



DREAL Centre

Achèvement de l'aménagement à 2X2 voies de la RN 154 et de la RN 12 entre Nonancourt et Allaines/ A10

**Bilan de la 1^{ère} phase de concertation
24 septembre 2012 – 19 Octobre 2012**

Sommaire

1. Le Projet	5
1.1. Contexte général : une mise à 2x2 voies nécessaire mais qui se réalise lentement.....	5
1.2. Un débat public qui a confirmé l'intérêt d'achever l'aménagement rapidement et qui a identifié la mise en concession comme la solution pour y parvenir.	6
1.3. Le lancement des études préalables de mise en concession de la RN 154 et de son tronç commun avec la RN 12 acté par décision ministérielle.....	6
1.4. Le calendrier prévisionnel du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronç commun avec la RN 12 par mise en concession autoroutière.	7
2. Le cadre de la concertation	8
2.1. La Décision Ministérielle du 25 juin 2010 fixe les objectifs des études et de la concertation du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronç commun avec la RN 12 par mise en concession autoroutière.....	8
2.2. L'organisation des études et de la concertation préalables à l'enquête publique (2012-2013). .	9
2.2.1. La définition progressive d'un axe préférentiel à porter à l'enquête publique fin 2013. .	9
2.2.2. Une information continue marquée par deux temps forts de concertation.	10
2.3. Un garant de l'information et de la concertation	11
2.4. Un document guide de la concertation	12
3. Le déroulement de la 1ère phase concertation : 24 septembre 2012 – 19 octobre 2012	13
3.1. Le périmètre de concertation.....	13
3.2. Les objectifs de la première phase de concertation	17
3.3. Le détail du dispositif de concertation en étape 1	24
3.3.1. Des réunions avec les maires et les acteurs institutionnels au préalable de la démarche de concertation avec le grand public	24
3.3.2. Des outils de partage avec le grand public	25
3.3.3. Le calendrier de mise en œuvre des actions de concertation.	29
3.4. Un maître d'ouvrage et un garant de l'information et de la concertation disponibles.....	30
3.5. La préparation et la définition des modalités de concertation.....	30
3.6. L'information sur la 1ère phase de concertation.....	32
3.6.1. L'annonce du dispositif et des actions par la DREAL Centre	32
3.6.2. La couverture médiatique	33
4. Le bilan quantitatif de la 1ère phase de concertation	35
4.1. Le nombre total d'expressions	35
4.1.1. Un nombre important de contributions.....	35
4.2. La fréquentation des lieux de concertation	36
4.2.1. Une fréquentation importante des lieux de concertation.....	36
4.2.2. Une fréquentation du site internet du projet en nette hausse durant la concertation...	37
4.3. La répartition des expressions par type de contributeurs.....	37
4.4. La répartition géographique des contributeurs.....	38
5. Les observations recueillies	39
5.1. L'avis sur le projet	39
5.2. Le choix de l'option de passage	41
5.2.1. Le choix de l'option de passage dans le secteur Nonancourt-Dreux.....	42
5.2.2. Le choix de l'option dans le secteur de Chartres	46
5.2.3. Le choix de l'option dans le secteur Chartres sud –A10.	49
5.3. Les autres thèmes d'expression	51

5.4. Le détail des expressions	52
5.4.2. L'analyse des options.....	53
5.4.3. L'intégration du projet dans l'environnement.....	54
5.4.4. Les péages.....	54
5.4.5. La question des aménagements annexes	55
5.4.6. Le coût et le financement.....	55
5.4.7. Trafics	55
5.4.8. Les solutions « alternatives »	56
5.4.9. La gouvernance.....	56
6. Les enseignements pour la poursuite des études et de la concertation	57
6.1. Les modalités de concertation	57
6.2. L'avis sur le projet	58
6.3. Le choix de l'option de passage	58
6.4. Les sujets majeurs pour la poursuite de la concertation	58

1. LE PROJET

1.1. Contexte général : une mise à 2x2 voies nécessaire mais qui se réalise lentement

Un axe structurant dont l'aménagement à 2x2 voies a été décidé en 1994

Entre l'autoroute A 13 et l'autoroute A 10, la route nationale 154 joue un rôle majeur pour les territoires qu'elle dessert :

- elle permet de relier Rouen à Orléans et ainsi les régions Haute-Normandie et Centre dont elles sont préfectures ;
- elle s'intègre dans un axe qui longe les contours de la région Île-de-France, en particulier pour le transport de marchandises ;
- passant par Evreux, Dreux et Chartres, elle tient également une place importante au plan local, en desservant les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir et du Loiret, et en permettant la desserte des agglomérations et territoires.

Compte tenu du rôle joué par la RN 154 aux niveaux national, régional et local, le ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, dans sa Décision du 15 mars 1994, a validé, le projet de son aménagement à 2 x 2 voies au statut de route express. La décision a précisé les conditions de sa réalisation qui se veut progressive :

- un parti d'aménagement à long terme : une route à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés ;
- un parti d'aménagement intermédiaire à 15 ans : aménager en priorité la déviation des agglomérations et répondre à l'accroissement de la capacité de trafic entre Évreux et le sud-est de Chartres.

Un aménagement à 2x2 voies toujours en cours

Depuis la décision de 1994, l'aménagement en route express à 2 x 2 voies de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12 (qui se situe entre Nonancourt et Dreux est) se réalise progressivement. Mais si des travaux successifs ont permis des améliorations locales, ils restent insuffisants pour répondre à l'enjeu global d'aménagement. 91,5 km sont à 2 x 2 voies ou en cours de réalisation sur l'ensemble de l'axe jusqu'à Rouen et environ 60 km restent à aménager dans le département de l'Eure-et-Loir.

Ce contexte a conduit l'Etat à s'interroger sur l'opportunité de terminer rapidement la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe et sur les moyens d'y parvenir.

1.2. Un débat public qui a confirmé l'intérêt d'achever l'aménagement rapidement et qui a identifié la mise en concession comme la solution pour y parvenir.

Un débat public portant sur l'opportunité de finaliser rapidement l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 154 ainsi que sur les moyens d'y parvenir, a été mené entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Au cours de ce débat, il a été mis en lumière qu'environ 700 millions d'euros sont nécessaires pour terminer l'aménagement à 2 x 2 voies et assurer ainsi l'homogénéité et la continuité de l'itinéraire RN 154 et RN 12 en traversée de l'Eure-et-Loir. Ce montant représente plusieurs décennies de financements État-collectivités. Dans ce contexte, le recours à la concession est apparu comme l'une des solutions qui permettrait d'accélérer l'aménagement.

Ce débat a donné lieu à :

- 15 réunions publiques et un atelier portant sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières ;
- la mobilisation de 3 000 participants ;
- la rédaction de 22 contributions ou cahiers d'acteurs, remis au maître d'ouvrage.

En conclusion, il a permis de confirmer :

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

1.3. Le lancement des études préalables de mise en concession de la RN 154 et de son tronçon commun avec la RN 12 acté par décision ministérielle

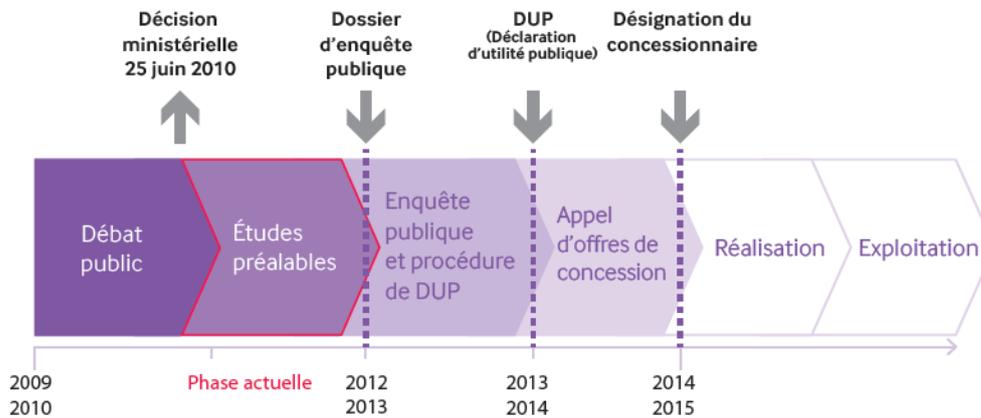
À l'issue du débat public, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, par décision ministérielle du 25 juin 2010, a décidé :

- la poursuite et l'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 154 et de la RN 12 (entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux) par le recours à la concession ;
- la nécessité de préciser le périmètre de la concession et par conséquent les fonctionnalités de l'axe.

1.4. Le calendrier prévisionnel du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12 par mise en concession autoroutière.

Les grandes échéances du projet sont :

- fin 2013 : lancement de l'enquête d'utilité publique ;
- 2014 : déclaration d'Utilité Publique, par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'État ;
- 2015 : désignation d'un concessionnaire ;
- 2018 : mise en service.



2. LE CADRE DE LA CONCERTATION

2.1. La Décision Ministérielle du 25 juin 2010 fixe les objectifs des études et de la concertation du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12 par mise en concession autoroutière.

Les études

La décision du 25 juin 2010 constitue la feuille de route du préfet de la région Centre, désigné préfet coordonnateur du projet, et de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre qui assure, par délégation du préfet, la maîtrise d'ouvrage du projet. Elle précise les objectifs des études :

- la recherche, l'analyse et la comparaison de toutes les solutions de tracé au regard de leurs impacts sur l'environnement (milieux naturels et cadre de vie), le paysage, l'agriculture et la sylviculture, le patrimoine ainsi que sur les enjeux techniques et de coût ;
- l'intégration et la mise aux normes des sections déjà aménagées à 2 x 2 voies ;
- la localisation des points d'échanges ;
- la définition précise du périmètre de la concession et des modalités de tarification envisagées.

Ces études sont conduites sur l'ensemble de l'itinéraire entre Nonancourt (Eure) et le raccordement à l'A 10 dans le secteur d'Allaines (Eure-et-Loir). Elles incluent la section en tronc commun avec la RN 12 de l'Est de Dreux à Nonancourt.

La concertation

Le maître d'ouvrage doit, organiser, en parallèle des études, un processus d'information continu. Il sera marqué par des temps forts de concertation qui permettront de recueillir l'avis du public sur les principaux résultats d'études.

Selon les termes de l'article 5 de la décision ministérielle, un Comité de suivi, instance de travail présidée par M. le préfet de la région Centre, a été constitué. Il se réunit tous les 6 mois.

Il a pour missions :

- d'associer à la conduite du projet les services de l'Etat, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux et les associations, notamment de protection de l'environnement ;
- de prendre connaissance des résultats des études et des hypothèses ou scénarii du projet en vue ;
- d'apporter un éclairage préalable aux décisions sur les orientations ultérieures.

Il s'est réuni aux dates suivantes : le 3 décembre 2010, le 12 juillet 2011, le 19 décembre 2011, le 2 juillet 2012.

2.2. L'organisation des études et de la concertation préalables à l'enquête publique (2012-2013).

2.2.1. La définition progressive d'un axe préférentiel à porter à l'enquête publique fin 2013.

Le maître d'ouvrage mène, sur les années 2012-2013, une analyse progressive des enjeux du territoire afin d'identifier un axe préférentiel pour le passage de la nouvelle infrastructure.

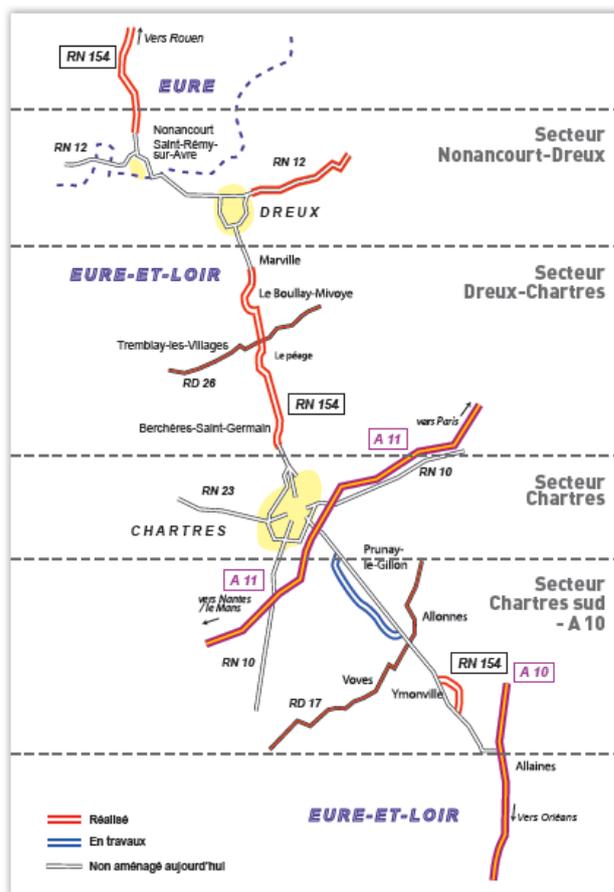
Pour le définir, la DREAL Centre procède en 4 étapes d'études.

- Étape 1 : identification des différents enjeux des territoires concernés ;
- Étape 2 : comparaison de toutes les options de passage ;
- Étape 3 : analyse des hypothèses de tracé au sein du fuseau préférentiel retenu ;
- Étape 4 : définition de l'axe préférentiel (et sa bande dite de 300 m) qui sera porté à enquête publique, fin 2013.

Des études organisées selon 4 secteurs

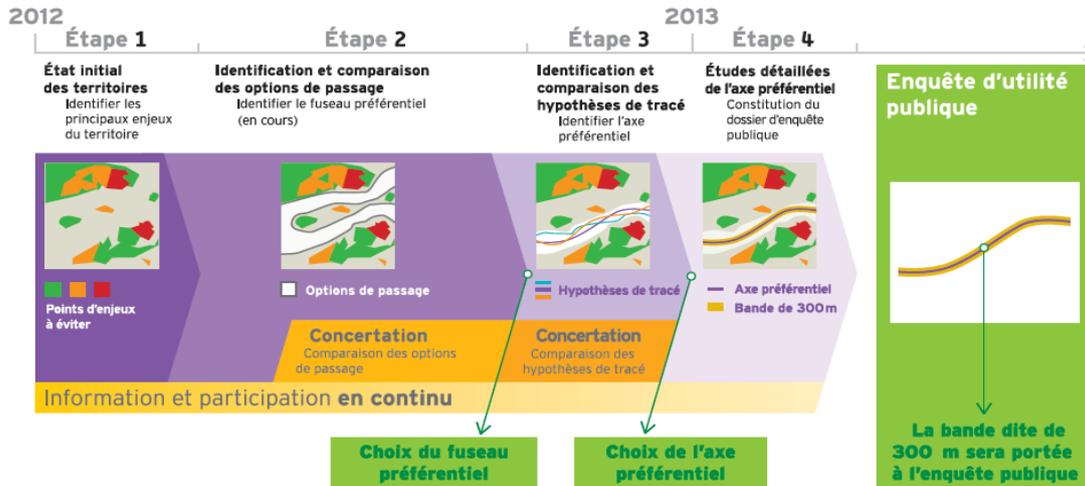
L'existence ou non d'aménagements déjà à 2 x 2 voies conduit à adapter le contenu des études en fonction des secteurs. Du nord au sud, ces études portent sur :

1. Secteur Nonancourt-Dreux : la recherche d'une solution de contournement des villes de Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre et de Dreux (secteur du tronc commun RN 154 – RN 12) ;
2. Secteur Dreux-Chartres : l'étude de la mise aux normes autoroutières et environnementales de la section déjà à 2 x 2 voies entre Marville-Moutiers-Brulé et le nord de Chartres ;
3. Secteur Chartres : la recherche d'une solution de contournement de Chartres ;
4. Secteur Chartres sud - A 10 : la recherche d'une solution pour compléter la section au sud de Chartres tout en intégrant les contournements de Prunay-le-Gillon et d'Ymonville et en assurant un raccordement à l'A 10.



2.2.2. Une information continue marquée par deux temps forts de concertation.

En parallèle des études, la DREAL organise une information continue et deux temps privilégiés de concertation qui doit permettre d'éclairer les décisions : le choix du fuseau préférentiel puis de l'axe préférentiel, conclusions des étapes 2 et 3 des études.



L'information en continu

Tout au long des études, la DREAL s'efforce d'informer le public et les acteurs institutionnels sur l'avancée du projet. Pour ce faire :

- Elle a créé **un site internet** (www.154-12.centre.gouv.fr) sur lequel l'ensemble des éléments d'études et l'actualité du projet sont publiés.
- Elle organise régulièrement des réunions avec les acteurs institutionnels, les acteurs du monde économique et les associations. Ces réunions sont appelées **groupes de travail thématiques parce qu'elles** traitent de sujets d'études en particulier. Depuis le début des études, la DREAL a organisé :
 - 2 réunions le 16 novembre 2011, l'une sur la thématique du cadre de vie, l'autre sur la thématique des milieux-naturels et de la biodiversité. Elles ont permis de partager sur l'objectif et l'organisation des études avec les associations de protection de l'environnement et les associations de riverains ;
 - 1 réunion le 6 décembre 2011, sur la thématique sécurité avec les acteurs de la sécurité routière, associations et institutionnels ;
 - 2 réunions, le 24 septembre 2012, respectivement sur les thématiques agriculture et économie, avec les acteurs du monde agricole (chambre d'agriculture, FDSEA...) et plus globalement du monde économique (collectivités, chambres consulaires...).
- Elle organise **des réunions publiques dites d'information**. En 2012, 3 réunions ont été organisées :
 - les deux premières, les 14 et 15 mars, respectivement à Dreux et à Chartres, afin de présenter l'organisation des études et de la concertation ;
 - la troisième à Chartres, le 10 juillet, pour informer de l'avancée du projet préalablement à l'engagement de la 1^{ère} phase de concertation.

