

# Déposition de BESNARD Francis, Maire de Fresnay l'Evêque, concernant le projet d'autoroute concédée en remplacement de la RN 154 & RN 12

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Messieurs les commissaires enquêteurs

Conscient de la lourde tâche qui vous incombe et notamment que l'un des rôles du commissaire enquêteur est de donner son avis sur l'utilité publique (UP) d'une opération et surtout de le motiver, je souhaite apporter à votre analyse ma réflexion et les éléments qui vont suivre.

Sur quels critères apprécier si oui ou non une opération présente une utilité publique ?

Selon l'Union départementale des Commissaires enquêteurs du Vaucluse.

*« Le commissaire enquêteur peut s'appuyer sur la manière de procéder du juge administratif (JA) lorsqu'il est appelé à contrôler l'UP d'une opération, autrement dit sur sa grille d'analyse et les critères qu'il met en avant dans ses arrêts. En ce sens, l'analyse faite par le commissaire enquêteur n'est pas fondamentalement différente de celle du JA... »*

*A l'origine, l'UP avait essentiellement pour but de veiller au respect de la propriété privée (Cf. DDHC art.17) et de s'assurer du but poursuivi.*

*Aujourd'hui, l'UP résulte d'un arbitrage entre divers intérêts, publics et privés. Depuis l'arrêt du C.Etat du 25.05.1971 « Ville nouvelle Est », l'UP ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, **mais aussi, en tenant compte du passif de l'opération, c'est à dire de ses inconvénients.***

*Ce que l'on a appelé la théorie du bilan se résume dans la formule « **une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente** »...*

*Sur les deux plateaux de la balance, il y a d'un côté l'intérêt de l'opération, de l'autre l'atteinte à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social. Avec le temps, ce deuxième plateau s'élargit progressivement et prend en compte les atteintes à d'autres intérêts publics tels que la santé, la sécurité publique, et de plus en plus l'environnement. »*

Comme le JA, le commissaire enquêteur peut s'interroger successivement comme le propose la grille d'analyse non exhaustive suivante :

- Sur la forme
  - Le dossier d'enquête publique est-il suffisamment complet, sincère et véritable, compréhensible du public... ?
  - La publicité et les modes de consultation ont-ils permis au public de prendre connaissance dans des conditions satisfaisantes du dossier d'enquête publique ?
- Sur le fond
  - Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt public ?
    - La définition de l'intérêt public propre au projet soumis à l'enquête est-elle clairement établie ?
    - Les éléments justifiant l'intérêt public sont-ils suffisamment établis et éclairant pour le public ?
      - Etude sur l'état actuel et l'état projeté
      - Présentation et discussion sur les divers éléments soumis à l'enquête (tableaux, cartes, schémas, avis d'experts...)
      - Synthèse des résultats
  - L'atteinte à l'usage établi et à la propriété privée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs du projet ?
    - Des solutions alternatives sont-elles possibles et viables (aménagement de l'existant, autre mode de transport comme le train...)?
    - Les modalités d'évitement, de réduction, de compensation sont-elles suffisamment décrites et expliquées ?
  - Le bilan coûts avantages penche-t-il en faveur de l'utilité publique selon divers points de vue :
    - Vecteur de développement économique
    - Vecteur de développement de l'emploi
    - Avantage et inconvénients d'ordre social
    - Facilité de déplacement
    - Coût financier de l'opération

- Santé publique
- Sécurité des usagers et des riverains
- Environnement
- Le projet s'intègre-t-il au sein :
  - d'une politique européenne ?
  - d'un document de politique, de planification ou de programmation publique de niveau national ?
  - d'une politique locale de service public ?
- Le projet est-il vecteur d'un bénéfice global pour la société sur le long terme ?

Dans le cadre de l'enquête publique unique relative au projet d'aménagement à 2X2 voies par mise en concession autoroutière de la RN154 et de la RN12 entre Allaines-Mervilliers (A10) et la Madeleine de Nonancourt (RN154) visant à .

Le dossier volumineux présenté au public concerne différentes procédures menées concomitamment, à savoir la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la RN154-RN12 entre Allaines-Mervilliers et la Madeleine de Nonancourt en vue d'expropriations, le classement/déclassement des voies réaménagées dans le cadre de cette opération, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dont celui de Fresnay-l'Evêque.

### **Sur le dossier support de l'enquête et la période d'enquête choisie**

Dès ce stade, **la fragilité du dossier d'enquête publique ne manque pas de surprendre** et pour ce seul motif, votre Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable, à tout le moins extrêmement réservé sur le caractère suffisant du dossier soumis au public. Le dossier soumis à enquête apporte de nombreuses interrogations et remarques, à l'évidence celui-ci présente de nombreuses lacunes et erreurs manifestes qui sont de nature à troubler la compréhension du public (Cet aspect sera développé au cours de la déposition).

Les dates de l'enquête sont pour le moins surprenantes et peu propices à la venue du public notamment pendant la période des fêtes de fin d'année et de nouvel an.

Sur la forme, vous voudrez bien noter **l'absence de registre distinct pour la mise en conformité des documents d'urbanisme** comme cela est précisé en page 12 du document « Pièce A : objet de l'enquête-informations juridiques et administratives » qui précise « *L'avis du public sur la mise en conformité des documents d'urbanisme est recueilli sur des registres distincts de ceux relatifs à l'enquête visant à la déclaration d'utilité publique. Les observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres des métiers seront également portées à la connaissance du public.* »

Pour ce seul motif, la Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable.

### **Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt ou une utilité publique ?**

A la lecture du document « Pièce A : objet de l'enquête-informations juridiques et administratives », il faut attendre la page 13 pour avoir une déclaration pour le moins succincte sur l'utilité publique de l'opération « *La déclaration d'utilité publique du projet portera sur l'utilité publique de l'opération de concession autoroutière de la RN 154 et RN 12 et emportera approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme de toutes les communes et intercommunalités concernées, ainsi que des schémas de cohérence territoriale lorsque cela est nécessaire conformément aux articles L 153-55 et L.143-46 du Code de l'Urbanisme.* ». Cette déclaration est pour le moins très générale et ne permet pas d'apprécier l'intérêt public de l'opération.

De même la lecture du « Guide de lecture du dossier d'enquête préalable » ne permet pas plus de retrouver facilement la définition ou l'objet de l'intérêt public poursuivi par cette opération :

- Ainsi les pièces de présentation générale (ABCD) : Objet de l'enquête, Plan de situation, Notice explicative, Plan général des travaux ou les pièces
- E : Etude d'impact, F : Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000,
- G : Evaluation socio-économique, H : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- I : Bilan des concertations préalables à l'enquête et mémoire du garant de la concertation,
- J : Classement des voiries
- K : Annexe DUP
- L : Avis réglementaire
- M : Avis et compléments à la suite de l'avis délibéré de l'autorité environnementale

Peut-être est-il possible de trouver un début de définition de l'intérêt d'utilité publique de ce projet en regardant la page 4 du document « Pièce C : Notice explicative » qui précise en ses chapitres :

- 1.2.1 Améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants
- 1.2.2 Améliorer les complémentarités entre les modes pour le transport de marchandise et soutenir l'économie agricole
- 1.2.3 Soutenir les mutations de l'économie, renforcer la cohésion de la Région Centre-Val de Loire et le développement harmonieux des pôles de Chartres et Dreux

la **Commission d'Enquête appréciera la définition de l'intérêt d'utilité publique dressé par la DREAL Centre-Val de Loire**. Cet aspect essentiel de l'enquête publique et nécessaire à la compréhension du public se résume à 3 pages et demi et ne comporte que de vagues généralités. Plus encore à la lecture de certains chapitre on peut douter de l'intérêt public du projet soumis à l'enquête, ainsi concernant :

- Le trafic : il est précisé un flux de 11 000 véhicules/jour au sud de Chartres et 32 000 véhicules/jour en traversé Nord de Dreux. Il est aussi précisé une diminution estimée à 55% au niveau de Saint Rémy-sur-Avre et 25% sur la rocade Ouest de Chartres.
- L'Accidentalité : sur la section RN154 étudiée on note pour la période 2001 à 2011 « 298 accidents corporels ». Il est aussi indiqué que le nombre d'accidents a été divisé par 6 sur la RN154 à comparer à 2 au niveau national.
- Le Bruit et la pollution : on évoque une amélioration pour les riverains de cet axe
- La RN154 serait une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritime offerts à partir de Rouen et du Havre
- Soutient et développement de l'économie, la DREAL Centre-Val de Loire appui son propos en listant principalement les zones d'activités, intervention de secours, ludique, d'habitat existantes ou en projet (nb = 14)

#### **Concernant le trafic :**

La commission d'enquête notera que seules sont concernées les villes de Saint Rémy-sur-Avre et de Chartres, cette formulation laisse penser qu'il s'agit d'un problème local qui nécessite assurément une étude spécifique mais qui **ne justifie pas la mise en concession autoroutière de la RN154 dans son ensemble**.

#### **Concernant le constat d'accidentalité :**

la commission notera qu'en 2011 celui-ci a été divisé par 6 par rapport à 2001, que cette amélioration est bien supérieur à la moyenne nationale et que depuis 2011. En 2015 le ratio d'accident au km sur autoroute (0.52/km) est plus important que sur le réseau national (0.49/km) en Eure et Loir (cf. annexe 1). La commission appréciera les sources datées de la DREAL à celles actualisée fournies par le déposant.

Pire encore ou du moins oublié dommageable à la prise de décision, **la DREAL ne prend pas en considération la propagation du risque d'accidentalité lié à l'augmentation de trafic sur les voies de substitution** inadaptées et de surcroît de très mauvaises qualités. Routes classées en grande majorité en catégorie territoriale C3 entre Chartres et Dreux (cf. annexe 2 carte classification du réseau départemental du Conseil Départemental. De même, **la DREAL ne prend pas en considération les risques augmenté d'accidentologie dans la traversés des villages concernés par les voies de substitution**.

La commission prendra en considération que depuis 1971 des nouveaux critères sont apparus pour apprécier l'UP d'une opération : l'intérêt public de la santé, de la sécurité publique ou routière, le principe de précaution se sont ajoutés aux critères environnementaux, d'ordre économique et social ou financier.

Pour illustrer ces critères, voici quelques exemples :

- Il a dénié l'UP à une rocade qui devait améliorer la desserte d'un quartier et les conditions de circulation au motif qu'elle entraînerait des nuisances acoustiques et des risques graves pour la sécurité des usagers et des riverains. (CE 11 mars 1996 « Rossi » n°121556).
- Il a considéré qu'un aménagement routier ayant pour effet de transférer un trafic important à proximité d'une zone habitée faisait peser des risques importants sur la sécurité des personnes de nature à lui retirer son caractère d'UP. (CE 19 mars 2003 « Ferrand » n°238665).
- Il a rappelé la nécessité pour l'autorité administrative, avant toute décision déclarative d'UP, de rechercher s'il existe des éléments circonstanciés qui permettraient d'accréditer l'hypothèse d'un risque qui serait de nature à justifier l'application du principe de précaution. Quant aux mesures de précaution à prendre, leur appréciation doit intégrer d'une part la plausibilité et la gravité du risque et d'autre part l'intérêt de l'opération. (CE 12 avril 2013 Association coordination interrégionale Stop THT).

Dans sa **recommandation n°20, l'Autorité Environnementale** a recommandé de justifier le choix de porter la vitesse maximale à 130 km/h sur l'ensemble de l'axe, au regard de la sécurité routière. De façon pour le moins hasardeuse, **la DREAL conclue le résultat de ses tests par cette constatation surprenante** (page 27 du document « Pièce M : Avis et compléments à la suite de l'Avis de l'Autorité environnementale n°2016-52 »

**« Les résultats de ce test montrent que la limitation de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h induirait un effet négatif sur la sécurité. Cette évolution s'explique par la baisse du trafic projeté sur le projet du fait de la moindre attractivité de l'itinéraire concédé limité à 110km/h, le report s'effectuant vers des itinéraires moins sûrs »**

Ainsi, selon la DREAL, la mise en concession ne peut se réaliser qu'à l'unique condition de porter la vitesse à 130 km/h sur l'ensemble de l'axe. **Une vitesse inférieure rendrait cette axe inefficent et peu attractif** reportant le trafic sur les itinéraires de substitution moins sûrs (comme le concède la DREAL). La DREAL semble ignorer qu'il est fort probable que la vitesse sur autoroute soit portée à 110 km/h dans un proche avenir et probablement avant 2022 date de la mise en service du projet. **Cette étude et constatation de la DREAL montre bien l'inutilité de ce projet**, plus encore elle montre la dangerosité de celui-ci pour la forte majorité d'usagers peu argenté qui ne pourront pas utiliser l'A154 pour ce rendre notamment à leur travail.

**En la circonstance, on ne peut pas considérer le critère lié à l'accidentalité pour établir l'utilité publique du projet, plus encore ce critère à lui seul justifie l'abandon du projet en s'appyant sur les propos éclairants de la DREAL**. Pour ce seul motif, la Commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable car l'utilité publique du projet n'est pas démontrée.

#### **Concernant la pollution atmosphérique :**

La DREAL argumente son dossier en précisant dans le document « Pièce C : Notice explicative » en page 5 « *L'aménagement profitera aux riverains actuels de la RN 154 (Chartres, Dreux, Nonancourt, Saint-Rémy-sur-Avre...), en éloignant les nuisances liées au bruit et à la pollution, d'autant plus élevées que la route est fréquemment soumise à un trafic dense et à des encombrements.* ».

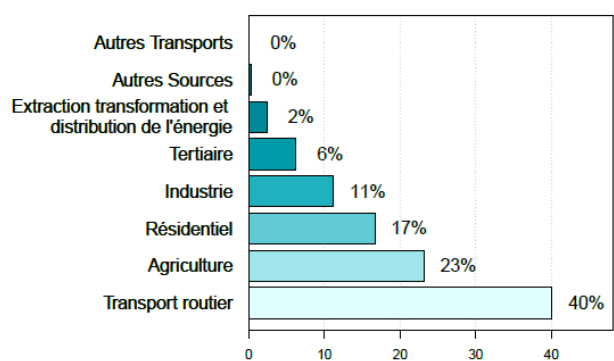
La commission notera que cette approche est discriminatoire et que l'équipement ne profiterait qu'à une partie très ciblée des habitants du territoire. La notion de pollution et de bruit est éclairée par de nombreuses cartes difficiles de lecture et qu'il conviendrait de commenter après en avoir donné les conditions de mesure pour l'état existant et les hypothèses prise pour les projections qui ont établies pour l'année 2042 soit environ 20 ans après la mise en service du projet.

On peut donc supposer que dans 20 ans les évolutions technologiques sur les véhicules permettront à ceux-ci d'être moins bruyants et moins polluants, ce qui reste encore bien incertain lorsque l'on voit le scandale qui a ternie l'image du groupe automobile Volkswagen en matière de réduction des polluants de ses véhicules. Enfin admettons et supposons que les hypothèses inconnues prises par la DREAL soient justes.

