidente de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir demande qu'un compte rendu de la réunion soit établi.

Madame le Préfet d'Eure-et-Loir indique qu'un compte-rendu sera rédigé et transmis aux participants.

Monsieur le président de la Chambre d'Agriculture déplore que la compensation collective agricole ne s'applique pas. Il insiste sur l'importance de la consommation de terres agricoles et du dialogue avec les agriculteurs sur le terrain. Enfin, il demande si la chambre d'agriculture peut participer à l'élaboration du document de consultation des entreprises.

La DGITM répond que la procédure de mise en concession est menée par l'État dans le respect des règles de la commande publique.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir indique que les candidats pourront échanger avec la profession agricole sur le sujet de la consommation foncière agricole à condition de respecter le principe d'égalité de traitement entre les différents candidats.

La DDT précise que la problématique de la consommation de terres agricoles afin de limiter les impacts est prévu dans le cadre des AFAFE (aménagement foncier agricole forestier et environnemental).

L'adjoint au maire de Gasville-Oisème informe les participants de la réunion que des bureaux d'études interviennent sur des parcelles privées et qu'un candidat prétend avoir terminé ses études faune et flore.

La DREAL répond que les investigations géotechniques nécessitent un arrêté préfectoral d'occupation temporaire de terrains privés, ce qui a été fait pour les sondages réalisés pour le

compte de l'État par le CEREMA et que l'État n'a pas été informé de ces études réalisées par les candidats.

La DGITM précise être intervenue auprès des candidats.

Le représentant de l'UNSA Centre-Val de Loire indique que le rapport du CESER Centre-Val de Loire n'a pas été évoqué lors de la présentation. Il ajoute que ce rapport questionne l'obsolescence du projet aux vues des enjeux écologiques actuels, son impact carbone et le prix que devra payer l'utilisateur.

La DREAL répond que le rapport CESER est bien connu et que l'impact carbone du projet sera actualisé par le concessionnaire retenu.

La DGITM revient sur le sujet de la tarification et précise que dans le cadre d'une concession, les coûts de la réalisation de l'ouvrage sont principalement portés par les usagers de l'autoroute, via les péages. Elle ajoute que les candidats devront proposer des offres d'abonnement pour les usagers réguliers. Elle rappelle que des systèmes de péages ouverts seront mis en place au niveau de Nonancourt et au nord de Dreux.

Le Vice-Président de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir demande comment sont étudiées les offres et quels organismes sont associés pour les juger.

La DGITM répond que plusieurs aspects des offres sont jugés (aspect financier, technique, etc.) et que l'administration fait appel autant que de besoin à de l'expertise interne et externe. Elle précise que la procédure comprend une phase de validation administrative du contrat de concession avec le recueil des avis de l'Autorité de Régulation des Transports puis du Conseil d'État.

Le représentant de la FSU estime que ce projet est obsolète et indique que selon lui il n'y a pas de tarif préférentiel pour les euréliens car le coût des abonnements sera supporté par les agglomérations de Chartres et de Dreux.

Le représentant de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir ajoute que la tarification préférentielle n'est pas légale en Europe.

La DGITM répond que la directive eurovignette autorise la mise en place de réductions sans plafond maximal pour les véhicules légers et de 13 % maximum pour les poids lourds.

Le représentant de la FSU demande qui gèrera les itinéraires de substitution et quels seront les montants engagés.

La DREAL répond que la création des sections d'itinéraires de substitution non encore existants sera à la charge du concessionnaire.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir ajoute que les gestionnaires des routes qui constitueront l'itinéraire de substitution existant restent les mêmes.

Madame la Présidente de la Fédération Environnementale d'Eure-et-Loir rappelle que la plupart des communes concernées par l'itinéraire de substitution vont subir un retour en arrière avec une augmentation du trafic dans leur village.

La DGITM indique qu'elle est à la disposition des maires des communes concernées pour échanger sur la mise en place d'interdictions poids lourds et d'aménagements dissuasifs sur l'itinéraire de substitution.

Un exploitant agricole sur les communes de Beauvillers et Sours indique n'avoir aucune information sur le projet d'autoroute et craint de devoir faire plus de déplacements en cas de remembrement pour atteindre ses parcelles.

La DREAL répond que les AFAFE mises en place auront également pour objectif de limiter les déplacements.

Monsieur le Président de la Chambre de l'Agriculture indique que des réserves foncières ont été constituées mais il rappelle que les délais sont courts entre la définition du tracé et le début des travaux pour faire des AFAFE.

Madame le préfet d'Eure-et-Loir conclut la réunion en précisant qu'une réunion sera organisée avec le monde agricole en octobre. Elle rappelle que des réunions par arrondissement avec les maires des communes intersectées par le fuseau auront lieu au cours du mois d'octobre.