Deux temps forts de concertation en complément de l'information

Les temps de concertation sont des phases durant lesquelles la DREAL Centre va chercher à recueillir l'avis du public, grâce à la mise en œuvre d'outils spécifiques de recueil des avis et à la multiplication de temps d'échanges. L'objectif est d'apporter un éclairage sur les résultats d'études et de préparer ainsi les décisions du maître d'ouvrage. La première phase de concertation devait permettre de choisir un fuseau préférentiel parmi les options de passages identifiées, la seconde un axe préférentiel parmi les variantes de tracé étudiées au sein du fuseau préférentiel.

La première phase de concertation, objet du présent bilan, a eu lieu du 24 septembre – 19 octobre 2012. La seconde est prévue au premier semestre 2013.

2.3. Un garant de l'information et de la concertation

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'une personnalité indépendante : le garant. Sa mission est définie par la décision ministérielle du 25 juin 2010.

Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et au bon déroulement de la concertation territoriale jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Observateur indépendant, il peut faciliter en tant que de besoin les échanges entre les participants, formuler d'éventuelles remarques et suggestions. Il ne se prononce pas sur le projet lui-même, mais sur la concertation et l'information du public.

Le garant a été nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), à la demande du maître d'ouvrage, la DREAL Centre, représentée par M. le Préfet de la Région Centre. Il s'agit de M. Jean-Yves AUDOUIN, ancien membre de la CPDP du débat public sur "l'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière.

Le garant peut être contacté tout au long de la démarche d'études.

Par écrit

Adresse : Jean-Yves Audouin, 5 avenue Saint-Honoré d'Eylau, 75116 Paris

Courriel : formulaire de contact sur le site internet du projet.

Par téléphone

Pour ce faire, il faut lui communiquer, par courriel, son numéro de téléphone auquel il faut préciser l'objet de sa demande. Il appelle en retour.

En rendez-vous

Il est également possible de le rencontrer, en prenant un rendez-vous qui sera organisé en préfecture à Chartres ou sous-préfecture à Dreux.

2.4. Un document guide de la concertation

La DREAL Centre a établi, pour fixer le cadre de la concertation, un guide qui propose un certain nombre de principes sur son déroulement. Il est disponible en téléchargement sur le site Internet du projet www.154-12.centre.gouv.fr.



La DREAL Centre organise, pendant les études préalables et jusqu'au lancement de l'enquête publique (prévue fin 2013), l'**information, la participation et la concertation sur le projet**. Si l'information et la participation sont continues durant les études, la concertation se concrétise à contrario par deux périodes spécifiques durant lesquelles la mise en place d'outils d'information et d'expression plus nombreux permet de recueillir l'avis du public sur les choix fondamentaux du projet. Ces avis alimentent la réflexion du maître d'ouvrage et éclairent les décisions.
La première période de concertation (du 24 septembre au 19 octobre 2012) concerne les options de passage. La seconde (début 2013) portera sur les variantes de tracés.
Pour organiser la concertation et la rendre efficace tant pour le projet que pour le public, la DREAL Centre propose ci-dessous quelques principes et éclairages sur la démarche :

LES FONDAMENTAUX DE LA CONCERTATION

Une démarche ouverte à tous...

Chaque personne souhaitant prendre part à la concertation - habitant, représentant d'institution, d'association, d'entreprise... - doit pouvoir y participer facilement. Pour ce faire, chacun doit avoir rapidement accès à l'information et trouver les moyens de s'exprimer à tout moment.

... qui permet de traiter l'ensemble des sujets...

L'information et l'expression doivent pouvoir porter sur tous les aspects du projet. Si les phases de concertation visent plus particulièrement à traiter des choix de conception du projet, elles doivent également permettre d'exprimer son avis et d'échanger sur les enjeux du projet et tout autre sujet jugé nécessaire par les participants.

... et pour laquelle le maître d'ouvrage s'engage

Afin que la concertation soit utile et efficace, la DREAL Centre s'engage à :

- **informer** du contenu des études, de la tenue des réunions sur le projet et des décisions prises au fur et à mesure de leur avancement ;
- **organiser et animer** les phases de concertation ;
- **rendre public les résultats** de la concertation dans un bilan.

Mieux comprendre quelques notions-clés

→ L'INFORMATION sur le projet est continue.

Elle est à l'initiative du maître d'ouvrage qui, en fonction de l'avancement des études en cours, en présente les principales conclusions, pour permettre à chacun de se préparer au mieux pour les phases de concertation.

→ LA CONCERTATION caractérise des phases spécifiques d'échanges sur les résultats d'études. Elle vise à recueillir l'avis de tous sur certains choix fondamentaux de conception du projet. Il s'agit, sur une période donnée (environ un mois) et en amont des décisions du maître d'ouvrage, de nourrir les études du projet et d'éclairer les décisions.

→ LA PARTICIPATION consiste à donner les moyens à chacun de s'exprimer tout au long des études, même en dehors des phases de concertation. Le site internet du projet et des instances spécifiques comme le comité de suivi ou des groupes de travail thématiques (environnement, cadre de vie, sécurité) doivent notamment permettre d'échanger tout au long de l'évolution du projet.

UN GARANT DE LA DÉMARCHÉ

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'une personnalité indépendante, le garant, **M. Jean-Yves Audouin**. Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et au bon déroulement de la concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Il peut notamment faciliter les échanges entre les participants et formuler d'éventuelles remarques et suggestions.

Quelques principes pour un bon déroulement de la concertation

Pour que les périodes de concertation participent pleinement à nourrir les études du projet et éclairer les décisions, chaque participant est invité à respecter les principes suivants :

- **L'équivalence** entre tous les participants : quels que soient les mandats, les titres, les qualités, etc. de chacun, chaque point de vue sera équivalent aux autres et aucun ne sera privilégié.
- **La transparence** : toutes les informations utiles à la compréhension du projet devront être communiquées pour permettre un échange utile.
- **L'argumentation** : chacun devra veiller à étayer son avis avec des éléments objectifs et détaillés, chiffrés lorsque cela sera possible.
- **Le respect** des autres participants : il est demandé de ne pas diffuser d'informations partielles ou déformées et de faire preuve d'écoute des points de vue de chacun, notamment au cours des réunions publiques.
- **L'implication** : le public est invité à s'impliquer dans la concertation pour toute la durée du processus d'études, jusqu'à la mise à l'enquête d'utilité publique du projet. Cette implication sur un temps long permettra à chacun de comprendre les décisions prises à chaque étape et d'éviter de revenir sur les raisons des choix antérieurs.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Durant les deux phases de concertation, le maître d'ouvrage met en œuvre différentes actions et outils :

- le site internet www.154-12.centre.gouv.fr afin de contacter et questionner le maître d'ouvrage et le garant de la concertation tout au long des études ;
- des réunions publiques, dont les débats seront enregistrés (annonce faite en début de réunion) ;
- des expositions avec registres d'expression ;
- un document d'information distribué en boîtes aux lettres et qui comportera un bulletin d'expression ;
- un dossier de concertation qui présentera la synthèse des résultats d'étude et qui sera disponible dans les mairies directement concernées (liste des communes sur le site du projet www.154-12.centre.gouv.fr).



3. LE DEROULEMENT DE LA 1ERE PHASE CONCERTATION : 24 SEPTEMBRE 2012 – 19 OCTOBRE 2012

3.1. Le périmètre de concertation.

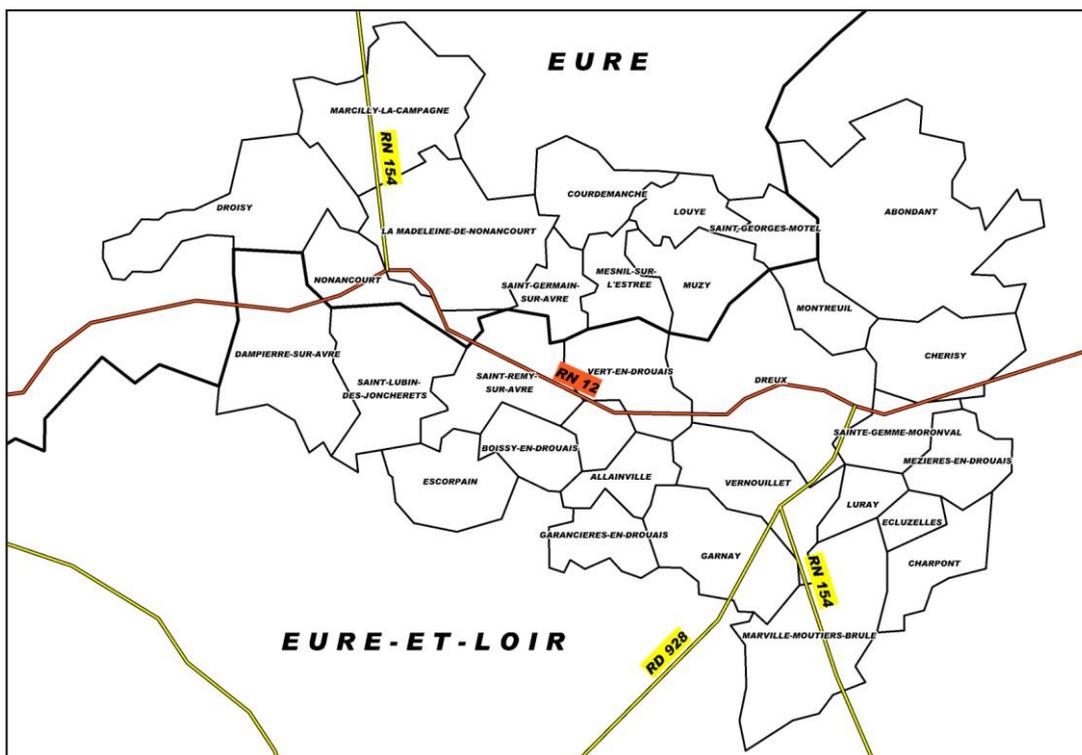
Une territoire large

Pour les deux premières étapes d'études (identification des différents enjeux des territoires concernés, puis comparaison de toutes les options de passage), le territoire d'études était relativement large. Le maître d'ouvrage s'est ainsi réservé la possibilité d'étudier un maximum d'options de passage possibles pour le projet (bandes de quelques mètres à plusieurs kilomètres de large). Mais le champ des possibles était contraint par les objectifs fonctionnels du projet et la nécessité d'en maîtriser le coût :

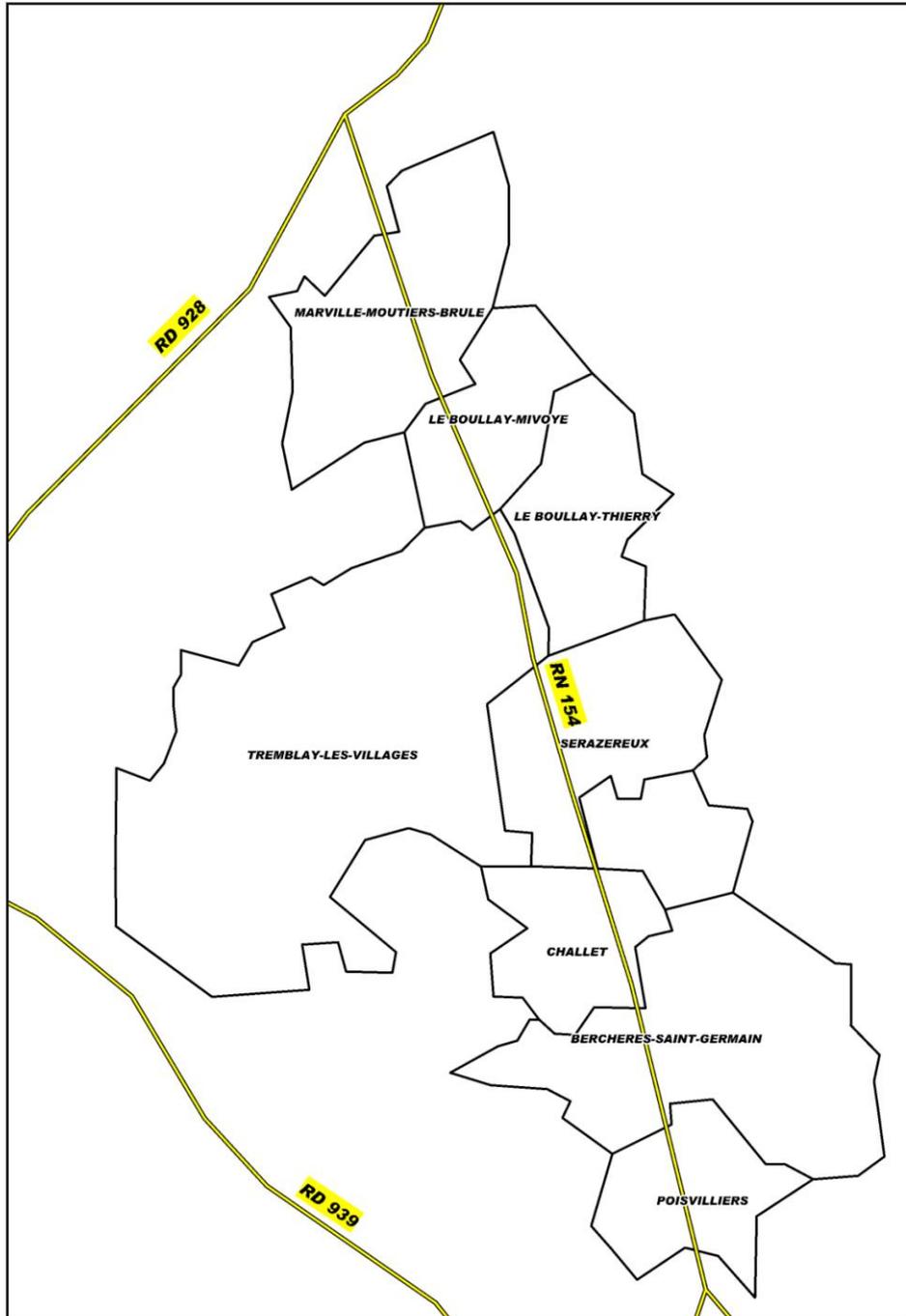
- les tracés ne peuvent pas être trop éloignés des agglomérations contournées (Dreux et Chartres) pour maintenir des temps de parcours performants et des dessertes cohérentes ;
- la longueur des tracés doit être maîtrisée pour en limiter le coût.

Ce périmètre d'étude correspond au périmètre de la première phase de concertation. Il est détaillé sur les cartes ci-après.

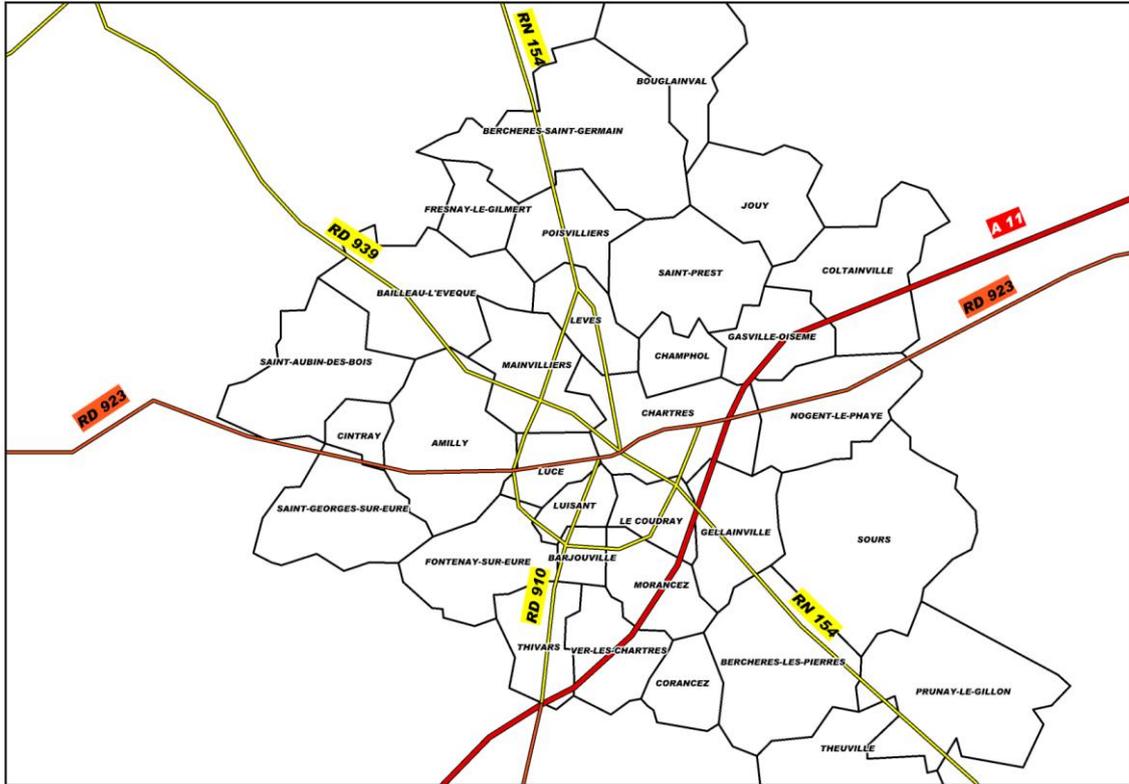
Secteur Nonancourt-Dreux



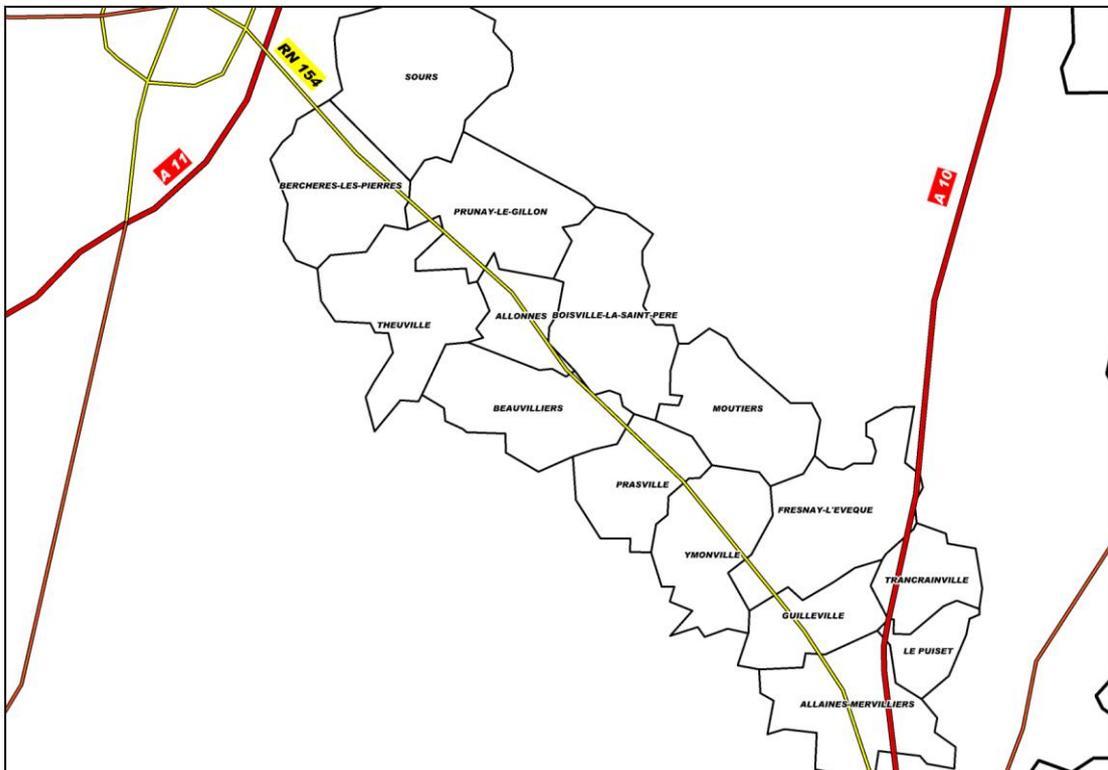
Secteur Dreux-Chartres



Secteur Chartres



Secteur Chartres sud-A10



Les communes concernées

Ce périmètre implique 85 communes :