Nous pourrions prendre en considérations les cartes éditées (Etat de référence (2042) et considérer que le niveau des polluants baisse fortement sur l'ensemble du tracé de la RN154. En la circonstance peut-on dire qu'il est nécessaire et d'utilité publique d'aménager la RN154 – RN12 avec mise en concession autoroutière pour répondre au problème des pollutions.

Dans notre département le transport routier est déjà fortement contributeur en émissions de GES, faut-il encore encourager et aggraver cette situation avec la mise en service d'une nouvelle autoroute (Source Atlas Intercommunal Centre-Val de Loire décembre 2015 Territoire du département d'Eure et Loir))

### Contribution des secteurs aux émissions de GES



Source : Lig'Air – Inventaire des émissions 2010 v1.1 (mai 2015)

Prenons maintenant pour la commune de Fresnay l'Evêque pour illustrer ce sujet :

1. Le territoire communal est déjà fortement impacté par des niveaux de pollution fort du à la présence de l'A10 (cf. figure 15 : inventaire des émissions des communes d'Eure et loir (source Lig'Air), page 32 du document « Pièce E : Annexes Volume 3 »)
2. Localement la teneur en dioxyde d'azote est déjà très forte (> à 40 ug/m3) à proximité de l'autoroute A10 (cf. figure 49 ; Teneurs en dioxyde d'azote – Etat initial (2010) – planche 3 du document précité)
3. La même carte en état de référence (2042) figure 52 page 80, on peut voir que le taux à fortement diminué soit 25 à 30 ug/m3
4. La même carte à l'état projet (2042) figure 55 page 83, on peut voir que le taux à encore diminué à la connexion de l'A154 avec l'A10 soit 15 à 25 ug/m3
5. Extrapolation des cartes Etat initial 2010 et Etat projet 2042 pour estimer (favorablement) le niveau de polluant à l'horizon 2022 au niveau du point de connexion A10-A154, le niveau de pollution extrapolé serait de 65 ug/m3 au minimum

#### Conclusion :

Sans mettre en doute les cartes initiales de 2010 et les cartes de références (du moins en l'état du raisonnement), on peut remarquer que les taux de dioxyde d'azote sur la carte projet sont faux au point de connexion des deux autoroutes. A cet endroit le taux de dioxyde devrait s'additionner et atteindre 40 à 55 ug. Par ailleurs, cette carte ne tient pas compte des polluants état référence de la RN154. Si l'on extrapole pour avoir une idée du taux de pollution au point de connexion des 2 autoroutes non obtenons un taux de dioxyde d'azote de 65 ug/m2 à la mise en service du projet.

Ce qui est vrai pour ce type de polluant est aussi vrai pour les autres et on peut généraliser sur l'. Ce qui est étonnant, **c'est que la commune avait déjà alerté la DREAL sur ces erreurs, elle a même indiquée avoir résolu le problème** (cf. document RN154-12\_ Bilan CIS locale\_ V Def, page 54) « *En ce qui concerne le cumul des polluants, notamment ceux du projet RN154-12 et de l'A10, le Moa a analysé finement la problématique évoquée par la commune. Après une vérification approfondie, il a été détecté une erreur informatique dans les rendus cartographiques issus de la modélisation. La carte de la page 989 de la pièce E a été remplacée. Les conclusions de l'étude restent néanmoins inchangées dans le secteur du raccordement à l'A10, où les teneurs projetées pour les Nox sont évaluées entre 15 et 25 microgrammes par m3 alors que la valeur cible en terme d'objectifs de qualité de l'air est de 40 microgrammes par m<sup>3</sup> (voir partie VII.3.7.3.2 de la pièce E modifiée).*

*Par soucis d'exhaustivité, l'intégralité de l'étude air et santé menée sur le projet a été annexée à la pièce E.*

*La commune y trouvera une information précise notamment pour ce qui concerne le bourg de Fresnay et le hameau de Pitheaux.*

*Les études menées ne conduisent à aucun dépassement de valeur seuil ou valeur d'objectifs en terme de qualité de l'air dans ces 2 secteurs »*

Après correction, on peut voir que localement les seuils limites de polluants sont dépassés. Comment interpréter cette nouvelle erreur **s'agit-il d'une véritable incompétence des opérateurs chargés des calculs ou d'une nouvelle erreur informatique** ? Du moins on peut considérer que **les services de la DREAL n'ont pas réalisés les relectures qui conviennent avant publication** de leurs documents.

Il convient aussi de préciser que le département d'Eure et Loir est régulièrement en alerte pollution aux particules fines et que cela n'est pas indiqué dans le document soumis à l'enquête (cf. annexe 3 Alertes à la pollution aux particules fines)

Pour ce seul motif, s'agissant d'un problème de santé public notamment à la mise en service du projet et à l'Etat projeté 2042, la commission d'Enquête pourra rendre un avis défavorable et déclarer que l'utilité publique du projet n'est pas démontrée. **Pour le moins, elle pourra sur ce secteur et quelques autres demandée des études complémentaires afin de disposer de données et de cartes exactes afin de prendre une décision ultérieure après complément d'enquête publique.**

Concernant le bruit :

L'étude menée semble de bonne facture, les conditions sont posées et de nombreux détails sont fournis.

Cependant si l'on regarde la partie sud sur le secteur de Fresnay l'Evêque, on peut s'étonner des résultats obtenus :

1. Etude acoustique Situation initiale – horizon 2015 planche 50/53. Sur la figure présentée le niveau de bruit sur l'axe RD142.4 et RD142.3 est plus important que sur l'axe RD142. L'axe RD142 ayant un trafic nettement supérieur aux axes RD142.2 et RD142.3, on peut conclure que la modélisation est fautive. Que dire des autres cartes ?
2. Etude acoustique Situation référence – horizon 2042 planche 53/53. Sur cette figure l'axe de l'A10 n'est générateur d'aucun bruit. Sauf erreur de calcul, on ne peut pas prendre au sérieux cette carte qui pour le moins doit être reprise.
3. Etude acoustique Situation projet sans protection horizon 2042 planche 50/51. Et planche 51/51. On peut déjà noter que sur la planche 51 l'axe de l'A10 n'est pas émetteur de bruit contrairement à l'axe de l'A154. Même si, s'agissant d'unité logarithmique, le bruit ne s'additionne pas, on peut mettre en doute cette carte.

#### Conclusion :

Encore une fois, on peut douter de l'exactitude et de la pertinence des cartes présentées au public d'autant plus que les cartes ne sont pas regroupées en fonction de chaque partie de territoire mais par condition de traitement, cela ne rend pas facile la lecture et la comparaison des cartes.

Il semble nécessaire de reprendre les cartes erronées ou incomplètes afin d'avoir une vue indiscutable de la situation dans le secteur de Fresnay l'Evêque et notamment du raccordement de l'A154 à l'A10. Sur cette nouvelle base, la commission d'enquête pourra valablement faire son analyse. Par ailleurs, il convient de noter que la situation du bruit entre l'état initiale-horizon 2015 et la situation référence-horizon 2042 s'améliore sur la base des progrès technologiques ainsi sur la base du critère bruit est-il vraiment nécessaire de réaliser ce projet en le déclarant d'utilité publique ?

#### **Concernant l'énoncé indiquant que la RN154 serait une voie de liaison majeure entre la Beauce et les débouchés maritime de Rouen et du Havre**

La DREAL éclaire son propos en affirmant ( page 6 du document « Pièce C : Notice explicative) que l'un des enjeux essentiels pour l'économie du département d'Eure et Loir est l'activité agricole, que la moitié des volumes exportés par l'Eure et Loir passe par le port de Rouen et que l'accessibilité de ce dernier est un enjeu fort auquel le projet devra répondre.

La DREAL méconnaît ou réduit par ce propos un des principaux facteurs de création de richesse et de développement d'un territoire : En l'occurrence la transformation des produits sur le territoire afin de créer de la valeur ajoutée, il en va des produits agricoles comme des produits industriels. Ainsi, il est fort compréhensible qu'un produit à forte valeur ajoutée à volume et poids équivalent coûte moins cher en terme de transport qu'un produit brut. Seule la transformation est fortement créatrice de richesse et d'emploi, alors pourquoi chercher à évacuer rapidement des produits bruts vers les ports de Rouen et du Havre et aggraver ainsi la pollution et l'insécurité liées aux transports dans grand volumes.

Affirmer cela et prétendre que le projet répond à un besoin ou un modèle qui n'est plus d'actualité est une grave erreur autant d'un point de développement économique, des enjeux sociaux et environnementaux. **Encore une fois le maître d'œuvre fait preuve d'une insuffisance patente d'étude et d'argumentation.**

Ainsi, soit la commission d'enquête demandera des compléments d'étude en matière de développement économique afin de juger de la pertinence de l'utilité du projet soumis à enquête soit elle déclarera que ce projet d'aménagement n'est pas d'utilité publique avérée au regard des incidences en matière de coûts et des emprises de terres nécessaires à sa réalisation.

#### **Concernant le soutien pour les mutations de l'économie**

En substance, le maître d'œuvre indique en page 2 du document « Pièce C : Notice explicative » que :

« La pertinence du projet RN 154 s'apprécie au regard de sa cohérence avec les projets et les perspectives de développement du territoire concerné, qui portent principalement sur :

- Le soutien aux mutations de l'économie et au développement de l'emploi en Eure-et-Loir ;
- Le renforcement de la cohésion de la Région Centre-Val de Loire, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du Val de Loire ;
- La préservation des terres agricoles. »

Encore une fois, on peut s'étonner de la faiblesse des études réalisées par le maître d'œuvre et de son argumentation. Ainsi on ne trouve pas d'étude sérieuse et détaillée sur l'état de la situation économique du territoire : ses atouts et de ses faiblesses. On peut étendre ce propos à la situation de l'emploi et du niveau de formation des Euréliens.

A l'évidence en termes d'aménagement du territoire, nous aurions aimé avoir une cartographie des zones en difficultés aux abords de l'axe considéré mais aussi dans des secteurs plus lointains. Par exemple nous aurions pu regarder le secteur du Dunois en grave difficulté économique.

Y aurait-il intérêt de déplacer l'axe projeté vers ce secteur situé entre Chartres et Orléans pour le désenclaver ? :

- Favorable : répondre au problème de la N10 qui est une route à forte accidentalité
- Favorable : rapprocher notre territoire de la gare TGV située à Vendôme
- Favorable : développer le Dunois et soutenir son pôle d'excellence agricole avec notamment le Campus des Champs des possibles situé à Châteaudun
- Favorable : irriguer un secteur présentant d'indéniables ressources touristiques
- Favorable : soutenir la reconversion de l'ancienne base aérienne de Châteaudun
- Favorable : longer la liaison ferroviaire Chartres-Orléans en cours de réouverture (totalité du tronçon à l'horizon 2020)
- Favorable : établir une connexion avec le nœud autoroutier A10 - A19 situé au nord d'Orléans (entre Chevilly et Artenay). A noter qu'une partie du flux de l'A19 sort à hauteur de l'échangeur d'Allaines sur l'A10 pour rejoindre Châteaudun via la RD927
- Défavorable : coût de cette réalisation, impact sur les terres agricoles...

« Le renforcement de la cohésion de la Région Centre-Val de Loire, dont l'image et l'attractivité sont aujourd'hui fortement focalisées sur l'axe du Val de Loire » est un **beau projet ou concept qui mérite bien plus qu'une simple déclaration** dans ce dossier soumis à enquête publique. Nous approchons là des questions essentielles qui étaient nécessaires de se poser. Malheureusement le maître d'œuvre ne l'a pas développé comme cela l'aurait mérité cet aspect du développement de notre Région et de notre département. Cependant, la commission d'enquête notera la proposition du déclarant proposant de soutenir et de développer le Dunois, trait d'union entre le Loiret et le Loir-et-Cher, deux départements limitrophes de l'Eure et Loir et partie intégrante de la Région Centre-Val de Loire.

Que dire de la préservation des terres agricoles, **le maître d'œuvre a assurément raté son objectif car pas moins de 600 hectares seront consommés pour la réalisation du projet soumis à l'enquête publique**. Compte tenu de la faible valeur ajoutée du projet et du bénéfice global pour la société sur le long terme, la commission n'accordera pas le caractère d'utilité publique à ce projet ou demandera des études complémentaires afin d'envisager un réel aménagement du territoire qui améliorerait le ratio bénéfices/inconvénients au regard de cette consommation excessive de terres agricoles. S'il était réellement nécessaire d'envisager un aménagement la commission regardera attentivement les propositions de solutions alternatives et notamment le projet MOB 28.

A la question « **Le projet présente-t-il par lui-même un intérêt ou une utilité publique** », la commission d'enquête peut légitimement s'interroger sur la qualité de l'argumentaire présenté par la MOA, l'utilité publique du projet n'est pas sérieusement établie. Les études sont trop peu poussées et parfois erronées, l'argumentation peu convaincante. Ainsi, **la commission d'enquête n'accordera pas un avis favorable d'utilité publique à ce projet**.

Vous comprendrez qu'il m'est difficile d'instruire plus précisément cette déposition, pourtant de nombreux aspects restent à développer :

- L'emploi
- La perte d'usage pour les usagers de l'axe RN154 avec tous les problèmes sociaux que cela va engendrer
- L'analyse des modes de déplacement ou de transport alternatifs : le train (réouverture programmée pour 2020 de la liaison Chartres-Orléans)
- La non acceptabilité des Euréliens relatif à ce projet de mise en concession de la RN154 (cf. annexe 4)
- ...

Avant de conclure, Je souhaiterais ici rappeler les principales demandes de la Commune de Fresnay l'Evêque lors de la Concertation Inter Services (cf. annexe 5) :

Nous demandons une amélioration du projet sur les points suivants :

- I. Eloignement du fuseau en partie sud du bourg en le positionnant au-delà du château d'eaux afin de limiter les effets de bruits, visuels et de pollutions atmosphériques
- II. Amélioration de l'insertion paysagère du projet en procédant à la mise en déblai du tracé entre les coupes 14 et 15 situées au sud du bourg et en proposant une lisière boisée progressive afin de masquer les vues directes sur l'axe autoroutier
- III. Rétablir à l'identique les voies RD 142 et RD22.1 avec des ouvrages de franchissement adaptés afin de ne pas isoler le bourg de Fresnay l'Evêque avec le hameau de Mérasville et le bourg d'Ymonville
- IV. Permettre un passage agricole sur le CR n°53 afin de ne pas couper les parcelles agricoles des exploitations se trouvant au nord du tracé
- V. Permettre un passage des gibiers en zone naturelle de la commune
- VI. Indemnisation directe ou indirecte de l'ensemble des propriétaires privés ou publics et des exploitants impactés par ce projet

---

Concernant l'instruction de ce dossier depuis l'origine, il faut noter de nombreuses erreurs qui ont conduit à des choix regrettables. N'ayant pas la maîtrise total du dossier sur l'ensemble de l'axe je parlerais principalement du secteur Sud-A10.

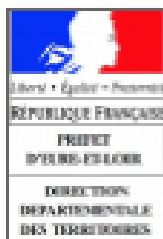
Vous trouverez l'ensemble des contributions en annexe de ce document.

