

Aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans

Compte-rendu de la Réunion de restitution des ateliers d'échanges 20 juin 2017

Destinataires :

VINCI Autoroutes

Réseau Cofiroute

Auteurs :

Res publica

Date :

20 juin 2017

cr170620_restitution_vF.docx

*Compte-rendu de la réunion de restitution des ateliers d'échanges, qui s'est tenue
le 20 juin 2017 au Gidéum à Gidy*

60 participants

SOMMAIRE

1.	LES INTRODUCTIONS.....	3
1.1.	LE PROJET D'AMÉNAGEMENT	3
1.2.	LA PARTICIPATION AUX ATELIERS D'ÉCHANGES	5
2.	RESTITUTION DE L'ATELIER ACOUSTIQUE.....	6
2.1.	LES RÉPONSES AUX REMARQUES GÉNÉRALES.....	6
2.2.	LES RÉPONSES AUX REMARQUES LOCALISÉES	7
2.3.	LES PRÉFÉRENCES CONCERNANT LES TYPES D'ÉCRANS	10
3.	RESTITUTION DE L'ATELIER PONTS ET SOUTERRAINS.....	11
3.1.	LES RÉPONSES AUX REMARQUES GÉNÉRALES.....	11
3.2.	LES RÉPONSES AUX REMARQUES CONCERNANT CHAQUE PASSAGE.....	11
3.3.	ZOOM SUR LES SOUTERRAINS	14
4.	AUTRES SUJETS ABORDÉS	16
4.1.	POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	16
4.2.	RESSOURCE EN EAU	16
4.3.	PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT AU DROIT DE LA RETRÈVE.....	16
4.4.	ATTENTE D'INFORMATION SUR LES EMPRISES FONCIÈRES	17
5.	LES CONCLUSIONS	18

1. LES INTRODUCTIONS

Benoit PERDEREAU, Maire de Gidy, accueille les participants à la réunion de restitution en soulignant l'évolution du territoire communal. Gidy inaugurera bientôt un complexe scolaire de 14 classes. Un projet de lotissement de 150 maisons est également en réflexion. Il rappelle que le 20 juin 2016 dans Gidy, après 20 jours d'inondation, la Retrève arrêtait de couler. La réunion de restitution se tient donc à la date d'anniversaire de cet évènement dont tout le monde se souvient.

Sophie GUILLAIN du cabinet Res publica anime la réunion de restitution des ateliers d'échanges sur le thème de l'acoustique et des ponts et passages souterrains.

VINCI Autoroutes a souhaité organiser ces ateliers pour approfondir les thèmes qui avaient sollicité le plus de questions durant la concertation publique et présenter l'avancement du projet d'élargissement de l'autoroute A10. Sophie Guillain rappelle que les échanges participatifs non réglementaires se sont déroulés en trois temps :

- Un atelier sur le thème acoustique, qui a eu lieu le 17 novembre 2016 ;
- Un atelier sur le thème des ponts et souterrains, qui a eu lieu le 13 décembre 2016 ;
- La présente réunion de synthèse des ateliers d'échanges, au cours de laquelle VINCI Autoroutes doit apporter des réponses aux propositions et questions posées lors des 2 ateliers.

Entre les ateliers thématiques et la réunion de synthèse, VINCI Autoroutes, les maires et les élus se sont rencontrés le 7 juin 2017, pour prendre les arbitrages et optimiser le projet.

En tribune :

- **Éric BON**, adjoint de Guillaume LAPIERRE, directeur opérationnel du projet, **VINCI Autoroutes** ;
- **Clara ARNOULD**, chef de projet, en charge du projet d'aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans, **VINCI Autoroutes** ;
- **Hervé VADON**, architecte, directeur du bureau d'architecture indépendant **STRATES** ;
- **Maxime JABIER**, acousticien, directeur du bureau d'études indépendant **ACOUSTB**.