Département de l'Eure-et-Loir

ABONDANT
ALLAINES-MERVILLIERS
ALLAINVILLE
ALLONNES
AMILLY
BAILLEAU-L'ÉVÊQUE
BARJOUVILLE
BEAUVILLIERS
BERCHÈRES-LES-PIERRES
BERCHÈRES-SAINT-GERMAIN
BOISSY-EN-DROUAIS
BOISVILLE-LA-SAINT-PÈRE
BOUGLAINVAL
CHALLET
CHAMPHOL
CHAMPSERU
CHARPONT
CHARTRES
CHATAINCOURT
CHERISY
CINTRAY
COLTAINVILLE
CORANCEZ
DAMPIERRE-SUR-AVRE
DREUX
ECLUZELLES
ESCORPAIN
FONTENAY-SUR-EURE
FRANCOURVILLE
FRESNAY-L'ÉVÊQUE

FRESNAY-LE-GILMERT
GARANCIÈRES-EN-DROUAIS
GARNAY
GASVILLE-OISÈME
GELLAINVILLE
GUILLEVILLE
HOUILLE-LA-BRANCHE
JOUY
LE BOULLAYE-MIVOYE
LE BOULLAY-THIERRY
LE COUDRAY
LE PUISET
LÈVES
LOUVILLIERS-EN-DROUAIS
LUCE
LUISANT
LURAY
MAINVILLIERS
MARVILLE-MOUTIERS-BRÛLÉ
MEZIÈRES-EN-DROUAIS
MONTREUIL
MORANCEZ
MOUTIERS
NOGENT-LE-PHAYE
POISVILLIERS
PRASVILLE
PRUNAY-LE-GILLON
SAINT-AUBIN-DES-BOIS
SAINT-GEORGES-SUR-EURE
SAINT-LUBIN-DES-JONCHERETS

SAINT-PREST
SAINT-RÉMY-SUR-AVRE
SAINTE-GEMME-MORONVAL
SERAZEREUX
SOULAIRES
SOURS
THEUVILLE
THIVARS
TRANCRAINVILLE
TREMBLAY-LES-VILLAGES
TRÉON
VER-LES-CHARTRES
VERNOUILLET
VERT-EN-DROUAIS
YMONVILLE

Département de l'Eure

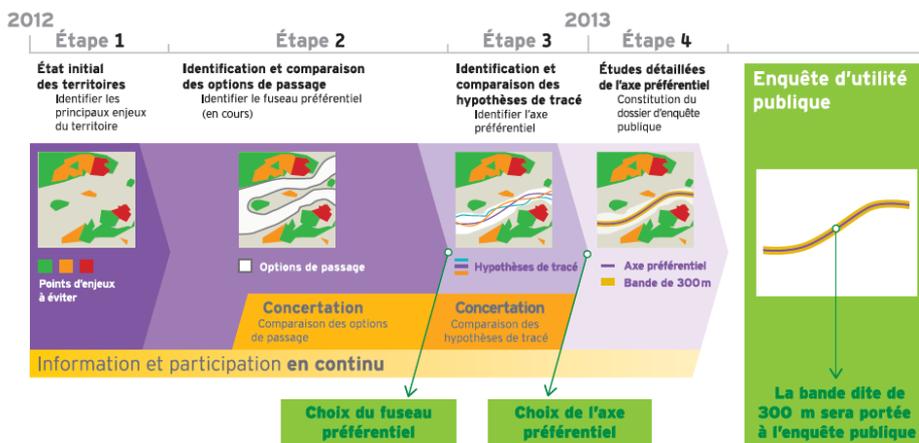
COURDEMANCHE
DROISY
LA-MADELEINE-DE-NONANCOURT
LOUYE
MARCILLY-LA-CAMPAGNE
MESNIL-SUR-L'ESTRÉE
MUZY
NONANCOURT
SAINT-GEORGES-MOTEL
SAINT-GERMAIN-SUR-AVRE

3.2. Les objectifs de la première phase de concertation

Recueillir les avis du public sur les options de passage

La première phase de concertation porte sur la comparaison des options de passage. Ce sont des bandes de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de large dans lesquelles le tracé du projet pourra s'inscrire.

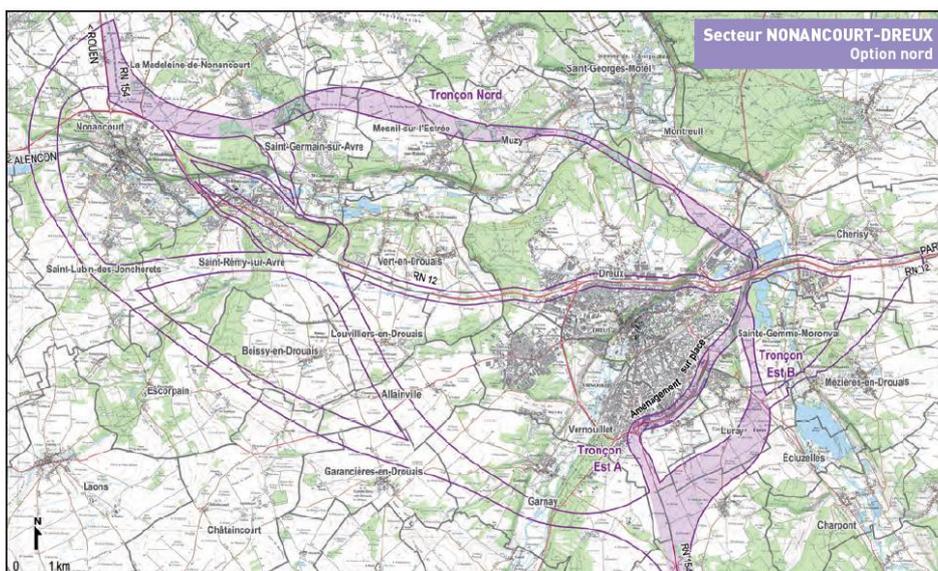
Elle doit permettre d'échanger sur les résultats de l'état initial de l'environnement et de la comparaison des options de passage pour éclairer, au final, la décision sur le choix du fuseau préférentiel.



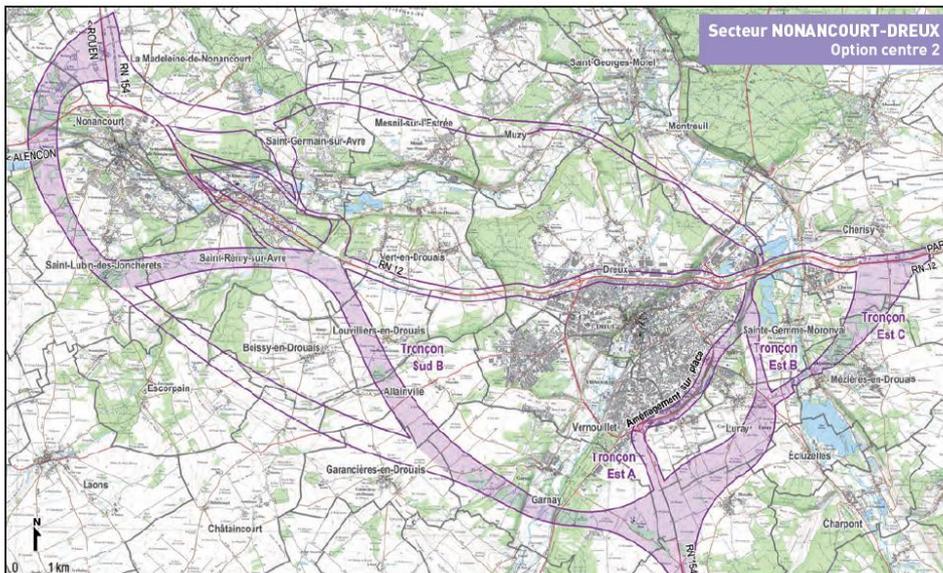
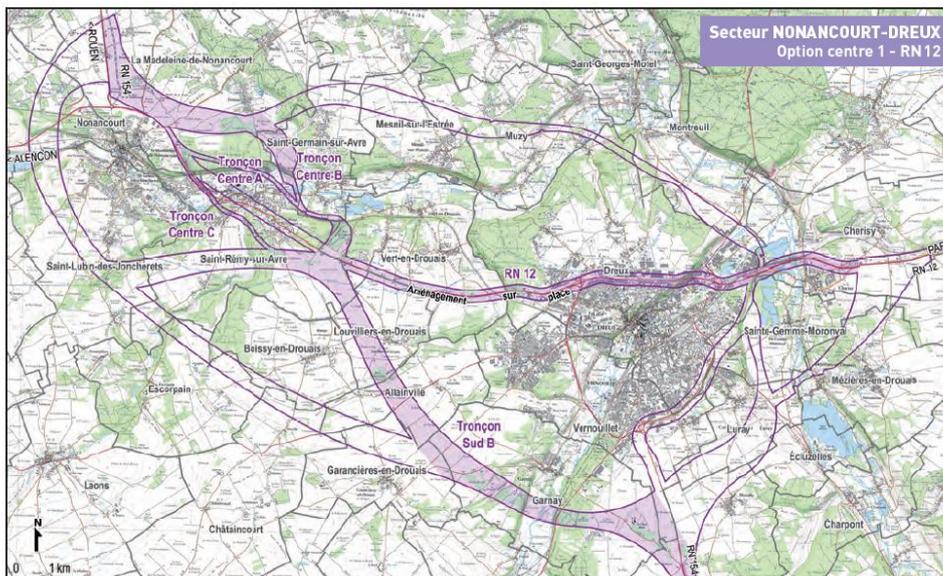
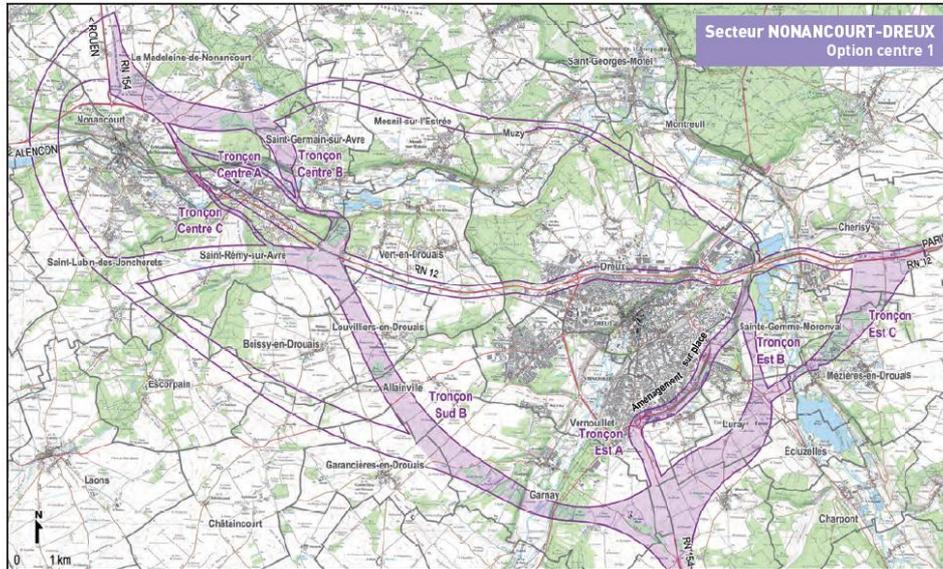
Les options de passage comparées et soumises à l'avis du public

Selon les secteurs d'études, les options de passage sujettes à comparaison et donc à l'avis du public sont les suivantes :

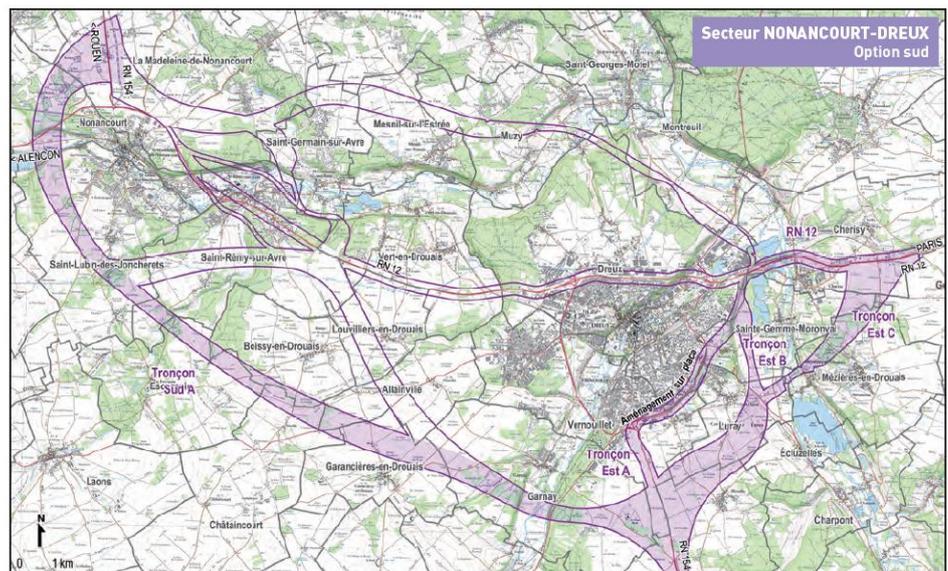
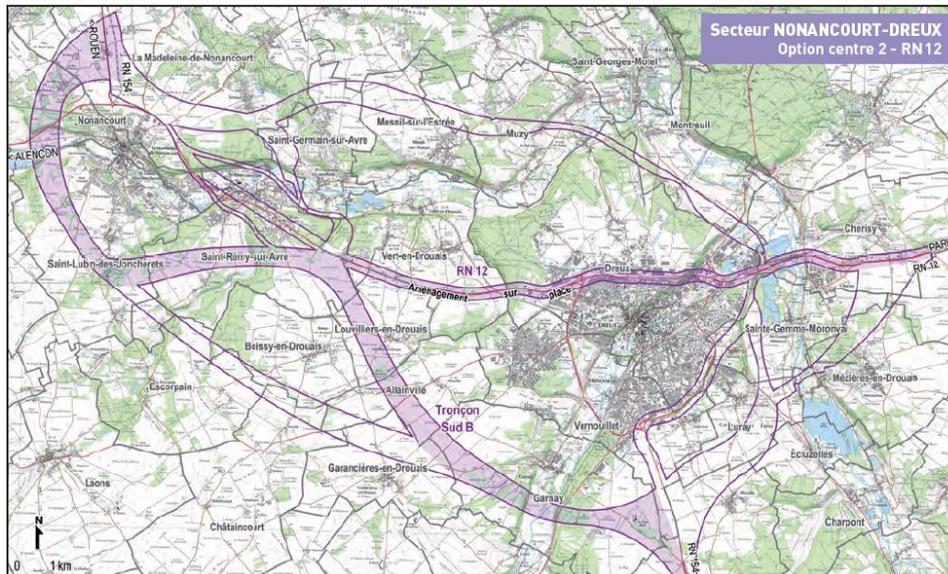
6 options dans le secteur Nonancourt-Dreux



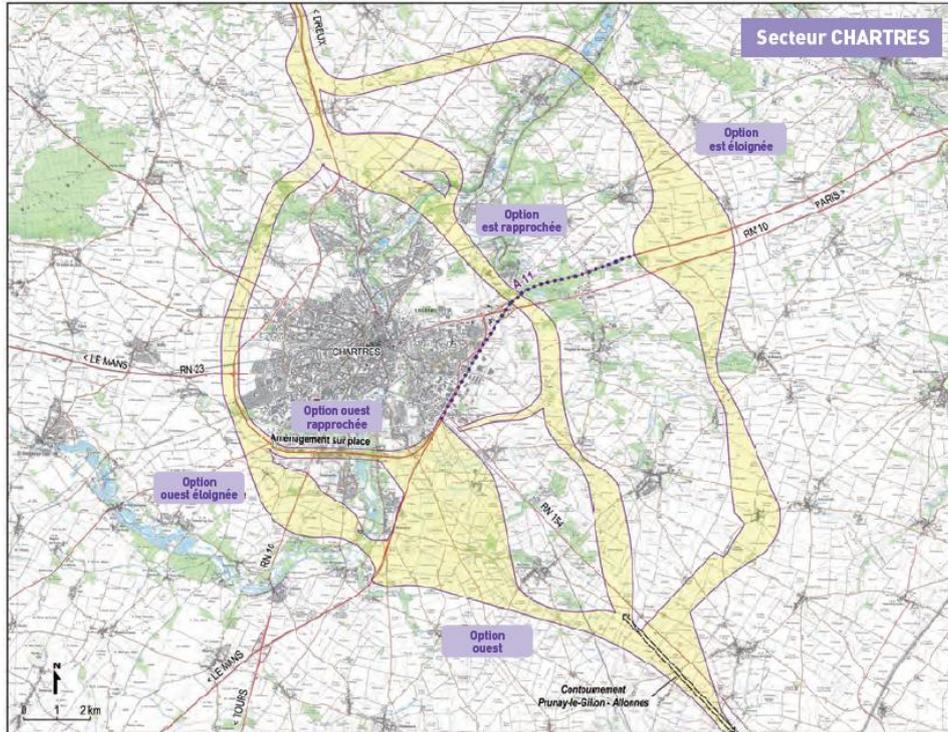
6 options dans le secteur Nonancourt-Dreux (suite)