---

En conclusion nous pouvons affirmer que le projet de l'Etat est inefficace donc inutile parce qu'il ne répond ni aux objectifs que s'est fixée la France en matière de lutte contre le changement climatique, ni aux besoins des habitants et usagers de notre département en matière de mobilité, ni au développement de notre territoire en cohésion avec la Région Centre-Val de Loire.

***C'est pourquoi nous vous proposons monsieur le Président et messieurs les commissaires-enquêteurs de bien vouloir émettre un avis défavorable au projet du Ministère et de recommander la réalisation du projet alternatif MOB 28.***

Recevez messieurs les commissaires enquêteurs l'assurance de notre considération.



## Accidentalité routière en Eure-et-Loir Les chiffres clés de l'année 2015

Juin 2016

### ➔ Ce qu'il faut retenir

Sur les 10 dernières années, la baisse de la mortalité sur les routes d'Eure-et-Loir est significative : - 50 %.

On observe les mêmes tendances concernant :

- les accidents corporels : - 33 % (332)
- les blessés : - 39 % (409)
- ainsi que les blessés hospitalisés : - 32 % (176)

**34** personnes ont perdu la vie lors d'un accident de la route (plus faible mortalité routière) en Eure-et-Loir

En France, sur 56 803 accidents, on note 3 481 tués, 70 802 blessés et 28 595 blessés hospitalisés.

#### En France :

2RM : 43 % des blessés graves






70 % des blessés graves sont des usagers vulnérables (piétons et 2 roues)

VL : 21 % des tués n'avaient pas leur ceinture de sécurité

Présence d'alcool dans 30 % des accidents mortels

1 tué sur 5 l'est dans un accident impliquant un conducteur novice

15-29 ans : 1/3 des blessés graves et 22 % des tués

Qui sont les accidentés ?	En Eure-et-Loir	En France
VL 	60 %	52 %
PL 	2 %	2 %
vélos 	6 %	4 %
2 roues motorisés 	21 %	22 %
Piétons 	10 %	13 %

#### En Eure-et-Loir :

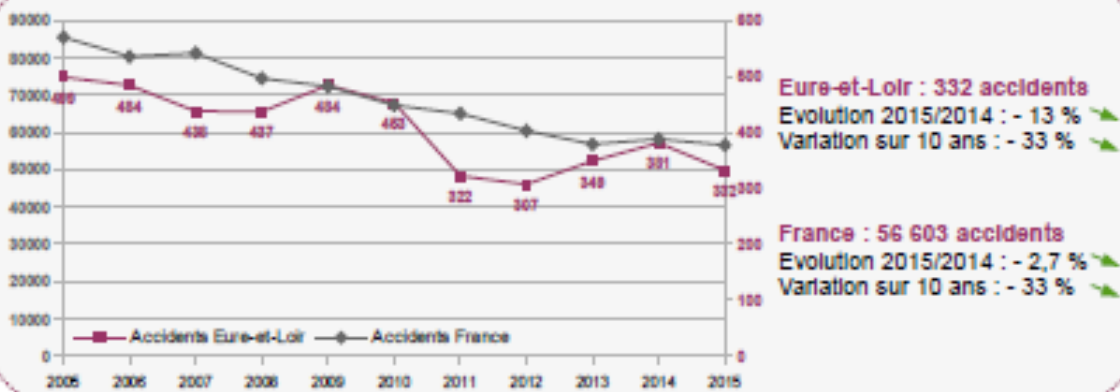
- ⚠ Le comportement des usagers est la principale cause des accidents mortels
- ✦ Le facteur alcool est présent dans 6 accidents mortels sur 33 ;
- ✦ Concernant les usagers de deux roues motorisés : la vitesse inadaptée, l'alcool et la présence de stupéfiants sont les causes principales des 6 accidents mortels ;
- ✦ 1 décès sur 3 intervient dans un accident avec un seul véhicule impliqué ;
- ✦ Dans 1 accident sur 3, le tué n'est pas responsable de l'accident ;
- ✦ Sur les 33 auteurs présumés d'accidents mortels, 21 résident en Eure-et-Loir ;
- ✦ La classe d'âge 18/24 ans compte 7 tués (sur 34) et 84 blessés (sur 409) dont 35 (sur 176) blessés hospitalisés ;
- ✦ Parmi les 2 roues motorisés on compte 7 tués, 88 blessés dont 44 blessés hospitalisés.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

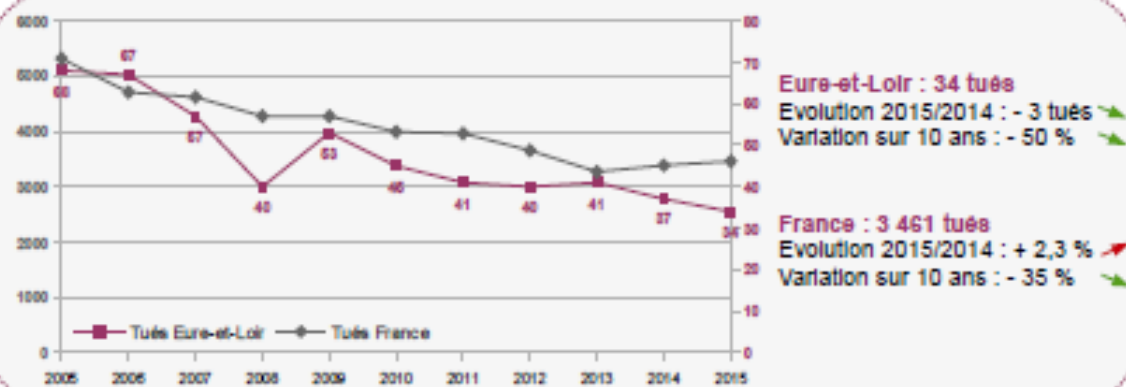


## → Les chiffres clés

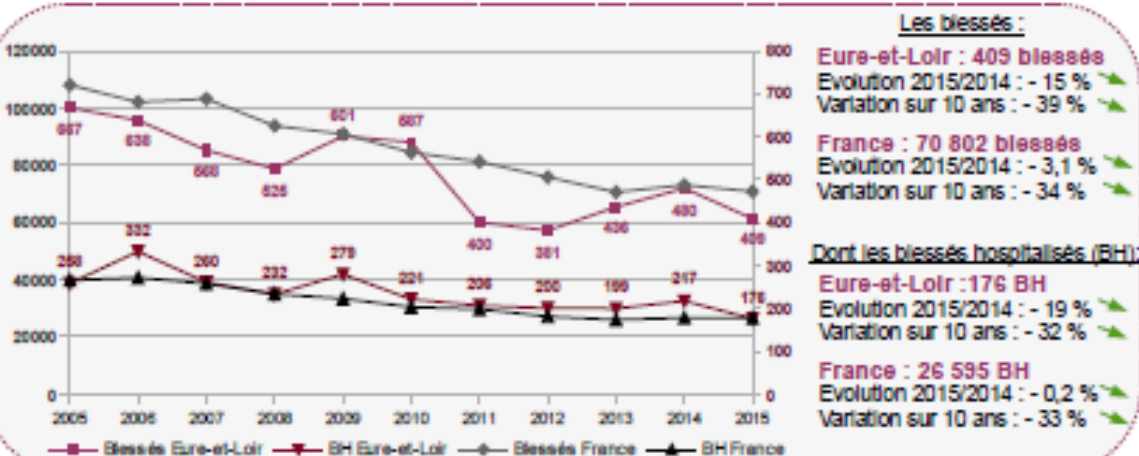
### Accidents de 2005 à 2015



### Tués de 2005 à 2015



### Blessés de 2005 à 2015



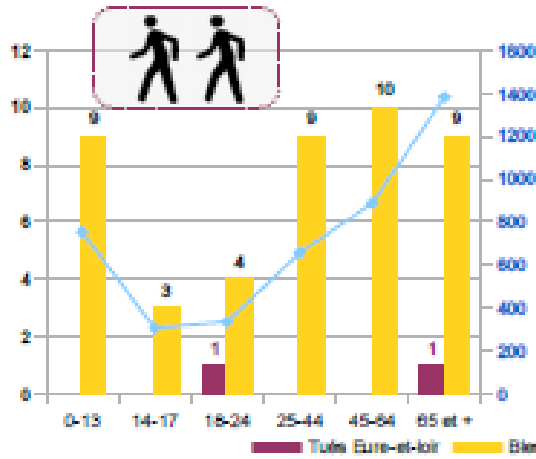
Les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait et lors de l'accident ou dans les trente jours qui suivent

Les personnes blessées :

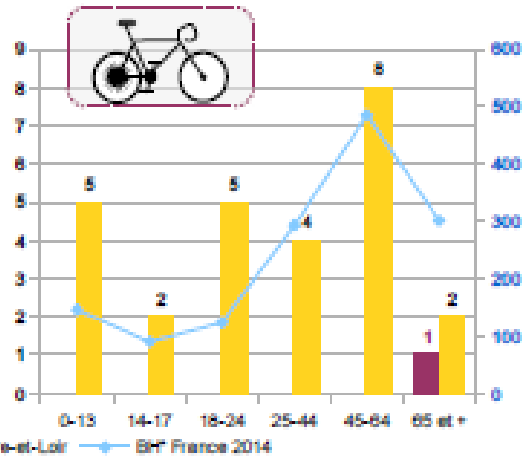
- **Blessés hospitalisés (BH) :** victimes hospitalisées plus de 24 heures
- **Blessés légers :** victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures

## ➔ Les victimes par classe d'âge et catégorie d'usagers

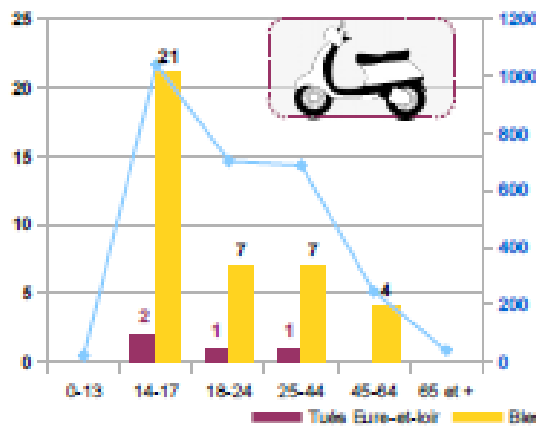
### Âge des victimes piétons en 2015



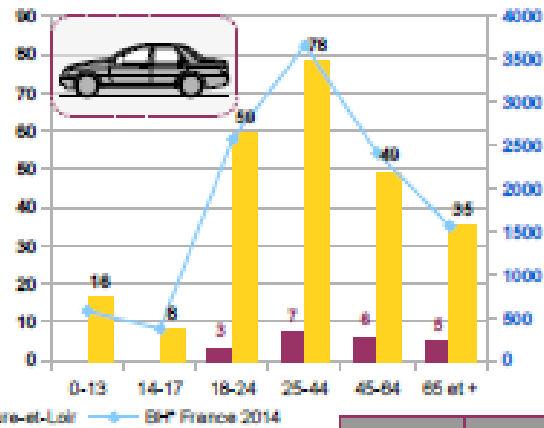
### Âge des victimes cyclistes en 2015



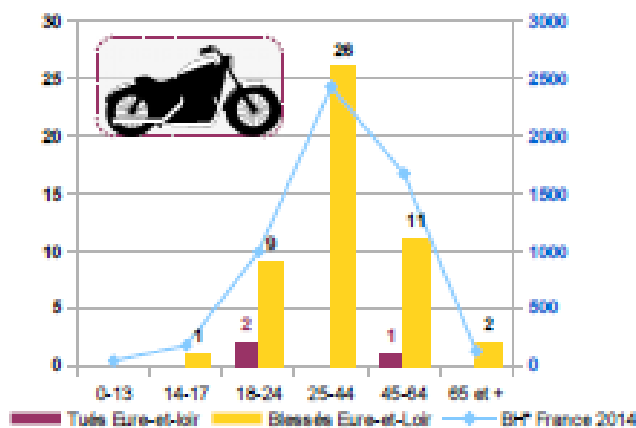
### Âge des victimes en 2 roues motorisées en 2015 < 50 cm<sup>3</sup>



### Âge des victimes en véhicules légers en 2015



### Âge des victimes en 2 roues motorisés en 2015 > 50 cm<sup>3</sup>

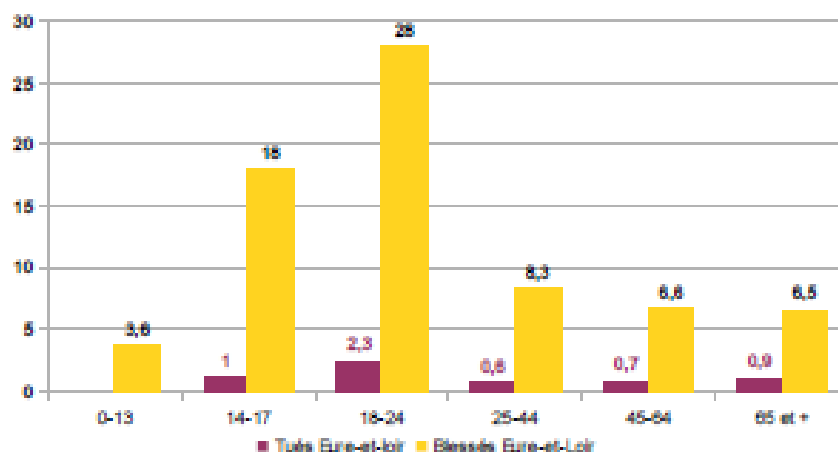


Blessés Tués

	Blessés	Tués
Piétons	44	2
Cycles	26	1
2 R motorisés < 50 cm <sup>3</sup>	39	4
2 R motorisés > 50 cm <sup>3</sup>	49	3
Poids lourds	4	3
Transports en commun	0	0
Véhicules légers	245	21
Autres modes	2	0
<b>Total</b>	<b>409</b>	<b>34</b>

