

LE PREFET,

LE PREFET DE LA REGION CENTRE

A

Monsieur le Préfet d'Eure-et-Loir
Place de la République
CS 80537
28019 CHARTRES CEDEX

Orléans, le 25 AVR. 2014

Objet : Projet de déviation de la RD 921 sur la commune d'Illiers-Combray (28)
Saisine de l'autorité environnementale.

REFER : Courrier du 27 février 2014

PJ : Avis de l'autorité environnementale

En application du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, vous m'avez saisi en tant qu'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement – autorité environnementale prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur le dossier cité en objet, dont j'ai accusé réception à la date du 3 mars 2014.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale.

Cet avis devra être mis à la disposition du public par voie électronique sur votre site Internet et joint au dossier d'enquête publique.

Il vous appartient de transmettre une copie de cet avis au pétitionnaire.



Pierre-Étienne BISCH



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION CENTRE

LE PREFET,

ORLÉANS, LE 25 AVR. 2014

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet d'aménagement d'une déviation
sur la route départementale 921 à Illiers-Combray (28)**

**dans le cadre de la procédure d'enquêtes publiques conjointes préalable
à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
au classement et déclassé des voies
et au titre de la « Loi sur l'Eau »**

I - Contexte et présentation du projet :

Les nombreuses routes départementales convergeant vers le centre-ville d'Illiers-Combray entraînent un trafic de transit important, notamment de poids lourds, qui constitue une source de nuisance importante pour les habitants de la ville.

Afin d'y remédier, le Conseil général d'Eure-et-Loir envisage un contournement de la ville, par l'est, depuis la RD 921 au nord jusqu'à la RD 921 au sud. Cet aménagement comporte également la liaison entre la RD 921 au nord et la RD 149-3 pour desservir une zone industrielle et l'accès au futur diffuseur autoroutier de l'A11 à l'est.

Le dossier d'enquêtes publiques conjointes porte à la fois sur la Déclaration d'Utilité Publique des travaux et le classement/reclassement du réseau routier concerné. Il porte également demande d'autorisation au titre de la « Loi sur l'Eau » mais pour une partie seulement de la déviation (section RD 921 Nord – RD 154 jusqu'au raccordement avec le giratoire du diffuseur Cofiroute et section RD 921 Nord – RD 149-3).

Ce projet de déviation relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, dite « autorité environnementale », désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier élaboré dans le cadre de la procédure d'enquêtes publiques conjointes, réceptionné le 3 mars 2014 et réputé complet et définitif.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale :

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Ils concernent :

- la biodiversité et les milieux aquatiques ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- les conditions de circulation et de gestion du trafic ;
- l'insertion paysagère ;
- le risque inondation ;
- les espaces agricoles.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 Description du projet

L'autorité environnementale relève que les propos du dossier sont clairs et étayés de nombreuses cartographies et photos permettant la bonne compréhension du projet et de ses enjeux.

Justification et raisons du choix du projet

La motivation du projet est clairement démontrée par la congestion du centre-ville, liée à l'important flux de transit qui ne permet pas d'assurer des conditions de vie et de sécurité correctes compte tenu des facteurs suivants :

- un nombre important de poids lourds (6,2% du trafic) ;
- une faible largeur de la voirie ;
- une concentration du bâti.

Evolution du projet au regard de l'environnement

Le dossier indique que trois variantes de tracé ont été envisagées : déviation par l'est de la commune, déviation par l'ouest de la commune et aménagement d'un boulevard urbain.

La justification du choix du contournement par l'est est démontrée au regard des flux de trafic (desserte des activités industrielles), de la connexion avec l'échangeur autoroutier et de certains enjeux environnementaux (évitement des périmètres des captages d'alimentation en eau potable). Pour la bonne information du public, la présence d'une zone humide sur le tracé est aurait méritée d'être intégrée aux critères ayant conduit au choix du scénario retenu.