6 options dans le secteur Nonancourt-Dreux (suite et fin)

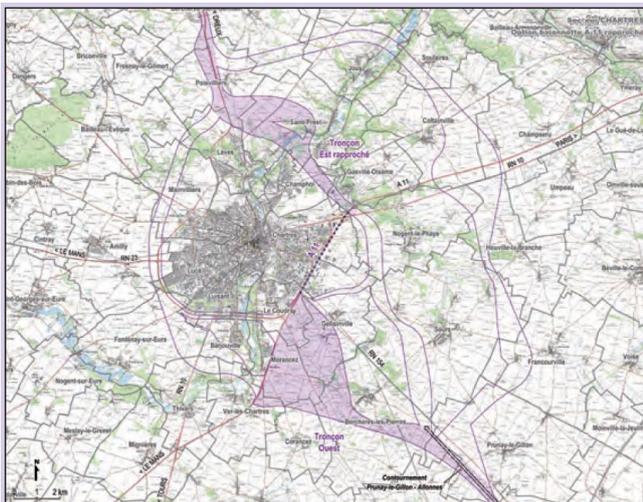


5 options dans le secteur Nonancourt-Dreux

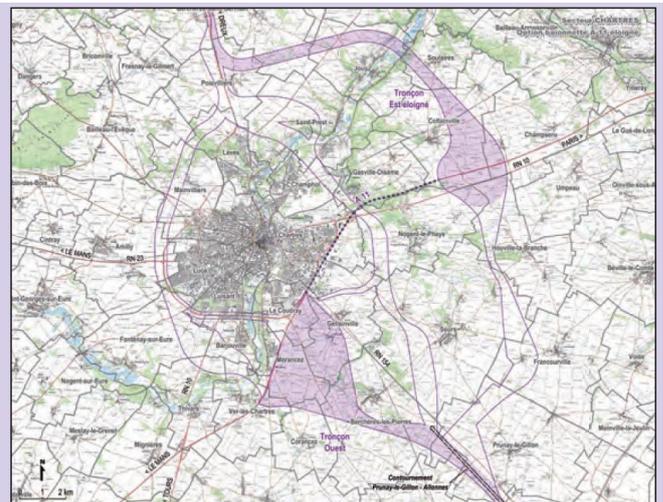


A noter : dans ce secteur, 2 options supplémentaires, dites baïonnettes (parce qu'elles utilisent l'A 11), ont été étudiées mais écartées avant d'être soumises à concertation en raison :

- de l'impossibilité de réaliser une continuité autoroutière ;
- de leur coût trop important ;
- et des contraintes de réalisation des nœuds autoroutiers.



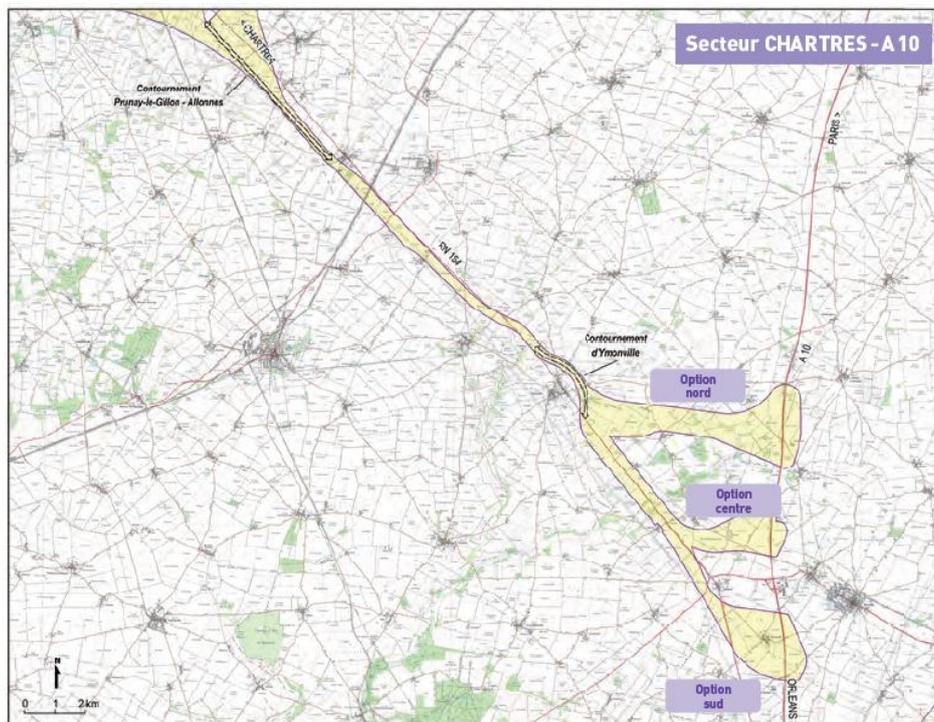
Option baïonnette A11 rapprochée



Option baïonnette A11 éloignée

2 options dans le secteur Chartres sud – A10

Les options centre et sud ont été réunies dans une unique option.



La synthèse de la comparaison des options de passage présentée en concertation

Les options privilégiées par la DREAL et présentées en concertation ont été les suivantes.

NONANCOURT-DREUX

Option centre 1 – RN 12



Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

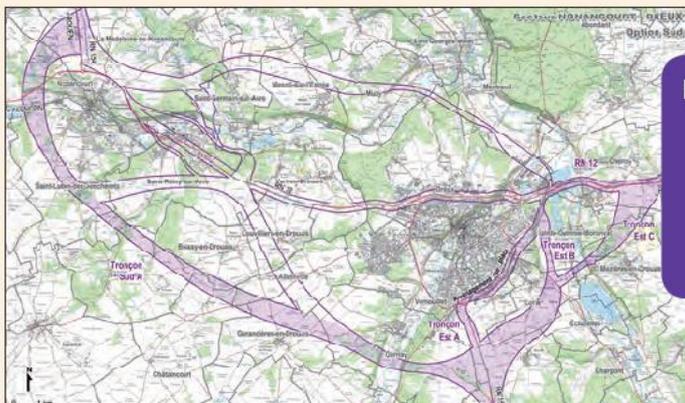
Option centre 2 – RN 12



Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

Option sud



Résultats de la comparaison

- Fonctionnalité ■
- Impact ■
- Concédabilité ■
- Coût ■

CHARTRES

Option est rapprochée



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

Option ouest éloignée



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

CHARTRES SUD - A 10

Option nord



Résultats de la comparaison

Fonctionnalité	■
Impact	■
Concédabilité	■
Coût	■

3.3. Le détail du dispositif de concertation en étape 1

Afin de permettre à tous les acteurs d'exprimer son avis sur le projet et sur le résultat de la comparaison des options de passage, la DREAL Centre a proposé différents outils d'information et d'expression.

Ces derniers ont été mis en œuvre entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012. Cependant, nous verrons dans l'analyse des contributions (parties suivantes) que des avis ont été recueillis jusqu'au 11 décembre afin de ne pas restreindre la concertation à une période trop courte.

3.3.1. Des réunions avec les maires et les acteurs institutionnels au préalable de la démarche de concertation avec le grand public

Afin de délivrer en priorité l'information aux élus et aux acteurs institutionnels et de recueillir ainsi leurs avis au préalable des échanges avec le grand public, deux séries de réunions ont été organisées.

2 réunions avec les maires des communes concernées

Ces réunions avaient le même objet : la présentation des options de passage. Mais la DREAL a souhaité séparer les élus du nord de l'aire d'étude des élus du sud (la limite se faisant au nord de Chartres), parce qu'ils ne partagent pas les mêmes enjeux en termes d'insertion du projet dans l'environnement et de fonctionnalité mais aussi pour conserver un nombre de participants limités, gage de la qualité des échanges. Organisées à Dreux, le 24 septembre à 17h puis à Chartres le 24 septembre à 20h, ces 2 réunions ont permis de présenter respectivement les options de passages dans les secteurs Nonancourt-Dreux et Dreux-Chartres puis dans le secteur Chartres et Chartres sud – A10. Les échanges ont ainsi permis de commencer à identifier les zones de passage qui pourraient être privilégiées.

3 réunions des groupes de travail

Ces réunions ont permis d'échanger sur la comparaison des options de passages en évoquant des problématiques spécifiques : problématiques agricoles, enjeux économiques, insertion dans l'environnement. 4 réunions ont eu lieu :

- 2 réunions avec le monde agricole : la première, le 26 septembre 2012, avec les acteurs de l'Eure-et-Loir, la seconde le XX octobre 2012, avec les acteurs de l'Eure. Cette dernière a eu lieu plus tardivement car elle a été organisée à la demande des acteurs du monde agricole qui avaient regrettés ne pas être suffisamment associés ;
- 1 réunion, le 27 septembre 2012, avec le monde associatif ;
- 1 réunion, le 27 septembre 2012 avec les acteurs économiques (CCI d'Eure-et-Loir, collectivités, etc.) ;

3.3.2. Des outils de partage avec le grand public

A noter : en complément de leurs moyens spécifiques de distribution, tous les documents de concertation ont été ajoutés sur le site internet du projet, dès l'ouverture de la concertation (ou quelques jours après). Ils resteront téléchargeables jusqu'à la fermeture du site.

Un document d'information de 6 pages

Ce document présente la carte des options de passages à l'étude, les modalités de concertation et les modalités de contact du garant de la concertation. Il a été distribué, entre le 24 septembre et le 29 septembre 2012, dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet, ce qui représente plus de 80 000 exemplaires distribués. Il était également disponible à l'entrée des réunions publiques et sur les lieux d'expositions (cf. ci-après). Pour recueillir les avis du public : au sein de ce document, une lettre T permettait à chacun de transmettre son avis au maître d'ouvrage ainsi que de demander un dossier de concertation.

A noter : au cours de la concertation, des difficultés dans la distribution du document ont été relevées par certains élus et habitants. Certaines communes n'auraient pas reçu le document. Pour palier à ces problèmes, la DREAL Centre a procédé à la transmission d'exemplaires complémentaires aux mairies des communes qui avaient fait le constat de ces difficultés.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION SUR LES OPTIONS DE PASSAGE

Les nombreux moyens d'information et d'expression

La première phase de concertation sur l'ensemble des différents options de passage débute avec la distribution du présent document. Les échanges et avis sont à transmettre au maître d'ouvrage par l'un des moyens suivants :

Périodes/Dates	Actions	Contacts à contacter ?
De 24 au 29 septembre 2012	Document d'information de 6 pages distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet.	Lettre T incluse dans le présent document d'information.
De 10 ^e au 21 octobre 2012	1 dossier de concertation présentant les études de concertation, à lire et à compléter, qui sera remis au maître d'ouvrage. Il peut être transmis également sur simple demande auprès du maître d'ouvrage.	Site internet : www.154-12.centre.gouv.fr , ou par courrier à : DREAL Centre - 202 Avenue de la République - 45000 Orléans Cedex 2
De 1 ^{er} au 11 octobre 2012	4 expositions : Centre culturel George de Selve, Hôtel de Ville d'Arceville, Hôtel de Ville de Châteauneuf, Hôtel de Ville de Blois, Hôtel de Ville de Chartres, Hôtel de Ville de La Ferté-Bernard, Hôtel de Ville de Nogent-le-Roi, Hôtel de Ville de Orléans, Hôtel de Ville de Vendôme, Hôtel de Ville de Villefranche-sur-Loire.	Régimes d'exposition dans chaque lieu d'exposition. Permis de voir : voir l'annonce par courrier ou par voie électronique sur www.154-12.centre.gouv.fr
Les 2, 4, 7 et 10 octobre 2012	4 réunions publiques (à partir de 19h) : Théâtre de Orléans, Salle de la Gare, Salle de la Gare, Salle de la Gare, Salle de la Gare.	Questions pendant les réunions publiques (programmation des débats).

UN GARANT POUR LA CONCERTATION

La concertation et l'information du public se déroulent sous l'égide d'un garant indépendant, le garant. Il est chargé de veiller au respect de l'information du public et de son droit de participer à la concertation jusqu'à la décision finale.

M. Jean-Yves Audoubert, ancien membre de la Commission nationale de l'évaluation de l'impact de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière, a été désigné par la Commission Nationale de l'Évaluation de l'Impact de l'Aménagement de la RN 154 en tant que garant de la concertation et de l'information du public.

Pourquoi et comment contacter le garant ?

Le garant est chargé de veiller à ce que les besoins de l'ensemble des participants, les besoins d'information des communes, les besoins de concertation et de l'information du public soient pris en compte et que les modalités soient :

Par écrit
 Adresse : Jean-Yves Audoubert, 6 avenue Saint-Hippolyte, 75114 Paris
 Courriel : jean.yves.audoubert@orange.fr
 Site internet : www.154-12.centre.gouv.fr

Par téléphone
 06 30 00 00 00 (hors frais de communication) de 9h à 18h

Par internet, sur le site de la concertation www.154-12.centre.gouv.fr

LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET EST LANCÉE...

Le RN154 et son tracé commun avec la RN12 (anciennement entre l'autoroute A10 et l'autoroute A10, 100 km sur les 200 km de l'autoroute de l'Orléans).

Pour que cet axe joue un rôle important en termes de sécurité et d'aménagement du territoire, 240 millions d'euros ont été investis pour le doubler à 2x2 voies. Aujourd'hui, entre l'axe de l'autoroute et l'autoroute, il y a une zone de passage à niveau qui représente encore plusieurs dizaines de décès de personnes.

Cette opération, un projet public, a été lancée le 10 octobre 2009 et le 29 janvier 2012. Il a permis d'acquiescer à l'ensemble de la population qui est engagée à soutenir la réalisation de cet aménagement ainsi que les impacts d'ouvrage.

À l'issue de ce projet, le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a rendu le principe de la concession pour l'ensemble de la RN154 et de son tracé commun avec la RN12. La DREAL Centre (Direction Régionale de l'Équipement, du Développement et du Logement) pilote ce projet de concession et de mise en concession de la RN154 et de son tracé commun avec la RN12.

Sur la base de la décision ministérielle du 29 janvier 2012, la DREAL Centre a engagé le 10 octobre 2012 la phase de concertation. Les communes concernées ont été informées de la décision ministérielle et de la possibilité de participer à la concertation. Les communes concernées ont été informées de la décision ministérielle et de la possibilité de participer à la concertation. Les communes concernées ont été informées de la décision ministérielle et de la possibilité de participer à la concertation.

LES OBJECTIFS DES ÉTUDES

Quels sont les objectifs des études ?

Le maître d'ouvrage a pour objectif de concevoir l'ensemble de l'infrastructure de la RN154 et de son tracé commun avec la RN12. Les études ont pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

Quels sont les grandes incidences du projet ?

Les études ont pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

LE DÉROULEMENT DES ÉTUDES ET DE LA CONCERTATION EN 2012 ET 2013

Un objectif : identifier progressivement vos besoins de 200 m, à partir de l'enquête publique

Pour choisir l'axe de passage à l'étude, le maître d'ouvrage a pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

LES OPTIONS DE PASSAGE IDENTIFIÉES

Le maître d'ouvrage a pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Le maître d'ouvrage a pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

UNE CONCERTATION SUR LES OPTIONS DE PASSAGE JUSQU'AU 12 OCTOBRE 2012

Le maître d'ouvrage a pour objectif de définir les modalités de réalisation de l'ouvrage et de l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et sur les communes concernées.

LETTRE T

DREAL CENTRE
 Numéro de libre réponse : 70262
 45049 ORLÉANS Cedex 2

1 dossier de concertation

Ce document présente de façon synthétique l'ensemble des résultats d'études. Il reprend également les objectifs du projet et l'ensemble des modalités de concertation.

Plusieurs exemplaires ont été transmis aux maires des communes concernées. Il pouvait également être demandé au maître d'ouvrage via la lettre T du document 6 pages ou pouvait être téléchargé via le site du projet.