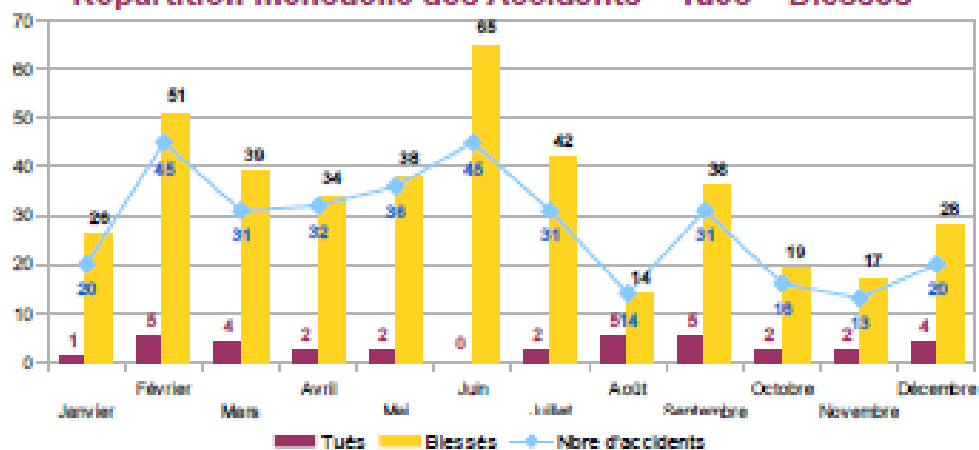
\*Blessés hospitalisés

## Victimes par classe d'âge pour 10 000 habitants

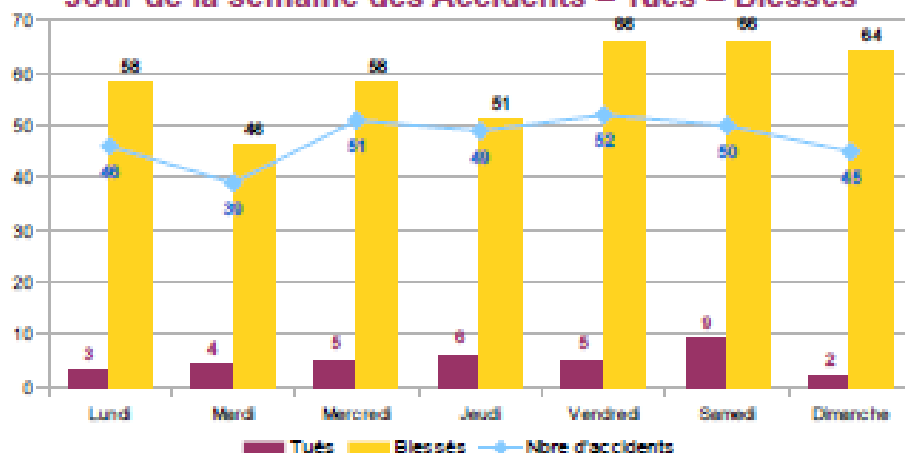


## ➔ Répartition temporelle

### Répartition mensuelle des Accidents – Tués – Blessés



### Jour de la semaine des Accidents – Tués – Blessés



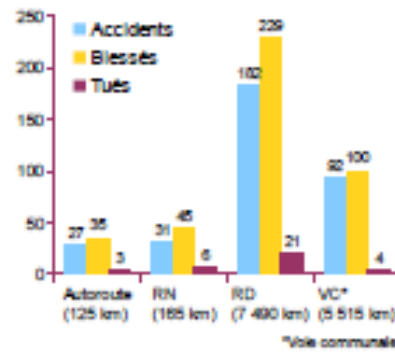
## Localisation des accidents

33 Numérotation chronologique des accidents mortels

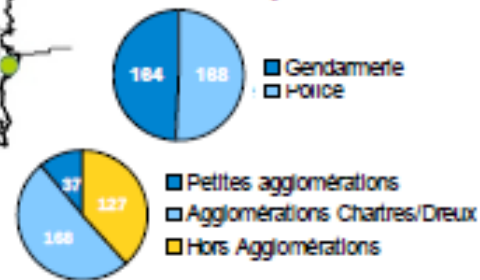
- Tués résident en Eure et Loir (21)
- Tués ne résidant pas en Eure et Loir (12)



## Accidents – Tués – Blessés (ATB) par réseau en 2015



## Accidents par zones



## Les radars en Eure-et-Loir

### Nombre de dispositifs installés en Eure-et-loir

- 34 radars fixes dont 4 discriminants. Le plan de modernisation 2016 prévoit de transformer 8 radars fixes en radars discriminants ;
- 1 radar sur feux tricolore à St Rémy sur Avre - RN 12 /RD 135 ;
- 2 dispositifs seront repositionnés prochainement à l'entrée sud de Dreux (RN 154) et sur la départementale n°4 à Senantes.

### La fonction « double sens »

9 sites en sont équipés : Lèves (RN 1154), Lutz en Dunois (RD 155), Santilly (RD 954), Vérigny (RD 939), Cormainville (RD 927), Lanneray (RD 927), Vichères (RD 955), Berchères sur Vesgre (RD 933) et Pontgouin (RD 920).

### Déploiement de radars autonomes

Des panneaux « Pour votre sécurité, contrôles radars fréquents » seront placés le long de l'itinéraire RN 154 Chartres-Orléans. Ces panneaux, répartis dans chaque sens de circulation, précèdent les emplacements sur lesquels pourra être installé un radar autonome. Celui-ci sera régulièrement déplacé sur ces emplacements.

L'objectif est de lutter contre tous les excès de vitesse et de donner de l'incertitude sur la position des radars pour lesquels certains usagers ont un mauvais comportement et ralentissent à leur approche pour mieux ré-accélérer après, sans respecter les limitations de vitesse.



## La politique locale de Sécurité Routière

### Le Document Général d'Orientations (DGO)

Il constitue un **outil politique de programmation et de mobilisation** des acteurs du département pour lutter contre l'insécurité routière. Le DGO pour la période 2013-2017 a été élaboré en 2012 avec les principaux partenaires.

Le DGO a été signé le 8 octobre 2012 par le Préfet, le Procureur de la République, le Président du Conseil Général et le Président de l'association des Maires d'Eure-et-Loir.

### Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

Annuellement, les orientations fixées dans le DGO sont déclinées dans un plan d'actions qui vise à faire converger toutes les initiatives locales vers les enjeux prioritaires du département.

Dans ce cadre, près d'une centaine d'actions de sensibilisation, d'information ou de communication (parfois associées à des actions de contrôle) **sont organisées** au cours de l'année 2018 autour des thèmes suivants : **les jeunes, les 2 roues motorisés, l'alcool, la vitesse et l'hypovigilance.**



## Organisation de l'action locale interministérielle de Sécurité Routière

Le **pilotage** de l'action locale et interministérielle de sécurité routière est assuré en Eure-et-Loir, comme dans la plupart des départements, par le **Sous-Préfet**, directeur de cabinet du Préfet, qui est **chef de la sécurité routière.**

La **mission de coordination** est assurée par la Direction Départementale des Territoires (DDT) au sein du service chargé de la Sécurité et de l'Éducation Routière. Cette mission est assurée par deux personnes, **le coordinateur et une adjointe.** Au sein de ce même service de la DDT, l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière assure le suivi statistique des accidents et produit des analyses.

De nombreux partenaires contribuent dans le cadre du PDASR à la lutte contre l'insécurité routière dans le département : services de l'État (Police, Gendarmerie, Éducation Nationale, Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest, DDT, ...), Service Départemental d'Incendie et de Secours, Collectivités (Conseil Départemental, villes et communes via l'Association des Maires d'Eure-et-Loir, Cofiroute ainsi que de nombreuses associations.

En outre, la coordination s'appuie sur un réseau de bénévoles, Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), pour **l'organisation ou l'animation d'actions de sensibilisation aux risques routiers.**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir

Adresse : 17 place de la République - CS 40517 - 28008 Chartres cedex

☎ : 02 37 20 40 60

Site Internet : <http://www.eure-et-loir.gouv.fr/>

Contact : Service de la Sécurité, de l'Éducation Routière et des Bâtiments (SERBAT) / Bureau Sécurité Défense

Sources des données : SERBAT / BSD

Conception / mise en page : SCTP / POE



# Annexe 2 : Classification du réseau départemental

extrait de revue des routes du Conseil Départemental d'Eure et Loir Réunion du lundi 15 février 2016 Canton de Voves

## CLASSIFICATION DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Régionale et interdépartementale **C1**    Départementale **C2**    Territoriale **C3**    Locale **C4**



### LEGENDE

- Réseau routier de l'Etat
- Autoroutes
- Régionale et interdépartementale (C1)
- Départementale (C2)
- Territoriale (C3)
- Locale (C4)

0 5 10 20 Kilomètres

Conception : CG28  
DGAT : Service observatoire territorial et SIG  
Octobre 2015  
Source : CD28

## Annexe 3 : Alertes aux particules fines



PRÉFET D'EURE-ET-LOIR

SERVICE INTERMINISTÉRIEL DE DÉFENSE ET DE PROTECTION CIVILE

Tel : 02.37.27.72.00 / Fax : 02.37.27.70.44

### Communiqué du 19 janvier 2016 – 11 heures sur un épisode de pollution atmosphérique par les PARTICULES FINES – Information / Recommandation

valant décision d'entrée en vigueur de mesures en application de l'arrêté préfectoral n°15-11/01 du 20 novembre 2015

**Niveaux de procédure déclenchée** pour aujourd'hui : néant pour demain : **Information/recommandation**

#### **Nature de l'épisode de pollution et évolution**

- . Les niveaux en particules fines PM10 vont dépasser demain le seuil de 50µg/m<sup>3</sup>.
- Les conditions météorologiques sont propices à une dégradation de la qualité de l'air
- . Cet épisode couvre l'ensemble du département d'Eure-et-Loir

#### **Rappels sanitaires**

La pollution atmosphérique a des effets sur la santé, même en dehors des épisodes de pollution.

Toutefois, les épisodes de pollution peuvent entraîner l'apparition ou l'aggravation de divers symptômes (allergies, asthme, irritation des voies respiratoires, effets cardio-pulmonaires...) notamment chez les personnes les plus vulnérables (les nourrissons et jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées, les personnes asthmatiques ou souffrant de pathologies cardiovasculaires ou respiratoires) et les personnes sensibles aux pics de pollution et / ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics (personnes diabétiques, immunodéprimées, souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, ...).

#### **Recommandations sanitaires pour demain**

*Pour la population générale, cet épisode de pollution ne nécessite pas de modifier ses activités habituelles.*

*Il convient de maintenir les pratiques habituelles de ventilation et d'aération (la situation, lors d'un épisode de pollution, ne justifie pas des mesures de confinement) et de ne pas aggraver les effets de cette pollution en s'exposant à des facteurs irritants supplémentaires : fumée de tabac, utilisation de solvants en espace intérieur, exposition aux pollens en saison...*

*Pour les personnes vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes de plus de 65 ans, personnes asthmatiques, personnes souffrant de pathologies cardiovasculaires, insuffisants cardiaques ou respiratoires...) ou sensibles (personnes se reconnaissant comme sensibles lors des pics de pollution et/ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics, par les personnes diabétiques ou immunodéprimées, les personnes souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, respiratoire, infectieux), il est recommandé :*

- de limiter les activités physiques et sportives intenses (dont les compétitions), autant en plein air qu'à l'intérieur ;
- de limiter les déplacements sur les grands axes routiers et à leurs abords en période de pointe ;
- en cas de symptômes ou d'inquiétude, de prendre conseil auprès de son pharmacien ou de consulter son médecin.

#### **Recommandations pour demain**

##### **Recommandations générales**

*- Évitez l'utilisation de la voiture en solo en recourant aux transports en commun et au covoiturage. Sauf pour les personnes vulnérables ou sensibles à la pollution, l'usage du vélo ou la marche à pied ne sont pas déconseillés.*

*- les entreprises et administrations peuvent éventuellement adapter les horaires de travail pour faciliter ces pratiques, de même que permettre le recours au télétravail.*

PRÉFET D'EURE-ET-LOIR

SERVICE INTERMINISTÉRIEL DE DÉFENSE ET DE PROTECTION CIVILE

Tel : 02.37.27.72.00 / Fax : 02.37.27.70.44

**Communiqué du 16 décembre 2016 – 12h00 sur un épisode de pollution atmosphérique  
par  
les PARTICULES FINES – Information / Recommandation**

valant décision d'entrée en vigueur de mesures en application de l'arrêté préfectoral n°15-11/01 du 20 novembre 2015

**Niveaux de procédure déclenchée** pour aujourd'hui : information/recommandation  
pour demain : **Information/recommandation**

**Nature de l'épisode de pollution et évolution**

- . Les niveaux en particules fines PM10 vont dépasser demain le seuil de 50µg/m<sup>3</sup>.
- Les conditions météorologiques sont propices à une dégradation de la qualité de l'air
- . Cet épisode couvre l'ensemble du département d'Eure-et-Loir

**Rappels sanitaires**

La pollution atmosphérique a des effets sur la santé, même en dehors des épisodes de pollution.

Toutefois, les épisodes de pollution peuvent entraîner l'apparition ou l'aggravation de divers symptômes (allergies, asthme, irritation des voies respiratoires, effets cardio-pulmonaires...) notamment chez les personnes les plus vulnérables (les nourrissons et jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées, les personnes asthmatiques ou souffrant de pathologies cardiovasculaires ou respiratoires) et les personnes sensibles aux pics de pollution et / ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics (personnes diabétiques, immunodéprimées, souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, ...).

**Recommandations sanitaires pour demain**

Pour la population générale, cet épisode de pollution ne nécessite pas de modifier ses activités habituelles.

*Il convient de maintenir les pratiques habituelles de ventilation et d'aération (la situation, lors d'un épisode de pollution, ne justifie pas des mesures de confinement) et de ne pas aggraver les effets de cette pollution en s'exposant à des facteurs irritants supplémentaires : fumée de tabac, utilisation de solvants en espace intérieur, exposition aux pollens en saison...*

Pour les personnes vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes de plus de 65 ans, personnes asthmatiques, personnes souffrant de pathologies cardiovasculaires, insuffisants cardiaques ou respiratoires...) ou sensibles (personnes se reconnaissant comme sensibles lors des pics de pollution et/ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics, par les personnes diabétiques ou immunodéprimées, les personnes souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, respiratoire, infectieux), il est recommandé :

- de limiter les activités physiques et sportives intenses (dont les compétitions), autant en plein air qu'à l'intérieur ;
- de limiter les déplacements sur les grands axes routiers et à leurs abords en période de pointe ;
- en cas de symptômes ou d'inquiétude, de prendre conseil auprès de son pharmacien ou de consulter son médecin.

**Recommandations pour demain**

- Recommandations générales

- Évitez l'utilisation de la voiture en solo en recourant aux transports en commun et au covoiturage. Sauf pour les personnes vulnérables ou sensibles à la pollution, l'usage du vélo ou la marche à pied ne sont pas déconseillés.



- les entreprises et administrations peuvent éventuellement adapter les horaires de travail pour faciliter ces pratiques, de même que permettre le recours au télétravail.

- Une conduite souple ainsi qu'une vitesse modérée sur les routes permettent de contribuer à limiter l'épisode de pollution (70 km/h sur les routes départementales, 90 km/h sur les 2x2 voies et 110 km/h sur autoroute).

- Le brûlage à l'air libre de déchet est interdit toute l'année et cette pratique pourra être sanctionnée. En particulier, apportez les déchets verts en déchetterie où ils pourront être recyclés ou valorisés.

- Pour vos travaux, privilégiez l'emploi d'outils manuels ou électriques plutôt qu'avec des moteurs thermiques.

- Évitez de faire des feux de cheminées ou d'utiliser des poêles anciens, sauf s'il s'agit de votre mode de chauffage principal. Assurez-vous qu'il a bien été révisé récemment par un professionnel. Maîtrisez la température de votre logement : 1°C de plus correspond à 7 % de consommation d'énergie en plus, soit autant sur votre facture.

- Secteur agricole :

- Reportez les opérations de brûlage à l'air libre des résidus agricoles à la fin de l'épisode.

