RAPPORT

Service Déplacement
Infrastructures Transports

18 décembre 2012

RN154 et RN12 :
Le projet d'aménagement à 2x2 voies par mise en concession entre Nonancourt et Allaines (A10)

1ère phase de concertation : les éléments remarquables

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
CENTRE

afaq ISO 9001 Qualité AFNOR CERTIFICATION

ARCADIS Infrastructure · Eau · Environnement · Bâtiment

iris conseil

menscom CONCERTATION & COMMUNICATION

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Centre

www.centre.developpement-durable.gouv.fr

La présente note a pour objectif de présenter bilan synthétique de la concertation organisée entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012 par la DREAL Centre sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 154 et de son tronc commun avec la RN 12.

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

A noter : afin de ne pas restreindre la concertation à une période trop courte (24 septembre – 19 octobre), les avis ont été recueillis jusqu'au 11 décembre 2012 inclus.

1. RAPPEL DES ACTIONS ENGAGEES ET DES MOYENS D'EXPRESSIONS MIS A DISPOSITION

Entre le 24 septembre et le 19 octobre 2012, la DREAL Centre, maître d'ouvrage du projet, a proposé à l'ensemble du public, différents moyens d'information et d'expression :

- 1 site internet comportant l'ensemble des éléments d'études et de concertation proposés en téléchargement et permettant de contacter le maître d'ouvrage, ainsi que le garant de la concertation et de l'information ;
- 2 réunions avec les élus des communes concernées par les études : l'une à Chartres, l'autre à Dreux, le 24 septembre ;
- 2 réunions avec le monde agricole : la première avec les acteurs de l'Eure-et-Loir, la seconde avec les acteurs de l'Eure ;
- 1 réunion avec le monde associatif ;
- 1 réunion avec les acteurs économiques (CCI d'Eure-et-Loir, collectivités, etc.) ;
- 4 réunions publiques, les 2, 4, 9 et 10 octobre 2012 ;
- 1 document d'information de 6 pages transmis dans les boites aux lettres des communes de l'aire d'étude. Ce document était accompagné d'une lettre T permettant de faire part de son avis et de demander un dossier de concertation ;
- 6 expositions avec registres et permanences du maître d'ouvrage (plus une exposition présente sur les lieux des réunions publiques) ;
- 1 dossier de concertation mis à disposition dans l'ensemble des mairies de l'aire d'étude et disponible en téléchargement sur le site internet du projet.

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

Enfin, le garant de l'information et de la concertation, M. Jean-Yves Audouin, était disponible pour apporter un éclairage et/ou des réponses sur la démarche de concertation. Il pouvait être contacté par l'intermédiaire du site internet, par courriel ou encore lors d'un rendez-vous. Les modalités de contact étaient précisées sur le site internet du projet, dans le document 6 pages et dans le dossier de concertation.

2. UNE DEMARCHE QUI A MOBILISE

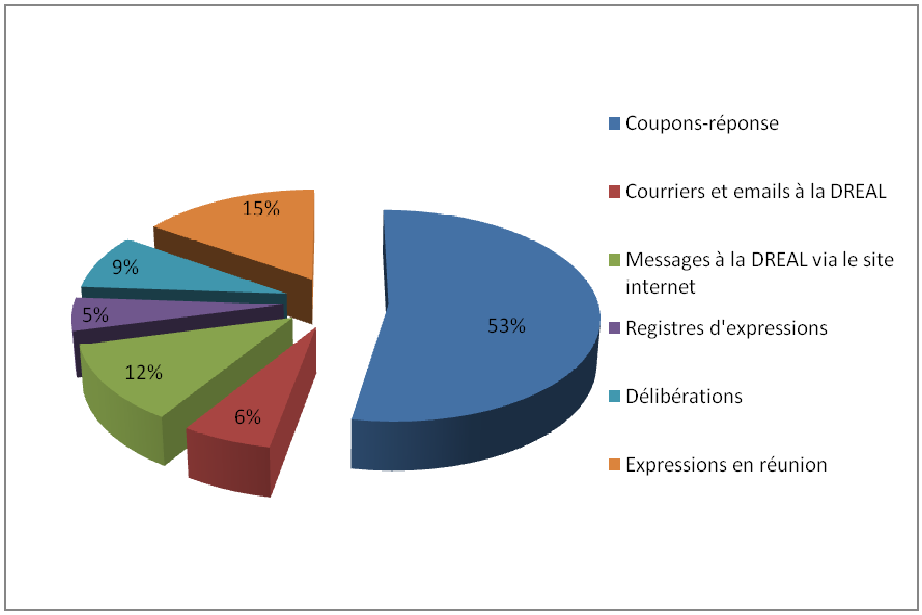
⇨ **Un nombre important de contributions.**

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

Le nombre d'avis par support d'expression

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

Les proportions d'avis par support d'expression



A la date du 12 décembre, les 731 expressions représentent des expressions dans lesquelles un avis précis était formulé. Les coupons-réponses et e-mails qui ne comportaient aucun avis sur le projet, parce qu'ils avaient pour objectif de demander le dossier de concertation ou le document 6 pages par exemple, ne sont pas comptabilisés ici. On en compte une centaine supplémentaire aux 731 analysés ici.

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

⇨ **Une fréquentation importante des lieux de concertation.**

Les réunions publiques ont connu une affluence importante :

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

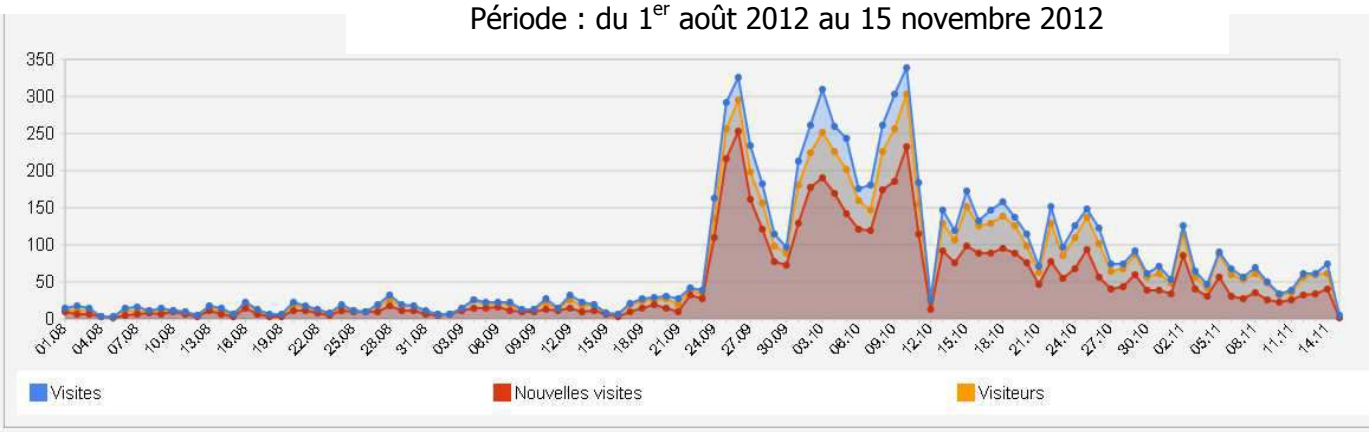
Pour ce qui est des **expositions**, il est difficile d'évaluer le nombre de visites durant les trois semaines. En revanche, la DREAL dispose d'un bilan précis du nombre de personnes venues échanger au cours des permanences. Pour rappel, le maître d'ouvrage a tenu une demi-journée de permanence par semaine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

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

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

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

Le nombre de visites par jour sur le site du projet
Période : du 1er août 2012 au 15 novembre 2012



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

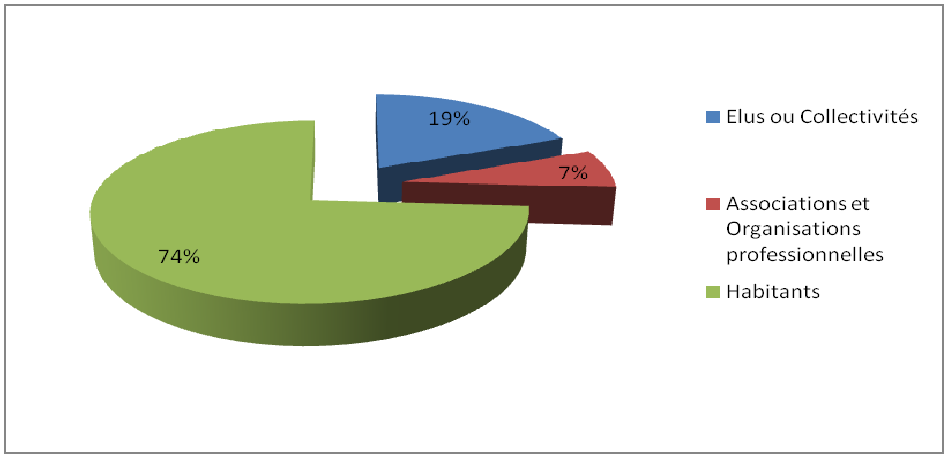
Même si les avis émanent très majoritairement des habitants (de fait plus nombreux), on peut faire le constat d'une importante participation de l'ensemble des acteurs et notamment des élus. Dans le tableau de la page précédente, on relève que 62 délibérations ont été transmises, ce qui est un nombre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

Le nombre d'avis par type d'émetteur

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

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

Les proportions d'avis par type d'émetteur



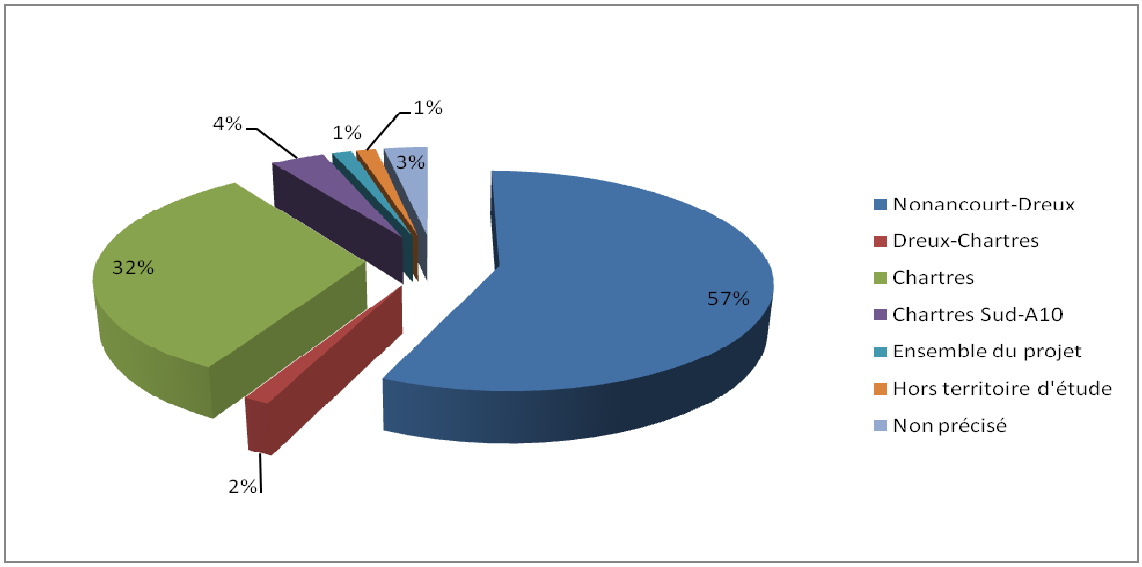
⇨ **Une participation plus conséquente autour de Dreux/Nonancourt/Saint-Rémy et Chartres.**

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

Le nombre d'avis par secteur d'étude

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

Les proportions d'avis par secteur d'étude



⇨ **Un maître d'ouvrage et un garant de l'information et de la concertation disponibles**

Au cours de la période de concertation, M. Jean-Yves Audouin, garant de la concertation, s'est efforcé de répondre à l'ensemble des sollicitations qu'il a pu recevoir. Dans le cas où il n'était pas en mesure de répondre aux questions ou qu'il jugeait que l'information transmise devait être connue du maître d'ouvrage, il a transmis les demandes à la DREAL. Ce sont ainsi 32 contributions complémentaires (non reçues initialement par la DREAL et apportant une information complémentaire) qui ont été jointes au bilan de la concertation qui sera rédigé par la DREAL. De son côté, le garant fera son propre bilan de la démarche.

La DREAL, quant à elle, procède encore actuellement au traitement des demandes. En complément de réponses personnalisées, une réponse globale sur les sujets récurrents pourrait être proposée.
Enfin, la DREAL a procédé, au fil de l'eau, à la transmission du dossier de concertation lorsqu'il était demandé par e-mail. Les demandes de dossier parvenues via les coupons réponses ont été traitées dans leur ensemble au terme de la période de concertation.
Même si certains dossiers sont parvenus après la période officielle de concertation, il est important de préciser que la DREAL a continué de recueillir et prendre en compte les avis transmis jusqu'au 11 décembre inclus.

⇨ **Des ajustements à prévoir**

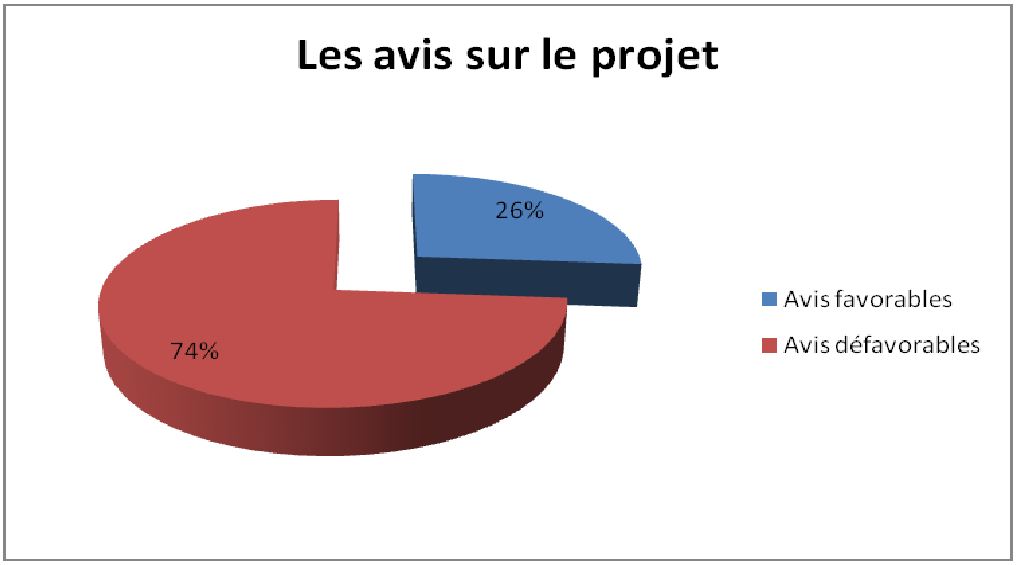
Malgré les constats positifs qui peuvent être faits sur la démarche et sa portée, de nombreux acteurs ont dénoncés des « ratés » notamment dans la distribution du document 6 pages d'information. Cet élément se présente comme la principale faiblesse dans l'organisation (étant précisé que l'enquête sur ce point est toujours en cours). Au-delà des mentions refusant la publicité posées sur certaines boîtes aux lettres, et qui n'ont donc pas fait l'objet d'une distribution, certains secteurs se sont plaints de ne pas avoir été desservis. Sur ce sujet, la DREAL a transmis des documents complémentaires aux mairies des communes où la distribution aurait été incomplète. Ces envois ont été effectués immédiatement après les « réclamations » faites par les mairies et les riverains. Ce sont au total 1 000 documents complémentaires qui ont été transmis aux mairies qui avaient informé la
DREAL d'une distribution incomplète sur leur territoire.
Dans la phase de concertation prévue sur les tracés (si le projet est poursuivi), elle initiera immédiatement la transmission complémentaire de documents.

Autre élément de faiblesse qui a pu être relevé dans l'organisation : la disponibilité en mairie du dossier de concertation, imprimé quelques jours après la date annoncée. Il était en revanche mis en ligne sur le site internet dès le 1er octobre, comme prévu.