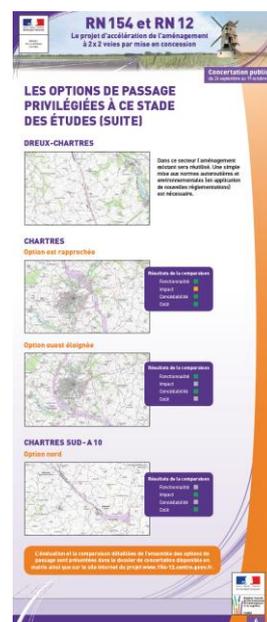
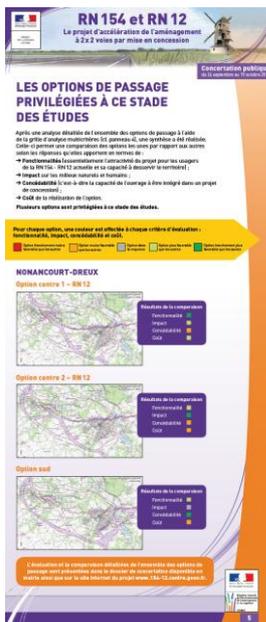
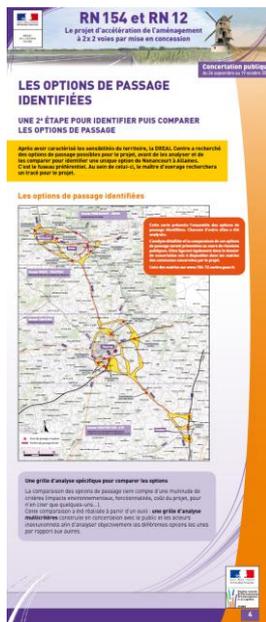
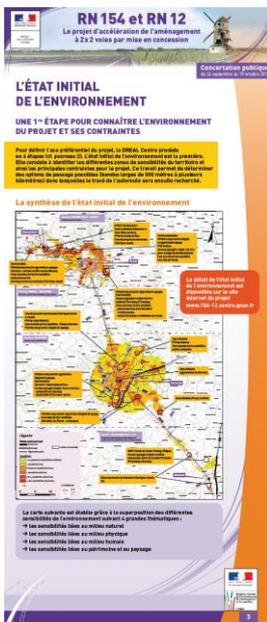
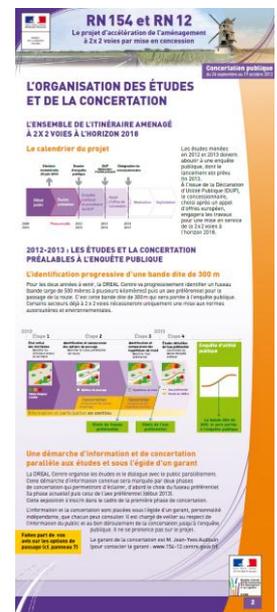
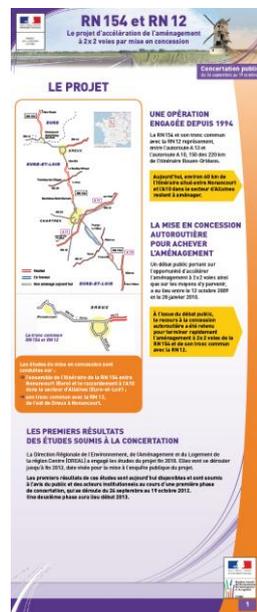
La DREAL Centre s'est efforcée de répondre à toutes les demandes de transmission, soit par courrier, soit par e-mail. Près de 1000 dossiers ont ainsi été distribués.



6 expositions

Des expositions ont été mises en place du 1^{er} au 19 octobre 2012 dans plusieurs mairies du territoire : Saint-Rémy-sur-Avre, Nonancourt, Dreux, Tremblay-les-Villages, Chartres, Voves.

Elles présentaient, sur 7 panneaux, les objectifs du projet, les objectifs et modalités d'organisation de la concertation et les principales conclusions des études.



Afin de recueillir l'avis du public, un registre d'expression était mis à disposition du public sur les lieux d'expositions. De plus, le maître d'ouvrage a assuré une demi-journée de permanence par semaine et par lieu d'exposition selon le calendrier suivant :

EXPOSITIONS

Programme des permanences

Première phase de concertation (24 septembre - 19 octobre 2012)

	Lundi 1er octobre	Mardi 2 octobre	Mercredi 3 octobre	Jeudi 4 octobre	Vendredi 5 octobre	Lundi 8 octobre	Mardi 9 octobre	Mercredi 10 octobre	Jeudi 11 octobre	Vendredi 12 octobre	Lundi 15 octobre	Mardi 16 octobre	Mercredi 17 octobre	Jeudi 18 octobre	Vendredi 19 octobre
SAINT-REMY-SUR-AVRE Centre culturel Oscar	9h30-12h30						14h30-17h30							15h-18h	
TREMBLAY-LES-VILLAGES Mairie, salle du conseil municipal			9h30-12h30						15h-18h			9h30-12h30			
DREUX Hôtel de Dreux agglomération		14h30-17h30							9h30-12h30						14h30-17h30
CHARTRES Hôtel de Ville, salle Saint Jehan de Beauce				9h30-12h30			14h30-17h30				15h-18h				
VOVES Mairie, hall d'accueil					14h30-17h30	15h-18h							9h30-12h30		
NONANCOURT Mairie	15h-18h												15h-18h		

Le site internet du projet

Ouvert depuis octobre 2011, le site du projet présente les objectifs et enjeux du projet ainsi que les objectifs et modalités d'organisation des études, de l'information et de la concertation. L'ensemble des documents de concertation ainsi que les rendus d'études peuvent y être téléchargés depuis le 1^{er} octobre 2012. De plus, il permet, tout au long du projet, de contacter le maître d'ouvrage et le garant de la concertation via des formulaires de contact dédiés.

Le site internet du projet

Le site internet du projet, intitulé "RN 154 et RN 12", présente les objectifs et enjeux du projet ainsi que les modalités d'organisation des études, de l'information et de la concertation. Le site est ouvert depuis octobre 2011 et permet de télécharger les documents de concertation et les rendus d'études depuis le 1^{er} octobre 2012. Il offre également la possibilité de contacter le maître d'ouvrage et le garant de la concertation via des formulaires dédiés.

Le site propose une navigation claire avec des menus tels que "ACCUEIL", "LE PROJET", "LES ÉTUDES", "LA PARTICIPATION" et "LA CONCERTATION". Une section "SALLE DE PRESSE" est également accessible.

Le site contient des informations détaillées sur le projet, y compris une carte de la zone d'étude et un calendrier du projet. Le calendrier indique les dates de début des travaux pour différentes sections de la route, allant de 2009 à 2018.

Les documents de concertation mis en ligne

- La liste des communes directement concernées par les études d'options de passage et la 1ère phase de concertation
- Le programme de la 1ère phase de concertation
- Expositions : le calendrier des permanences
- Le document d'information
- Les panneaux d'exposition
- Le dossier de concertation
- La carte du projet
- La carte de synthèse de l'état initial de l'environnement
- La carte des options de passage identifiées

Les rapports d'études mis en ligne

- L'état initial de l'environnement

Les rendus d'études relatifs à l'état initial de l'environnement sont composés de différentes pièces qui présentent les résultats selon les thématiques et les secteurs d'études.

- Etat initial des milieux naturels
 - Secteur Nonancourt-Dreux (secteur 1)
 - Diagnostic environnemental concernant les habitats, la faune, la flore et les zones humides
 - Diagnostic hydroécologique
 - Secteur Dreux-Chartres (secteur 2)
 - Diagnostic environnemental concernant les habitats, la faune, la flore et les zones humides
 - Atlas cartographique
 - Secteur Chartres (secteur 3)
 - Diagnostic environnemental concernant les habitats, la faune, la flore et les zones humides
 - Atlas cartographique
 - Secteur Chartres sud – A10 (secteur 4)
 - Diagnostic environnemental concernant les habitats, la faune, la flore et les zones humides
 - Atlas cartographique
- Etat initial du milieu physique, du patrimoine et paysage ainsi que du milieu humain
 - Le rapport d'études
 - Les cartes par thématique :
 - Activités humaines
 - Agriculture
 - Eaux souterraines
 - Nuisances acoustiques
 - Patrimoine et Paysage
 - Relief et hydrographie
 - Sols et sous-sols

- Les cartes de synthèse des enjeux par secteur :
 - Nonancourt-Dreux
 - Dreux-Chartres
 - Chartres
 - Chartres sud-A10
- La comparaison des options de passage
 - Analyse comparative des options de passage : le rapport d'études

4 réunions publiques

La DREAL a organisé sur la période de concertation 4 réunions publiques qui ont permis de présenter les différentes options de passage et les conclusions de leur comparaison. Le contenu de chaque réunion a été identique même si le maître d'ouvrage a plus ou moins insisté sur tel ou tel secteur en fonction du lieu de la réunion. La DREAL a d'ailleurs cherché à couvrir l'ensemble du territoire dans ses choix de lieu de réunion.

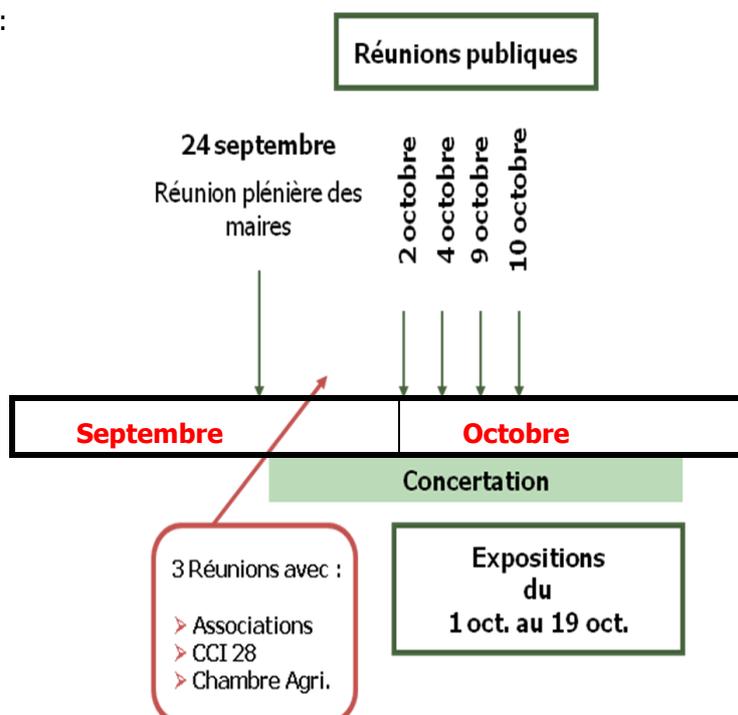
Elles ont eu lieu :

- Le 2 octobre à Dreux ;
- Le 4 octobre à Voves ;
- Le 9 octobre à Chartres ;
- Le 10 octobre à Saint-Rémy-sur-Avre.

La présence d'un animateur a facilité le recueil des questions auxquelles le maître d'ouvrage a répondu directement durant la réunion. Pour conserver une trace précise des questions et demandes, chaque réunion a été enregistrée et a fait l'objet d'un compte-rendu.

3.3.3. Le calendrier de mise en œuvre des actions de concertation.

Les actions de concertation ont été organisées entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012 de la façon suivante :



3.4. Un maître d'ouvrage et un garant de l'information et de la concertation disponibles

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. Ce sont ainsi 32 contributions complémentaires (non reçues initialement par la DREAL et apportant une information complémentaire) qui ont été jointes au présent bilan de la concertation. De son côté, le garant fera son propre bilan de la démarche.

La DREAL, quant à elle, procède encore actuellement au traitement des demandes. En complément de réponses personnalisées, une réponse globale sur les sujets récurrents pourrait être proposée.

Enfin, la DREAL a procédé, au fil de l'eau, à la transmission du dossier de concertation lorsqu'il était demandé par e-mail. Les demandes de dossier parvenues via les coupons réponses ont été traitées dans leur ensemble au terme de la période de concertation.

Même si certains dossiers sont parvenus après la période officielle de concertation, il est important de préciser que la DREAL a continué de recueillir et prendre en compte les avis transmis jusqu'au 11 décembre inclus.

3.5. La préparation et la définition des modalités de concertation

Le dispositif de concertation de l'étape 1, après avoir été validé par le Comité de suivi, a été présenté aux communes concernées grâce à un courrier, transmis le **XX XX XX** par la sous-préfecture de Dreux. Il proposait aux communes de faire part de leurs remarques et/ou demandes sur la proposition de dispositif présenté par la DREAL. A cette occasion, le sous-préfet sollicitait également la disponibilité de salles pour les réunions publiques et de lieux d'accueil pour les expositions.



Seuls les principes généraux du dispositif étaient présentés.

Visuel du courrier à ajouter...

Si aucune commune n'a émis de remarques sur le dispositif proposé, 8 d'entre-elles (Chartres, Chartres Métropole, La Madeleine de Nonancourt, Mainvilliers, Challet, Jouy, La Communauté de Communes des Villages du Drouais, Prasville) ont proposé des lieux d'accueil et des salles pour les réunions.

3.6. L'information sur la 1ère phase de concertation

3.6.1. L'annonce du dispositif et des actions par la DREAL Centre

Pour informer du lancement de la concertation, la DREAL a utilisé les moyens suivants :

- 1 conférence de presse du préfet de région, le xx xx xx septembre 2012, au cours de laquelle un communiqué de presse a été remis ;
- le document d'information qui avait, pour objectif d'acter l'ouverture de la démarche en touchant un maximum de monde grâce à une distribution toutes boîtes aux lettres et ceci dès l'ouverture de la concertation ;
- la mise à jour du site internet du projet avec la publication des modalités d'organisation de la concertation et la mise en ligne des documents de concertation

En plus de cette communication sur le dispositif global, la DREAL a utilisé la presse à deux reprises en publiant des encarts pour :

- Annoncer les réunions publiques, quelques jours avant la réunion du 2 octobre à DREUX : une annonce presse (cf. ci-dessous) est parue dans l'écho républicain et dans Paris-Normandie, les Samedi 30 septembre et lundi 1^{er} octobre 2012.
- Annoncer le programme de la dernière semaine de permanences sur les lieux d'expositions : une annonce est parue le samedi 13 octobre 2012 dans l'écho républicain.

**ROUTE NATIONALE 154
et ROUTE NATIONALE 12**
PROJET D'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES

**CONCERTATION PUBLIQUE
24 SEPTEMBRE - 19 OCTOBRE 2012**

RÉUNIONS PUBLIQUES

mardi 2 octobre 2012 à 19h au Théâtre de Dreux 4 place Mésinard - DREUX	mardi 9 octobre 2012 à 19h Gymnase Oscar avenue du Pré de l'Église SAINT-RÉMY-SUR-AVRE
jeudi 4 octobre 2012 à 19h Salle Silvia Montfort 5 rue Roger Gommier - VOVES	merc. 10 octobre 2012 à 19h Salon Marceau - Hôtel de ville Place des Halles - CHARTRES

La DREAL Centre (Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement) vous propose de venir vous informer et vous exprimer sur les premiers résultats d'études.

Pour toute information sur le projet et la concertation :
www.154-12.centre.gouv.fr



**ROUTE NATIONALE 154
et ROUTE NATIONALE 12**
PROJET D'ACCÉLÉRATION DE L'AMÉNAGEMENT
À 2X2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION

**CONCERTATION PUBLIQUE
24 SEPTEMBRE - 19 OCTOBRE 2012**

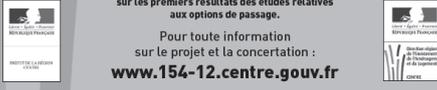
EXPOSITIONS
Jusqu'au 19 octobre, venez échanger avec la DREAL Centre.
Durant encore une semaine,
le maître d'ouvrage du projet assure des permanences sur les lieux d'expositions.

Mardi 16 octobre, de 9h30 à 12h30 Salle du conseil municipal de la mairie de TREMBLAY-LES-VILLAGES	Mercredi 17 octobre, de 15h00 à 18h00 Mairie de NONANCOURT
Mardi 16 octobre, de 15h00 à 18h00 Hôtel de ville de CHARTRES , salle Jehan de Beauce	Jeudi 18 octobre, de 15h00 à 18h00 Centre culturel Oscar de SAINT-RÉMY-SUR-AVRE
Mercredi 17 octobre, de 9h30 à 12h30 Hall d'accueil de la mairie de VOVES	Vendredi 19 octobre de 14h30 à 17h30 Hall d'accueil de l'Hôtel de DREUX AGGLOMÉRATION

Les expositions sont accessibles aux heures d'ouverture des lieux d'accueil.

La DREAL Centre (Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement) vous propose de venir vous informer et vous exprimer sur les premiers résultats des études relatives aux options de passage.

Pour toute information sur le projet et la concertation :
www.154-12.centre.gouv.fr



3.6.2. La couverture médiatique

Le nombre d'articles et les principaux médias

Sur la période de concertation, 21 articles ont été relevés. Ils proviennent principalement de la presse écrite, à savoir l'écho républicain unique quotidien régional sur le secteur, et plus marginalement des journaux de collectivités et organisations professionnelles.

Sur le Web, au-delà des sites des associations d'opposition (Saint-Prest Environnement, Agir-unis et Jouons collectif RN 154) et du Conseiller Général Christian Giguon (mobilisé contre le projet également) qui sont toujours très actifs avec environ un billet par semaine (mais dont nous ne ferons pas un bilan complet ici), seuls trois sites ont fait paraître un article sur le projet :

- le site de radio intensité qui a relayé l'information du lancement de la concertation sur ses ondes ;
- le site de l'agriculteur Normand ;
- le site de l'écho républicain.

Le tableau suivant présente un bilan quantitatif de la couverture médiatique :

	Presse écrite			Web			Total
	L'écho républicain	Votre aggro, le magazine de Chartres Métropole	Le magazine de la CCI d'Eure et Loir	L'agriculteur Normand	L'écho républicain	Radio Intensité	
Nombre d'articles	16	1	1	1	1	1	21

Les sujets médiatisés

Cinqs faits d'actualité ont été générateurs d'articles :

- l'ouverture officielle de la concertation ;
- la tenue des réunions publiques ;
- les actions de mobilisation ou les réunions des opposants au projet et/ou à une solution de tracé ;
- les réunions de conseils municipaux au cours desquels le choix de l'option était à l'ordre du jour ;
- la clôture de la concertation.

Autour de ces événements, les différents articles ont relayé les informations suivantes :

- la présentation du processus de concertation et des options de passage mis en débat avec parfois des zooms spécifiques sur le secteur de Dreux et de Chartres ;
- l'annonce des réunions publiques de Dreux, Chartres et Saint-Rémy-sur-Avre ;
- les bilans des échanges des réunions publiques de concertation ;
- la présentation de l'exposition en mairie de Voves ;

- la mobilisation des associations d'opposition : jouons collectif A 154 (organisation de réunions et rendez-vous chez le ministre), Saint-Prest Environnement (réunion d'information en clôture de la concertation) ;
- la position opposée des élus de l'Ouest et de l'Est de Chartres ;
- la position des conseils municipaux de Champhol (opposé à l'option Est-rapprochée à Chartres), de Vernouillet (opposé aux tronçons Est à Dreux et favorable à l'option Est-rapprochée), de Lèves (favorable à l'option Est-rapprochée) et de Saint-Prest (opposé à l'option Est-rapprochée) ;
- la mobilisation des maires de la vallée de l'Eure contre les tronçons Est à Dreux ;
- la position des agriculteurs du secteur de Nonancourt (Eure-et-Loir et Eure) en faveur de l'option Centre 2-RN 12 à condition d'un ajustement ;
- la position de la CCI d'Eure-et-Loir en faveur de la solution Centre 2-RN 12 dans le secteur Nonancourt-Dreux, de la solution Est-rapprochée dans le secteur de Chartres et de la solution Nord dans le secteur Chartres sud-A10.

La presse a donc relayé largement l'information de la concertation et de ses modalités d'organisation mais a également mis l'accent sur l'organisation de l'opposition au projet et à certains tracés, notamment à la solution Est-rapprochée à Chartres.

4. LE BILAN QUANTITATIF DE LA 1ERE PHASE DE CONCERTATION

4.1. Le nombre total d'expressions

4.1.1. Un nombre important de contributions

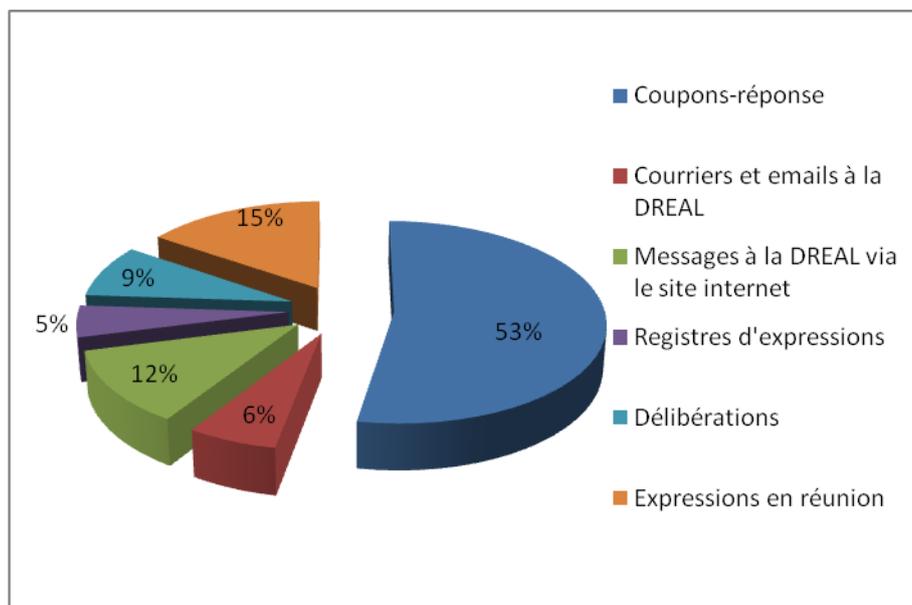
La démarche de concertation a permis le recueil d'avis nombreux via l'ensemble des moyens d'expression mis à disposition. Parmi eux, ce sont les courriers, emails directs et les registres d'expressions qui ont été les moins utilisés alors que les coupons-réponses ont donné lieu à un retour très important.

A noter : les avis transmis au garant de la concertation et qui n'auraient pas été envoyés à la DREAL sont également comptabilisés et analysés ici. Mais, le garant rédige son propre bilan de la concertation.

Le nombre d'avis par support d'expression

Coupons-réponses	Courriers et emails à la DREAL	Messages à la DREAL via le site internet	Registres d'expressions	Délibérations	Expressions en réunion	TOTAL
387	45	87	37	62	113	731

Les proportions d'avis par support d'expression



Les 731 expressions représentent des expressions dans lesquelles un avis précis était formulé. Ainsi, les coupons-réponses et e-mails qui ne comportaient aucun avis sur le projet, parce qu'ils avaient pour objectif de demander le dossier de concertation ou le document 6 pages par exemple, ne sont pas comptabilisés. On en compte une centaine supplémentaire au 731 analysés ici.

Il faut également préciser que les expressions en réunion correspondent aux interventions des participants des 2 réunions des maires, des 4 réunions publiques et des réunions avec le monde associatif, agricole et économique.

4.2. La fréquentation des lieux de concertation

4.2.1. Une fréquentation importante des lieux de concertation

Les réunions publiques ont connu une affluence importante :

- environ 180 personnes étaient présentes à Dreux, le 2 octobre 2012 ;
- environ 90 personnes étaient présentes à Voves, le 4 octobre 2012 ;
- environ 180 personnes étaient présentes à Saint-Rémy-sur-Avre, le 9 octobre 2012 ;
- environ 450 personnes étaient présentes à Chartres, le 10 octobre 2012.

Pour ce qui est **des expositions**, il est difficile d'évaluer le nombre de visites durant les trois semaines. En revanche, la DREAL dispose d'un bilan précis du nombre de personnes venues échanger au cours des permanences.

Au total on a comptabilisé la présence de :

- environ 35 personnes à St Rémy sur Avre ;
- 20 à 25 personnes à Dreux ;
- 3 personnes à Nonacourt ;
- 35 à 45 personnes à Chartres ;
- 10 à 15 à Voves ;
- 3 personnes à Tremblay les Villages.

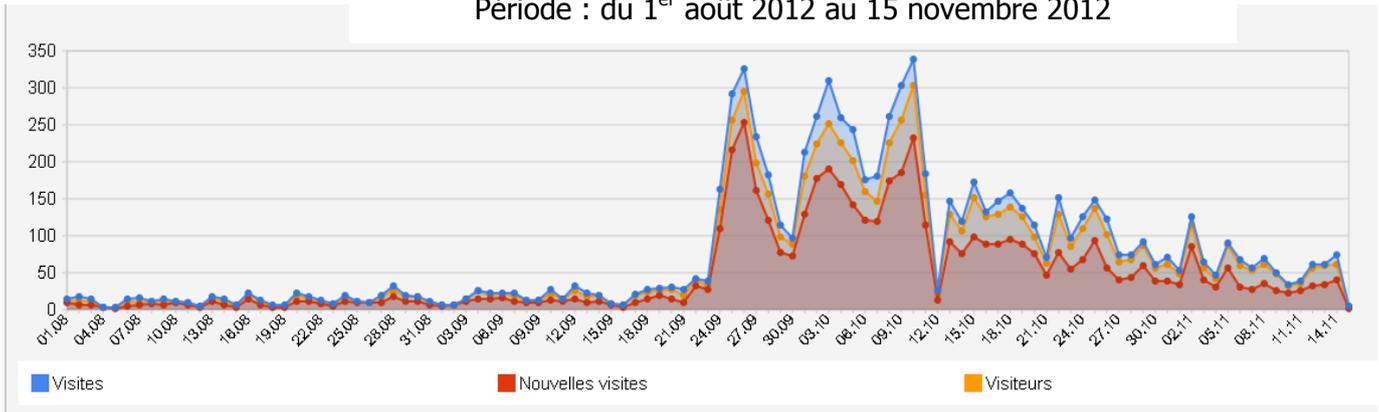
En plus des élus des communes, ce sont principalement des personnes potentiellement directement concernées par le projet qui sont venues questionner le maître d'ouvrage. La DREAL a ainsi pu apporter des éléments de réponse précis et recueillir de nouvelles contributions.

4.2.2. Une fréquentation du site internet du projet en nette hausse durant la concertation

Le site internet du projet a vu sa fréquentation augmenter très largement durant la période de concertation. Nous sommes passés de moins de 30 visites par jour à plus de 300 visites par jour au moment de l'ouverture de la concertation.

Le nombre de visites par jour sur le site du projet

Période : du 1^{er} août 2012 au 15 novembre 2012



4.3. La répartition des expressions par type de contributeurs

⇒ **Les différents publics ont pu s'exprimer.**

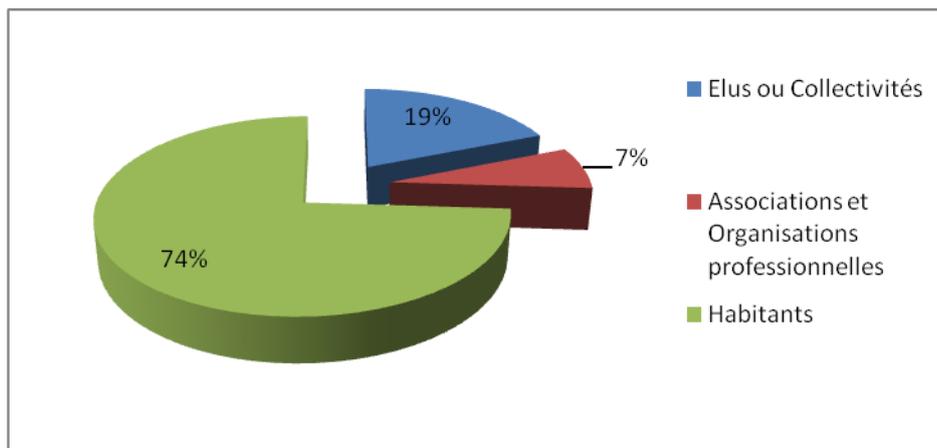
Même si les avis émanent très majoritairement des habitants (de fait plus nombreux), on peut faire le constat d'une importante participation de l'ensemble des acteurs et notamment des élus. Dans le tableau de la page précédente, on relève d'ailleurs que 62 délibérations ont été transmises, ce qui est un nombre très important pour un territoire d'étude et de concertation qui compte 85 communes. Dans les secteurs de Dreux et de Chartres, ce sont quasiment toutes les communes qui ont transmis une contribution. De plus, les élus se sont très largement exprimés lors des réunions publiques.

Le nombre d'avis par type d'émetteur

Elus ou collectivités	Associations et organisations professionnelles	Habitants	TOTAL
138	52	541	731

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 d'avis par type d'émetteur



4.4. La répartition géographique des contributeurs

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

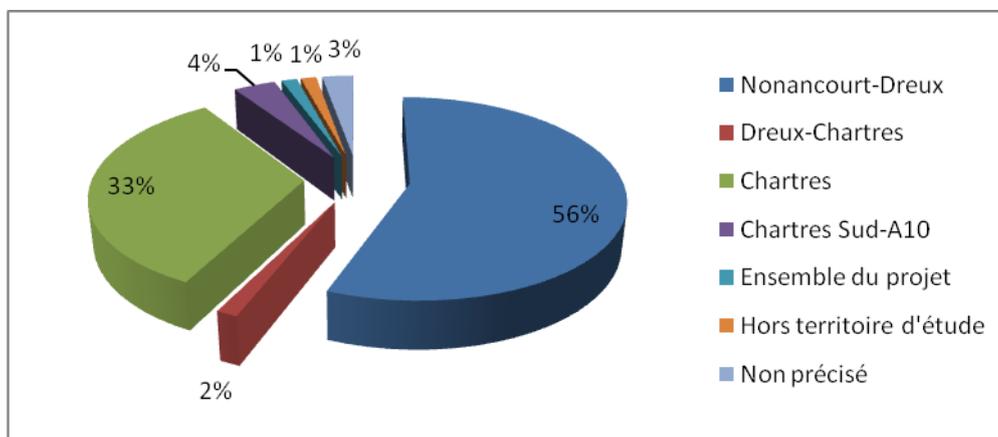
La mobilisation des acteurs s'est plus largement organisée dans les secteurs qui sont concernés par le choix d'une option de passage. On constate une corrélation entre le nombre d'options, le nombre de communes concernées et le nombre d'expressions. Ce sont ainsi les secteurs de Nonancourt-Dreux et de Chartres qui ont connu la plus forte mobilisation. Près de 57 % des avis sont comptabilisés sur le secteur Dreux-Nonancourt. A contrario il y a eu très peu d'expressions entre Dreux et Chartres avec 1.3 %.

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

Le nombre d'avis par secteur d'étude

Nonancourt-Dreux	Dreux-Chartres	Chartres	Chartres Sud-A 10	Ensemble du projet	Hors territoire d'étude	Non précisé	TOTAL
415	10	239	27	10	10	20	731

Les proportions d'avis par secteur d'étude



5. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Les acteurs se sont plus particulièrement exprimés sur le choix de l'option de passage et l'opportunité du projet. D'autres thématiques d'expression apparaissent, mais de façon moins récurrente.

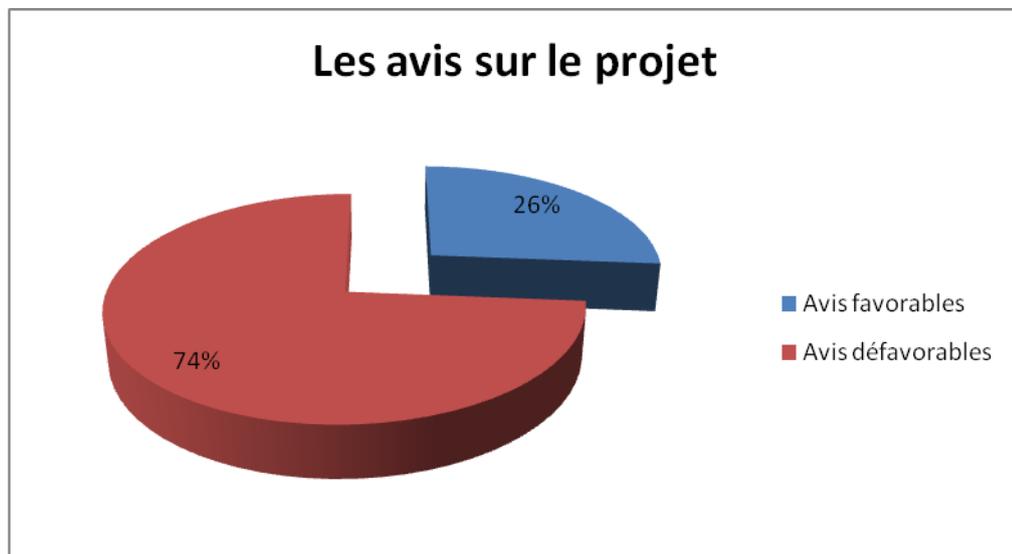
5.1. L'avis sur le projet

⇒ **Opportunité du projet ou opportunité de la concession : un débat relativement peu présent et confus**

On comptabilise peu d'avis sur les fondements du projet (opportunité du projet et opportunité de la concession) : 127 uniquement, soit environ 17,3%.

De plus, il est difficile de préciser la position des acteurs sur le projet au travers des avis reçus. Cette analyse appellerait 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 emprunte d'interprétation, nous nous sommes attachés à identifier les avis qui ont une connotation défavorable (contre le projet, contre la concession, contre cet investissement en période de crise) et ceux qui ont une connotation favorable (pour le projet, pour la concession). Les avis sur les options sont hors de ce champ. Sur cette base, on constate une majorité d'avis défavorables.



Dans les avis favorables les acteurs expriment :

Un soutien franc au projet

Pour quelques acteurs, le projet devient urgent, notamment parce qu'il y a un enjeu à sécuriser et à réduire les nuisances de la route actuelle (et la mise à 2x2 voies y participerait nettement en évitant des passages de camions et autres véhicules, au cœur des communes), ou parce qu'il participera à soutenir le développement économique du territoire

Un avis favorable pour la mise en concession

Certains acteurs présentent que le recours à la concession comme la seule solution pour financer le projet et le réaliser rapidement dans le contexte économique actuel.

Un soutien sous condition

Des acteurs rappellent le projet est cohérent s'il conduit à un aménagement complet de l'axe. Le seul contournement des agglomérations ne pouvant être suffisant.

Un soutien fort dans le nord

Enfin, on notera un soutien plus particulier au projet dans le secteur de Nonancourt et St-Rémy-sur-Avre, communes où les acteurs sont clairement en attente du contournement.

Dans les avis défavorables les acteurs expriment :

Une opposition franche au projet

Des affirmations franches contre le projet ont pu être identifiées, mais elles se déclinent principalement autour d'une opposition à la concession, ce qui ne traduit pas forcément une opposition à la mise à 2x2 voies.

On note néanmoins quelques arguments contre le projet dans son ensemble :

- en raison des impacts sur l'environnement de ce nouvel axe ;
- parce que la route est jugée contraire à la logique de développement durable ;
- parce que le contexte économique et l'état des finances publiques n'est pas favorable à un tel investissement.

Une opposition à la concession

Le recours à la concession est régulièrement remis en cause :

- Certains doutent de la rentabilité d'une concession et s'inquiètent donc du montant de la subvention d'équilibre. Le coût est jugé important du projet est par ailleurs attribué à la seule mise concession. L'aménagement de l'existant en route nationale à 2x2 voies gratuite permettrait a contrario de limiter le coût du projet.
- Le trafic potentiel sur la nouvelle route est jugé trop faible pour justifier une mise en concession. Le projet pourrait ainsi avoir des difficultés à trouver un concessionnaire.
- Certains s'opposent à l'idée d'un péage pour les déplacements locaux et demandent que l'axe soit gratuit pour les Euréliens ou plus spécifiquement entre Dreux et Chartres.
- Enfin, on relève que certains s'opposent à la concession parce qu'ils estiment que cette solution ne réglerait pas les problèmes de sécurité et de nuisances de l'actuelle RN 154. e péage pourrait inciter les camions et les automobilistes à rester sur les axes existants, parce qu'ils sont gratuits.

Un projet uniquement politique

Le projet est considéré par certains comme le souhait de quelques élus.

Une préférence pour des solutions alternatives

Dans le cadre d'une opposition au projet, des solutions alternatives sont parfois réclamées :

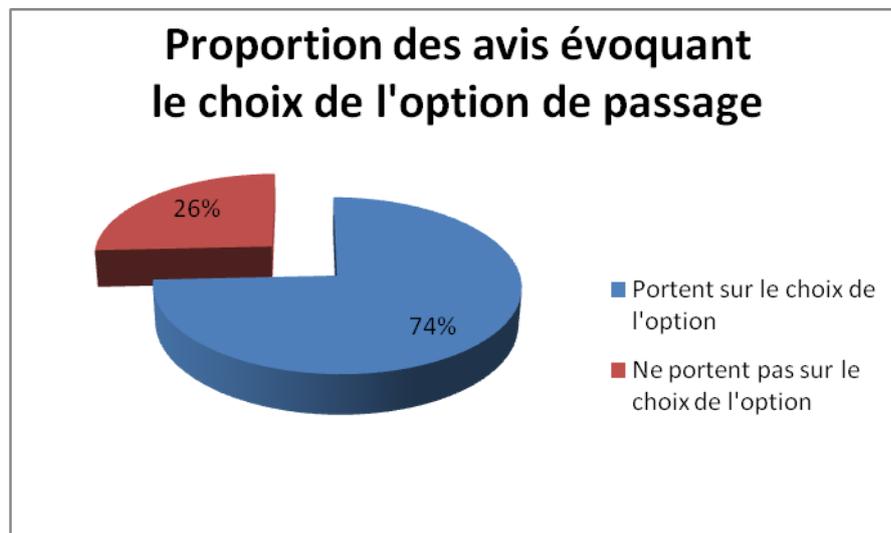
- la mise à 2x2 voies de l'existant ;
- la réalisation des contournements de Dreux et Chartres uniquement.

Des critiques sur la qualité des études

Etudes de trafic, études environnementales, méthodologie de comparaison des options sont critiqués et développent une opposition au projet qui se construit au travers des études actuelles.

5.2. Le choix de l'option de passage

Le choix de l'option était le sujet principal de la concertation et les acteurs se sont largement mobilisés sur cette question. Ils ont émis des avis très clairs sur leur préférence ou leur opposition à certaines options. Ce sont 74% des expressions qui se sont concentrées sur cette question. On notera que peu d'entre eux ont proposé un avis sur l'ensemble des secteurs. Ainsi, chaque acteur s'est concentré sur le secteur qui le concerne directement.



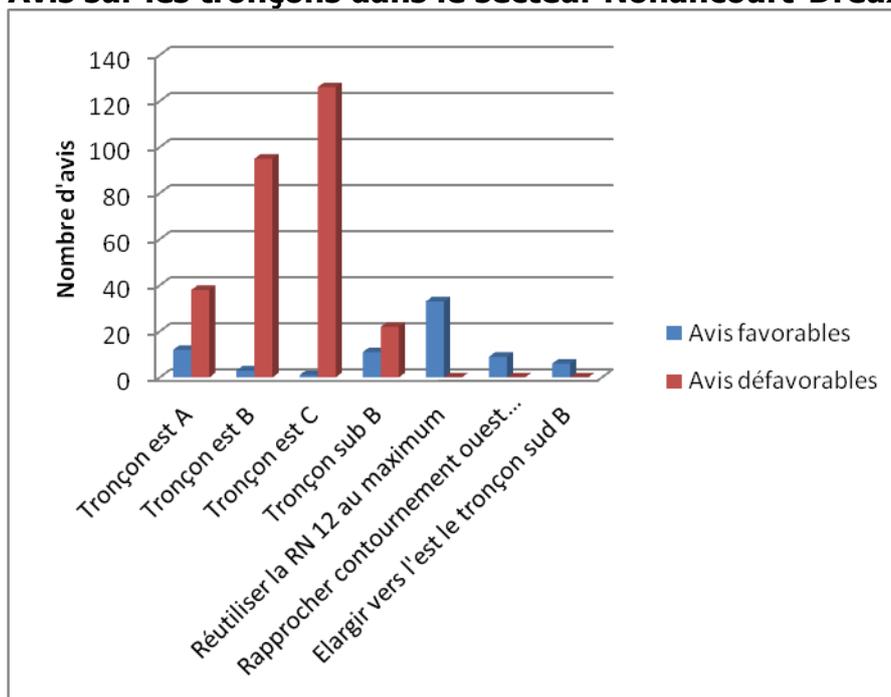
5.2.1. Le choix de l'option de passage dans le secteur Nonancourt-Dreux

⇒ **Le choix des tronçons : une opposition franche au passage par l'Est**

Parmi les tronçons qui composent les options de ce secteur certains sont clairement rejetés. Il s'agit des tronçons Est. Les contributeurs dénoncent le coût important de ces solutions (en raison du viaduc nécessaire au franchissement de la vallée de l'Eure) ainsi que leurs impacts potentiels sur :

- la vallée de l'Eure ;
- les zones naturelles et leurs sites protégés (zone classé natura 2000,) ;
- le cadre de vie ;
- les habitations ;
- les activités de tourisme et de loisir (l'étang de Ecluzelles, les lieux d'hébergement et les chemins de randonnées) ;
- le paysage.

Avis sur les tronçons dans le secteur Nonancourt-Dreux



Deux pétitions renforcent l'opposition aux tronçons Est.

Pétitions	
Contre les tronçons Est B et C	245 signatures
Contre les tronçons Est A B et C	1185 signatures

⇒ **Une préférence pour une option Centre 2-RN 12 ajustée**

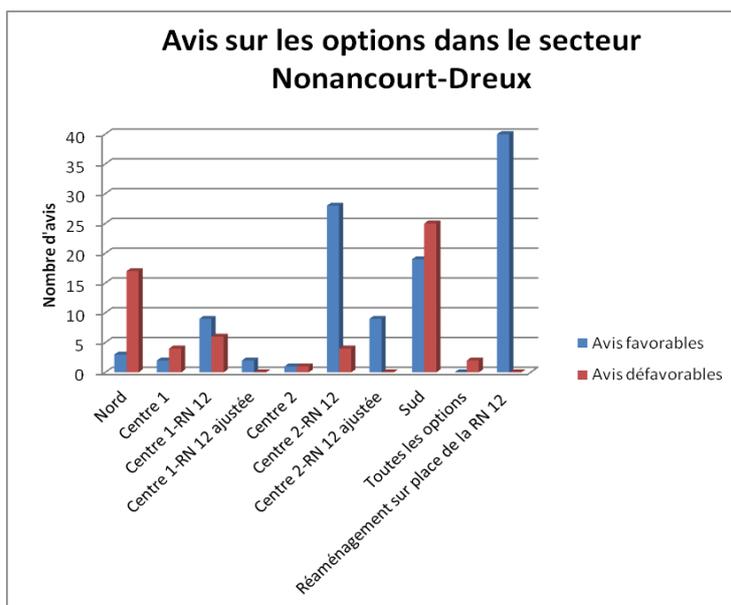
L'option Centre 2-RN 12 semble être celle qui est préférée localement. En effet, l'opposition aux tronçons Est et de fait à l'option Nord et à l'option Sud, ainsi que des avis favorables au réaménagement de la RN 12 renforcent l'intérêt des options qui réutilisent la RN 12 : les Centre 1-RN 12 et Centre 2-RN 12. Le passage par les tronçons Centre étant discuté la seconde se présente comme plus favorable.

De plus certaines communes directement concernées par cette option ont affirmé que le passage par l'ouest de Nonancourt serait accepté mais à condition qu'un échangeur soit proposé au niveau la commune de Saint-Lubin.

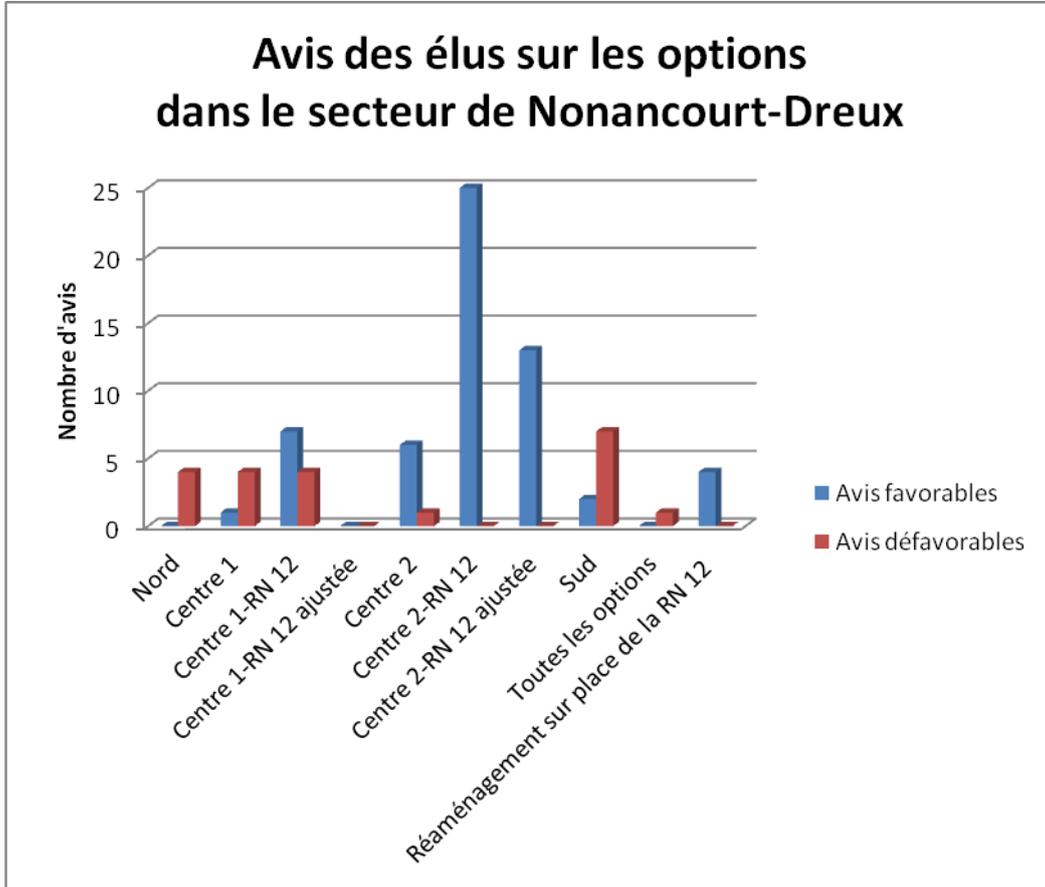
Néanmoins divers ajustements de cette option sont demandés :

- l'élargissement du tronçon Sud B vers l'Est ;
- la reprise du contournement ouest de Nonancourt, dans l'objectif qu'il soit plus proche des routes existantes ;
- le raccordement à la RN 154 actuelle, au nord de Nonancourt, qui doit se faire entre « le rond point des anglais » et le hameau de Buray.

Les avis recueillis convergent donc globalement vers une préférence pour la solution Centre 2-RN 12. Les demandes de réaménagement sur place de la RN 12 renforcent cette idée. Toutefois, ces demandes de réutilisation de la RN 12 sont de deux ordres : certains acteurs évoquent une réutilisation partielle jusqu'à Saint-Rémy-sur-Avre, comme le propose la DREAL Centre, alors que d'autres réclament une réutilisation complète jusqu'à la Madeleine-de-Nonancourt. Ce dernier scénario n'est cependant pas compatible avec les objectifs recherchés, ou nécessiterait une solution technique (un tunnel) que le maître d'ouvrage n'a pas retenue pour des raisons de faisabilité et de coût.



Les élus et les collectivités plébiscitent de façon plus franche l'option Centre 2-RN 12. Des ajustements de certaines portions de l'option, en l'occurrence le tronçon sud B et le raccordement à la RN 154 au nord de Nonancourt (passage entre le rond point des anglais et le hameau de Buray), sont régulièrement demandés.



Des pétitions provenant des communes de Montreuil et Muzy renforcent la préférence pour l'option Centre 2-RN 12.

Pétition	
Contre l'option nord, les options centre 1 et 2 avec tronçons est Pour Centre 2 – RN 12 ou Centre 2 avec tronçon est A	Montreuil 37 signatures Muzy 249 signatures

⇒ **Le détail des arguments contre ou en faveur des options**

Pour apporter des précisions sur les avis des contributeurs, nous détaillons ci-dessous les principaux arguments développés pour ou contre les options. Nous noterons que les personnes donnent plus d'arguments lorsqu'ils sont opposés que lorsqu'ils sont favorables à une solution.

	Option Nord	Option Centre 1	Option Centre 1-RN 12	Option Centre 2	Option Centre 2-RN 12	L'option sud
Arguments développés contre le choix de cette option	Ses impacts potentiels sur : - l'eau, les nappes et les milieux naturels ; - les habitations (le bruit est présenté comme la principale nuisance) ; - la vallée de l'Eure ; - l'aqueduc de ??? Son coût plus important.	L'absence de jonction avec la RN 12, ce qui est jugé indéfendable. Ses impacts sur les communes qu'elle traverse.	/	L'absence de jonction avec la RN 12, ce qui est jugé indéfendable.	Le morcellement de l'emprise foncière qu'elle induit	Sa longueur plus importante qui augmente les impacts. Son impact sur les trois vallées. L'absence de jonction avec la RN 12, ce qui est jugé indéfendable. Ses impacts sur les habitations et les terres agricoles.
Arguments développés pour le choix de cette option	Le nombre moins important de personnes potentiellement impactées (moins d'habitations dans ce secteur).	/	La limitation des impacts du fait de l'utilisation de l'existant (RN 12).	/	La limitation des impacts du fait de l'utilisation de l'existant (RN 12), son relatif éloignement avec les secteur habités.	/

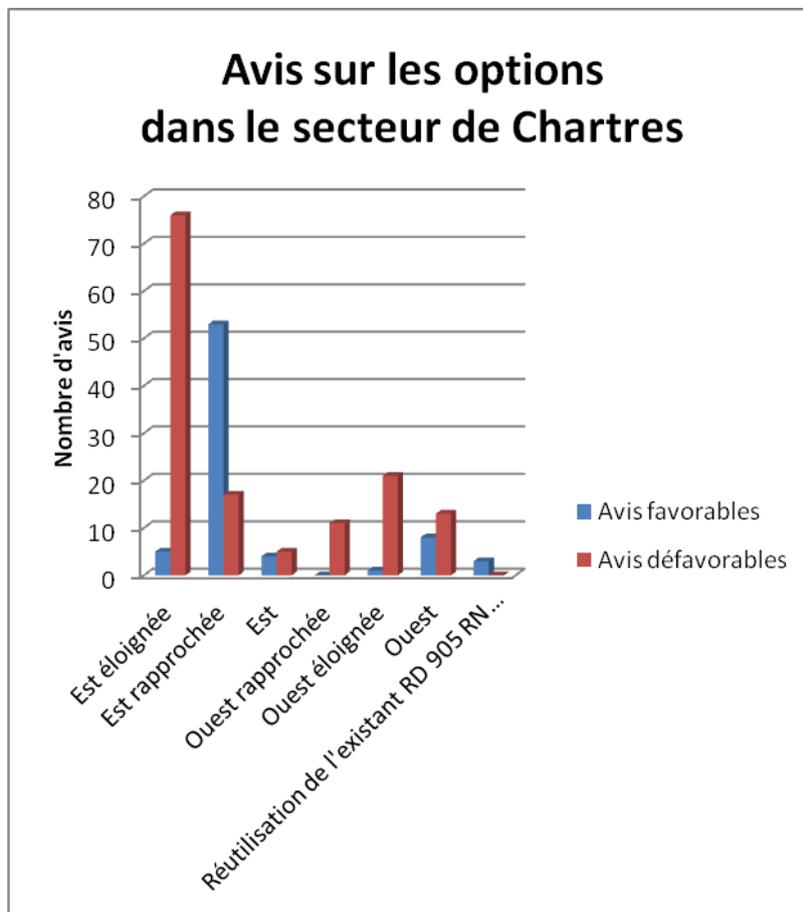
5.2.2. Le choix de l'option dans le secteur de Chartres

Le maintien du tracé historique

Dans ce secteur qui comporte moins d'options, les avis sont plus tranchés. L'option Est éloignée semble clairement rejetée. Si elle est discutée, l'option Est rapprochée, parce qu'elle correspond à ce que localement on appelle le tracé historique, est souvent mise en avant. Les options Ouest font l'objet d'une opposition organisée (pétitions nombreuses) même si quelques acteurs y sont favorables.

On peut noter que les options ne sont pas tout le temps distinguées. Certains acteurs expriment un avis favorable pour un passage par l'ouest ou l'est mais sans se fixer sur une option.

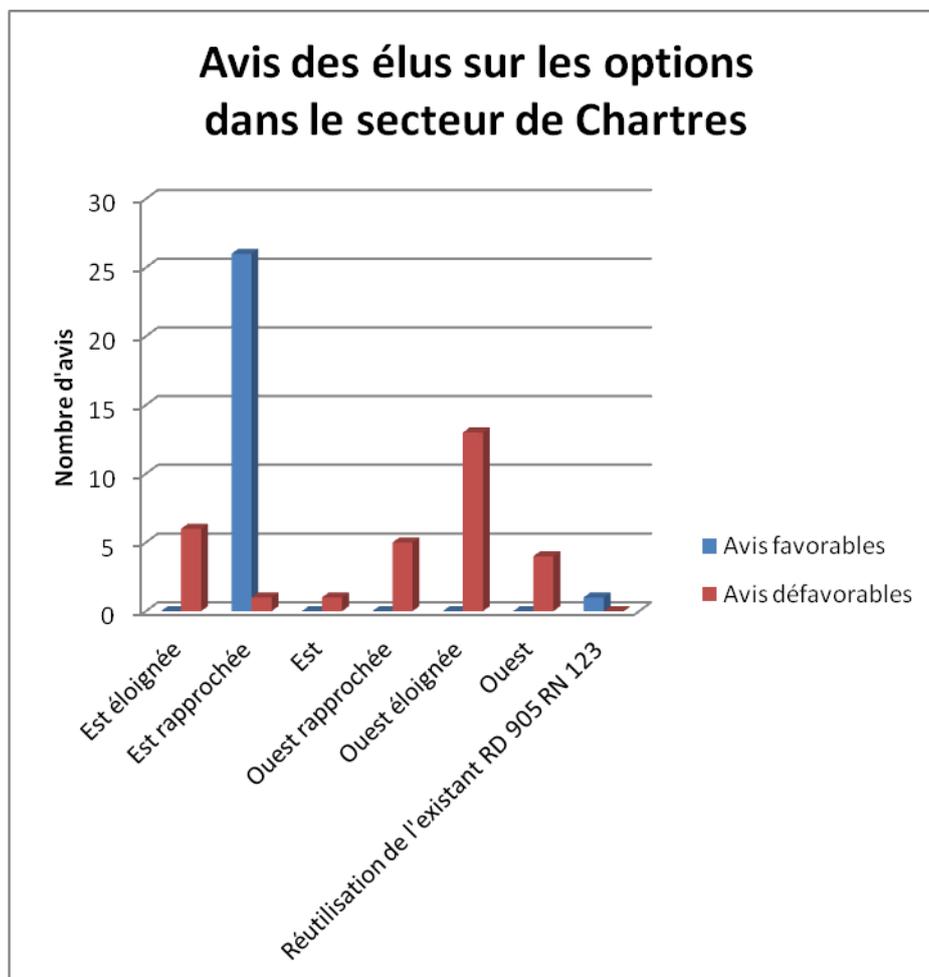
On relève par ailleurs une opposition entre les acteurs de l'Est / et de l'Ouest qui « se renvoient » le projet.



A l'instar du constat qui peut être fait sur le secteur Nonancourt-Dreux, 5 pétitions renforcent les avis de l'ensemble des acteurs.

Pétitions	
Contre l'option Est éloignée	485 signatures
Contre l'option Ouest et pour l'option Est rapprochée	387 signatures
Contre l'option Ouest et pour l'option Est rapprochée	824 signatures
Contre l'option Ouest et pour l'option Est rapprochée	110 signatures
Contre l'option Ouest et pour l'option Est rapprochée	35 signatures

Les élus quant à eux plébiscitent également l'option Est rapprochée.



⇒ **Le détail des arguments contre ou en faveur des options**

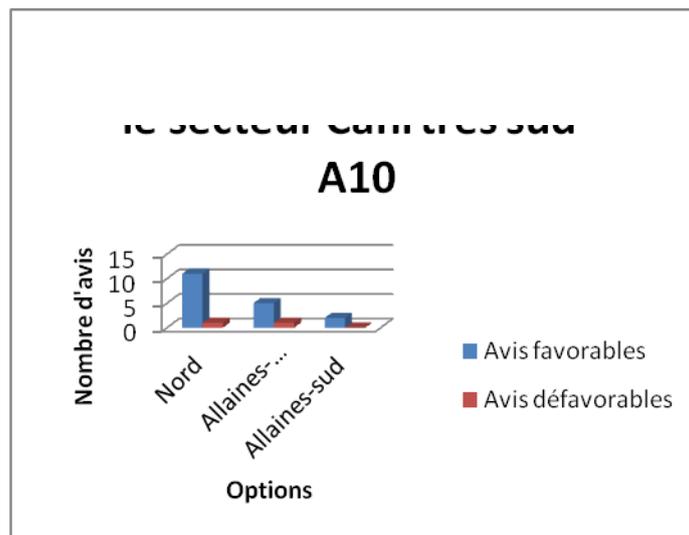
Pour apporter des précisions sur les avis des contributeurs, nous détaillons ci-dessous les principaux arguments développés pour ou contre les options. Nous noterons que les personnes donnent plus d'arguments lorsqu'ils sont opposés que lorsqu'ils sont favorables à une solution.

	Option Est-éloignée	Option Est-rapprochée	Passage par l'Est	Option Ouest-rapprochée	Option Ouest-éloignée	Passage par l'Ouest
Arguments développés contre le choix de cette option	<p>Longueur donc coût plus important</p> <p>Conception compliquée notamment par le franchissement de l'A11,</p> <p>Impacts potentiels sur : la vallée, l'agriculture, les hameaux et ses habitations (dépréciation et nuisances sonores).</p> <p>Trop éloigné de Chartres pour favoriser son développement économique</p>	<p>Impact sur la ligne SNCF (par ailleurs sous évalué dans l'analyse).</p> <p>Impact (notamment du viaduc) sur les habitations et le collège de St Prest et Gasville-Oisème.</p> <p>Trop proche du centre ville de Chartres.</p> <p>Trop proche de Chartres, elle contraint le développement de l'agglomération.</p>	Impact sur la vallée et le cadre de vie.	<p>Impact sur les habitations, un site classé, un site de vestiges archéologiques, l'Abbaye du 13ème siècle de ?? et la Zone industriel.</p> <p>Trop proche de Chartres, elle empêche son développement</p>	<p>Impact sur les espaces naturels sensibles : site protégé de la haute vallée de l'Eure.</p> <p>Trop éloigné de Chartres.</p>	<p>Surcharge de la rocade.</p> <p>Déséquilibre l'agglomération (tous les flux par l'ouest) et freine son développement.</p> <p>Crée des nuisances supplémentaires.</p> <p>Impacts sur : site protégé, ESAT, vallée de l'Eure, habitations, château et autres propriétés.</p>
Arguments développés pour le choix de cette option	/	<p>Permet une meilleure desserte de Chartres.</p> <p>Ne remet pas en cause les projets de développement de l'agglomération.</p> <p>Permet de redonner une vocation urbaine à la rocade ouest.</p> <p>Proche de Chartres donc moins impactant pour l'agriculture.</p> <p>Tracé naturel parce que historique : dans le scot de 2006 emprise foncière réservée.</p> <p>L'ensemble des élus est favorable à cette solution.</p>	/	/	/	Le passage par l'ouest correspond aux flux historiques.

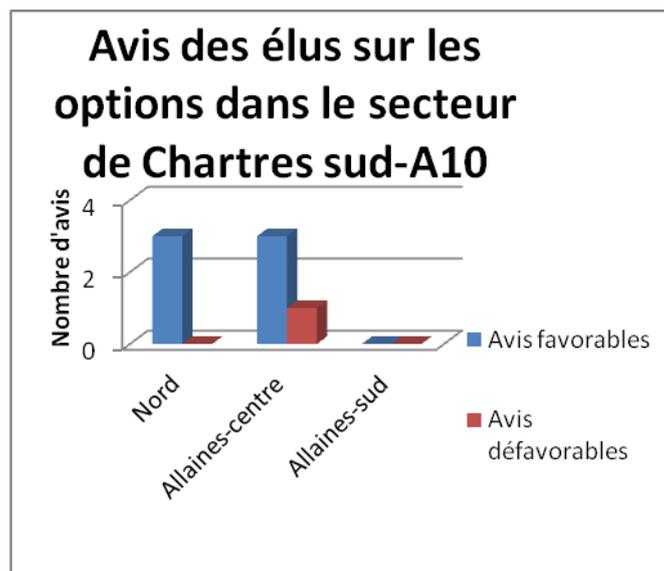
5.2.3. Le choix de l'option dans le secteur Chartres sud –A10.

Dans ce secteur, même si deux options ont été regroupées dans une unique solution appelée option Allaines, les avis ont porté distinctement sur les trois solutions dessinées. Ces avis ont été moins nombreux. Même s'ils sont plus souvent favorables à l'option Nord, l'option appelée Centre par les contributeurs, est également soutenue par certains. Les quelques avis des élus sont équitablement partagés entre les solutions Nord et Centre.

Avis sur les options dans le secteur Chartres sud – A10



Avis des élus sur les options dans le secteur Chartres sud – A10



⇒ **Le détail des arguments contre ou en faveur des options**

Pour apporter des précisions sur les avis des contributeurs, nous détaillons ci-dessous les principaux arguments développés pour ou contre les options. Nous noterons que les personnes donnent plus d'arguments lorsqu'ils sont opposés que lorsqu'ils sont favorables à une solution.

	Option Nord	Option Centre	Option Sud
Arguments développés <u>contre</u> le choix de cette option	Impact sur les exploitations. Ne permet pas de réaliser le contournement attendu d'Allaines. Impact sur les habitations, notamment de Fresnay l'Evêque.	Impact sur : les habitations, le projet éolien, les terres agricoles, le théâtre gallo romain.	Impact sur : les villages et leurs habitations, l'église du 11e siècle de ??, une zone natura 2000, une zone de protection oiseau, un captage AEP, un site de vestiges archéologiques. Isoler le chef lieu du canton. Difficultés pour positionner l'échangeur.
Arguments développés <u>pour</u> le choix de cette option	Plus courte donc moins cher et moins impactante. Permet de maintenir l'accès à l'A10.	/	Moins d'impacts sur l'agriculture. Eviter de créer une nouvelle route. Utiliser des réserves foncières du CG28.

5.3. Les autres thèmes d'expression

D'autres thèmes d'expression sont apparus mais de façon moins récurrente.

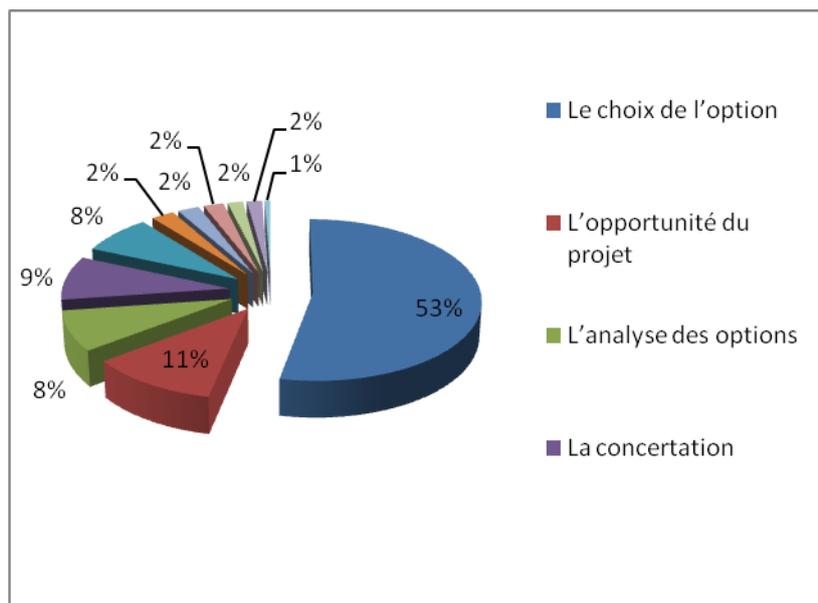
Le tableau ci-dessous présente le nombre d'expression par thème. On confirme ici que le choix de l'option de passage et l'opportunité du projet (et de la concession) ont été les sujets principaux de cette concertation.

A noter : le nombre total d'expressions (1418) est supérieur au nombre d'avis (731) car certains avis comportent plusieurs thèmes d'expression.

Les principales thématiques d'expression

	Nombre d'expressions
Le choix de l'option	755
L'opportunité du projet	162
La concertation	125
L'analyse des options	115
L'intégration du projet dans l'environnement :	109
Les péages	35
Les aménagements annexes au projet	33
Le coût et le financement	30
Les trafics	23
La solution alternative	23
La gouvernance : calendrier, décisions	8
TOTAL	1418

Les proportions des thématiques d'expression dans les avis



5.4. Le détail des expressions

5.4.1. La concertation

La concertation a principalement fait l'objet de critiques bien que quelques avis saluent la qualité de la démarche et la transparence du maître d'ouvrage.

⇒ **Les critiques sur le dispositif de concertation**

La « non-distribution du 6 pages » sur plusieurs communes, a été dénoncée voir présentée comme une faute au sens juridique. Les communes qui auraient connu des difficultés dans la réception du document sont : Fresnay-l'Evêque, Houville-la-Branche, Prasville, Mézières-en-Drouais, Ecluzelles, Jouy, Ver-les-Chartres, Ver-en-Drouais, Montreuil, et Gasville-Oisème.

En réaction, la DREAL a procédé à la transmission de plusieurs exemplaires du document 6 pages afin qu'ils puissent être mis à disposition du public. En bilan, nous noterons que la participation dans ces communes a été conséquente et que de nombreux coupons réponses provenant de ces communes sont parvenus à la DREAL.

Le dossier de concertation n'a pas été distribué le 1er octobre comme initialement annoncé. Certains, là encore, ont dénoncé une faute.

L'accessibilité du site Internet a plus rarement été critiquée : certains ont déclaré ne pas disposer d'un débit suffisant pour télécharger les documents d'études qui sont relativement lourds et de rares personnes ont regretté que le site ait été inaccessible durant une journée (la DREAL a dû procéder à la correction de problèmes sur le serveur qui ont effectivement rendu le site inaccessible pendant une journée).

Les expositions et les réunions publiques n'ont quant à elles souffert d'aucunes critiques.

Certains maires ont regretté d'être informés tardivement et dans le même temps que leurs administrés.

⇒ **Les critiques sur les fondements de la démarche**

Nombreux sont ceux qui parlent d'une fausse concertation : l'accès à l'information et aux études a parfois été jugé insuffisant, la réalité de la prise en compte des avis a été mise en doute et le périmètre de concertation a été jugé inadapté (« les réunions ont lieu dans des endroits qui ne sont pas concernés »).

Enfin, la démarche a été jugée trop courte ou trop rapide. Elle n'aurait pas laissé suffisamment de temps aux contributeurs pour qu'ils prennent connaissance des études et fassent des propositions argumentées. Sur ce point, il faut noter que la DREAL a continué de recueillir les avis jusqu'au 11 décembre et veillera au-delà à mettre à jour le présent bilan en conséquence des nouveaux éléments qu'elle pourrait recevoir.

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

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

⇒ **Les critiques sur le fond**

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

5.4.2. L'analyse des options.

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

Plusieurs acteurs estiment d'ailleurs que l'option Est rapprochée et les options Ouest, toutes les deux situées dans le secteur de Chartres, ont été sous estimées en termes d'impacts sur l'environnement. Pour la première, le franchissement de l'A11 et la ligne SNCF à Champhol devraient être identifiés comme des points durs. Pour le passage par l'Ouest, c'est la présence de l'ESAT, la prestrière aux moineaux de Barjouville, l'abbaye du 13ème et le site protégé de la haute vallée de l'Eure qui devraient conduire à ajouter des points durs.

On notera également les reproches faits à la méthode d'analyse qui a conduit à regrouper deux solutions dans le secteur Chartres Sud – A 10.

Toujours sur ce thème des études, les supports de présentation, notamment les cartes, ont régulièrement été jugées imprécises voir comportant des erreurs. Mais nombreux sont ceux qui semblent confondre option et tracé – voire les limites des fuseaux avec des tracés – et qui demandent donc une carte très précise qui n'est pas encore disponible.

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

Certains acteurs attendent également que certaines analyses soient précisées :

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

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

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

Enfin, certains ne comprennent pas l'objectif de « repartir d'une feuille blanche ». Choisir les options historiques serait plus simple.

5.4.3. L'intégration du projet dans l'environnement

Les conditions d'intégration du projet dans l'environnement sont un sujet sensible.

On retrouve surtout une dénonciation des impacts de ce nouveau projet sur l'agriculture, le cadre de vie, les sites archéologiques et les vallées, alors que l'utilisation de l'existant est avancé comme une solution plus favorable.

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

Dans le contexte, plusieurs contributeurs demandent qu'une attention particulière soit portée à la protection des riverains, des agriculteurs et des milieux naturels. Pour cela, des mesures spécifiques sont évoquées comme « l'enfoncement » du projet, des merlons anti-bruit, l'éloignement des habitations qu'il faut préserver ou l'aménagement foncier.

Concernant ces mesures, nombreux sont ceux qui s'interrogent sur leur coût et les solutions pour les financer (il est entendu que les mesures font parti du coût du projet et qu'elles seront à ce titre prises en charge par le concessionnaire)

Au-delà de ces mesures d'insertion :

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

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

Enfin, on notera les premières inquiétudes sur la question des rétablissements, des routes comme des chemins de randonnée.

5.4.4. Les péages

Le recours à la concession nourrit les interrogations quant aux tarifs des péages notamment, sur les 2x2 voies aujourd'hui gratuites. Les acteurs de la concertation sont clairement en attente de réponses sur ce sujet et ont regretté qu'il ne puisse être abordé à ce stade.

Elus comme riverains, demandent la gratuité pour les Euréliens ou a minima pour certaines portions, notamment celles entre Dreux et Chartres et plus rarement au sud de Chartres. Dans ce secteur, certains élus ont été jusqu'à affirmer que la mise en concession n'était pas nécessaire au sud de Chartres et que l'axe pouvait rester gratuit..

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

5.4.5. La question des aménagements annexes

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

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

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

5.4.6. Le coût et le financement

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

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

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

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

5.4.7. Trafics

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

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

5.4.8. Les solutions « alternatives »

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

5.4.9. La gouvernance

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

6. LES ENSEIGNEMENTS POUR LA POURSUITE DES ETUDES ET DE LA CONCERTATION

6.1. Les modalités de concertation

Un dispositif qui peut être conservé

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

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

...mais qu'il faut accompagner...

Des échanges plus nombreux et plus directs (directement avec les acteurs concernés, notamment les agriculteurs) pourraient s'avérer nécessaires, comme le demande certains acteurs qui sont en attente d'échanges préparatoires à la concertation et qui souhaitent pouvoir intervenir concrètement sur la conception du projet dès la construction des hypothèses.

Ces échanges pourront avoir lieu durant la concertation mais aussi en amont dans le cadre des phases d'information.

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

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

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

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

...et en intégrant quelques corrections.

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

6.2. L'avis sur le projet

Des réponses à apporter sur le périmètre de la concession

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

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

6.3. Le choix de l'option de passage

Un fuseau préférentiel identifié

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

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

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

6.4. Les sujets majeurs pour la poursuite de la concertation

Des réponses attendues

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

Des inquiétudes à prendre en compte

Certains acteurs ont fait preuve d'une inquiétude réelle sur les conditions d'insertion du projet dans l'environnement et les mesures de protection qui peuvent être proposées notamment pour protéger les riverains du bruit, et plus globalement des impacts du projet sur leur cadre de vie.

Parce la DREAL va entrer dans un niveau de détail bien supérieur pour définir le tracé, ces éléments seront naturellement précisés. Mais il faudra attendre la finalisation du dossier d'enquête publique, voir les études préalables aux travaux pour connaître très précisément les mesures qui seront mises en place.

Le fuseau préférentiel du projet de mise en concession de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12