- privilégiez pour l'épandage les procédés moins émetteurs d'ammoniac tel que l'utilisation de pendillards ou l'injection et procédez à l'enfouissement rapide des effluents.

- Bâtiments d'élevage et serres : vérifiez le bon fonctionnement de vos équipements de chauffage. Assurez-vous que les vérifications et entretiens périodiques ont été réalisés.

- Secteur industriel et de la construction :

- Pour les activités de production : soyez vigilant sur l'état de vos installations de combustion et sur le bon fonctionnement des dispositifs anti pollution. Reportez si possible les opérations ponctuelles qui pourraient être à l'origine d'émissions atmosphériques polluantes.

- Sur les chantiers, prenez des mesures de réduction des émissions de poussières (arrosage...), reportez les activités les plus polluantes et évitez l'utilisation de groupes électrogènes.

**Sources d'information complémentaires**

. Tél. et sites internet :

Lig'Air : 02.38.78.09.49 [www.ligair.fr](http://www.ligair.fr)

Préfecture : 02.37.27.72.00

ARS : 02.38.77.32.32 [www.ars.centre.sante.fr](http://www.ars.centre.sante.fr)

DREAL centre : 02.36.17.41.41 [www.centre.developpement-durable.gouv.fr](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr)

. Pour prendre connaissance de l'évolution de l'épisode, rendez-vous sur le site de l'Association Lig'Air : [www.ligair.fr](http://www.ligair.fr)  
Pour plus d'information sur les recommandations sanitaires, rendez-vous sur le site de l'ARS : [www.ars.centre.sante.fr](http://www.ars.centre.sante.fr)



PRÉFET D'EURE-ET-LOIR

SERVICE INTERMINISTÉRIEL DE DÉFENSE ET DE PROTECTION CIVILE

Tel : 02.37.27.72.00 / Fax : 02.37.27.70.44

## Communiqué du 30 novembre 2016 – 12 heures sur un épisode de pollution atmosphérique par les PARTICULES FINES – Information / Recommandation

valant décision d'entrée en vigueur de mesures en application de l'arrêté préfectoral n°15-11/01 du 20 novembre 2015

**Niveaux de procédure déclenchée** pour aujourd'hui : néant pour demain : **Information/recommandation**

### **Nature de l'épisode de pollution et évolution**

- . Les niveaux en particules fines PM10 vont dépasser demain le seuil de 50µg/m<sup>3</sup>.
- Les conditions météorologiques sont propices à une dégradation de la qualité de l'air
- . Cet épisode couvre l'ensemble du département d'Eure-et-Loir

### **Rappels sanitaires**

La pollution atmosphérique a des effets sur la santé, même en dehors des épisodes de pollution.

Toutefois, les épisodes de pollution peuvent entraîner l'apparition ou l'aggravation de divers symptômes (allergies, asthme, irritation des voies respiratoires, effets cardio-pulmonaires...) notamment chez les personnes les plus vulnérables (les nourrissons et jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées, les personnes asthmatiques ou souffrant de pathologies cardiovasculaires ou respiratoires) et les personnes sensibles aux pics de pollution et / ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics (personnes diabétiques, immunodéprimées, souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, ...).

### **Recommandations sanitaires pour demain**

*Pour la population générale, cet épisode de pollution ne nécessite pas de modifier ses activités habituelles.*

*Il convient de maintenir les pratiques habituelles de ventilation et d'aération (la situation, lors d'un épisode de pollution, ne justifie pas des mesures de confinement) et de ne pas aggraver les effets de cette pollution en s'exposant à des facteurs irritants supplémentaires : fumée de tabac, utilisation de solvants en espace intérieur, exposition aux pollens en saison...*

*Pour les personnes vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes de plus de 65 ans, personnes asthmatiques, personnes souffrant de pathologies cardiovasculaires, insuffisants cardiaques ou respiratoires...) ou sensibles (personnes se reconnaissant comme sensibles lors des pics de pollution et/ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics, par les personnes diabétiques ou immunodéprimées, les personnes souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, respiratoire, infectieux), il est recommandé :*

- de limiter les activités physiques et sportives intenses (dont les compétitions), autant en plein air qu'à l'intérieur ;
- de limiter les déplacements sur les grands axes routiers et à leurs abords en période de pointe ;
- en cas de symptômes ou d'inquiétude, de prendre conseil auprès de son pharmacien ou de consulter son médecin.

### **Recommandations pour demain**

#### **- Recommandations générales**

*- Évitez l'utilisation de la voiture en solo en recourant aux transports en commun et au covoiturage. Sauf pour les personnes vulnérables ou sensibles à la pollution, l'usage du vélo ou la marche à pied ne sont pas déconseillés.*

*- les entreprises et administrations peuvent éventuellement adapter les horaires de travail pour faciliter ces pratiques, de même que permettre le recours au télétravail.*

- Une conduite souple ainsi qu'une vitesse modérée sur les routes permettent de contribuer à limiter l'épisode de pollution (70 km/h sur les routes départementales, 90 km/h sur les 2x2 voies et 110 km/h sur autoroute).

- Le brûlage à l'air libre de déchet est interdit toute l'année et cette pratique pourra être sanctionnée. En particulier, apportez les déchets verts en déchetterie où ils pourront être recyclés ou valorisés.

- Pour vos travaux, privilégiez l'emploi d'outils manuels ou électriques plutôt qu'avec des moteurs thermiques.

- Évitez de faire des feux de cheminées ou d'utiliser des poêles anciens, sauf s'il s'agit de votre mode de chauffage principal. Assurez-vous qu'il a bien été révisé récemment par un professionnel. Maîtrisez la température de votre logement : 1°C de plus correspond à 7 % de consommation d'énergie en plus, soit autant sur votre facture.

- Secteur agricole :

- Reportez les opérations de brûlage à l'air libre des résidus agricoles à la fin de l'épisode.

- privilégiez pour l'épandage les procédés moins émetteurs d'ammoniac tel que l'utilisation de pendillards ou l'injection et procédez à l'enfouissement rapide des effluents.

- Bâtiments d'élevage et serres : vérifiez le bon fonctionnement de vos équipements de chauffage. Assurez-vous que les vérifications et entretiens périodiques ont été réalisés.

- Secteur industriel et de la construction :

- Pour les activités de production : soyez vigilant sur l'état de vos installations de combustion et sur le bon fonctionnement des dispositifs anti pollution. Reportez si possible les opérations ponctuelles qui pourraient être à l'origine d'émissions atmosphériques polluantes.

- Sur les chantiers, prenez des mesures de réduction des émissions de poussières (arrosage...), reportez les activités les plus polluantes et évitez l'utilisation de groupes électrogènes.

**Sources d'information complémentaires**

. Tél. et sites internet :

Lig'Air : 02.38.78.09.49 [www.ligair.fr](http://www.ligair.fr)

Préfecture : 02.37.27.72.00

ARS : 02.38.77.32.32 [www.ars.centre.sante.fr](http://www.ars.centre.sante.fr)

DREAL centre : 02.36.17.41.41 [www.centre.developpement-durable.gouv.fr](http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr)

. Pour prendre connaissance de l'évolution de l'épisode, rendez-vous sur le site de l'Association Lig'Air : [www.ligair.fr](http://www.ligair.fr)  
Pour plus d'information sur les recommandations sanitaires, rendez-vous sur le site de l'ARS : [www.ars.centre.sante.fr](http://www.ars.centre.sante.fr)

## Annexe 5 : Non acceptabilité des Euréliens au projet de mise en concession de la RN154



## Le fait du jour

### Dépenses

Les dépenses réalisées dans le cadre du projet de concession autoroutière s'élèvent, actuellement, à environ 5 millions d'euros, selon plusieurs sources.

### Un chiffre

**900** millions d'euros de coût, estimé par la Dreal, pour la conception et la réalisation du chantier autoroutier de la RN 154.

### Chartres-Dreux

Le coût d'un trajet entre Chartres et Dreux serait d'environ 3,20 €, si on prend en compte les tarifs généralement pratiqués sur les autoroutes récemment construites.

**AUTOROUTE A 154** ■ 1.409 personnes se sont exprimées avec la consultation organisée par L'Écho Républicain

# Le péage barre la route au projet d'A 154

Les opposants à l'aménagement d'une autoroute à la place de la RN 154 sont majoritaires dans la consultation que nous avons organisée. Plus surprenant : la raison première est le prix à payer.

François Fautieux  
francois.fautieux@lecho-republicain.com

Que ce soit par courrier, par mail, dans les agences ou directement sur le site Internet du journal, le succès de la consultation (\*) organisée par L'Écho Républicain est une réalité. 1.409 personnes se sont exprimées, du 17 décembre au 4 janvier, en répondant à la question : « Êtes-vous favorable à une concession autoroutière pour aménager l'actuelle RN 154 ? ».

La question allait au-delà du simple « pour ou contre l'A154 ». Elle avait plus pour but de mieux cerner le pourquoi des

Êtes-vous favorable à une concession autoroutière pour aménager l'actuelle RN 154 ?



### ET MAINTENANT ?

**Mardi 10 janvier, 17 heures**  
Fin de l'enquête publique. Les commissaires-enquêteurs disposent d'une semaine pour rédiger un procès-verbal d'observation, une sorte de synthèse de tout ce qui aura été dit et écrit. Ils l'adresseront à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). Ce service dispose ensuite de quinze jours pour répondre aux commissaires-enquêteurs. Ils auront une semaine pour rédiger leur rapport et leur avis au préfet. Cet avis est consulté, mais pèse dans la décision finale.

**2017-2016**  
Le Gouvernement dispose ensuite de dix-huit mois pour déclarer le projet d'autoroute d'utilité publique via un décret ou Conseil d'État. Si le Gouvernement dit non, le projet est abandonné. Si c'est oui, la procédure se poursuit.

**2018**  
Appel d'offres pour la mise en concession. Il s'agit de sélectionner la société d'autoroute qui bénéficiera de la concession.

**2019**  
Choix du concessionnaire par l'État.

**2020**  
Début des travaux.

**2022**  
Ouverture de l'autoroute.

opposants au projet. Par nature, les "contre" expriment plus facilement leur position que les "pour". C'est particulièrement vrai dans un dossier pour lequel les élus, qui ont fini par dire "oui" à l'A154 en concession, se mobilisent beaucoup moins ouvertement que les associations opposées au projet.

Ils sont 234 à avoir dit "oui" à la concession. Un chiffre non négligeable quand on sait que ces partisans de l'autoroute ont eu bien peu de possibilités d'expression publique. Hors des rangs des grands élus qui ont toujours défendu le projet, mais pas toujours ensemble, cette communauté des "pour" restait

souvent inaudible. Elle met en avant le constat de l'impossibilité de l'État et des collectivités à financer les aménagements nécessaires à la mise à 2x2 voies des segments restants, et les déviation de Chartres et la partie Saint-Rémy/Saint-Lubin/Nonancourt.

### Léguer une route au privé ne passe pas

Beaucoup d'habitants de ce secteur se montrent d'ailleurs ouverts à l'autoroute pour dévier l'actuelle RN 12. Ils avancent aussi leur choix en matière de sécurité routière et d'attractivité du territoire, représentant ainsi les arguments des élus acquies au projet.

### ■ L'enquête publique est ouverte jusqu'à mardi

Il ne reste plus que quelques jours au public pour peser en faveur ou contre le projet d'autoroute A154. L'enquête publique, dont l'objet est de recueillir l'avis des citoyens, s'arrête mardi, à 17 heures. Outre les différents permisances, dans les villes et villages, dans lesquelles le public peut aller consulter les différents dossiers, recevoir des explications par les commissaires-enquêteurs et écrire un avis, un registre numérique dédié a été mis en place - c'est une première - pour recueillir les écrits du public ([www.registre-numerique.fr/RN154](http://www.registre-numerique.fr/RN154)). Ces avis permettent aux commissaires-enquêteurs de recueillir leur rapport destiné à éclairer les décideurs, à savoir l'État et l'État. Renseignements : [www.ere-et-loir.gouv.fr](http://www.ere-et-loir.gouv.fr)

reste que 83,4 % des participants, soit 1.175 personnes, se déclarent contre ce projet autoroutier entre Nonancourt (Eure) et Allaines. L'influence des associations est évidente. Mais l'argument principal des opposants au projet dans notre consultation est d'ordre financier : le fait de transformer une route, dont des segments ont déjà été aménagés en 2x2 voies gratuite avec des fonds publics au profit d'un ensemble complet à 2x2 voies payant. Léguer une route déjà financée par le contribuable européen à un concessionnaire privé ne passe pas aux yeux des opposants. S'ajoute à cela la perspective de régler un péage.

Les questions mises en avant par les associations, que ce soit l'environnement ou la sécurité avec des itinéraires de substitution qui ramèneraient trop de trafic dans les villages, sont là. Mais c'est bien l'argument du portefeuille qui pèse le plus dans la balance. ■

Notre dossier sur

[www.lecho-republicain.fr](http://www.lecho-republicain.fr)

### ET AILLEURS...

**Chartres/Toleuse.** Une enquête publique est en cours, jusqu'au 23 janvier, pour la création d'une autoroute entre Chartres et Toleuse. L'opération implique deux déviations existantes de 7 et 4 km. Les travaux seraient 60 % à câbler au projet, selon un sondage l'Écho Dépeche du 04/01.

**Rennes/Nedon.** En 2014, le Département d'Ille-et-Vilaine s'est engagé à financer un programme de travaux de 152 millions d'euros pour la mise à 2 x 2 voies de l'axe Rennes-Nedon, villes distantes de 60 km. Les travaux s'effectuent au fil de l'eau. 75 % de l'opération est financée, selon le Conseil départemental.

**Saône-et-Loire/Milieu.** Le RCEA (Route Centre Europe Atlantique) bénéficie, en Saône-et-Loire, d'un investissement de 200 millions d'euros (État, Région, Département et collectivités locales). Dans l'axe sur les 92 km de cette route, 20 km sont à 2 x 2 voies. Le choix a été fait par l'État d'un aménagement en 2 x 2 par voie en concession à péage, pour qu'il soit le plus rapidement obtenu. L'enquête publique s'est déroulée au printemps. Le commissaire-enquêteur a rendu son avis favorable.

**Nièvre.** L'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté et le Département de la Nièvre se sont engagés, en novembre, à consacrer 40 millions d'euros à la poursuite de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 7. Ils prévoient de tolérer les 12 derniers kilomètres restant à aménager en limite de l'État. Mise en service prévue en 2020.



## Annexe 5 : Avis du Conseil Municipal lors de la CIS (Consultation Inter Services)

**FRESNAY-L'ÉVÊQUE**

Commune de FRESNAY L'ÉVÊQUE  
3 rue de la mairie 28310 FRESNAY L'ÉVÊQUE  
Tél. 02 37 99 9031  
[fresnay-leveque@wanadoo.fr](mailto:fresnay-leveque@wanadoo.fr)

### CONSEIL MUNICIPAL DU 13 MAI 2016

Mise en concession autoroutière des routes nationales 12 et 154 :  
concertation interservices préalable à la mise en œuvre de l'enquête publique

Par courrier daté du 10 mars 2016, et au titre de la concertation interservices préalable aux procédures d'enquête publique et conformément aux dispositions de la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, la commune de FRESNAY L'ÉVÊQUE est sollicitée pour émettre un avis sur le dossier qui sera soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession entre Allaines et Nonancourt.

#### Pour mémoire :

Un avis a déjà été rendu par la commune par délibération n°2015-01-26-11 du 26 janvier 2015, à propos du choix de l'axe préférentiel du projet dans le secteur Chartres sud-A10.

Suite à la demande de prolongation de délai faite à monsieur le Préfet d'Eure et Loir en date du 23 mars 2016 (demande qui nous a été refusée), nous tenons à préciser que l'avis donné dans ce document ne peut pas être exhaustif car la commune n'a pas pu disposer des moyens et du temps nécessaire à l'analyse complète du dossier soumis à concertation.

Ainsi l'avis et les remarques émises dans ce document ne concernent que l'emprise du projet situé sur le territoire de la commune de Fresnay l'Evêque et n'emporte pas acceptation du projet de l'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession entre Allaines et Nonancourt, le Conseil Municipal émettra donc un avis exclusivement sur le dossier (pour l'emprise située sur le territoire communal) soumis à la concertation interservices.

#### **Bref rappel du tracé dans le SECTEUR SUD-A10, commune de FRESNAY L'ÉVÊQUE**

La lecture du projet sur le territoire de la commune de Fresnay l'Evêque montre que le tracé (bande de 300 mètres) s'insère entre le RD22.1 et l'ancienne voie de chemin de fer en partie ouest de la commune. 700 mètre avant l'entrée du bourg, le tracé bascule en secteur sud-est quasiment parallèlement à l'ancienne voie de chemin de fer à une distance d'environ 500 mètre des habitations de la zone résidentielle des Ouches. Au sud du hameau de Pitheaux le tracé bascule à nouveau selon un axe ouest-est pour assurer le raccordement à l'autoroute A10 sur le secteur de Trancrainville à une distance d'environ 600 mètres de l'entrée de bourg.

L'analyse du dossier appelle de nombreuses interrogations et inquiétudes notamment en termes économiques, environnementaux et sociaux pour la commune de Fresnay l'Evêque.

## Aspects économiques :

- 1) Concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :
  - ↳ Qui prends en charge les frais de révision du plan d'urbanisme : modification des documents, reprographie, frais de bureau d'étude et d'enquête et cela avant et après réalisation du projet ?  
Voir document RN154-MCDU Fresnay l'Evêque page 42  
*Suite à la réalisation du projet, les communes auront la possibilité de modifier de nouveau leur document d'urbanisme pour :*
    - *Modifier si nécessaire le plan des réseaux et des servitudes du document d'urbanisme en conformité avec les modifications issues du projet ;*
    - *Modifier le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec les modifications issues du projet. Cela permettra de remettre en place les règles conservatrices des zones naturelles et agricoles non utilisées par le projet au sein de la bande EPDUP ;*
    - *Reclasser les Espaces Boisés Classés non consommés au sein de la bande.*
  - ↳ Pour être complet, nous aimerions connaître les modalités liées à cette mise en compatibilité
- 2) Concernant la perte de revenus fiscaux de taxe sur le foncier non bâti liée à la mise à zéro des valeurs locatives des terrains utilisés par les emprises autoroutières :
  - ↳ Comment seront compensées ces pertes (dotation spécifique de l'Etat, reversement d'exploitation par le concessionnaire....) ?
- 3) Concernant, les redevances de passage des réseaux sous le domaine autoroutier :
  - ↳ Nous demandons des servitudes de passages exonérées de redevance pour l'ensemble des réseaux publics existants et à venir
  - ↳ Nous demandons que soit apportées des précisions sur la qualité et la taille des busages ou galeries techniques pour le passage des réseaux sous la voie autoroutière
  - ↳ Nous demandons aussi la réalisation de réservations (fourreaux en attentes) sous le domaine autoroutier au droit de l'intersection du RD19 et du tracé de l'A154.
- 4) De nombreuses habitations (une quarantaine) orientées sud/sud-ouest ayant une vue directe sur le tracé autoroutier auront une perte de valeur de leur foncier bâti.
  - ↳ Nous demandons une analyse complémentaire et une évaluation des pertes de valeur mobilière engendrées par la construction de cette infrastructure autoroutière
  - ↳ Idem pour la zone AU de la commune dans le secteur des Ouches (500 mètres du projet) qui a déjà fait l'objet d'une viabilisation partielle et dont les terrains seront dépréciés ou difficilement vendables avec la construction de cette infrastructure autoroutière
- 5) Indemnisation des parcelles communales et chemin ruraux interceptés par le tracé
  - ↳ Page 67 du document RN154-MECDU Fresnay l'Evêque, il est indiqué l'établissement de conventions concernant les parcelles publiques. Nous vous demandons d'apporter des précisions sur ces termes
- 6) Préserver le transit des engins agricoles entre la zone nord et sud du projet (isolement du parcellaire de certaines exploitations)
  - ↳ Nous demandons le rétablissement d'un passage agricole au sud du hameau de Pitheaux) au niveau du chemin rural n°53 dit de la vallée de Boissay

## Aspects environnementaux :

- 7) Page 63-64 du document RN154-MECDU Fresnay-l'Evêque, la carte des principaux enjeux environnementaux



- ↪ cette carte est très imprécise et beaucoup d'éléments sensibles ne sont pas répertoriés donc probablement pas pris en compte dans l'étude ce qui peut se comprendre car le fuseau proposé dans ce dossier n'a jamais été présenté lors des différentes phases de concertation et probablement peu étudié. Nous demandons que soient répertoriés et pris en considération l'ensemble des contraintes et des équipements sensibles du bourg pouvant être affectés par le projet autoroutier
- 8) Page 62 du document RN154-MECDU Fresnay-l'Evêque les enjeux écologiques sont considérés comme moyen :
- ↪ Ce n'est certainement pas le cas dans la zone N de la commune interceptée par la bande EPDUP : proximité NATURA 2000, réseaux de boisements (de nombreux boisements n'apparaissent pas sur la carte notamment la percée verte de l'ancienne voie de chemin de fer (page 63-64), vallée sèche de Trancrainville, passage d'oiseaux migrateurs...
- 9) Page 69 du document RN154-MECDU Fresnay-l'Evêque : Patrimoine naturel, continuités écologiques, trames vertes et bleues..
- ↪ Quelles sont les mesures prises pour préserver l'intégrité des milieux et les continuités écologiques : passages pour la traversée de la faune (chevreuil, sangliers...), barre d'envol ... ? Nous demandons le respect des mesures d'évitement et de réduction et des mesures de compensation mentionnés dans le tableau page 69 à la ligne « Patrimoine naturel, continuités écologiques, trames vertes et bleues, zones humides » avec notamment (dans le secteur de la zone naturel inscrite au PLU) la création d'un passage adapté pour les chevreuils, les sangliers... (cf. mesure MR07 page 836 du document E1225-45\_Pièce E)
- 10) Eléments boisés classés
- ↪ Comment seront reconstitués et compensés les boisements impactés ?
- 11) Incidence du projet sur les paysages
- ↪ Sur la bande EPDUP, notamment au niveau du franchissement de la vallée de Trancrainville et du raccordement avec l'A10 (zone à enjeux paysagés importants) quels sont les dispositions prévues pour réduire les impacts du projet sur les perceptions paysagères de cette zone notamment depuis la RD19 et la RD354. Vous montrez, page 952 du document E1225-45\_pièce E, une photo montage vue de dessus de l'échangeur mais cela ne donne pas le rendu au niveau du sol. Nous demandons au moins une photo montage vue de la RD19 et une autre vue de la RD354
- ↪ En zone sud du bourg de Fresnay l'Evêque entre la coupe C14 et la coupe C15 (page 919 du document E1225-45\_Pièce E), aucune coupe ne montre le profil de la voie. Nous demandons que la future voie soit réalisée en déblai entre ces 2 coupes et qu'une reconstitution de lisières boisées progressives soit réalisée du château d'eau jusqu'au bois des carrières de Janville (cf. mesure MR06 page 834 du document E1225-45\_Pièce E ou figure 452, coupe 07, page 933 du document E1225-45\_Pièce E). une photo montage avec vue depuis l'ancienne ligne de chemin de fer au niveau de la rue de la Lombardie (ancien chemin de la Lombardie) nous permettra de mesurer l'impact visuel d'un tel aménagement pour les habitations (une quarantaine) orientées sud/sud-ouest ayant une vue directe sur la voie autoroutière. Nous demandons comme cela est indiqué dans le tableau page 70 du doc RN154-MECDU Fresnay l'Evêque, colonne « mesures d'évitement et de réduction » d'appliquer les mesures mentionnées à la ligne « Paysage »
- 12) Incidence du projet en termes d'impact de bruit sur les zones d'habitations (sud du bourg de Fresnay l'Evêque et hameau de Pitheaux)

- ↪ Aucune mesure ou simulation acoustique n'a été réalisée dans cette zone (du moins aucun de vos documents ne relate ce type d'étude). Nous demandons qu'une étude ou modélisation soit réalisée et que des aménagements de protection soient étudiés pour les riverains situés en partie sud du bourg de Fresnay l'Evêque et du hameau de Pitheaux

13) Incidence du projet en termes d'impact sur la qualité de l'air notamment pour les habitants et usagers des équipements publics situés en zone sud du bourg de Fresnay l'Evêque et du hameau de Pitheaux

- ↪ A noter qu'un grand nombre d'habitations et d'équipements est orienté sud/sud-ouest afin de bénéficier des apports bioclimatiques, cette orientation et proximité de l'axe autoroutier envisagé implique une grande vigilance en termes de réduction et traitements des effets liés au projet
- ↪ L'analyse de la cartographie (page 983 du document E1225-45\_Pièce E) Teneurs en dioxyde d'azote – état initial (2015) montre des teneurs très élevées à proximité du bourg de Fresnay l'Evêque et du hameau de Pitheaux
- ↪ L'analyse de la cartographie (page 989 du document E1225-45\_Pièce E) Teneurs en dioxyde d'azote – état projet (2042) montre qu'il y aura un fort accroissement des polluants dans ces secteurs (nous pouvons faire un parallèle identique avec l'ensemble des polluants issues de la conjonction des 2 axes autoroutiers A10 et A154)
- ↪ Afin de faire un point honnête et compréhensible sur ce sujet, nous demandons une cartographie état projet 2022 (non pas 2042) en prenant en compte dans cette zone de raccordement A10-A154 le cumul des polluants des deux axes autoroutiers
- ↪ Pour mémoire nous vous rappelons les principales informations et recommandations émises par la préfecture lors d'épisodes de pollution atmosphérique par les particules fines dépassant 50microgrammes/m3 :

**Rappels sanitaires**

*La pollution atmosphérique a des effets sur la santé, même en dehors des épisodes de pollution.*

*Toutefois, les épisodes de pollution peuvent entraîner l'apparition ou l'aggravation de divers symptômes (allergies, asthme, irritation des voies respiratoires, effets cardio-pulmonaires...) notamment chez les personnes les plus vulnérables (les nourrissons et jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées, les personnes asthmatiques ou souffrant de pathologies cardiovasculaires ou respiratoires) et les personnes sensibles aux pics de pollution et / ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics (personnes diabétiques, immunodéprimées, souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, ...).*

**Recommandations sanitaires**

*Pour la population générale, cet épisode de pollution ne nécessite pas de modifier ses activités habituelles.*

*Il convient de maintenir les pratiques habituelles de ventilation et d'aération (la situation, lors d'un épisode de pollution, ne justifie pas des mesures de confinement) et de ne pas aggraver les effets de cette pollution en s'exposant à des facteurs irritants supplémentaires : fumée de tabac, utilisation de solvants en espace intérieur, exposition aux pollens en saison...*

*Pour les personnes vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes de plus de 65 ans, personnes asthmatiques, personnes souffrant de pathologies cardiovasculaires, insuffisants cardiaques ou respiratoires...) ou sensibles (personnes se reconnaissant comme sensibles lors des pics de pollution et/ou dont les symptômes apparaissent ou sont amplifiés lors des pics, par les personnes diabétiques ou immunodéprimées, les personnes souffrant d'affections neurologiques ou à risque cardiaque, respiratoire, infectieux), il est recommandé :*

- de limiter les activités physiques et sportives intenses (dont les compétitions), autant en plein air qu'à l'intérieur ;
- de limiter les déplacements sur les grands axes routiers et à leurs abords en période de pointe ;
- en cas de symptômes ou d'inquiétude, de prendre conseil auprès de son pharmacien ou de consulter son médecin.

**Recommandations générales**

*- Évitez l'utilisation de la voiture en solo en recourant aux transports en commun et au covoiturage. Sauf pour les personnes vulnérables ou sensibles à la pollution, l'usage du vélo ou la marche à pied ne sont pas déconseillés.*

- les entreprises et administrations peuvent éventuellement adapter les horaires de travail pour faciliter ces pratiques, de même que permettre le recours au télétravail.
- Une conduite souple ainsi qu'une vitesse modérée sur les routes permettent de contribuer à limiter l'épisode de pollution (70 km/h sur les routes départementales, 90 km/h sur les 2x2 voies et 110 km/h sur autoroute).
- Le brûlage à l'air libre de déchet est interdit toute l'année et cette pratique pourra être sanctionnée. En particulier, apportez les déchets verts en déchetterie où ils pourront être recyclés ou valorisés.
- Pour vos travaux, privilégiez l'emploi d'outils manuels ou électriques plutôt qu'avec des moteurs thermiques.
- Évitez de faire des feux de cheminées ou d'utiliser des poêles anciens, sauf s'il s'agit de votre mode de chauffage principal. Assurez-vous qu'il a bien été révisé récemment par un professionnel. Maîtrisez la température de votre logement : 1°C de plus correspond à 7 % de consommation d'énergie en plus, soit autant sur votre facture.
- Secteur agricole :
  - Reportez les opérations de brûlage à l'air libre des résidus agricoles à la fin de l'épisode.
  - privilégiez pour l'épandage les procédés moins émetteurs d'ammoniac tel que l'utilisation de pendillards ou l'injection et procédez à l'enfouissement rapide des effluents.
  - Bâtiments d'élevage et serres : vérifiez le bon fonctionnement de vos équipements de chauffage. Assurez-vous que les vérifications et entretiens périodiques ont été réalisés.
- Secteur industriel et de la construction :
  - Pour les activités de production : soyez vigilant sur l'état de vos installations de combustion et sur le bon fonctionnement des dispositifs anti pollution. Reportez si possible les opérations ponctuelles qui pourraient être à l'origine d'émissions atmosphériques polluantes.
  - Sur les chantiers, prenez des mesures de réduction des émissions de poussières (arrosage...), reportez les activités les plus polluantes et évitez l'utilisation de groupes électrogènes.

↳ Compte tenu des risques et contraintes précités dans les recommandations préfectorales, nous demandons l'éloignement du tracé autoroutier des zones d'habitations et d'activités. Nous préconisons un passage plus au sud soit derrière le château d'eau

14) Au niveau du château d'eaux, la bande EPDUP intercepte un périmètre de captage AEP (ce captage situé dans le château d'eau n'est répertorié dans aucun des documents fournis)

#### Aspects sociaux :

15) En zone sud du bourg de Fresnay l'Evêque, notamment entre la coupe C14 et la coupe C15 (page 919 du document E1225-45\_Pièce E), afin de limiter les nuisances (visuelles, sonores, atmosphériques) des habitants de la rue Jules Rousseau, des zones résidentielles des Ouches, des usagers de la plaine de jeux communale (terrain de football, terrain de tennis, boulodrome, aire de jeux pour les enfants) rue des ouches, des usagers du pôle Omnisports et de Loisirs de la rue de la Lombardie et de son jardin d'enfant, des usagers du parcours sportif installé le long de l'ancienne voie ferrée, nous demandons que soit repoussé plus au sud l'axe de l'A154 t au-delà du château d'eau d'eaux.

16) Concernant les rétablissements routiers, vous indiquez (page 40 section 4.2 du document E1225-45\_Pièce C) qu'il ne sera réalisé qu'un seul rétablissement routier. Cette information est consolidée à la lecture de la carte figure 34 page 29 du même document. Ainsi le rétablissement du RD142 serait réalisé par un passage supérieur, le rétablissement du RD22.1 serait réalisé par la construction d'une voie parallèle à l'A154 avec connexion sur le RD142 au niveau du passage supérieur. Ce schéma de rétablissement est inacceptable pour les habitants de la commune, à savoir :

↳ Le RD22.1 est l'axe principal nous reliant à Ymonville avec qui nous avons engagé une réflexion sur la création d'une ville nouvelle. Cette création basée sur la complémentarité et le dynamisme de nos deux communes nous permettrait d'être un acteur solide et incontournable, qui serait situé à l'épicentre de la nouvelle communauté de communes issue des CDC de Janville, Voves et Orgères. Nous demandons donc pour des raisons évidente de fonctionnement et de développement de cette commune nouvelle le

maintien du tracé du RD22.1 identique à l'état actuel en prévoyant un passage supérieur ou inférieur en fonction des contraintes techniques

- ↳ Par ailleurs, il est indispensable de conserver les deux tracés des axes RD142 et RD22.1 en l'état actuel. Un seul rétablissement risquerait de nous isoler dangereusement d'une partie du territoire communal dans le cas d'une maintenance lourde sur l'unique rétablissement comme envisagé dans votre projet. Dans cette hypothèse la fermeture de ce rétablissement isolerait (sauf à faire un détour d'une quinzaine de kilomètres soit par Trancrainville/Guilleville ou soit par Moutiers en Beauce) la moitié du territoire communal avec notamment le hameau de MERASVILLE et le bourg d'YMONVILLE (problème pour les transports scolaire, la desserte des secours, l'accès aux commerces de première nécessité et services de santé situés au bourg de la Fresnay l'Evêque ou d'Ymonville), le déplacement des véhicules agricoles...)
- ↳ Le long du RD142, la commune a prévu dans son PLU un emplacement réservé pour la réalisation d'un cheminement doux (cyclable et piétonnier). Nous demandons une sur-largeur et un aménagement paysager du rétablissement supérieur afin d'assurer la continuité de cette fonction et être conforme au point 11 que vous indiquez page 80 du document E1225-45\_Pièce E : **(11. Le hameau de Méraville (Fresnay-l'Evêque), est jugé sensible du fait de la proximité potentielle du bâti et d'un emplacement réservé (chemin piéton) dans le PLU de la commune par rapport à la nouvelle infrastructure ainsi que par la qualité paysagère du site (enjeu paysager très fort)**
- ↳ Dans le même esprit afin d'assurer une continuité de déplacement doux avec le bourg d'YMONVILLE nous demandons sur le RD22.1 un rétablissement inférieur ou supérieur avec la même sur-largeur

### Conclusion et rappel des principaux points de l'avis

Avant toutes choses, nous tenons à préciser que les élus de la commune n'ont jamais ou partiellement été consultés ou associés à l'étude du fuseau proposé à l'enquête publique par les services de la DREAL, cela explique peut-être la faiblesse du dossier concernant le fuseau situé sur l'emprise de la commune de Fresnay l'Evêque.

Afin de comprendre notre désarroi, nous souhaitons rappeler une des conclusions émises par la DREAL dans le document « Bilan environnemental et analyse des variantes de tracés – rapport étude – étape 3 – décembre 2014 » chapitre 6.25 page 155 qui dit :

#### **VARIANTES SECTEUR FRESNAY L'EVÊQUE (FRESNAY NORD A, NORD B ET SUD)**

*Au sud de la zone d'études, trois variantes de tracé sont proposées. Deux de ces variantes proposent un passage au nord du Bourg de Fresnay l'Evêque, tandis qu'une troisième variante présente une traversée de ce secteur, côté sud.*

*La variante **Fresnay Nord A se démarque particulièrement de deux autres car apparaît plus favorable** dans une optique de protection des paysages et du patrimoine. Elle permet, en effet, de préserver une plus grande surface de secteurs identifiés comme enjeu paysager (6.8 ha de secteurs à enjeu paysager interceptés contre 19 ha et 69 ha, respectivement pour Fresnay Nord B et Fresnay Sud). Cette variante évite, ainsi, les secteurs paysagers d'intérêt d'Ymonville, de Mérasville et de Pitheaux, au niveau de Fresnay-l'Evêque.*

*La variante Fresnay-Nord B, malgré son impact paysager et patrimonial relativement fort par rapport à Fresnay Nord A présente un bilan carbone légèrement plus favorable que les deux autres variantes du fait d'un linéaire plus réduit ((19 096 T Eq. CO2/an contre 19 344 T Eq. CO2/an et 19 120 T Eq. CO2/an, respectivement pour les variantes Fresnay Nord A et Fresnay Sud).*

*La variante **Fresnay Sud apparaît comme la plus défavorable des trois variantes**, au regard des résultats issus de l'analyse comparative, excepté du seul point de vue du coût de l'aménagement (36.56 M € contre plus de 39.2 M € pour les deux autres variantes). Le secteur sud de Fresnay l'Evêque apparaît plus contraint pour un passage d'une variante d'étude, La variante Fresnay Sud apparaît, en effet, défavorable quant à l'objectif de préservation du milieu naturel (6 sites à enjeux et 4 axes de déplacement interceptés contre 1 site à enjeu et 3 axes de déplacement interceptés pour les deux autres variantes), de protection du paysage et des patrimoines et de réduction des nuisances sonores (passage à proximité du hameau de Mérasville impliquant la protection de 2 bâtis).*

Le tracé proposé dans le dossier soumis à concertation interservices est un ersatz de la variante Fresnay Sud, ce tracé accentue les nuisances pour les habitants du bourg de Fresnay l'Evêque. En substance, nous demandons qu'une attention particulière soit portée sur les mesures d'accompagnement, réduction et compensation dans le cadre du dossier qui sera présenté à l'enquête publique.

Nous demandons une amélioration du projet sur les points suivants :

- VII. Eloignement du fuseau en partie sud du bourg en le positionnant au-delà du château d'eaux afin de limiter les effets de bruits, visuels et de pollutions atmosphériques
- VIII. Amélioration de l'insertion paysagère du projet en procédant à la mise en déblai du tracé entre les coupes 14 et 15 situées au sud du bourg et en proposant une lisière boisée progressive afin de masquer les vues directes sur l'axe autoroutier
- IX. Rétablir à l'identique les voies RD 142 et RD22.1 avec des ouvrages de franchissement adaptés afin de ne pas isoler le bourg de Fresnay l'Evêque avec le hameau de Mérasville et le bourg d'Ymonville
- X. Permettre un passage agricole sur le CR n°53 afin de ne pas couper les parcelles agricoles des exploitations se trouvant au nord du tracé
- XI. Permettre un passage des gibiers en naturel de la commune
- XII. Indemnisation directe ou indirecte de l'ensemble des propriétaires privés ou publics et des exploitants impactés par ce projet

**Décision : Après en avoir débattu le Conseil Municipal, à l'unanimité,**

- **émet un avis réservé sur le dossier proposé par l'Etat et demande**
  - **une nouvelle concertation sur le tracé proposé dans le dossier**
  - **l'amélioration du projet par la prise en compte des remarques exprimées dans cet avis et notamment les points principaux (I à VI) résumés ci-dessus**

## Annexe 6 :

Francis Besnard  
Maire de Fresnay-l'Evêque  
3, rue de la mairie  
28310 Fresnay l'Evêque

DREAL CENTRE SDIT

5 avenue Buffon  
BP 6407  
45064 Orléans Cedex 2

Fresnay l'Evêque le 22 octobre 2012

Objet : RN154 et RN12 Concertation sur les options de passage (Secteur Chartres sud-A10)

Monsieur le Directeur de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,

Dans le cadre de la concertation publique de l'aménagement de la RN154 et RN12, vous trouverez ci-dessous en annexe ma contribution constructive à votre analyse des options du secteur Chartres sud-A10. Vous remarquerez que j'ai fait l'effort de reprendre votre méthodologie pour la synthèse et les résultats (étant en désaccord sur le poids donné à l'axe 3, je vous soumettrai en fin de courrier l'interprétation qui peut être faite de celle-ci).

Comme vous l'indiquez certains axes d'analyse n'ont pas ou ont été partiellement analysés. Il me semble que cela est un manquement conséquent qui peut avoir de sérieuses incidences sur la validité et le choix des options préférentielles que vous proposez.

Par ailleurs, concernant les relevés et les analyses faites, sur certains indicateurs, j'ai souhaité compléter ceux-ci et faire une autre analyse critique. Vous remarquerez que mes propositions ont le mérite d'être posées et prises en considérations.

Ainsi, en utilisant votre méthodologie, j'arrive à une autre conclusion pour le secteur Chartres sud-A10. **L'option Centre semble la plus adaptée** pour le raccordement de l'A154 sur l'A10.

L'un des éléments le plus discriminant en faveur de cette option est la volonté de ne pas essaimer une pollution routière sur un territoire fragile dans la zone du secteur de raccordement.

Utiliser la proximité de la N154 à de nombreux avantages :

- Ne pas segmenter les exploitations agricoles existantes
- Eviter une contagion de pollution routière (bruit, atmosphérique, perturbation de couloir et espaces sensibles pour la faune et la flore) sur de plus grand espace
- Repenser la gare de péage d'Allaines-Mervilliers peu efficiente
- Utiliser des réserves foncières du CG28 (à vérifier, mais il me semble que le CG28 est propriétaire de terrains dans ce secteur)
- ...

Concernant la comparaison des options que vos services ont établie, je suis intimement persuadé qu'ils ont souhaité faire œuvre de pédagogie et de synthèse dans un but de simplification et de lisibilité. Cependant cette méthode distord le poids donné à chacun des axes retenus et influence le jugement des lecteurs.

Visuellement, à l'origine, chacun des axes pesait pour un tiers du poids total. En ajoutant un critère (*non identifié dans les grilles multicritères*) pour l'axe 3 vous déséquilibrez cette perception. Ainsi l'axe 3 (avec 2 critères dans le tableau final) devient prépondérant par rapport aux axes 1 et 2 faisant reculer la considération de l'humain pour des enjeux financiers.

Pour étayer cette affirmation, il me suffit de lire les conclusions (*établi sur la base de vos travaux*) faites par le Conseil Général d'Eure et Loir dans ces documents :

- Rapport de Monsieur le Président N° 31 (séance du 15 octobre 2012, Avis du Conseil Général d'Eure et Loir sur l'A154 - première phase de concertation)
- Annexe avis 154 du Conseil Général d'Eure et Loir (Première phase de concertation)

Espérant que ces éléments vous permettront de réévaluer le choix de l'option Chartes sud-A10, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Francis BESNARD  
Maire de Fresnay l'Evêque

**Annexe 1 : Evaluations des tronçons Chartres sud-A10à partir de grilles d'indicateurs  
et des codes couleur**



Axes	Objectifs et fonctionnalités	Indicateur retenu	Tronçon Nord	Tronçon Centre	Tronçon Sud	Nord	Centre	Sud	Remarques	
<b>1. Enjeux transports</b>			<b>Classement DREAL</b>			<b>Proposition Contributeur</b>				
1.1 Proposer aux territoires des services de transport et des infrastructures adaptées	Réduire les temps de parcours entre les grandes métropoles régionales	Temps de parcours moyen (Rouen, Orléans, Chartres)							Non évalué	
	Améliorer la sécurité routière	Insécurité sur le réseau global, sur l'autoroute et sur l'itinéraire de substitution								
	Garantir un service performant, fiable et évolutif	Report de trafic PL								
	Développer l'accessibilité de la région	Population ayant accès à un échangeur en moins de 15 minutes Nombre d'emplois ayant accès à un échangeur en moins de 15 minutes								
1.2 Mieux organiser les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines	Adéquation de l'infrastructure par rapport aux documents de planification	Nombre de documents non conformes								
	Développer le report modal	Adéquation du projet avec les projets de développement de transports en commun								
	Garantir un itinéraire de substitution performant	Trafic attendu sur l'itinéraire de substitution								
	Projet assurant les fonctions de la RN154 et de la RN12	Temps de parcours Versailles - Alençon Temps de parcours Evreux - Chartres								
<b>2. Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire</b>										
2.1 Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences	Réduire les émissions de gaz à effet de serre	Bilan carbone en phase exploitation								
	Prendre en compte le changement climatique	Nombre de franchissements de cours d'eau Nombre de points bas en déblais	0 0	0 0	0 0				item non renseigné pour l'option nord	
	2.2 Préserver la biodiversité	Préserver les milieux et les espèces	Nombres de sites à enjeux moyens à forts connus concernés par l'option (pour 1000ha) Nombres de zonages réglementaires touchés (pour 1000ha)	15 1	17 0	15 0				avec l'option Nord risque de cloisonnement de la zone natura 2000, double entrave de passage pour le gibier de grande taille (A154 et RN154) erreur de classement
Préserver les continuités écologiques		Nombres d'axes de déplacement coupés	2	2	1					
Protéger les paysages et le patrimoine		Nombres de sites patrimoniaux interceptés par l'itinéraire Part de surface non urbanisée interceptée	0 98%	0 99,90%	0 99%					
2.3 Préserver le cadre de vie	Réduire les nuisances	Estimation du nombres d'habitants, sous l'emprise du tronçon, impactés par les nuisances acoustiques (pour 1000 ha)	71	118	205				Avec option Nord création d'un nouveau faisceau de bruit par rapport au tracé N154 actuel. Avec le tracé Centre ou Sud parallèle à la N154, nous avons uniquement un élargissement du faisceau de bruit déjà existant (volume sonore identique avec l'hypothèse d'un trafic identique réparti sur les 2 axes)	
		Estimation du nombres d'habitations, sous l'emprise du tronçon, impactées par les nuisances acoustiques (pour 1000 ha)	6	11	48				idem remarque ci-dessus	
		Part de surface autour des bâtis sensibles, situés sous ou aux environs de l'emprise du tronçon, impactée par les nuisances acoustiques	13%	26%	25%				idem remarque ci-dessus	
	Prendre en compte les risques naturels et technologiques	Part de surface interceptant un zonage PPRI et/ou PPRT	0%	0%	0%					
2.4 Protéger les ressources	Protéger la ressource en eau	Part de surface interceptant un périmètre de protection éloignée et/ou rapprochée	0%	0%	0%					
	Economiser les ressources agricoles et forestières	Part de surface agricole et forestière interceptée par le scénario	92%	93%	92,50%					
		Nombre de parcelles agricoles et forestières interceptées par le scénario (pour 1000 ha)	87	103	108				L'option Nord induit un fort morcellement des exploitations agricoles en place avec un allongement important des temps d'accès aux parcelles qui serait situées de part et d'autre de l'axe de l'A154 (seraient concernées une dizaine d'exploitation). Un tracé parallèle à la N154 actuelle ne présente pas cet inconvénient majeur	
Economiser les ressources du sous-sol	Nombre d'ouvrage d'art non courant Nombre d'ouvrage d'art courant par km	0 0,5	0 0,58	0 0,53						
2.5 Favoriser un aménagement durable des territoires	Cohérence avec les politiques d'aménagement Développement équilibré des territoires ruraux et urbains	Part de surface interceptant une zone d'activité	0%	0%	0%					
<b>3. Enjeux sociaux et économiques</b>										
3.1 Renforcer l'attractivité économique des territoires	Contribuer au développement économique	Emplois directs/indirects créés, chiffre d'affaire des activités directement impactées nombre d'entreprises attendues							Non évalué	
	Favoriser une agriculture pérenne	Perte pour l'économie agricole, situation spatiale des parcelles agricoles, perte de compétitivités des filières								
	Contribuer au développement touristique	Nombre de sites touristiques interceptés par le scénario (pour 1000 ha)								
3.2 Contribuer à une meilleure équité sociale	Rendre accessible l'autoroute	Temps de parcours péages fermés) itinéraires A10/A11								
	Créer des emplois dans la région	Nombres d'emplois directs et indirects créés par l'infrastructure en phase travaux et exploitation								
3.3 Rechercher la viabilité économique du projet	Maîtriser les coûts	Coûts d'aménagement du scénario en M€ (franchissement compris, provision pour risques)	128 M€	141 M€	166 M€	128 M€	141 M€	166 M€	L'option Nord et Centre sont relativement proche en termes de coût d'autant que la gare de péage d'Allaine nécessite un repositionnement ou du moins une meilleure sécurisation d'accès au RD (Trop près du RD, capacité de véhicules à l'arrêt trop faible =>accidents et bouchons fréquents jusque sur la bretelle d'accès)	
	Assurer un équilibre entre rentabilité et subvention publique	Taux de retour sur investissement Valeur actualisée nette								

<span style="color: red;">■</span>	Option franchement moins favorable que les autres .
<span style="color: orange;">■</span>	Option moins favorable que les autres
<span style="color: gray;">■</span>	Option dans la moyenne
<span style="color: green;">■</span>	Option plus favorable que les autres
<span style="color: darkgreen;">■</span>	Option franchement plus favorable que les autres
<span style="color: gray;">■</span>	Objectif ou fonctionnalité non pertinent
<span style="color: gray;">■</span>	Informations manquantes

## Annexe 1 : Synthèse et résultats de l'analyse comparative

### Note :

Synthèse et résultats réalisés selon méthodologie présentée dans le document « premiere\_phase\_de\_concertation - dossier\_de\_concertation.pdf » édité par la DREAL.

*Pour mémoire, cette méthodologie diffère de celle décrite dans le document « analyse\_comparative\_des\_options\_de\_passage-rapport\_d\_etude.pdf » téléchargeable sur le site de la DREAL dédié au projet d'aménagement de la A154. Ainsi avec cette nouvelle présentation le poids ressenti de l'axe 3 devient prépondérant (50%) par aux axes 1 et 2.*

### Option Nord

	Evaluation et Commentaires DREAL	Evaluation et Commentaires CONTRIBUTEUR
<b>Fonctionnalité</b> Axe 1 de la grille d'analyse	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.
<b>Impact</b> Axe 2 de la grille d'analyse	Impact réduit sur les terres agricoles par rapport à l'option Allaines. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux.	Si l'impact est légèrement réduit pour les surfaces de terres agricoles par rapport à l'option Centre, il est plus négatif par rapport à leur valeur agronomique (culture à haute valeur ajoutée) et cause la segmentation d'un nombre important d'exploitations. Traversée d'une zone Natura 2000 (ZPS). Présence d'une zone Natura 2000 (ZSC). Interception d'une zone classée ZNIEFF de type 1. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux. Proximité quasi immédiate de deux aires de service (Franchville, Val Neuvy). Diffusion et augmentation de la surface de zones de bruit (A10-A154-N154), avec proximité des villages de Fresnay-L'Evêque, Trancrainville et les hameaux de Villiers, Mérasville, Pitheaux, Boissay). Diffusion et augmentation des populations touchées par les émissions de polluants liés au trafic sur le tronçon nord compte tenu de la proximité des villages de Fresnay L'Evêque, Trancrainville et les hameaux de Villiers, Mérasville, Pitheaux, Boissay). Fuseau dans la zone du château d'eau et de captage de la commune de Fresnay L'Evêque
<b>Concédabilité</b> Axe 3 de la grille d'analyse	Intégration facile à une concession autoroutière.	Intégration facile à une concession autoroutière.
<b>Coût</b> (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	128 M€	128 M€

### Option Centre

	Evaluation et Commentaires DREAL	Evaluation et Commentaires CONTRIBUTEUR
<b>Fonctionnalité</b> Axe 1 de la grille d'analyse	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.
<b>Impact</b> Axe 2 de la grille d'analyse	Impact plus significatif que l'option nord sur les terres agricoles. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux.	Impact légèrement plus significatif que l'option nord sur les terres agricoles. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux. Superposition des zones de bruit de la N154 avec l'A154 (cette option limite la superficie des zones de bruit et la création de nouvelles nuisances acoustique au regard d'un trafic équivalent au trafic actuel pour les deux axes)
<b>Concédabilité</b> Axe 3 de la grille d'analyse	Intégration facile à une concession autoroutière.	Intégration facile à une concession autoroutière.
<b>Coût</b> (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	141 M€	141 M€ Surcoût non significatif de 10% soit environ 13 M€ par rapport à l'option Nord (des gains peuvent être réalisés en repositionnant et/ou restructurant la gare de péage d'Allaines trop proche de la N254)

### Option Sud

	Evaluation et Commentaires DREAL	Evaluation et Commentaires CONTRIBUTEUR
<b>Fonctionnalité</b> Axe 1 de la grille d'analyse	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.	Tous les échanges avec l'A 10 seraient assurés. L'échangeur local d'Allaines serait préservé.
<b>Impact</b> Axe 2 de la grille d'analyse	Impact plus significatif que l'option nord sur les terres agricoles. Présence d'une zone de protection spéciale oiseaux.	Impact plus significatif que l'option nord sur les terres agricoles. Zone de bruit avec encerclement pour le village d'Allaines-Mervilliers et le hameau d'Outrouville
<b>Concédabilité</b> Axe 3 de la grille d'analyse	Intégration facile à une concession autoroutière.	Intégration facile à une concession autoroutière.
<b>Coût</b> (Millions € TTC) Axe 3 de la grille d'analyse	166 M€	166 M€ Surcoût significatif de 30% soit environ 38 M€ par rapport à l'option Nord et 25 M€ par rapport à l'option Centre

### SYNTHESE DE LA COMPARAISON DES OPTIONS

	Evaluation DREAL			Evaluation CONTRIBUTEUR		
	Option Nord	Option Centre	Option Sud	Option Nord	Option Centre	Option Sud
<b>Fonctionnalité</b>						
<b>Impact</b>						
<b>Concédabilité</b>						
<b>Coût</b>						

## Annexe 7 :

### **Intervention de Francis Besnard, Maire de Fresnay L'Evêque lors de la réunion publique du 10 octobre à l'Hôtel de ville de Chartres**

J'interviens suite à ma demande du 4 octobre dernier, concernant la mise à disposition des éléments pris en considération et leur hiérarchisation dans les grilles d'analyse multicritères pour le secteur Chartres sud-A10.

Sont consultables sur votre site, divers documents de synthèses, les états initiaux relatifs à l'environnement, les activités humaines, les sols et sous-sols, etc.

L'analyse certes rapide de ces documents appelle de ma part quelques remarques :

- ces documents ne traitent que très partiellement les objectifs et fonctionnalités indiqués dans la grille d'analyse qui devait être une référence en terme de méthodologie
- ainsi certains items (soit une grande majorité) n'ont pas été traités :
  - adéquation de l'infrastructure par rapport aux documents de planification
  - développer le report modal
  - garantir un itinéraire de substitution performant
  - prendre en compte le changement climatique
  - cohérence avec les politiques d'aménagement
  - contribuer au développement économique
  - favoriser une agriculture pérenne
  - contribuer au développement touristique

A l'origine, vous aviez défini trois grands enjeux :

- Transports (axe 1)
- Environnement et aménagement (axe 2)
- Social et Économie (axe 3)

Au final, dans le dossier de concertation nous avons :

- Fonctionnalité de l'équipement (axe 1)
- Impact (axe 2)
- Concédabilité (classement possible dans l'axe 3 car cet item n'est pas dans la grille)
- Coût (axe 3)

Nous notons une nette différence en termes de poids et incidence sur la synthèse de vos travaux entre les enjeux posés initialement et le rendu final.

Ainsi nous pouvons constater que vous avez tordu les règles pour orienter les choix qui vous conviennent (au final, l'aspect humain et environnemental s'efface quasiment au bénéfice des enjeux coût et concédabilité, *je n'imaginai pas la notion de service public de cette manière.*

Que dire du travail réalisé sur le secteur Chartres sud-A10. Certes nous trouvons des éléments et une analyse de bonne facture sur l'état initial de l'environnement, le paysage, l'hydrographie, les sols et sous-sols. Nous aurions aimé un travail aussi complet et d'aussi bonne qualité pour les autres items. Comment sur une base aussi peu documentée, avec des méthodes de hiérarchisation différentes peut-on aboutir à une synthèse viable ?

Pour preuve, faute d'élément suffisamment discriminant, vous avez trouvé le moyen de traiter en bloc (package) l'option centre et l'option sud du secteur Chartres sud-A10.

**Pour toutes ces raisons, je vous demande à minima de compléter votre analyse et rétablir les critères d'origine avant de choisir le faisceau préférentiel de raccordement sur l'A10**

Malgré le malheur qui nous est promis, je voudrai terminer sur une touche d'humour « noire ».

Lorsque je regarde la carte de ce secteur, graphiquement j'ai l'impression de voir 3 pieds. Vous voyant distordre la méthode d'analyse, j'ai l'impression que vous aviez la botte et qu'il fallait opérer le pied pour que celle-ci puisse le chausser.

Francis BESNARD

## Annexe 8 : Lettre de demande de report de délais pour la CIS

Le 23 mars 2016

Monsieur Nicolas QUILLET, Préfet d'Eure et Loir

Place de la République  
CS B0537  
28019 CHARTRES Cedex

**Objet :** Demande de prolongation de délai pour rendre l'avis sur le dossier « *Aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession – Concertation interservices – préalable à l'enquête d'utilité publique* »

Monsieur le Préfet,

Au titre de la concertation interservices, vous nous avez fait parvenir une clé USB (reçue le 11 mars 2016) contenant le dossier d'enquête publique relatif à l'aménagement des RN154 et RN12 par mise en concession entre Allaines et Nonancourt.

Dans votre courrier accompagnant cet envoi, vous précisez qu'un dossier complémentaire relatif au volet des mises en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à la réalisation du projet sera effectué ultérieurement. Cet envoi supplémentaire devrait être fait sous un délai d'un mois. Vous précisez par ailleurs que notre avis sur l'ensemble du dossier devra être communiqué pour le 15 mai au plus tard.

Nous avons bien compris vos attendus et préoccupations exprimés lors de la réunion de présentation faite aux Maires notamment par rapport au calendrier électoral 2017. Ainsi, il faudrait précipiter cette concertation pour éviter tout chevauchement avec ces prochaines échéances.

Les raisons qui nous poussent à demander une prolongation de délai sont multiples :

- période où les collectivités ont beaucoup de charges en termes de budgets : commune, service de l'eau, assainissement, syndicat et EPCI, analyse et préparation sur le changement de périmètre des intercommunalités
- manque de compétences internes : les petites communes n'ont pas de service technique, juridique ou humain pour traiter un tel dossier dans un laps de temps aussi court
- impossibilité de faire une consultation pour recruter un bureau d'étude et ensuite réaliser l'analyse compte tenu du délai de réponse indiqué (15 mai 2016)
- dossier incomplet ne permettant pas une analyse croisée et complète. Un second volet doit nous parvenir sous un mois ce qui nous laisserait un seul mois pour vérifier la compatibilité des documents d'urbanismes

Afin de vous rendre une réponse solide et pertinente, nous souhaiterions avoir un guide nous permettant de faire l'analyse de ce dossier et comprendre vos attendus pour cet avis (ce guide peut être traité par des exemples sous forme de questions/réponses balayant divers domaines).

Par ailleurs s'il fallait encore justifier cette demande de prolongation, nous aimerions rappeler quelques délais d'instructions communément pratiqués par les services de l'administration et notamment l'Etat :

- instruction des autorisations d'urbanisme (P.C., D.P., etc.) :
  - o 1 à 2 mois (hors avis des Bâtiments de France). Malgré ces délais et la forte compétence de vos services, certains dossiers ne sont pas traités dans les temps impartis et font l'objet d'accords tacites
- Instruction d'un P.L.U. :
  - o 16 mois minimum (délai incompressible)
- ...

En conclusion :

**Ce projet d'aménagement est lourd de conséquences pour notre commune**, il nous faut donc faire une analyse fine des enjeux liés à sa réalisation. Notre demande de prolongation de délai est d'autant plus nécessaire que **la municipalité n'a pas été associée à l'étude de la DREAL** (hors concertation publique et une réunion faite avec quelques Maires en Mairie de Trancrainville lors de la première phase de concertation) et pourtant selon la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale la commune a été reconnue chef de file notamment pour l'exercice des compétences relatives à l'aménagement de l'espace et le développement local.

Ainsi, nous pensions que la Municipalité était la première concernée par l'aménagement de son territoire communal. Malheureusement, ce défaut de concertation et le délai trop court (15 mars) que vous nous demandez **mettent de fait la commune en situation de faiblesse** et au risque de n'être pas entendue.

Notre demande :

**Nous souhaiterions une prolongation de délai d'un mois à deux mois minimum à réception de votre dernier envoi concernant le volet des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.**

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de nos salutations respectueuses.

Francis BESNARD  
Maire de Fresnay L'Evêque