Caractéristiques du projet

Les caractéristiques opérationnelles du projet sont clairement présentées et illustrées. La longueur totale du projet est d'environ 5 000 mètres et se décompose en 2 parties :

- la déviation proprement dite sur 3 920 m ;
- le raccordement de la déviation au futur diffuseur autoroutier (918 m).

Le projet comporte cinq giratoires et trois carrefours en croix avec double tourne à gauche. Il nécessite également la construction de deux ouvrages d'art :

- un sur « le Loir » ;
- un sur la voie ferrée, au nord d'Illiers-Combray.

Phasage du projet

La réalisation du contournement d'Illiers-Combray est prévue en deux tranches :

- la première est divisée en deux phases : l'une correspond à la liaison entre la RD 921 au nord (route de Chartres) et le giratoire du diffuseur autoroutier (mise en service prévue en 2015) situé sur la RD 154 et l'autre à celle entre la RD 154 et la RD 921 au sud (mise en service prévue en 2017) ;
- la deuxième concerne la section entre la RD 921 au nord et la RD 149-3 (route de Magny) dont la réalisation est prévue pour 2020.

Afin de tenir compte du franchissement du Loir lié à la deuxième phase de la première tranche (RD 154 et la RD 921 au sud), un dossier de demande d'autorisation au titre de la « Loi sur l'Eau » sera déposé ultérieurement et fera l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

III-2 Description de l'état initial

Biodiversité et milieux aquatiques

L'état initial du site se base sur des inventaires effectués aux périodes favorables à l'observation de la faune et de la flore (printemps et été 2009, complétés en 2012).

Il met convenablement en lumière le contexte écologique du secteur d'études composé majoritairement de grandes cultures, sans enjeu patrimonial important, mais également de la vallée du Loir, au sud de l'aire d'études, qui présente une grande diversité faunistique et joue un rôle de corridor écologique. Une prairie humide de 9 800 m² a été identifiée à proximité du Loir mais aucune espèce végétale ou animale patrimoniale n'y a été relevée.

Gestion des eaux pluviales

La présentation du contexte de la ressource en eau permet de bien appréhender les enjeux du secteur d'étude, caractérisé par la présence du cours d'eau « le Loir » et de la masse d'eau souterraine « La nappe de la Craie du Séno-Turonien unité du Loir ». Leur sensibilité est convenablement rappelée au regard de leur état dégradé, pour les paramètres nitrates et pesticides.

Conditions de circulation et gestion du trafic

Le dossier dresse un état des lieux adapté de la circulation routière montrant que la majeure partie du trafic routier aux abords d'Illiers-Combray (10 routes départementales) converge vers le centre de la ville et représente un trafic d'environ 5 000 véhicules/jour. Ce dernier crée de nombreuses difficultés de circulation, particulièrement aux heures de pointe, ainsi que des nuisances et des problèmes de sécurité routière (9 accidents corporels recensés sur la ville entre 2007 et 2011).

Paysage

L'état initial présente convenablement les éléments structurants de la zone d'étude en identifiant et illustrant les éléments du paysage qui ont été une source d'inspiration pour Marcel Proust :

- la vallée du Loir qui représente une rupture par rapport à la plaine ;
- la silhouette urbaine d'Illiers-Combray ;
- le plateau Beauceron.

Afin de préserver ce paysage emblématique, le dossier rappelle la création d'une Zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager (ZPPAUP) à Illiers-Combray.

Si les principaux points de vue depuis les limites de la ville vers la zone d'études ont été analysées, le dossier aurait toutefois gagné à évaluer la sensibilité des vues :

- depuis la plaine agricole en différents endroits, dont certaines sont identifiées comme « cônes de vues » dans la ZPPAUP ;
- depuis le village et le site classé du Pré Catelan.

Risque inondation

Le volet concernant le risque inondation est très succinct (p. 66 du dossier de demande de déclaration d'utilité publique) et se contente d'indiquer la présence du risque inondation liée à la présence de la rivière « le Loir », sans aucune illustration.