3. LES THEMATIQUES D'EXPRESSION

⇨ Opportunité du projet ou opportunité de la concession : un débat peu présent et confus

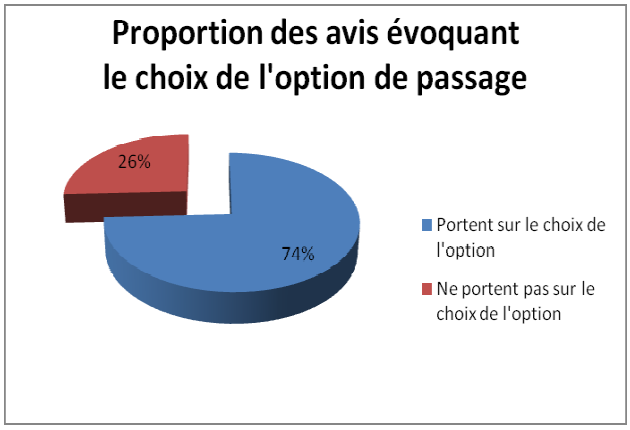
On comptabilise peu d'avis sur les fondements du projet (opportunité du projet et opportunité de la concession) : 127 uniquement, soit environ 17,3%.
De plus, il est difficile de préciser la position des acteurs sur le projet au travers des avis reçus. Cette analyse appellerait trop de subjectivité. Par exemple, une opposition à la concession traduit pour certains acteurs une opposition au projet dans sa globalité alors que pour d'autres elle peut traduire une opposition au modèle autoroutier concédé mais pas à une nouvelle 2x2 voies.
Pour éviter de proposer une synthèse des avis sur l'opportunité du projet qui serait empreinte d'interprétation, nous nous sommes attachés à identifier les avis qui ont une connotation défavorable (contre le projet, contre la concession, contre cet investissement en période de crise) et ceux qui ont une connotation favorable (pour le projet, pour la concession). Les avis sur les options sont hors de ce champ. Sur cette base, on constate une majorité d'avis défavorables, ce qui est relativement fréquent, les personnes opposées s'exprimant plus largement que celles qui sont favorables.



Il est toutefois à noter que le débat public de 2009-2010 portait sur ce point et qu'il a été tranché par la décision ministérielle du 25 juin 2010.

⇨ **Des thématiques nombreuses avec une large concentration des expressions sur la question des options de passage**

Au cours de cette concertation, les échanges et les expressions se sont concentrés sur le principal sujet mis à la concertation, à savoir le choix de l'option de passage. Ce sont 74% des expressions qui se sont concentrées sur cette question.

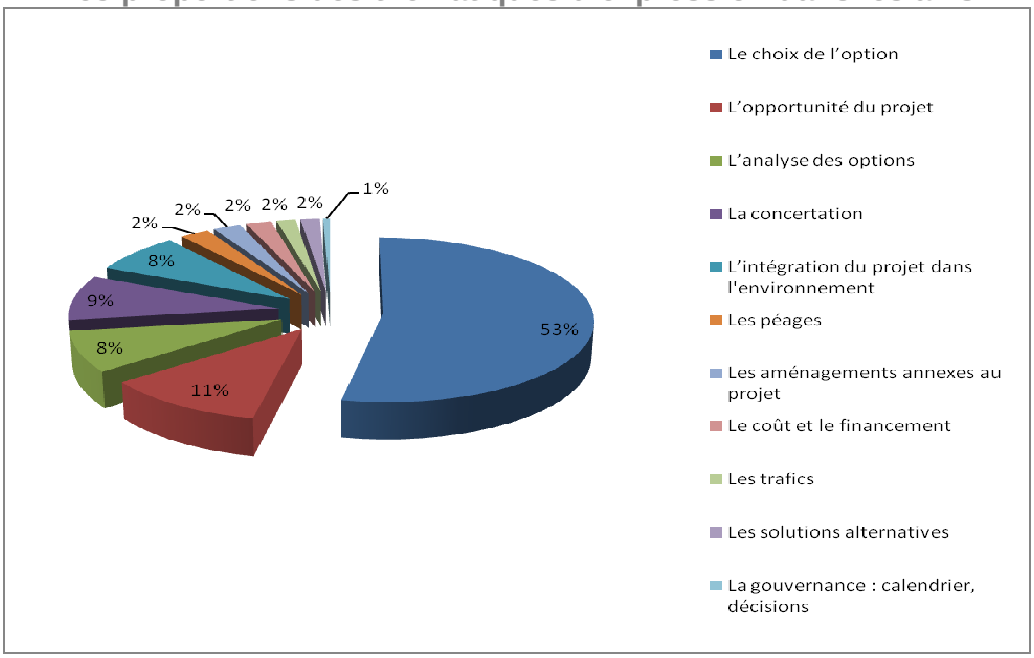


Le tableau ci-dessous présente le nombre d'expression par thème. On confirme ici que le choix de l'option de passage et plus globalement les conditions d'intégration du projet dans l'environnement ont été les sujets principaux de cette concertation. Pour confirmer cette information, on notera que si les modalités de concertation ont fait l'objet de nombreuses critiques, c'est parce qu'elles n'auraient pas permis, en raison d'une période trop courte et trop rapide, d'exprimer un avis sur les options.
A noter : le nombre total d'expressions (1418) est supérieur au nombre d'avis (731) car certains avis comportent plusieurs thèmes d'expression.

Les principales thématiques d'expression

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

Les proportions des thématiques d'expression dans les avis



⇨ Le détail des thématiques d'expression

Le choix de l'option. C'est sur ce thème que les différents acteurs se sont le plus exprimés. Ils ont émis des avis très clairs sur leur préférence ou leur opposition à certaines options. Mais peu ont proposé un avis sur l'ensemble des secteurs. Ainsi, chaque acteur s'est concentré sur le secteur qui le concerne directement. On notera plusieurs propositions de nouvelles options. Ces avis sont détaillés dans la partie suivante.

Sur la question de **l'opportunité du projet**, en complément des éléments déjà évoqués, on notera quelques revendications contre la solution routière en général. Elle est alors présentée comme contraire à la logique de développement durable. Enfin, l'investissement que représente le projet est parfois jugé incompatible avec l'état des finances publiques.

L'analyse des options. Les acteurs opposés à un tracé dénoncent régulièrement un défaut de méthode, ou des résultats imprécis. Il s'agit pour eux de mettre le doigt sur une erreur dans l'analyse afin de demander un ajustement des conclusions et donc des choix à venir.
Plusieurs acteurs estiment d'ailleurs que, dans le secteur de Chartres, l'option Est rapprochée et les options Ouest ont été sous estimées en termes d'impacts sur l'environnement.
On notera également les reproches faits à la méthode d'analyse dans le secteur Sud qui a conduit à regrouper deux solutions.
Toujours sur ce thème des études, les supports de présentation, notamment les cartes, ont régulièrement été jugées imprécis voir comportant des erreurs. Mais nombreux sont ceux qui semblent confondre option et tracé – voire les limites des fuseaux avec des tracés – et qui demandent donc une carte très précise qui n'est pas encore disponible.

Au sujet des rendus, on relève la demande régulière de faire figurer les options sur la carte de l'analyse de l'état initial de l'environnement.
Plus globalement, des inquiétudes quant à la fiabilité des résultats se sont exprimées. Ceci a conduit certains à demander une expertise complémentaire ou indépendante.
Enfin, certains ne comprennent pas l'objectif de « repartir d'une feuille blanche » : choisir les options historiques serait plus simple.

La concertation a principalement fait l'objet de critiques bien que quelques avis saluent la qualité de la démarche et la transparence du maître d'ouvrage.
La « non-distribution du 6 pages » sur plusieurs communes a été dénoncée voir présentée comme une faute au sens juridique. De plus, le dossier de concertation n'ayant pas été distribué le 1er octobre comme initialement annoncé, certains, là encore, ont dénoncé une faute. L'accessibilité du site a plus rarement été critiquée. Les expositions et les réunions publiques n'ont souffert d'aucune critique.
Plus globalement certains parlent d'une fausse concertation : l'accès à l'information et aux études a parfois été jugé insuffisant, la réalité de la prise en compte des avis a été mise en doute et le périmètre de concertation a été jugé inadapté *(« les réunions ont lieu dans des endroits qui ne sont pas concernés »*). Enfin, la démarche a été jugée trop courte ou trop rapide.
On notera quelques rares expressions sur le rôle du garant dans lesquelles son indépendance est mise en doute en raison de sa participation au débat public préalable.
Pour la suite de la concertation, le monde agricole a demandé que soient engagés des échanges directs.

L'intégration du projet dans l'environnement est un sujet sensible. On retrouve surtout une dénonciation des impacts sur l'agriculture, le cadre de vie et les vallées. Mais également des craintes quand aux nuisances que pourrait générer le projet sur le cadre de vie.
Nombreux sont ceux qui demandent une attention particulière pour protéger riverains, agriculteurs et milieux naturels. Des mesures spécifiques sont évoquées comme « l'enfoncement » du projet ou des merlons anti-bruit. Le monde agricole revendique de ne pas avoir les compensations relatives à la destruction de milieux naturels prises sur les terres agricoles. Enfin, on notera les premières inquiétudes sur la question des rétablissements.

Les péages : des questions se posent sur les tarifs et sur les portions qui pourraient être gratuites. Certains demandent d'ailleurs de bénéficier d'un péage gratuit pour les Euréliens ou sur les portions déjà existantes, notamment entre Dreux et Chartres.

Sur la question des aménagements annexes, les contributeurs demandent à ce que les échangeurs soient situés avant de choisir les options. Un échangeur à Saint-Lubin a été demandé à plusieurs reprises. Les voies de substitution inquiètent.

Dans le cadre d'une opportunité peu évoquée, **le coût et le financement** sont également peu mis en débat. On critique surtout une sous-évaluation des options et un coût qui augmente à l'avancement. Certains rappellent que la concession est la seule solution pour financer ce projet. Plus marginalement le coût des études est critiqué.

Si elle a été peu évoquée, la question des **trafics** fait l'objet d'une réelle inquiétude, notamment pour ce qui est des reports sur les axes existants et dans les bourgs : le péage pourrait conduire certains usagers à ne pas utiliser l'autoroute et à revenir sur l'axe historique.
Le trafic est jugé insuffisant par certains pour proposer un projet rentable à un concessionnaire. Enfin, les résultats des études de trafic sont mis en doute.

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

Sur le thème de **la gouvernance**, le calendrier et les modalités de décision sont questionnés.