1.1. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

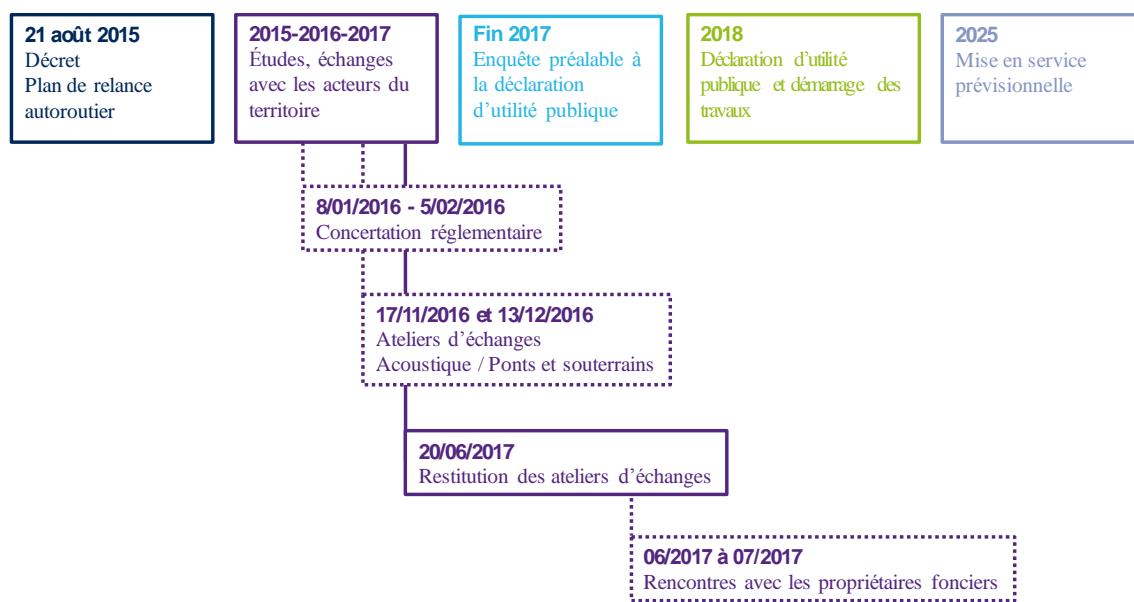
Éric BON, adjoint de Guillaume LAPIERRE, directeur opérationnel du projet à VINCI Autoroutes, rappelle les grandes caractéristiques du projet d'élargissement de l'autoroute A10 qui concerne un tronçon d'autoroute de 16 kilomètres entre les bifurcations avec l'A19 et l'A71 et les 7 communes de Sougy, Chevilly, Cercottes, Gidy,

Saran, Ingré et La Chapelle-Saint-Mesmin. Le projet est inscrit dans le Plan de relance autoroutier, signé en 2015 entre l'État et les concessionnaires d'autoroutes pour moderniser les infrastructures autoroutières au cœur des territoires et soutenir la croissance économique.

Les objectifs principaux du projet visent à :

- améliorer la fluidité de l'autoroute en répartissant les véhicules sur 4 voies dans chaque sens de circulation ;
- renforcer la sécurité sur l'autoroute en réaménageant notamment la bifurcation de l'A10 et l'A71 ;
- préserver l'environnement en appliquant les dernières dispositions en faveur de la protection de la ressource en eau et de la biodiversité.

Eric BON rappelle les grandes étapes du projet (voir schéma ci-dessous), dont les ateliers d'échanges. Il annonce également que des **rencontres avec les propriétaires fonciers impactés sont programmées à l'initiative de VINCI Autoroutes et se dérouleront préalablement à l'enquête publique**.



Pendant la concertation publique, près de 700 contributions ont été recueillies sur différents thèmes, dont 20% sur le bruit et 10% sur ponts et souterrains. Les ateliers d'échanges ont été réalisés afin d'approfondir ces thématiques avec les riverains du projet.

Le dialogue avec le territoire sera poursuivi à l'issue de cette réunion. VINCI Autoroutes continuera à échanger avec les propriétaires dans le cadre de rencontres spécifiques. L'enquête publique sera également l'occasion de présenter le projet, permettra au grand public de s'exprimer à nouveau et de rencontrer le commissaire enquêteur.

La présentation faite lors de la réunion est disponible sur le site du projet : www.a10-nord-orleans.fr

1.2. LA PARTICIPATION AUX ATELIERS D'ÉCHANGES

Sophie GUILLAIN présente les chiffres de la participation :

- 80 participants à l'atelier acoustique ;
- 40 participants à l'atelier ponts et souterrains ;
- 90% des participants en provenance du secteur urbanisé ;
- 257 avis individuels exprimés - dont 183 lors de l'atelier acoustique et 74 lors de l'atelier ponts et souterrains.

2. RESTITUTION DE L'ATELIER ACOUSTIQUE

Sophie GUILLAIN rappelle que, lors de l'atelier acoustique, le projet était découpé en 3 secteurs. Chaque table était invitée à travailler sur l'un de ces secteurs. Dans chaque secteur, il a été expliqué que le projet prévoyait d'intégrer des protections réglementaires et des aménagements complémentaires envisagés. Ces aménagements tenaient compte des avis émis lors de la concertation publique. Durant l'atelier, ils ont été représentés dans un film 3D projeté lors de l'atelier. Pour chaque secteur, les participants étaient invités à se prononcer sur les aménagements envisagés, qu'ils soient réglementaires ou complémentaires, ainsi que sur les types d'aménagement à mettre en place.

Eric BON explique que VINCI Autoroutes a analysé et répondu aux avis émis aux cours de l'atelier. On distingue les avis :

- d'ordre **général** ;
- ceux qui relèvent du **particulier** et concernent des aménagements complémentaires ;
- ceux qui relèvent des **préférences** sur les types d'aménagements.

2.1. LES RÉPONSES AUX REMARQUES GÉNÉRALES

Concernant les interrogations sur les **mesures de bruit et sur les normes acoustiques**, VINCI Autoroutes explique que les études acoustiques ont été réalisées par AcoustB, un bureau d'étude indépendant. Ces études s'appuient sur 2 campagnes de mesures acoustiques qui ont servi de référence au calage du modèle numérique qui a ensuite permis de déterminer les niveaux de bruit actuels et futurs, avec et sans aménagement, et définir ainsi les caractéristiques des protections réglementaires.

La **réduction du bruit existant** est soulignée. Il faut compter sur :

- le double effet de l'antériorité nouvelle (toutes les maisons sont prises en compte et pas uniquement les anciennes), et de l'horizon de calcul (mise en service + 20 ans) ;
- l'augmentation du linéaire de protection et le renouvellement des protections actuelles.

VINCI Autoroutes a étudié la possibilité d'une **continuité générale entre les écrans, demandée lors de l'atelier** : quand cela était possible, des nouveaux merlons ont été ajoutés entre les protections initialement prévues.

Concernant la hauteur des protections réglementaires, elle varie entre 2 et 5 m en fonction des zones.

Le projet prévoit déjà la mise en place d'enrobés ayant de bonnes performances du point de vue acoustique, ce qui correspond à la demande de **revêtements routiers absorbants** sur l'ensemble de la section.

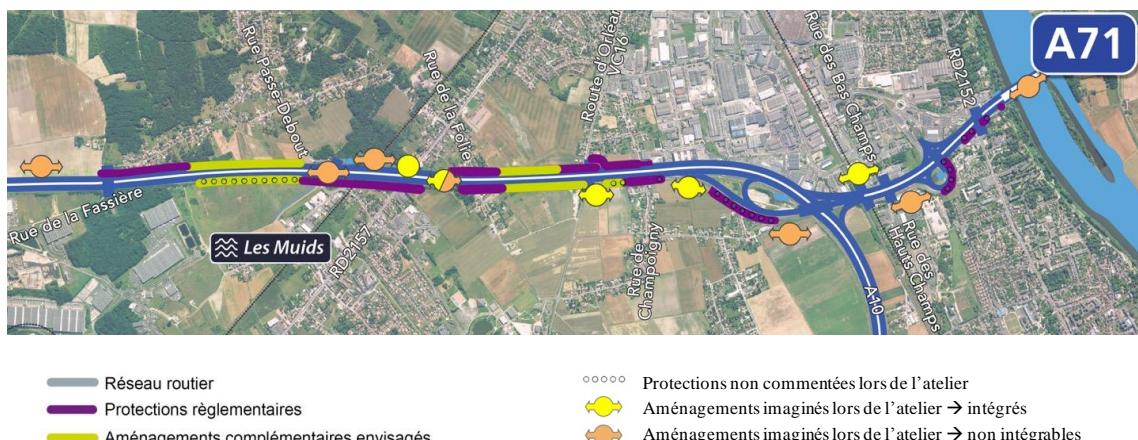
Lors de l'atelier acoustique, un participant a proposé la réalisation d'une **couverture du tronçon de l'autoroute** dans la traversée du secteur urbanisé. D'un point de vue technique, VINCI Autoroutes précise que la couverture d'un tel linéaire revient à classer l'infrastructure en tunnel, ce qui présente des contraintes d'exploitation très fortes, des coûts largement supérieurs au projet actuel et un impact important sur le foncier.

Les **limitations de vitesse** sont réglementairement fixées selon le type d'infrastructures par l'État. Le contrat de concession passé entre l'État et Cofiroute définit les caractéristiques d'aménagement du projet. Dans le cadre du projet il est prévu d'allonger la zone de limitation de vitesse à 110 km/h jusqu'au diffuseur d'Orléans Nord.

Une participante remarque qu'aujourd'hui la limitation de vitesse sur le pont sur la Loire est de 110 km/h et 90 km/h après le pont. Elle souhaite, comme évoqué lors de l'atelier acoustique, que la vitesse sur le pont soit limitée à **90 km/h**. **Clara ARNOULD** explique que le pont n'est pas inclus dans le projet et que l'État n'a pas prévu de réduire la vitesse dans ce secteur.

Une autre intervenante considère que la limitation à 90 km/h dans l'échangeur qui passe dans la zone industrielle devrait être étendue à la partie habitée d'Ingré. **Éric BON** accueille la remarque, mais i explique que la limitation de vitesse relève de la compétence de l'État. VINCI Autoroutes peut néanmoins se faire porteur du message auprès des services de l'État.

2.2. LES RÉPONSES AUX REMARQUES LOCALISÉES



Dans le plan ci-dessus¹, les protections réglementaires sont représentées en violet et les protections complémentaires proposées à l'issue de la concertation publique en jaune. Les **aménagements complémentaires n'ont pas été remis en cause** lors des ateliers : c'est pourquoi ils sont aujourd'hui actés et seront réalisés dans le cadre du projet.

¹ Lors de l'atelier, les remarques se sont concentrées sur le secteur urbanisé (secteur 3).

VINCI Autoroutes a pris en compte toutes les suggestions, mais certaines n'ont pas pu être intégrées. Cela pour diverses raisons :

- l'impossibilité technique de mettre en œuvre certaines protections ;
- des contraintes foncières, car VINCI Autoroutes cherche à limiter au maximum les emprises sur les propriétés, aussi bien sur les parcelles agricoles que dans les zones urbanisées ;
- la localisation de certaines suggestions hors du périmètre du projet, comme des demandes de protections dans les virages de la rue Passe-Debout.

Une participante remarque que certaines propositions non intégrées concernent des secteurs très bruyants, avec des lotissements sont exposés au bruit existant. Le lotissement a été construit après l'autoroute, mais avant le branchement avec l'A71 et l'A19. **Clara ARNOULD** souligne que toutes les habitations existantes ont été considérées dans les études acoustiques. **Éric BON** indique que le projet prévoit le doublement du linéaire de protection, en protégeant prioritairement les maisons les plus proches.

Les aménagements intégrés au projet :

1. Une palissade acoustique sera ajoutée sur le **pont sur la RD 2157** côté est, en plus de l'écran acoustique prévu côté ouest. Cette demande est intégrée et prise en compte dans l'étude du traitement architectural d'ensemble de l'entrée de Ville d'Ingré.
2. A proximité immédiate dans le **secteur entre RD 2157 et rue de la Folie**, une protection acoustique est demandée dans chaque sens de circulation. Cette zone est également comprise dans l'étude d'aménagement de l'entrée de Ville d'Ingré et présente de fortes contraintes, qui sont à la fois techniques, liées à la création nécessaire de bassins de rétention, et également foncières, en raison du développement futur de la ZA des Mardelles.

Une personne, qui représente le lotissement Rue de Rousses à Ingré, remarque que l'interruption de l'écran en bois côté ouest de l'A10, entre la RD 2157 et Rue de la Folie, ne protège pas son secteur du bruit, même s'il côtoie seulement la future zone d'activité. Elle affirme qu'une enquête a démontré que l'écran en bois comme il est aujourd'hui, n'est pas suffisant pour protéger le lotissement. La participante précise qu'elle a déjà fait remonter ce problème à VINCI Autoroutes, qui a assuré la réalisation de la continuité de l'écran *a minima*, lors des travaux d'élargissement de l'autoroute. Elle considère que le projet proposé ne tient pas compte des demandes et insiste pour que VINCI Autoroutes « fasse l'acquisition des centimètres nécessaires à la réalisation de l'écran », comme il le fait pour des acquisitions foncières bien plus importantes dans d'autres secteurs. Le lotissement concerne « des centaines de personnes » et est directement impacté par l'autoroute qui sera élargie, provoquant des nuisances sonores et de pollution encore plus grandes. La personne remarque que le propos tenu par les élus territoriaux sur la continuité de l'écran en bois côté ouest de l'A10, entre la RD 2157 et Rue de la Folie n'est finalement pas conforme au projet présenté.

Un autre Ingréen du quartier des Rousses pense également, en observant une photo aérienne, qu'il y aurait assez de place pour insérer un écran côté ouest. Il fait remarquer que VINCI Autoroutes prévoit d'installer des merlons de terre à l'endroit où des champs côtoient l'autoroute et pas dans ce secteur urbain. L'intervenant considère que les nuisances sonores dans le quartier des Rousses sont provoquées non seulement par l'absence de continuité de l'écran, mais aussi par la présence de deux ouvrages rapprochés : celui sur la voie ferrée et celui sur la RD 2157. Il indique que si un écran n'est pas réalisé dans ce secteur, il sera nécessaire que les habitants du quartier des Rousses fassent eux-mêmes des mesures acoustiques, afin de vérifier et certifier le respect de la réglementation. **Éric BON** rappelle que, selon le cadre réglementaire et l'étude acoustique menée, ce secteur ne prévoit pas de protections réglementaires. **Le participant** fait remarquer que, bien que ce secteur soit éloigné de l'autoroute, sa position en surplomb par rapport aux ouvrages crée d'importantes nuisances sonores dans son quartier.

Maxime JABIER, acousticien du bureau d'études AcoustB, explique que généralement « on entend ce qu'on voit ». Selon ce principe, en étant en hauteur par rapport à une infrastructure, la vue est aussi assez dégagée. Il propose un temps d'échanges avec les habitants du quartier des Rousses à la fin de la réunion.

Un participant s'interroge sur les interventions prévues côtés est et ouest de la rue de la Folie. Ce point est abordé pendant la restitution de l'atelier sur les ponts et les souterrains (voir plus avant loin dans ce compte rendu).

Clara ARNOULD poursuit les réponses aux demandes formulées lors des ateliers d'échanges.

3. Au droit de la **VC 16**, une butte de terre sera ajoutée au niveau de l'accès de service de VINCI Autoroutes. Ses dimensions exactes seront arrêtées pendant les travaux, en fonction des contraintes du site.
4. Un merlon sera ajouté dans le **secteur de Champoigny et Darvoy**, entre les deux protections réglementaires prévues.
5. Le souhait de ne pas avoir de protection dans la **zone de la rue des Bas Champs** sera satisfait : il n'y a pas d'obligation réglementaire et il n'y aura donc pas de protection complémentaire afin de limiter l'impact foncier.

Une intervenante, habitante à Ingré, fait remarquer qu'elle n'a pas reçu l'information concernant les ateliers d'échanges et n'a donc pas pu s'exprimer pendant ces temps de débat. La communication publique faite à travers les Mairies ne lui est pas parvenue non plus.

2.3. LES PRÉFÉRENCES CONCERNANT LES TYPES D'ÉCRANS



De nombreux participants à l'atelier acoustique ont identifié des **préférences** dans le choix du **type d'aménagement** :

- Globalement, il ressort une préférence pour les **écrans acoustiques** de type 1 en **béton** et pour les écrans de type 2, en **bois**. Ce sont donc ces types d'écrans qui seront utilisés. Au niveau de la **rue de Champoigny**, une demande a été faite d'un écran transparent côté ouest ;
- Concernant les **merlons**, les préférences exprimées sont plus variables ; il n'y a pas de préférence marquée pour l'une ou l'autre des propositions. En revanche, de nombreuses demandes concernaient des plantations à feuillage persistant sur les merlons.

Hervé VADON, architecte du cabinet Strates, explique que les écrans mis en œuvre seront cohérents tout le long de l'autoroute et absorbants. Ils pourront être :

- En **bois** : au milieu de deux façades en bois, une couche de matériel absorbant est prévue. Plusieurs teintes et dispositions des lamelles en bois sont envisageables. Il s'agit d'une solution légère, souvent utilisée pour les écrans installés sur les ouvrages d'art.
- En **béton / bois** : la masse en béton est associée à une couche absorbante (par exemple, en bois aggloméré) dont l'épaisseur peut changer. La face en béton, disposée côté riverains, peut être traitée de plusieurs façons : matricée par un motif (dessin) ou une matière (texture), teintée dans la masse, de finition polie, ou habillée par une grille facilitant la prise d'une végétation grimpante.

3. RESTITUTION DE L'ATELIER PONTS ET SOUTERRAINS

Sophie GUILLAIN explique que de nombreux ouvrages du projet ont été présentés lors de l'atelier sur les ponts et les souterrains, avec des profils en travers et des images modélisées. Les participants étaient invités à s'exprimer à ce sujet, ainsi que sur les contraintes attendues lors des travaux. **Éric BON** continue en détaillant les réponses aux remarques générales.

3.1. LES RÉPONSES AUX REMARQUES GÉNÉRALES

3.1.1. Les pistes cyclables

Les participants ont exprimé leur satisfaction sur les propositions concernant les pistes cyclables, demandes faites au cours de la concertation publique.

Les gestionnaires des voiries concernées sont parties prenantes de cette réflexion. Les continuités cyclables seront assurées, en cohérence avec les projets portés par les gestionnaires de voirie. **Quatre continuités sont prévues** : VC16, rue Passe-Debout, RD2157 et RD702.

3.1.2. Les passages inférieurs

Les attentes concernant les passages inférieurs ont été entendues et prises en compte : rendre les passages **plus lumineux**, fournir des **accès visibles**, des accès permettant le passage des personnes à mobilité réduite (PMR) et des vélos, favoriser la **protection des équipements électriques** et leur entretien, etc.

3.1.3. Les travaux

VINCI Autoroutes a prévu de réaliser **la plus grande partie des travaux** sous circulation. Dans certains cas spécifiques, notamment pour les travaux au niveau du pont SNCF, des travaux seront réalisés de nuit et le week-end, du fait des contraintes imposées par la SNCF. Dans ces cas, un **dispositif d'information spécifique aux travaux** sera mis en place. Les informations sur des phases spécifiques (impliquant notamment des fermetures, travaux de nuits) seront communiquées préalablement aux riverains et aux usagers.

3.2. LES RÉPONSES AUX REMARQUES CONCERNANT CHAQUE PASSAGE



- 1. VC12 Route entre Huêtre et Chevilly :** pour cette voie la demande porte sur la réalisation d'une piste cyclable. En raison du faible trafic et de l'absence de projet de piste cyclable dans la zone de la part des collectivités locales, cette demande n'a pas été intégrée. **Un participant** souhaiterait que la demande soit prise en compte malgré tout car, si les traversées ne sont pas conçues pour accueillir des pistes cyclables, elles ne se feront jamais.

Martial SAVOURE-LEJEUNE, le Maire de Cercottes, n'est pas satisfait de la démarche : il considère que « les échanges proposés mettent les participants devant le fait accompli ». Il évoque des échanges précédents avec les élus, au cours desquels les villes de Cercottes et Gidy ont demandé à VINCI Autoroutes de concevoir les ouvrages avec des pistes cyclables pour l'avenir.

Un membre du conseil municipal de la ville d'Ingré rejoint le Maire de Cercottes. Suite aux acquisitions foncières faites par VINCI Autoroutes le long du tracé de l'A10 pour pouvoir s'étendre, il pense qu'il est dommage de ne pas réaliser des pistes cyclables là où cela serait possible.

Éric BON explique que le projet d'élargissement prévoit la réalisation de pistes cyclables sur les ouvrages, lorsqu'il y a un projet de réseau cyclable de part et d'autre, afin d'en assurer la continuité. Si les informations dont VINCI Autoroutes dispose ne sont pas complètes, il invite les parties prenantes à faire remonter les projets qu'ils n'auraient pas communiqués et/ou leurs demandes spécifiques.

Une participante remarque que, malgré les nuisances environnementales d'une autoroute à 2x4 voies que les riverains subissent, ces derniers ne sont pas réellement impliqués dans un dialogue autour du projet d'aménagement.

Éric BON rappelle que la concertation publique menée en 2016 et l'enquête publique programmée fin 2017 sont des étapes réglementaires, que les ateliers thématiques et leur restitution sont volontaires. Il considère que l'ensemble de ces temps de dialogue ont permis à VINCI Autoroutes d'écouter les riverains, de rentrer en contact avec eux et d'échanger autour du projet d'aménagement.

- 2. VC7 Route entre Gidy et Chevilly :** des observations portent sur la géométrie de la voie. Les rétablissements sont conçus suivant les guides et normes en vigueur. Les courbes, pentes, visibilité respecteront ces règles et assureront la sécurité des usagers.
- 3. VC11 Rue de Malvoviers :** la demande de diminution de la largeur des trottoirs existants au profit de la voie de circulation des engins agricoles, déjà formulée lors de la concertation publique, a bien été prise en compte.
- 4. RD102 - Route entre Gidy et Cercottes :** des observations portent sur la géométrie de la voie. Les rétablissements sont conçus suivant les guides et normes en vigueurs. Les courbes, pentes, visibilité respecteront ces règles.
- 5. RD702 Route entre Gidy et Saran :** sur cette voie le projet prévoit la création d'une piste cyclable comme demandé lors de la concertation publique. Lors de l'atelier, il a été demandé la mise en place de balises en plastique pour délimiter la

piste. Ce point a fait l'objet d'une discussion avec le Conseil départemental du Loiret (gestionnaire de la voirie), qui étudiera la mise en place de balises lors de l'aménagement global de la piste cyclable par le Conseil départemental.

Martial SAVOURE-LEJEUNE observe qu'il y a une discrimination entre Cercottes et Gidy, car l'ouvrage sur la RD702 prévoit la continuité cyclable, alors que ce n'est pas le cas sur la VC12.



6. **VC12 Rue de la Fassière** : des participants avaient souhaité l'augmentation de la hauteur des garde-corps prévus pour le passage de la grande faune, mais la hauteur prévue est déjà adaptée au type de faune identifié lors de l'étude Faune/Flore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. Il a également été demandé que le pont soit réservé aux dessertes agricoles, aux cycles et aux piétons. L'ouvrage sera rétabli conformément à l'existant, il revient donc au gestionnaire de la voirie de définir les usagers pouvant l'emprunter. Comme aujourd'hui, un panneau d'interdiction empêchera aux véhicules la traversée de l'ouvrage.
7. **Rue Passe Debout** (souterrain) : les participants souhaitaient une protection de la piste cyclable et un revêtement acoustique de la voirie. Pour la piste cyclable, elle sera protégée comme elle l'est actuellement. Le revêtement de la voirie, de la compétence du gestionnaire de celle-ci, sera refait selon les préconisations du gestionnaire.
8. **RD2157 Route Nationale** : tout comme la rue du Passe-Debout.
9. **Souterrain piéton Rue de la Folie** : il est demandé le déplacement du passage souterrain. **Un riverain** insiste sur la possibilité de déplacer le souterrain plus au nord, car un des accès est aujourd'hui très proche de son jardin. **VINCI Autoroutes** explique que cette demande n'est pas justifiée dans le cadre du projet et ne peut pas être prise en compte, compte tenu notamment des contraintes techniques.

Un intervenant considère que le projet n'a pas avancé par rapport aux rencontres précédentes. Il se plaint du manque de prise en compte des remarques faites auparavant et du fait de reporter toujours les choix à des moments ultérieurs.

Etienne LE FORESTIER, chargé des questions foncières pour VINCI Autoroutes, explique avoir déjà rencontré cet intervenant pour échanger avec lui. Un dossier d'enquête publique et un dossier parcellaire se montent en même temps aussi

grâce à ces échanges, qui permettent au projet d'avancer et d'évoluer. Les dessins proposés de l'accès avec rampe PMR correspondent aux demandes du riverain. Les implications foncières seront discutées lors des échanges avec les propriétaires.

10. VC16 Route d'Orléans : la mise en place de la piste cyclable, demandée à l'issue de la concertation publique, est confirmée.

11. Souterrain piéton de Rue de Champoigny : des remarques générales formulées sur les passages piétons dont l'aménagement est présenté ci-après.

12. Rue des Hauts Champs et des Bas Champs : le projet n'impacte pas la voirie existante qui n'est pas modifiée. L'ouvrage sera remis en état et sera conforme à l'existant.

Une participante, concernée par l'ouvrage de l'A10 au niveau de la voie ferrée située entre l'échangeur A10/A71 et la rue des Bas Champs, demande ce qui est prévu pour le pont SNCF, si un bassin de rétention est prévu de part et d'autre, et ce que devient le bassin existant ? **Clara ARNOULD** propose d'aborder ce sujet de manière individuelle.

3.3. ZOOM SUR LES SOUTERRAINS

Hervé VADON explique que les souterrains piétons des Rue de la Folie et Rue de Champoigny font l'objet d'une réflexion générale. Le projet promeut le **dégagement des entrées et l'aménagement des rampes d'accès PMR**.

Les entrées des deux passages souterrains seront similaires, avec des rampes d'accès PMR longeant l'autoroute et des escaliers avec des goulottes pour monter et descendre les vélos. L'écran acoustique correspondant à la rampe sera d'une hauteur de 5 mètres (dont le dernier mètre en transparence) avec un garde-corps transparent pour faire rentrer la lumière dans l'espace souterrain. La lumière pourra donc pénétrer à l'intérieur de manière naturelle, en ajout de la lumière artificielle.

Un participant s'interroge sur qui prendra en charge le nettoyage des parties vitrées. **Hervé VADON** explique que le matériel envisagé est du *polymethyl methacrylate* (PMMA), qui ne nécessite pas d'entretien et ne jaunit pas.

L'architecte complète la description des éléments architecturaux prévus à l'intérieur des passages souterrains piétons.

- De la faïence, pour les parements afin qu'ils restent lumineux et puissent être facilement nettoyés ;
- Un mur lumineux au niveau de la galerie technique, en remplacement des grilles.

Un membre du conseil municipal de la ville d'Ingré demande qui a la charge de l'entretien des passages souterrains, qui sont aujourd'hui dans un état indigne. Il considère qu'ils sont de la compétence de VINCI Autoroutes, car ils se trouvent sous l'autoroute.

Un habitant d'Ingré considère que le choix de la faïence dans les passages souterrains (comme dans les métros) est délicat, car un tel matériel serait trop fragile. Il suggère l'installation d'un revêtement anti-urine, comme à Amsterdam.

4. AUTRES SUJETS ABORDÉS

4.1. POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Des études sur la pollution atmosphérique ont été réalisées et sont intégrées au dossier d'enquête publique (étude d'impact), pour être à disposition du public. Comme pour l'acoustique, des mesures de la qualité de l'air de la situation existante ont été réalisées dans le but étudier les effets du projet sur la qualité de l'air.

Un riverain (Rue de Champoigny) raconte qu'en début d'année 2017 sa propriété, située à proximité de l'autoroute, a été recouverte d'un dépôt ressemblant à de la neige grisâtre alors qu'à 500 mètres de distance ce n'était pas le cas. Il fait un lien avec la pollution de l'air et pense que l'élargissement aura pour effet d'augmenter le taux de pollution. Éric BON explique que le débit de véhicule restera identique, c'est « le tuyau qui est plus grand » pour faire passer les véhicules en diminuant les perturbations de circulation.

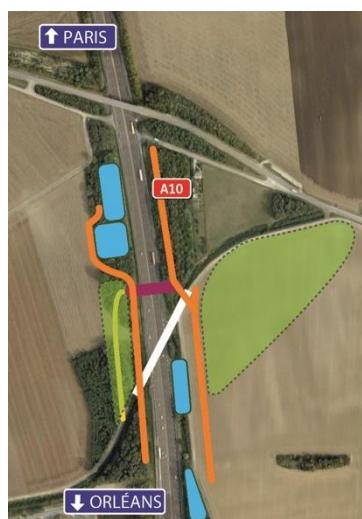
4.2. RESSOURCE EN EAU

Dans le projet, l'assainissement autoroutier est mis aux normes actuelles et l'intégralité des eaux des plateformes est collectée et ramenée vers des bassins de dépollution et de rétention qui sont dimensionnés pour cela.

Une riveraine demande où se situeront les bassins de rétention d'eau, car des pavillons et des passages souterrains ont été inondés au mois de juin 2016. Clara ARNOULD explique qu'au niveau de Rue de Champoigny la réalisation du nouveau pont permettra de résoudre le problème d'assainissement. Cette riveraine indique que l'eau en question ne provient pas du passage souterrain, mais de bien plus loin.

4.3. PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT AU DROIT DE LA RETRÈVE

L'aménagement au droit de la Retrève (schéma à droite) vise deux objectifs principaux : ne pas aggraver l'exposition des riverains au risque d'inondation et empêcher l'inondation de l'autoroute.



Un ouvrage hydraulique est prévu sous l'autoroute pour faire passer l'eau sous la chaussée. Une zone de compensation est envisagée en amont de la nouvelle traversée dans la parcelle agricole, afin de recueillir l'eau grâce à des merlons de part et d'autre. Un fossé ou zone de compensation est prévu en aval avec un mur de régulation du débit.

Des participants considèrent que la construction d'un ouvrage n'améliorera pas l'écoulement des eaux. Une personne pense notamment que

le mur constituera au contraire un bouchon. **Eric BON** explique qu'en cas de crue et de conditions climatiques exceptionnelles, l'eau dépassera le mur et empruntera l'ouvrage hydraulique.

4.4. ATTENTE D'INFORMATION SUR LES EMPRISES FONCIÈRES

Les participants aux ateliers d'échanges ont manifesté le besoin d'avoir des détails sur les emprises foncières concernées par le projet. Avec l'avancement des études, un dossier parcellaire fiable existe, et permet maintenant d'informer avec plus de précision les propriétaires concernés.

A ce propos, VINCI Autoroutes rappelle les principes des rencontres volontaires organisées fin juin et début juillet 2017 :

- courriers envoyés aux propriétaires concernés ;
- présentations des plans des emprises lors des rencontres et informations sur la procédure d'acquisition.

Un participant souhaite que les exploitants, et non seulement les propriétaires, soient informés. Des rencontres sont prévues, annoncées par courrier uniquement aux propriétaires concernés :

- Chevilly → 26/06 de 17h30 à 19h30 à Gidy ;
- Gidy → 26/06 de 17h30 à 19h30 ;
- Cercottes → 26/06 de 17h30 à 19h30 à Gidy ;
- Saran → 27/06 de 17h30 à 19h30 ;
- Ingré → 03/07 et 04/07 de 17h à 20h, pour distribuer les intervenants sur deux journée ;
- La Chapelle Saint-Mesmin → 04/07 de 17h à 20h à Ingré.

5. LES CONCLUSIONS

Éric BON remercie les participants pour leur implication lors des ateliers, implication qui a permis de faire évoluer le projet. Il indique que bien que VINCI Autoroutes ne puisse pas, pour diverses raisons, prendre en compte toutes les remarques et suggestions faites par le public, il souhaite que le travail collaboratif engagé avec les riverains continue.