Espaces agricoles

Cet enjeu aurait mérité de plus amples détails : surface, propriété des parcelles agricoles et forestières concernées par le projet et des exploitations dont elles font partie, nature des terres, etc.

III-3 Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible, y remédier

Biodiversité et milieux aquatiques

Les impacts du projet sur les espèces d'oiseau fréquentant le plateau agricole sont correctement pris en compte, notamment par l'engagement de réaliser les travaux en dehors de leurs périodes de reproduction.

La suppression de la prairie humide induite par le projet fait l'objet d'une mesure compensatoire adaptée par la recréation d'une zone humide de 20 000 m² en bordure de berge, à l'emplacement d'une peupleraie. Pour réussir pleinement cette opération, l'attention du pétitionnaire devra être attirée sur la nécessité de prévenir l'installation d'espèces invasives végétales et de définir en amont les moyens permettant d'éviter leur diffusion.

Le projet prévoit de compenser de manière proportionnée la destruction des boisements et d'une partie de la ripisylve du Loir par la création de boisements le long du futur tracé.

Gestion des eaux pluviales

Le projet a défini, à bon escient, une « zone vulnérable » qui correspond à la vallée du Loir et caractérisée au regard de différents facteurs comme la présence du cours d'eau, d'une nappe phréatique non protégée et de bassins versants pentus.

Afin de limiter l'incidence des rejets de la pollution liée aux hydrocarbures, le dossier prévoit des mesures de protection adaptées avec la mise en place de dispositifs d'écrêtement, de collecte, de traitement et de régulation des eaux (fossés enherbés et cunettes implantées des deux côtés de la voirie) correctement dimensionnés, afin de limiter l'incidence des rejets sur les milieux aquatiques concernés et les conditions d'écoulement (dispositifs étanches pour ceux situés dans la zone « vulnérable »).

L'étude d'impact gagnerait cependant à décrire clairement le cheminement des eaux de voiries et des eaux interceptées par le projet ainsi que les exutoires finaux envisagés afin d'évaluer précisément l'impact des rejets sur la qualité de la ressource en eau.

Conditions de circulation et gestion du trafic

Le projet permettra d'améliorer notablement les conditions de circulation (confort, sécurité) dans la traversée du centre-ville d'Illiers-Combray avec une baisse du trafic de l'ordre d'un facteur 10 (soit moins de 500 véhicules par jour dans le centre-ville après la mise en place de la déviation) et l'interdiction de circulation des poids-lourds.

Le projet comporte cinq giratoires pour les échanges avec les routes importantes et trois carrefours en croix avec double tourne à gauche pour les échanges avec des routes de moindre importance ce qui participera à la fluidité du trafic.

Le dossier aurait mérité de préciser le devenir des voies interrompues (RD 12, RD 149), les portions de la déviation où les dépassements seront possibles dans la mesure où cet itinéraire sera amené à supporter un trafic poids-lourds relativement important, et les contraintes créées pour la circulation des cycles, cyclomoteurs et engins agricoles (interdiction éventuelle, coupures de chemins et itinéraires proposés pour assurer leurs continuités...).

Paysage

Le dossier affiche sa volonté d'intégrer la déviation au contexte paysager de manière à atténuer les remblais franchissant « le Loir » par un traitement végétal approprié et à préserver l'occupation actuellement agricole des sols entre les franges urbaines et la déviation par l'absence de végétalisation des abords de la déviation.

L'évaluation de l'impact du franchissement du Loir, à l'appui de photomontages, n'a fait l'objet que d'un seul angle de vue, de surcroît peu pertinent (pris depuis un point haut et de biais par rapport à la vallée). De plus, le dossier n'évalue pas l'impact visuel du projet depuis le fonds de vallée ou depuis le village du Pré Catelan. Ces éléments militent pour la présentation de prises de vue supplémentaires.