4. LES AVIS SUR LES OPTIONS DE PASSAGE

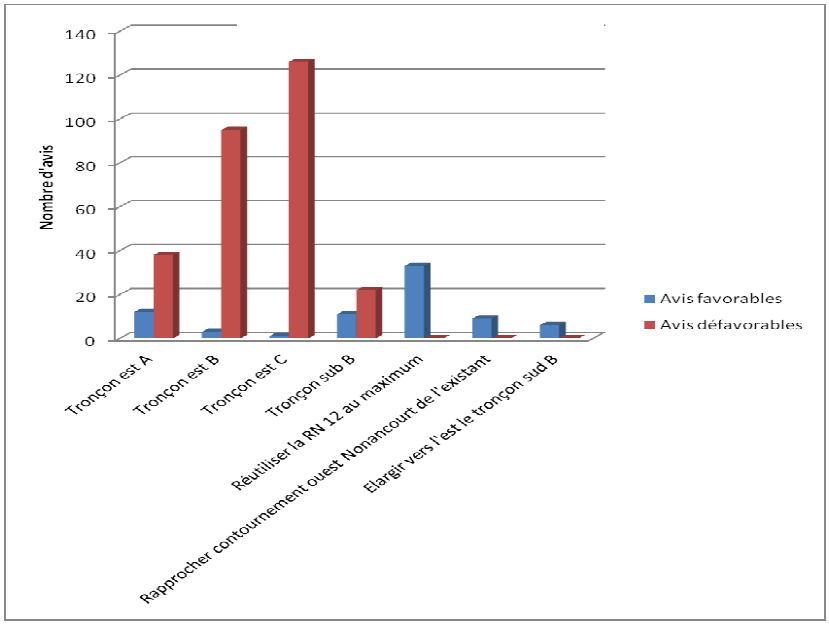
Comme présenté ci-avant, les avis se sont concentrés sur le choix de l'option de passage. Les pages qui suivent présentent par secteur, les préférences qui ressortent des expressions.

⇨ **Nonancourt-Dreux**

Une opposition franche au passage par l'Est

Parmi les tronçons qui composent les options de ce secteur certains sont clairement rejetés. Il s'agit des tronçons Est dont les impacts sur la vallée de l'Eure et sa zone protégée, le cadre de vie, les loisirs, le paysage sont dénoncés.

Avis sur les tronçons dans le secteur Nonancourt-Dreux



Deux pétitions renforcent ces avis.

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

Une préférence pour une option Centre 2-RN 12 améliorée ?

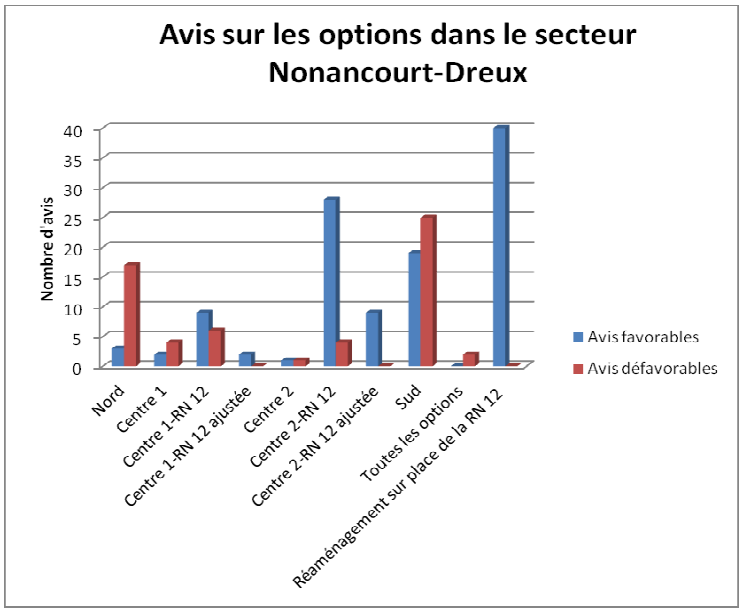
L'option Centre 2-RN 12 semble être celle qui est préférée localement. En effet, l'opposition à l'option Nord, à l'option Sud et aux tronçons Est, ainsi que des avis favorables au réaménagement de la RN 12 renforcent l'intérêt des options qui réutilisent la RN 12 : les Centre 1-RN 12 et Centre 2-RN 12.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

Mais divers ajustements de cette option sont parfois demandés :

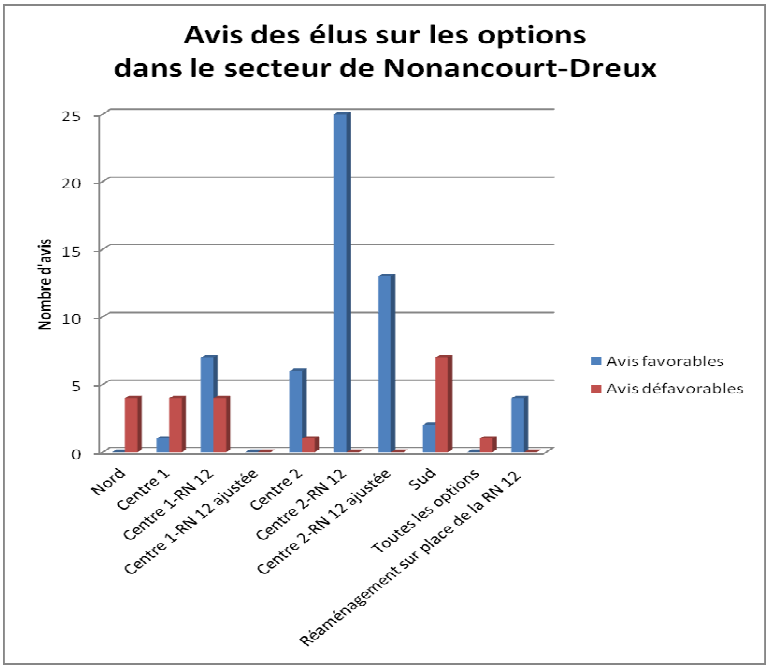
- l'élargissement du tronçon Sud B vers l'Est,
- le raccordement à la RN 154 actuelle, au nord de Nonancourt, qui doit se faire entre « le rond point des anglais » et le hameau de Buray.

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

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



Les élus et les collectivités plébiscitent de façon plus franche l'option Centre 2-RN 12. Mais l'ajustement de l'un des fuseaux d'étude qui compose l'option, le tronçon sud B, est régulièrement demandé.



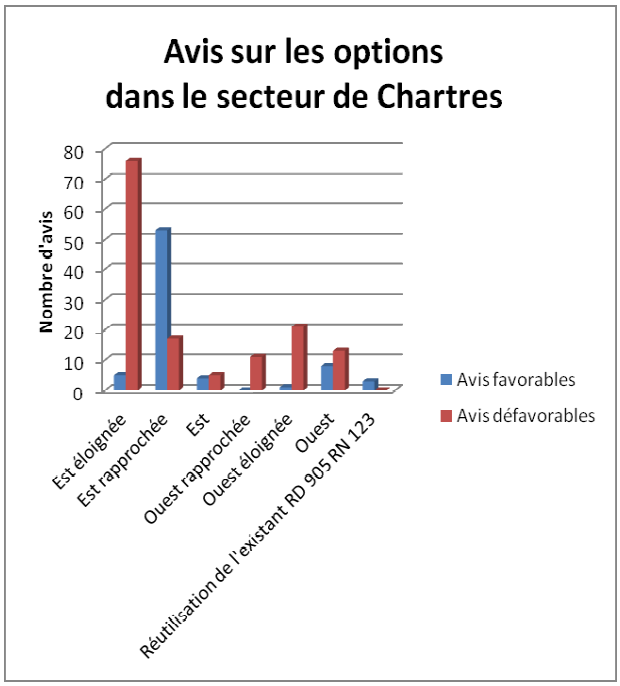
Une pétition, provenant des communes de Montreuil et Muzy, renforce ces avis.

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

⇨ **Chartres**

<u>Le maintien du tracé historique ?</u>

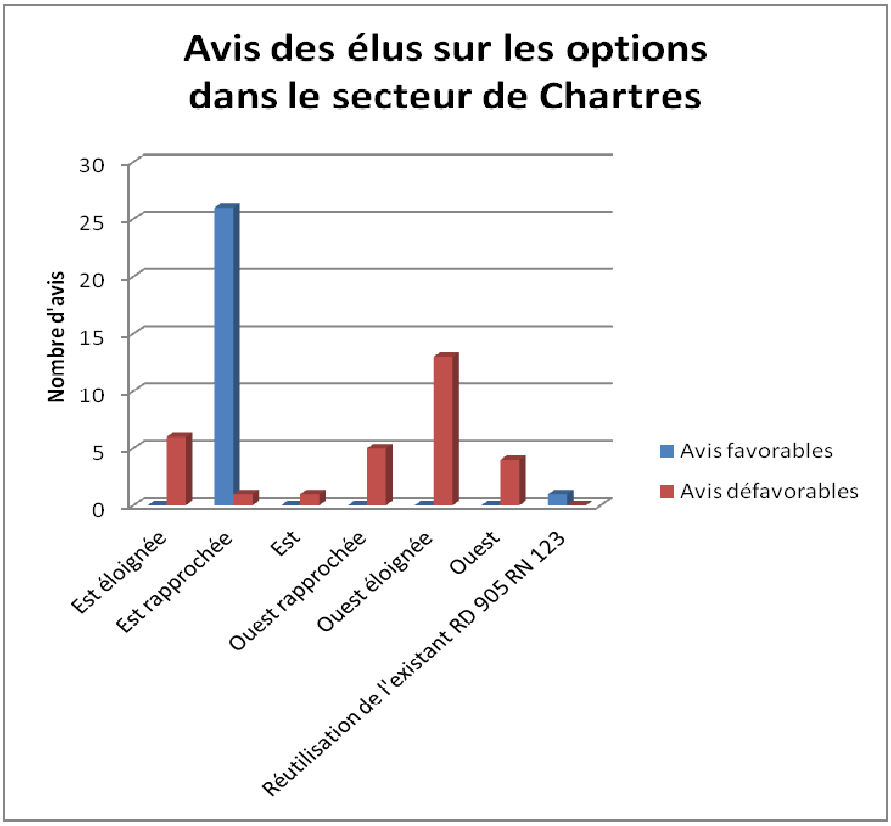
Dans ce secteur qui comporte moins d'options, les avis sont plus tranchés. L'option Est éloignée semble clairement rejetée. Si elle est discutée, l'option Est rapprochée, parce qu'elle correspond à ce que localement on appelle le tracé historique, est souvent mise en avant. Les options Ouest font l'objet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



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

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

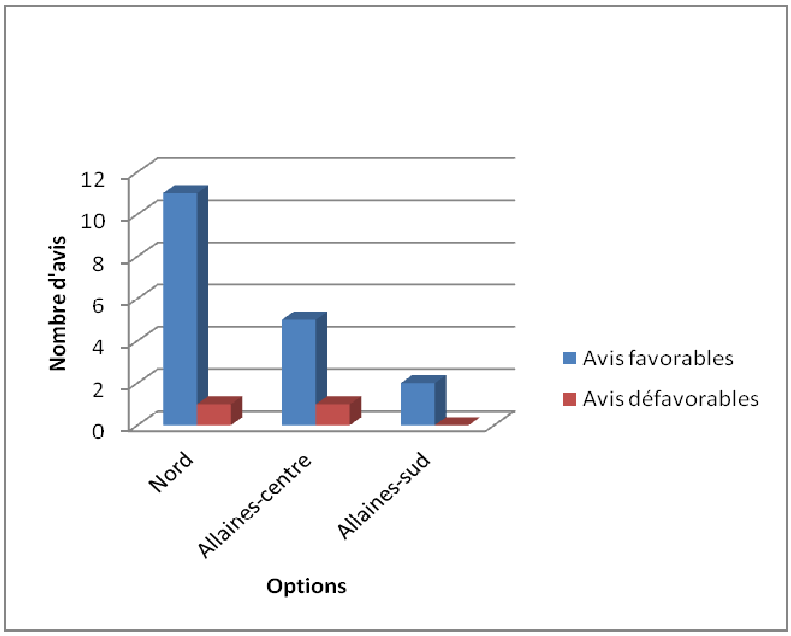
Les élus quant à eux plébiscitent nettement l'option Est rapprochée.

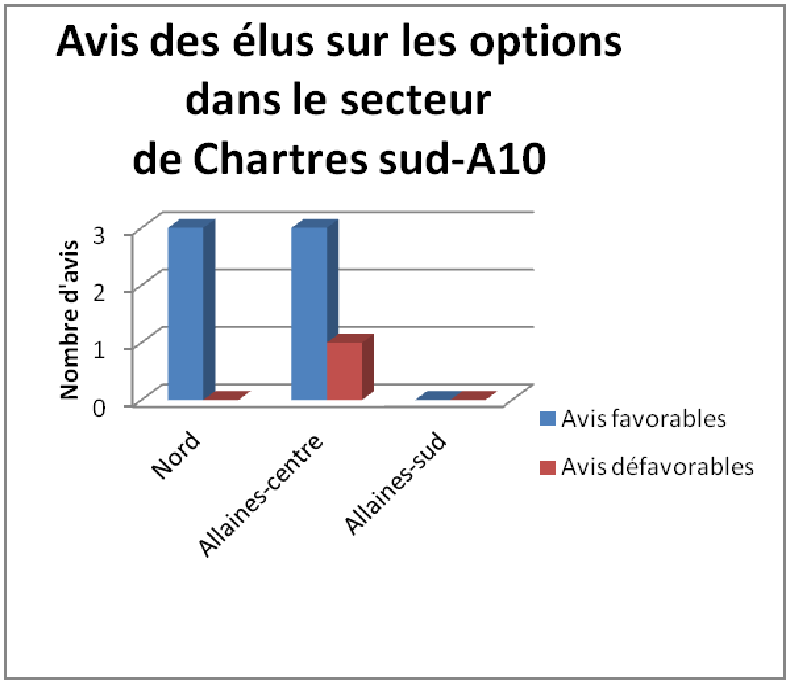


⇨ **Chartres sud –A10**

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

Avis sur les options dans le secteur Chartres sud – A10





5. SYNTHESE : LES ELEMENTS REMARQUABLES A RETENIR

En synthèse, les éléments qu'il nous semble important de retenir sont les suivants :

- ⇨ Au regard de l'importance de la participation des différents acteurs, et d'une expression qui s'est concentrée sur la question du choix de l'option de passage, cette concertation semble avoir été une réussite tant sur la forme que sur le fond.
- ⇨ Pour parfaire la démarche de concertation, et si le projet est retenu comme prioritaire, lors de la prochaine étape, certains éléments d'organisation devront néanmoins être ajustés. Il s'agit notamment des modalités de diffusion du document d'information et de l'accessibilité des éléments sur le site internet notamment.
- ⇨ En terme de contexte, le contenu des avis donne le sentiment que l'intérêt d'un aménagement à 2 x 2 voies est peu discuté, voir partagé par tous. Le moyen d'y parvenir reste néanmoins légèrement débattu.
- ⇨ Les nombreux thèmes de questionnement et les inquiétudes apparentes de certains acteurs notamment sur les questions de l'itinéraire de substitution, des mesures de protection du cadre de vie et du coût de l'infrastructure pour les usagers conduisent à penser que la DREAL devra continuer à apporter, au fil de l'eau, et si le poursuit, des éléments précis sur le contenu et les résultats d'études. Certains acteurs, notamment le monde agricole, réclament d'ailleurs la mise en place d'échanges privilégiés.
- ⇨ Les avis sur les options de passage ayant été nombreux, des préférences locales semblent se dégager sur les différents secteurs d'études :
  - o Dans le secteur Dreux-Nonancourt, il s'agirait de l'option Centre 2-RN 12 mais à condition qu'elle laisse la possibilité :
    - ▪ pour le contournement de Nonancourt, de proposer différentes solutions de tracés par l'ouest.
    - ▪ pour le passage dans le secteur Boissy-en-Drouais, Louvilliers-en-Drouais et Allainville, de passer le plus à l'est possible, voire hors des limites de l'option proposée aujourd'hui (le fuseau serait à élargir).
  - o Dans le secteur de Chartres la solution historique, soit l'option Est rapprochée.
  - o Dans le secteur Chartres Sud-A 10, l'option Nord de raccordement à l'A10.