La position du bassin de rétention au niveau du giratoire créé au niveau de la RD 921 nord mériterait d'être analysée et justifiée au regard d'autres solutions envisageables, comme la disposition du bassin de part et d'autre de la voirie en symétrie, afin de garantir la bonne intégration paysagère de cette nouvelle entrée de ville d'Illiers-Combray en venant de Chartres.

Risque inondation

Un volume de remblai de 3 000 m³ est nécessaire pour assurer les accès à l'ouvrage de franchissement du Loir. Pour compenser la diminution correspondante du champ d'expansion des crues, il est prévu, de manière proportionnée, un décaissement en bordure de berge d'une profondeur de 80 cm, d'une largeur de 28 m pour un linéaire de 135 m, favorable à la recréation de la zone humide (cf supra sur l'enjeu biodiversité).

Cet ouvrage a été correctement dimensionné pour rétablir une crue centennale. Cependant, le dossier ne mentionne pas ses caractéristiques principales et les conséquences en termes de désordres hydrauliques et d'obstacle à l'écoulement des crues sont trop succinctement évoquées. Ces aspects seront impérativement approfondis dans le cadre du futur dossier « Loi sur l'Eau ».

Espaces agricoles

L'analyse sommaire de cet enjeu ne permet pas d'évaluer la consommation induite par le projet (8,5 ha sont estimés mais l'emplacement réservé au PLU porte sur 25 ha) et les impacts sur l'activité agricole (équilibre économique des exploitations, coupures d'ilôts ou de chemins, etc).

Pourtant, le dossier rappelle qu'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) est en cours d'élaboration pour remédier aux dommages créés sur les activités agricoles par la réalisation du projet via des réserves foncières, mais sans aucun détail. Dans la mesure où l'AFAF est

fonctionnellement lié au projet routier, il est nécessaire, dans le cadre d'un programme de travaux, que l'étude d'impact porte à l'information du public l'ensemble des impacts liés au programme. Le rappel de la mise en œuvre de la procédure d'AFAP serait également utile (état d'avancement et calendrier, mesures envisagées, etc).

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

Phase chantier

Les impacts temporaires liés au chantier sont bien analysés et détaillés et feront l'objet d'un suivi par un coordinateur environnemental assisté par un écologue.

Le dossier indique que les déblais (estimés à 38 500 m³) seront mis en dépôt ou réutilisés sur place et que le stockage des matériaux sera effectué au niveau des aires de chantier, aménagées à l'écart des zones sensibles. Les zones de dépôt et les aires de chantier mériteraient d'être précisément localisées.

Insertion du projet dans l'environnement

La déviation apporte une meilleure fluidité du trafic, une amélioration de la sécurité des usagers et une réduction des nuisances liées au trafic en centre-ville qui contrebalancent l'augmentation des gaz à effet de serre générée par l'augmentation de la distance parcourue.

Si le parti d'aménagement est favorable à la préservation de la biodiversité et de la ressource en eau, la qualité paysagère du projet, et notamment son insertion dans un contexte de plaine agricole, reste toutefois à affermir.

Conséquences sur le développement de l'urbanisation

Il est à souligner que le dossier précise que l'espace entre l'urbanisation de la ville et la déviation (de l'ordre de 200 m) garde sa vocation agricole et naturelle dans le PLU récemment adopté (été 2013).

Toutefois, l'espace laissé entre la zone industrielle et la partie nord du projet (deuxième tranche) fera l'objet d'une urbanisation à vocation industrielle dont l'ampleur et les impacts induits aurait mérité d'être évoqués.

De plus, le dossier évoque succinctement la zone d'activité de grande capacité (103 ha) envisagée à proximité du futur échangeur de l'A11, dont la réalisation pourrait accroître la pression foncière entre le futur échangeur et la déviation sans que cet enjeu ne soit analysé.

Suivi des effets du projet

Le dossier prévoit la mise en œuvre d'un suivi destiné à apprécier l'évolution de certaines mesures (fonctionnement des dispositifs d'assainissement, évolution des prairies humides mises en gestion et du bois restauré...). Compte tenu des enjeux du projet, il pourrait être judicieux de renforcer ce suivi, notamment concernant l'évolution des aménagements paysagers, de l'activité agricole et de l'urbanisation aux abords du projet.

Effets cumulés

Le dossier analyse les effets du projet avec l'aménagement d'un diffuseur sur l'A11 qui permettra aux usagers de rejoindre la déviation en évitant le centre-ville d'Illiers-Combray. Mais le constat d'impacts potentiels (rupture de corridors écologiques, cohérence d'insertion paysagère...) ne donne lieu à aucune évaluation précise permettant de proposer des mesures pour éviter ou réduire ces effets cumulés.

V - Résumé non technique :

Le résumé non technique est de bonne qualité et présente clairement le projet envisagé et les différentes problématiques bien qu'une présentation schématique des esquisses des aménagements projetés (profil type) aurait été pertinente pour faciliter la compréhension du projet.

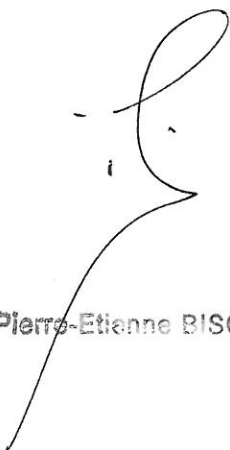
VI - Conclusion :

L'étude d'impact est de qualité moyenne.

Si les enjeux liés à la biodiversité, la ressource en eau et les déplacements ont été convenablement pris en compte, de plus amples analyses auraient permis d'attester d'une bonne insertion paysagère du projet qui prend place au sein d'un paysage emblématique. De plus, les impacts sur les espaces agricoles auraient mérité d'être développés.

L'insertion de la déviation dans une dynamique de projet, notamment de zones d'activités, mériterait de faire l'objet d'une réflexion approfondie afin d'évaluer les conséquences induites pour le développement local.

Enfin, le futur dossier « Loi sur l'Eau », correspondant à la partie sud du projet (vallée du Loir) devra s'attacher à apporter des compléments et des précisions quant à la prise en compte du risque inondation.



Pierre-Etienne BISCH

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux vis-à-vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaires de l'autorité environnementale
Faune, flore (en particuliers les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	++	Cf corps de l'avis.
Milieus naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	++	Cf corps de l'avis pour les zones humides. Le projet est éloigné de tout zonage de protection. L'impact indirect du projet sur le site Natura 2000 « vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun » a été correctement pris en compte
.Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	++	Cf corps de l'avis.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité	L	++	Cf corps de l'avis.
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	0	Hors périmètre de protection de captage d'eau potable.
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	L	+	Légère augmentation de la consommation d'énergie.
Sols (pollutions)	NC		Bien que peu concernée a priori étant donné le contexte rural, le dossier aurait gagné à s'assurer de la situation de la zone au regard de la problématique des sites et sols pollués.
Air (pollutions)	E	+	Le projet contribue à l'amélioration de la qualité de l'air en centre-ville.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	L	++	Cf corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Les déblais seront réutilisés sur place.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	++	Cf corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	E	++	Cf corps de l'avis.
Paysages	E	++	Cf corps de l'avis.
Odeurs	L	+	Le projet contribue à limiter les odeurs pour les habitants du centre-ville.
Emissions lumineuses	L	+	L'éclairage de la déviation restera limité.
Trafic routier	L	++	Cf corps de l'avis.
Sécurité et salubrité publique	L	+	Le projet améliore la sécurité des usagers de la route et des habitants du centre-ville.
Santé	E	+	A l'écart des habitations, la déviation contribue à limiter les nuisances sonores et à améliorer la qualité de l'air pour les habitants du centre-ville.
Bruit	E	+	Le projet éloigne les sources de bruit dues au trafic routier et contribue à la réduction du bruit en centre-ville.
Archéologie	L	+	Présence d'un potentiel archéologique important pris en compte.

* Etendue du territoire impacté

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : pas d'informations

** Hiérarchisation des enjeux

+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné