



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la
RN 12 par mise en concession et sur la mise en
compatibilité des documents d'urbanisme avec
cet aménagement (27-28)**

n°Ae : 2016-52

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 21 septembre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 et de la RN 12 par mise en concession et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec cet aménagement (27-28).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Thierry Galibert, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, François Letourneux, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeldler

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Sophie Fonquernie, Serge Muller, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la directrice des infrastructures de transport (DIT), le dossier ayant été reçu complet le 22 juin 2016. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Centre - Val-de-Loire et de Normandie ont été saisies pour avis sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme respectivement des départements d'Eure-et-Loir, en date du 1^{er} juillet 2016, et de l'Eure, en date du 5 juillet 2016. Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Par décision motivée du 20 juillet 2016, l'Ae s'est saisie de ces avis, en vertu des dispositions de l'article R.104-21 précité. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, ils doivent être fournis dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 28 juin 2016 :

- les préfets des départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir,
- la ministre chargée de la santé.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers en date du 28 juin 2016 :

- les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie et du Centre - Val-de-Loire, et a pris en compte la réponse de cette dernière en date du 13 juillet 2016.

Conformément aux dispositions de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, les DREAL Centre - Val-de-Loire et Normandie ont consulté respectivement par mail du 1^{er} juillet 2016 et par courrier en date du 28 juin 2016 les directeurs généraux des agences régionales de santé (ARS) de chaque région. L'Ae a pris en compte la réponse de l'ARS Centre - Val de Loire (délégation territoriale d'Eure-et-Loir).

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et d'Etienne Lefebvre, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

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

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 -1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Depuis 1994, 260 millions d'euros ont été investis sur fonds publics pour aménager la RN 154 en voie express à 2x2 voies entre Rouen et Orléans. Suite à un débat public organisé en 2009/2010, la décision a été prise d'accélérer cette mise à 2x2 voies par recours à la concession, les études devant être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire. Ce projet, présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Centre - Val-de-Loire, qui en assure la maîtrise d'ouvrage, ainsi que les modifications des documents d'urbanisme des communes traversées, nécessaires pour leur mise en compatibilité avec le projet, font l'objet du présent avis.

Le projet prévoit, sur quatre sections (Nonancourt-Dreux, Dreux-Chartres, contournement de Chartres, Chartres- A10) la création de plus de 50 kilomètres de voies nouvelles et l'intégration dans la concession de plusieurs sections déjà aménagées à 2x2 voies, l'ensemble selon un référentiel autoroutier en portant la limitation de vitesse à 130 km/h. Il prévoit également la mise à 2x2 voies hors section à péage de la RN 12 au nord de Dreux. L'Ae recommande de préciser la présentation de plusieurs aménagements faisant partie du projet, pour la complète information du public et pour leur prise en compte de façon cohérente dans l'ensemble de l'étude d'impact.

La démarche "éviter, réduire, compenser" du maître d'ouvrage a privilégié les enjeux environnementaux directs et locaux (eau et milieux naturels, patrimoine et paysages, notamment) au détriment d'impacts plus globaux à l'échelle de l'ensemble de l'infrastructure (consommation de sols - 576 ha -, émissions de gaz à effet de serre - environ 4 millions de tonnes de CO₂ sur la durée de la concession).

Le choix de certains scénarios ou variantes privilégie l'intégration la plus large des aménagements dans une concession, ainsi que la "lisibilité de l'itinéraire" consistant, selon le maître d'ouvrage, à retenir le même profil en travers sur l'ensemble du linéaire. Ce choix se fait au détriment des impacts environnementaux. Au stade d'un dossier ayant vocation à démontrer l'utilité publique du projet, l'analyse des scénarios et des variantes doit permettre d'apprécier le bilan de l'ensemble des choix possibles, parmi les options présentées au cours des différentes concertations². Pour l'Ae, ce n'est pas le cas pour plusieurs options présentées, notamment pour les trois sections que la Commission "Mobilité 21"³ avaient classées en "seconde priorité".

Le dossier ne comporte que très peu d'éléments et des données très partielles qui peinent à démontrer l'apport du projet pour certains enjeux (congestion et sécurité routière notamment) et ne permet pas de convaincre pleinement le public des résultats de l'évaluation socio-économique du projet, le bénéfice dépendant principalement des gains de temps qu'il permet.

Dans ce contexte, l'Ae recommande principalement :

- de faire porter l'analyse des scénarios à la fois sur l'ensemble de l'infrastructure et sur chacune de ses sections, sur l'ensemble des enjeux environnementaux ;
- de compléter significativement certains volets (déplacements, congestion, sécurité routière notamment), voire de produire des analyses pour l'instant absentes du dossier (émissions de gaz à effet de serre), alors que le maître d'ouvrage en dispose ;
- de faire porter l'analyse de certains impacts (bruit, air, effet de serre, sécurité routière) sur l'ensemble du réseau affecté et évaluer également la qualité de l'air à l'année de mise en service ;
- de prendre des mesures appropriées pour les impacts liés au relèvement de la limitation de vitesse à 130 km/h ;
- de préciser d'autres points comme, par exemple, la surface des espaces forestiers déboisés et les mesures de compensation à prévoir, ou encore les mesures permettant de promouvoir une approche multimodale, notamment les modes actifs (marche, vélo...) de déplacement sur les voiries adjacentes affectées par le projet.

² Selon la théorie du bilan. Voir note 35

³ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_A4_internet.pdf

- 38,5 km ont été aménagés dans l'Eure-et-Loir :
- la section entre Dreux et Chartres : la déviation de Marville-Moutiers-Brûlé (1994), la section entre Boullay-Mivoye et le nord de Chartres (1999 à 2002) et la déviation de Boullay-Mivoye (2008) ;
- la section entre Chartres et le raccordement à l'A10 dans le secteur d'Allaines : la déviation d'Ymonville a été mise en service en 2011, celle de Prunay-le-Gillon - Allonnes a été inaugurée le 13 mai 2013.

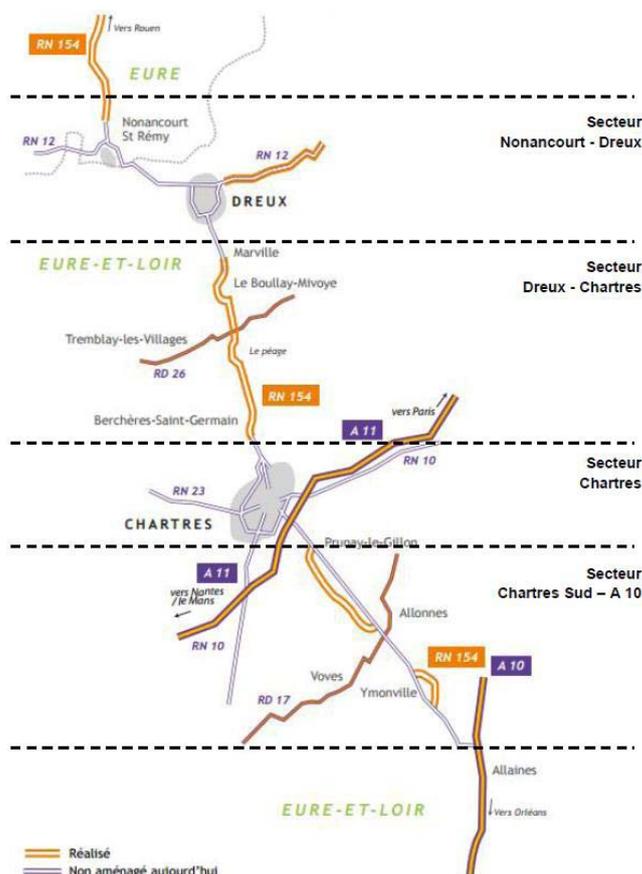


Figure 2 : Aménagement existant de la RN 154 à 2x2 voies. Source : notice explicative

La question de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de l'axe a fait l'objet d'un débat public⁴ entre le 12 octobre 2009 et le 28 janvier 2010. Si le débat a conclu sans ambiguïté à la nécessité d'achever l'aménagement à 2x2 voies et même d'accélérer cet achèvement, la conclusion du débat a été plus contrastée concernant le recours à la concession. Selon le dossier, "c'est autour d'une divergence d'analyse sur la vocation de la RN 154 que s'est cristallisé le débat sur ce point, c'est à dire son inscription dans un maillage du réseau routier national, régional ou local⁵. Ces divergences sur la vocation de la voie se retrouvent dans les positions quant à son statut réglementaire : autoroute ou route à 2x2 voies, express ou non".

Suite à ce débat, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a, par décision ministérielle du 25 juin 2010, décidé d'accélérer la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RN 154 par recours à la concession.

La décision a étendu le périmètre de la concession à la RN 12 entre Saint-Rémy-sur-Avre et Dreux. Aucun profil en travers n'y était défini *a priori*, l'article 2 de la décision précisant néan-

⁴ Article L.121-1 du code de l'environnement

⁵ "60 % du trafic actuel est imputable à des déplacements internes au département d'Eure-et-Loir ou l'ayant pour origine ou destination. Les prévisions de trafic ont été jugées insuffisamment justifiées."

moins que *"les études devront être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire, y compris la section en tronc commun avec la RN 12⁶, dans une approche multimodale"*.

Comme tous les autres projets d'infrastructures, ce projet a été pris en compte par la commission "Mobilité 21", mise en place le 17 octobre 2012 par le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie chargé des transports, de la mer et de la pêche. Dans son rapport remis le 27 juin 2013⁷, la commission a classé tous les projets d'infrastructures selon trois niveaux de priorité (première priorité, seconde priorité, horizon plus lointain – au delà de 2030) en proposant deux scénarios : l'aménagement du tronc commun RN 154 / RN 12 est placé parmi les secondes priorités du scénario 1 et parmi les premières priorités du scénario 2 (finalement retenu par le Premier ministre), tandis que le reste de l'itinéraire est classé parmi les secondes priorités dans tous les cas.

Le dossier fournit le dernier courrier du ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche aux maires des communes concernées⁸, postérieurement à une succession de concertations poursuivies entre 2012 et 2014 suite au débat public, qui indique notamment : *"Dans la mesure où, tant les autorités locales de l'État que les grands élus concernés m'ont tous assuré et continuent à m'assurer qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs, notamment d'acceptabilité au plan local, je vous confirme l'accord donné en réunion pour que l'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Nonancourt et Allaines, partiellement en tracé neuf et partiellement par réutilisation de sections déjà aménagées de la RN 154 existante, se réalise dans le cadre d'une concession"* ; *"le projet dont le coût est évalué à 850 M€ 2014, sera poursuivi sur la base d'un système en péage fermé et des autres hypothèses correspondant au scénario 1 de la note jointe en annexe. Sur ces bases, la participation de l'État est fixée de manière forfaitaire à 50 % du besoin estimé de la subvention d'équilibre issu de ce scénario, soit 30 M€ 2014⁹".* Le courrier envisage d'éventuelles mesures supplémentaires pour limiter les effets du péage sur les usagers locaux, *"à la charge intégrale des collectivités locales"*.

Le dossier a été préparé sur ces bases. La maîtrise d'ouvrage est portée par la DREAL¹⁰ Centre – Val-de-Loire.

1.2. Objectifs du projet

Selon le dossier, les objectifs du projet sont les suivants :

- améliorer la sécurité, le trafic et le cadre de vie des habitants ;
- améliorer les complémentarités entre les modes de transport de marchandises et soutenir l'économie agricole (consolider le port de Rouen comme premier port céréalier d'Europe, offrir de nouveaux débouchés au port du Havre, conforter la pertinence d'une future plate-forme multimodale à Artenay (route et fer)) ;
- 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 de Dreux (principalement au profit du pôle

⁶ A l'heure actuelle, cette section en tronc commun concerne la RN 12 jusqu'au contournement est de Dreux, qui constitue un tronçon de la RN 154.

⁷ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_A4_internet.pdf

⁸ Un courrier similaire, valant décision ministérielle, a été adressé au préfet de la région Centre.

⁹ L'annexe produit un tableau comparatif de plusieurs périmètres de concession. De façon prévisible, le scénario 1 qui inclut l'ensemble de l'axe dans le périmètre est celui qui correspond au minimum d'apport de crédits publics. Seule l'hypothèse haute sur les péages permet en outre de respecter un plafond de subvention d'équilibre de 60 M€.

¹⁰ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

de compétitivité "Sciences de la beauté et du bien-être" piloté par l'association Cosmetic Valley et de la desserte de plusieurs zones d'activités principalement autour de Chartres et de Dreux).

1.3. Description du projet

Le projet présente plusieurs composantes :

– mise au standard autoroutier¹¹ des différents tronçons de la RN 154 pour constituer l'A 154. Du nord au sud, ceci consiste donc à

. créer près de 45 km de voie nouvelle, au nord, dans le prolongement de la RN 154 au nord de Nonancourt (non concédée) jusqu'à l'entrée de la RN 154 à 2x2 voies à Marville au sud de Dreux (secteur 1), ainsi que pour le contournement de Chartres par l'est (secteur 3) ;

. transformer les 20,2 km de la RN 154 existante à 2x2 voies entre Dreux et Chartres en voirie autoroutière (secteur 2). Cette transformation nécessite quelques rectifications de profil et entraîne la fermeture de plusieurs accès sur la route actuelle ;

. créer, au sud de Chartres, un tronçon de 9,1 km, en partie par transformation de tout ou partie de déviations à 2x2 voies récemment réalisées (Allonnes, Ymonville), en partie en tracé neuf en parallèle à la RN 154 existante ;

. créer un barreau de 7,7 km raccordant le milieu de la déviation d'Ymonville à l'autoroute A 10, selon un tracé ouest – est. Ces deux derniers tronçons constituent le secteur 4.

Le projet prévoit un nombre de diffuseurs, de barrières de péages et d'aires de services ou de repos limité¹² – voir figure 3 page suivante.

La vitesse sera limitée à 130 km/h sur l'ensemble du linéaire de l'A 154, y compris sur les tronçons existants actuellement limités à 110 km/h, à l'exception du tronçon entre l'extrémité nord et la première barrière de péage de Saint-Lubin-des-Joncherets limitée à 110 km/h.

– transformation du tronçon (6,5 km) hors section à péage de la RN 12, au nord de Dreux (entre le Plessis-sur-Vert et le contournement est de Dreux), en partie en autoroute, en partie en voie structurante d'agglomération à 2x2 voies – vitesse limitée à 90 km/h sur l'ensemble du tronçon. Le dossier indique que *"la section de RN 12 à l'est de la voie ferrée serait libre de péage"*, sans la localiser précisément. La totalité du contournement de Dreux sera en conséquence exempt de péage, y compris au nord ;

– comme le projet traverse plusieurs vallées à fort enjeu écologique, le maître d'ouvrage fait le choix de réaliser quatre ouvrages d'art "non courants": viaduc de l'Avre à Saint-Lubin-des-Joncherets à l'ouest de Nonancourt (700 mètres), viaduc de la Blaise à Garnay au sud-ouest de Dreux (1 000 mètres), viaduc de l'Eure à Saint-Prest à l'est de Chartres (619 mètres) ; le quatrième ouvrage consiste à doubler le viaduc des Pains Perdus existant sur la Blaise à l'est de Dreux (132 mètres).

¹¹ L'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL) traite de la conception des autoroutes interurbaines. Le terme "autoroute" désigne une route à chaussées séparées comportant chacune au moins deux voies en section courante, isolée de son environnement et dont les carrefours sont dénivelés.

¹² Dans l'ordre, du nord au sud : diffuseur de Nonancourt Nord ; diffuseur, barrière de péage pleine voie et aire de repos à Saint-Lubin des Joncherets, au sud-est de Nonancourt ; noeud routier de Plessis-sur-Vert, diffuseurs et gares de péage de Dreux Sud, de Serazereux à mi-distance entre Dreux et Chartres (+ aire de service) et de Poisvilliers au nord de Chartres ; noeud autoroutier avec l'A 11 à l'est de Chartres ; diffuseur de sortie au sud de Chartres ; diffuseur, gare de péage et aire de service de Voves au sud de Chartres ; demi-diffuseur pour le raccordement à l'A 10.

Le coût du projet s'élève à environ 920 M€. Ce montant est, à ce stade, décomposé en quatre sections : 506 M€ pour l'ensemble des aménagements entre Dreux et Nonancourt, 230 M€ pour le contournement de Chartres, 121 M€ pour la section entre le sud de Chartres et l'A 10, 64 M€ entre Dreux et Chartres.

Le maître d'ouvrage évalue à 290 M€ le coût des "mesures environnementales", dont 126 M€ pour les viaducs et 36 M€ pour les autres ouvrages d'art (présentés selon le cas comme une mesure d'évitement ou de réduction), qui sont pourtant des composantes du projet sans réelle alternative possible. Comme pour certaines autres mesures du tableau 5.2 de la notice explicative, l'Ae considère que ne devraient être pris en compte comme coût des mesures environnementales que les surcoûts liés à ces choix.

- une pièce du dossier liste tous les changements de statut des voiries, découlant du projet : plusieurs sections seront remises au réseau routier départemental (est de la RN 12 à Dreux, morceaux de la RN 154 non intégrés à la concession,..). Il est indiqué que les compléments d'itinéraires de substitution (voir ci-dessous) seront également intégrés au réseau départemental. Dans l'ensemble, 76 km de routes nationales seront déclassés (41 km au profit de la concession, 35 km au profit du réseau départemental) et 8 km de voies nouvelles seront créées dans le réseau départemental.

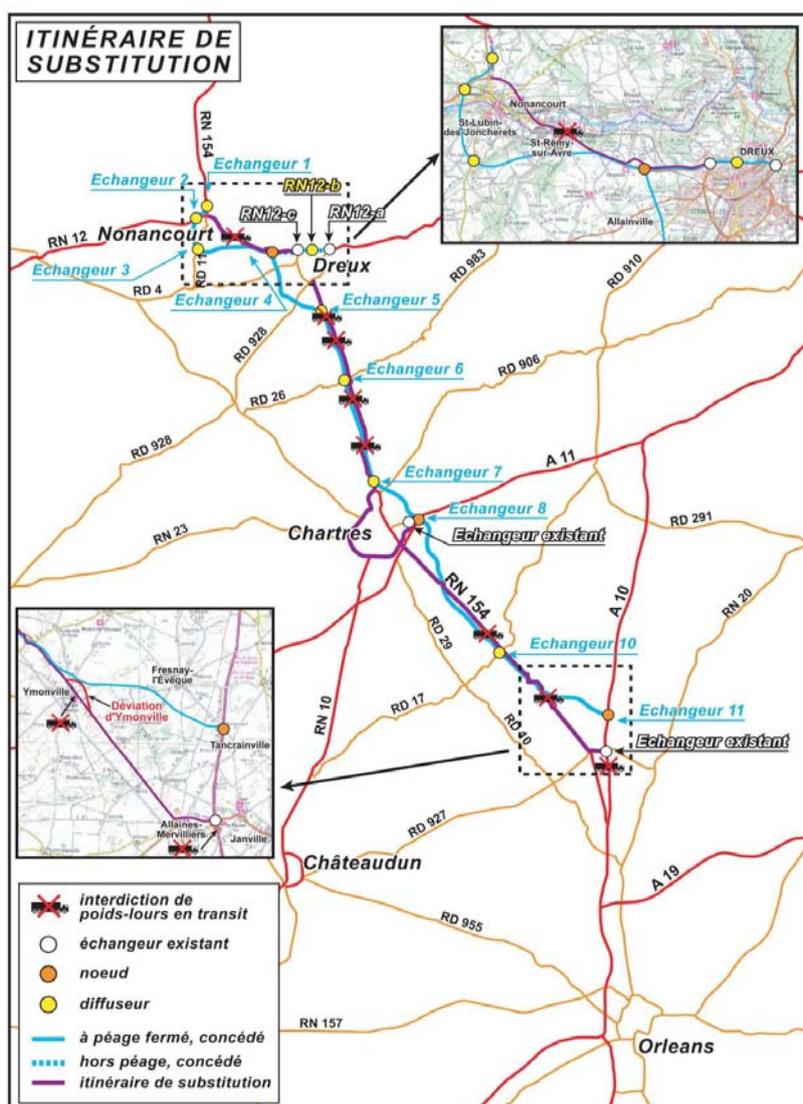


Figure 3 : Itinéraires de substitution et interdiction poids lourds. Source : notice explicative

La description du projet est imprécise sur plusieurs composantes :

– le dossier ne représente pas toujours de façon précise les limites entre les sections nouvelles et leur raccordement avec les sections existantes : c'est notamment le cas au Plessis-sur-Vert et à Poisvilliers, et dans une certaine mesure au niveau des déviations d'Allonnes et d'Ymonville. Or, le plus souvent, l'étude d'impact fait référence à l'absence d'aménagement sur les sections existantes, alors que des travaux y sont prévus (rectification, notamment) ou que leur tracé peut devoir être adapté significativement pour permettre le raccordement aux voiries nouvelles ;

Il évoque également quelques "adaptations", parfois encore "à étudier", sans décrire clairement l'alternative éventuellement envisagée (passage au sud du centre E. Hoff à Saint-Lubin des Jonchets, raccordement de Nogent-le-Phaye).

– pour les sections déjà aménagées par l'État en voie rapide à 2x2 voies, des itinéraires de substitution existants sont réutilisés. En revanche, le dossier évoque à plusieurs reprises la nécessité de réaliser des voiries nouvelles pour assurer la continuité de bout en bout de l'itinéraire de substitution, sans que ces tracés soient décrits dans la notice explicative, ni dans la description du projet au début de l'étude d'impact¹³. Tout en rappelant qu'il incombera au concessionnaire de définir le tracé définitif, le maître d'ouvrage a précisé que plusieurs tronçons sont représentés sur certaines cartes dans l'analyse des impacts et que leurs impacts sont donc correctement pris en compte en tant que de besoin – ce qui n'est vrai que pour certains enjeux (voir § 2 de cet avis). Cette présentation ne permet pas, néanmoins, de bien appréhender l'ensemble des aménagements nécessaires au projet et peut même induire une confusion dans la compréhension de plusieurs passages du dossier. C'est notamment le cas sur les secteurs listés au premier tiret ci-dessus¹⁴ ;

– enfin, plusieurs aménagements ne sont soit pas décrits (aires de service et de repos, diffuseurs et barrières de péage complexes, par exemple), soit pas localisés (bassins de récupération et de traitement des eaux de ruissellement). Les rétablissements de voirie ne sont pas non plus systématiquement repris, même si le maître d'ouvrage indique avoir adapté le périmètre de la demande de DUP pour les prendre en compte. Certains ont parfois été dessinés et pris en compte dans l'analyse des impacts.

Pour la complète information du public et pour leur bonne prise en compte dans l'ensemble de l'étude d'impact, l'Ae recommande de compléter la présentation du projet par une représentation aussi claire et aussi précise que possible, en rappelant le statut des tracés proposés à ce stade de la procédure pour :

– des raccordements entre le projet et les voiries existantes, ainsi que les itinéraires de substitution les accompagnant ;

– des rétablissements de voirie prévus ou nécessaires ;

¹³ 8 km selon la pièce J ("Classement des futures voiries dans la catégorie des autoroutes") souvent la plus précise sur ces questions, contrairement aux figures 32 à 34 de la notice explicative qui devraient théoriquement constituer la référence pour l'ensemble du dossier.

Voir aussi la pièce G ("Evaluation socio-économique") ; "Pour accompagner ces mesures et la mise en place du projet, il a été étudié, en complément du projet RN154/RN12, des projets d'aménagement des traversées de bourg faisant partie de l'itinéraire de substitution au projet RN154/RN12. Ces projets ne font pas partie du projet de concession mais fournissent aux collectivités locales des pistes de réflexion pouvant être mises en oeuvre pour accompagner le projet". L'Ae relève néanmoins qu'en l'absence d'itinéraires de substitution raisonnables, le projet ne peut pas être concédé en l'état.

¹⁴ Ainsi, alors que la pièce J affirme que les extrémités des tronçons existants, non réutilisés par l'autoroute seront démolies, il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que l'extrémité sud du contournement d'Ymonville, actuellement à 2x2 voies, pourrait être complétée par une voirie supplémentaire pour contourner le centre d'Ymonville, pour un trafic de transit actuel de 12 000 veh/j, dont l'essentiel (11 600 veh/j) aurait vocation, selon le dossier, à rejoindre l'A10 par la nouvelle portion concédée. D'ailleurs, cette voirie est représentée en page 10 de la pièce J.

– des composantes du projet à prévoir dans le périmètre de la DUP (aires de service et de repos, barrières de péage et diffuseurs complexes, bassins de récupération des eaux de ruissellement,..).

1.4. Programme de travaux

Le dossier affirme que *"le projet est indépendant, autonome et autoporteur dès lors qu'il ne constitue pas, avec un autre projet, une unité fonctionnelle telle que définie par l'article L.122-1 du code de l'environnement"*. Il ne comporte en conséquence aucune appréciation des impacts de l'ensemble d'un programme de travaux auquel il appartiendrait.

L'Ae relève pourtant que ce projet est présenté comme l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 : c'est donc la dernière phase d'un programme de travaux initié en 1992, les déviations d'Allonnes et d'Ymonville ayant été achevées récemment. Les dossiers soumis à l'Ae portant sur des projets de même nature comportent systématiquement une telle appréciation.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux que constitue l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154, en portant plus particulièrement son attention sur la consommation de sols et l'urbanisation induite, les continuités écologiques et les impacts sanitaires (pollution de l'air, bruit).

1.5. Principales procédures relatives au projet

Selon la nomenclature en vigueur à la date de la saisine de l'Ae, le projet est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 6° et 7°¹⁵ de l'article R.122-2 du code de l'environnement et à enquête publique, préalablement à une déclaration d'utilité publique (DUP)¹⁶. Il a fait l'objet d'un débat public et de plusieurs concertations préalables¹⁷, dont le bilan est repris en pièce I.

Le dossier comporte :

- une évaluation des incidences Natura 2000¹⁸ conformément aux articles L.414-4 à 414-7 et R.414-19 à R.414-24 du code de l'environnement ;
- une évaluation socio-économique (pièce G), qui ne prend néanmoins pas en compte l'ensemble des aménagements nécessaires à la réalisation du projet hors concession ;
- les pièces relatives à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des 31 communes sur 37 concernées par le projet et du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération de Chartres.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-6 II 1° et 2° du code de l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur ce projet. Par ailleurs, par sa décision n°2016-E-02 du 20 juillet 2016, elle s'est saisie de l'avis relatif aux mises en compatibilité

¹⁵ 6° Infrastructures routières, au titre des critères suivants : a) Travaux de création, d'élargissement ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs ; b) Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs

7° Ouvrages d'art : a) Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres

¹⁶ La DUP sera prise au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

¹⁷ Deux étapes entre 2012 et 2015 : première phase (septembre/octobre 2012) préalable à l'ajustement des fuseaux préférentiels, deuxième phase (décembre 2014/février 2015) postérieure à la dernière décision ministérielle et préalable au choix des tracés

¹⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

des documents d'urbanisme, conformément aux dispositions prévues à l'article R.104-21 du code de l'urbanisme. Cet avis porte donc sur l'ensemble de ces dossiers.

Différentes autorisations ultérieures seront nécessaires (loi sur l'eau, dérogation au régime de protection des espèces protégées, défrichement) selon les règles de procédure alors en vigueur.

Il est prévu que l'infrastructure soit mise en concession, après l'obtention de la DUP, par signature d'un contrat intervenant après une procédure de mise en concurrence. Le concessionnaire aura la charge des études de conception, de l'obtention des autorisations mentionnées ci-dessus et de l'actualisation de l'étude d'impact (article L.122-1-1 III¹⁹ du code de l'environnement). Il aura ensuite la charge de la réalisation des travaux (la mise en service étant prévue en 2022, année correspondant à l'horizon des prévisions de trafic, sans et avec projet, sans que le dossier le mentionne) et de l'exploitation de l'infrastructure jusqu'à la fin de la période de concession (durée non précisée). Des hypothèses de péage sont fournies dans l'évaluation socio-économique (11 centimes/km pour les véhicules légers, 37 centimes/km pour les poids lourds). L'évaluation socio-économique évalue les frais financiers à la charge du concessionnaire à 151,5 M€ et la subvention calculée *a priori* pour assurer l'équilibre de la concession à 55,7 M€.

1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le dossier identifie comme les principaux enjeux du projet la préservation du cadre de vie des riverains, la protection du patrimoine et des paysages, la préservation de l'activité agricole, la prise en compte de l'urbanisation et de l'économie du territoire, la préservation des milieux naturels et la préservation des eaux superficielles et souterraines.

Pour l'Ae, cette approche se focalise préférentiellement sur des impacts environnementaux directs et locaux au détriment des impacts plus globaux à l'échelle de l'ensemble de l'infrastructure, à savoir :

- une très forte destruction de sols naturels et agricoles, évaluée à 576 ha, dont 460 ha de surfaces cultivées et 75 ha de parcelles boisées, liée aux tronçons de tracé neuf ainsi qu'aux compléments nécessaires pour l'itinéraire de substitution ;
- les impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit, en partie réduits sur certains tronçons actuels de la RN 154, mais accrus sur les sections déjà aménagées, compte tenu des élargissements de certains tronçons et des augmentations de trafic et de vitesse induits par le projet.

La congestion et la sécurité routière sont également des enjeux avancés par le maître d'ouvrage. Pour l'Ae, ceci ne concerne que les secteurs 1 et 3.

Dans un périmètre plus large, l'enjeu de l'étalement urbain et de la périurbanisation supplémentaires induits par le projet et des destructions de sols associées, notamment autour de Chartres et de Dreux, est donc potentiellement important à moyen terme.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact apparaît très complète et fouillée pour certains enjeux, alors qu'elle ne comporte pas les éléments qu'on peut attendre sur d'autres volets, tout particulièrement en ce qui concerne

¹⁹ En vigueur à compter du 17 mai 2017

les émissions de gaz à effet de serre (GES). Ce dernier constat d'insuffisance concerne la plupart des impacts (congestion, GES, air, bruit, sécurité routière) induits par les augmentations de trafics et de vitesse, dès la mise en service de l'infrastructure.

Le dossier ne comporte cependant que très peu d'éléments et des données très partielles, ce qui conduit à s'interroger sur la validité des résultats de l'évaluation socio-économique du projet : son bénéfice dépendrait principalement des gains de temps qu'il permet, ce qui confère à ce paramètre un poids déterminant.

2.1. Analyse de l'état initial

A l'exception de quelques volets (les déplacements, notamment), l'état initial est souvent très complet et correctement hiérarchisé. Il comporte un ensemble de cartes, sur l'ensemble du linéaire du projet, tronçon par tronçon, qui permet de visualiser rapidement les principaux enjeux environnementaux (c'est tout particulièrement le cas pour les enjeux relatifs à l'eau, aux milieux naturels et aux paysages).

2.1.1 Espaces naturels, agricoles et forestiers

Milieux naturels

Les milieux naturels font l'objet d'une description approfondie (240 pages, dont 55 pages pour la "synthèse et la hiérarchisation des enjeux liés au milieu naturel", secteur par secteur) dans l'étude d'impact ainsi que d'une présentation hiérarchisée des enjeux dans chacun des quatre secteurs d'études, qui portent sur :

- des enjeux écologiques, avant tout localisés dans les fonds de vallée interceptés (Avre, Blaise, Eure) ;
- l'intersection avec trois ZNIEFF²⁰ de type I, sur lesquelles le projet est en mesure d'avoir des incidences directes ;
- l'intersection avec une ZICO²¹, sur laquelle le projet est en mesure d'avoir des incidences directes ;
- un secteur Nonancourt–Dreux plus densément riche d'un point de vue écologique que le reste du tracé ;
- la présence d'espèces patrimoniales, protégées et menacées ;
- l'intersection avec de nombreux corridors écologiques assurant des liens fonctionnels entre plusieurs réservoirs biologiques situés sur ou à proximité immédiate de la zone d'études ;
- sept secteurs de zones humides fonctionnelles identifiés dans la zone d'étude sur le secteur 1 et sur le secteur 3.

²⁰ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²¹ Zone importante pour la conservation des oiseaux

L'analyse vis-à-vis de l'état de conservation des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 est développée au § 2.4.

L'ensemble de ces zonages et leurs enjeux sont décrits, y compris pour les espèces exotiques envahissantes.

Il ne se dégage pas de l'analyse fournie pour chaque secteur de conclusion réellement synthétique : la lecture des tableaux facilite l'identification des niveaux d'enjeux pour chaque espèce et certains ensembles de la classification biologique (flore, amphibiens, reptiles, insectes, oiseaux nicheurs, mammifères terrestres, chiroptères) ainsi que pour les zones humides, et les cartes très détaillées permettent de localiser rapidement les secteurs à enjeux, y compris certains corridors à enjeux²². Il serait néanmoins utile de produire, pour chaque secteur, un encadré avec une synthèse, focalisée sur les enjeux forts et moyens, pour les espèces concernées.

L'Ae recommande de conclure l'analyse des milieux naturels de chaque secteur par une conclusion la plus synthétique possible focalisée sur les enjeux les plus importants.

Espaces et activités agricoles

Le secteur d'étude est dominé, à près de 70 % de sa superficie, par des grandes exploitations d'agriculture intensive répartie en produisant principalement des céréales et des oléoprotéagineux. Il se répartit entre une partie nord, située dans le Thimerais-Drouais, de fertilité moyenne, et une partie sud, située en Beauce, l'une des régions les plus productives du pays. La moitié des volumes exportés par l'Eure-et-Loir, « grenier à blé de la France », principal département concerné, passe par le port de Rouen. Les enjeux concernant les sols et l'activité agricoles sont également bien décrits.

Espaces forestiers

Les espaces boisés rencontrés dans l'aire d'étude couvrent une surface de 1 356 ha, quasi exclusivement détenue par des propriétaires privés, l'absence d'enquête parcellaire à ce stade ne permettant cependant pas d'exclure quelques boisements communaux de petite taille. Un quart de cette surface fait l'objet d'un document de gestion durable. Bien que la totalité des parcelles forestières soit potentiellement dédiée à la production de bois, seuls quelques dizaines d'hectares sont constitués de peuplements de haute valeur économique (taillis sous futaie riche, futaie résineuse, peupleraie).

2.1.2 Eau et milieux aquatiques

Le secteur d'études s'inscrit pour les trois-quarts dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, dont une partie dans celui du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Avre, et pour le quart Sud restant dans le périmètre du SDAGE Loire -Bretagne et, en partie, des SAGE du Loir et de la "Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés".

L'état chimique des masses d'eau superficielles est mauvais dans l'état initial sur deux masses d'eau (du fait des HAP²³ pour l'Avre, des HAP et des pesticides pour l'Eure). L'état écologique est, dans l'ensemble moyen à médiocre (sauf sur l'Avre).

²² C'est la raison pour laquelle l'Ae s'abstient ici d'en dégager les points essentiels, et renvoie les lecteurs aux enjeux et aux cartes qui les intéressent.

²³ Hydrocarbures aromatiques polycycliques

Les secteurs les plus sensibles sont ceux concernés par les franchissements de cours d'eau, nombreux sur l'ensemble du linéaire et principalement au nord de la zone d'étude. Plusieurs sections de cours d'eau sont classées en première catégorie piscicole ou en liste 1 ou 2 pour la continuité écologique.

Pour ce qui concerne les eaux souterraines, les nappes sont très sensibles, notamment du fait du caractère karstique du milieu²⁴. La nappe de Beauce notamment est en mauvais état chimique (nitrates, pesticides). Cette sensibilité est d'autant plus importante que de nombreux captages d'alimentation en eau potable alimentant Dreux et Chartres sont présents (notamment à Vert-le-Drouais, Serazereux, Berchères Saint-Germain et la Saussaye à Sours). La liste des captages fournie est incomplète. En outre, si les périmètres de protections de captage sont bien identifiés comme des secteurs du territoire présentant un enjeu fort pour le projet et appelant une vigilance particulière, l'étude d'impact ne rappelle pas les mesures propres à chacun d'entre eux figurant aux arrêtés préfectoraux de déclaration d'utilité publique.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter la liste des périmètres de protection de captage figurant à l'étude d'impact et de rappeler les prescriptions d'usages pour chacun telles qu'elles figurent dans les arrêtés préfectoraux les autorisant.

Par ailleurs, certains secteurs de déblais du projet peuvent constituer des zones de risque de rabattement de la nappe.

Seulement quelques sections de la RN 154 sont actuellement équipées de dispositifs d'assainissement satisfaisants.

Concernant le risque inondation, huit communes sont concernées par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) opposable, dont les servitudes sont rappelées. Ces plans concernent les risques de débordement de cours d'eau (Eure, Avre, Blaise) et remontées de nappes.

2.1.3 Paysage

La zone d'étude distingue 7 unités paysagères regroupées en 2 ensembles (l'Eure drouaise et ses plateaux : la plaine de Saint-André, la vallée et vallons de l'Avre, le Drouais, la vallée de la Blaise ; la Beauce : les marches du nord de la Beauce, la vallée de l'Eure Chartraine, le cœur de Beauce). Des grands principes d'insertion paysagère et des mesures pour les respecter sont proposés pour chaque unité, déclinés sur le territoire en une cartographie précise distinguant trois classes d'enjeux : modérés, forts et très forts. Ces derniers concernent le passage à proximité des zones urbaines, le franchissement des vallées, les « ponts verts »²⁵, les modelés paysagers, les bassins de rétention d'eau, les aires de service et de repos.

Les sensibilités paysagères sont particulièrement fortes autour de l'agglomération chartraine, avant tout liées à la directive paysagère²⁶ de protection des vues de la cathédrale de Chartres, la-

²⁴ Des conduits dits « karstiques » se forment dans le calcaire en sous sol, par dissolution. Ainsi les nappes sont capables de transporter rapidement des pollutions, ce qui constitue une vulnérabilité pour les captages situés en aval. Les communications souterraines ne sont pas connues a priori, et peuvent être reconstituées par des expériences de traçage. L'étude d'impact prévoit des études constructives complémentaires qui permettront l'adaptation à ce contexte.

²⁵ Les éco-ponts ou ponts-verts ont une fonctionnalité mixte agricole et écologique. Le passage agricole aura une emprise sur l'ouvrage au centre libérant de part et d'autre 2 bandes à vocation écologique, protégées par des écrans cotés extérieurs et par des andains le long du passage agricole. Ils sont surtout efficaces pour les espèces animales de taille petite à moyenne.

²⁶ Les directives de protection et de mise en valeur des paysages (« directives paysagères ») ont été instituées par la loi sur la protection et la mise en valeur des paysages n°93-24 du 8 janvier 1993, codifiée aux articles L.350-1 et suivants du code de l'environnement. Celle portant sur la cathédrale de Chartres date d'avril 2014.

quelle est inscrite à l'inventaire du patrimoine mondial de l'UNESCO. L'analyse des cônes de vue sur la cathédrale est particulièrement complète.

2.1.4 Déplacements

Ce volet est décrit de façon très succincte. En termes de trafic, il ne produit qu'une carte des trafics observés sur la zone d'étude, pour l'année 2010. Les seuls chiffres mentionnés sont des chiffres moyens journaliers (totaux, véhicules légers, poids lourds).

- les trafics sur de nombreux axes structurants de la zone d'étude et connexes au projet ne sont pas mentionnés :
 - . c'est notamment le cas de la RN 12 à l'ouest et à l'est de la zone d'étude (le dossier ne fournit donc aucune information sur les trafics de transit est-ouest, de et vers Paris notamment) ;
 - . c'est aussi le cas du contournement de Dreux, que ce soit à l'ouest ou même à l'est, alors qu'il s'agit d'un tronçon de la RN 154 ;
 - . sur l'ensemble de l'itinéraire, les trafics des itinéraires de substitution existants ne sont pas mentionnés non plus, alors que, pour la plupart, ils seront "intégrés" à l'itinéraire de substitution de la nouvelle autoroute ;
 - . une seule indication ponctuelle est fournie pour chacune des autoroutes A 10 et A 11, alors que l'une des fonctions de cette nouvelle autoroute est de renforcer le maillage autoroutier et l'attractivité de l'ensemble du réseau.

Au vu des seules indications disponibles, les tronçons les plus parcourus sont la RN 12, l'A 11 et la rocade ouest de Chartres (environ 30 000 véhicules/jours), le trafic sur la RN 154 ne dépassant pas 18 000 véhicules/jours sur les sections aménagées à 2x2 voies (et étant même inférieur à 10 000 véhicules/jour au sud de Chartres).

- la congestion dans l'état initial n'est pas caractérisée, alors que le dossier justifie le projet en partie pour cette raison. Seuls sont mentionnés des temps de parcours minimaux et maximaux entre agglomérations internes à la région, ainsi qu'avec Rouen : les points de congestion ne sont pas localisés et le degré de saturation de l'itinéraire n'est pas décrit. Lors de leur visite, il a été confirmé aux rapporteurs que les deux principaux points de congestion concernaient l'ouest du tronc commun RN 154 / RN 12 et l'extrémité sud du contournement de Dreux.
- l'analyse du nombre d'accidents dans l'état initial est plus fournie. Le dossier rappelle que la RN 154, très accidentogène à l'origine, a vu sa situation s'améliorer au fur et à mesure de son aménagement à 2x2 voies. L'analyse conduite en 2012, tronçon par tronçon, par comparaison aux moyennes nationales, démontre que la RN 12 et les contournements actuels de Chartres et Dreux présentent une accidentalité supérieure, voire nettement supérieure à la moyenne de ce type de voirie ; au contraire, les sections Dreux-Chartres et sud de Chartres présentent une accidentalité inférieure. A l'inverse, la proportion d'accidents mortels est plus forte sur ces voies rapides qu'au nord.

Les alternatives aux modes routiers sont limitées (peu d'itinéraires cyclables, peu de trafic ferroviaire, principalement radial à partir de Paris).

L'Ae recommande de compléter significativement l'état initial par des données de trafic sur tous les axes structurants dont les trafics seront significativement modifiés par le projet, et par une description de la congestion sur la zone d'étude (localisation, caractérisation).

2.1.5 Cadre de vie : bruit, qualité de l'air

En termes de bruit, l'étude d'impact rappelle la réglementation applicable aux voiries nouvelles et aux modifications de voirie existantes. Le dossier classe en "voirie nouvelle" le secteur où l'aménagement de la RN 154 sera en tracé neuf, ainsi que celui de l'itinéraire de substitution n'existant pas en 2014.

L'Ae souligne en premier lieu que ce raisonnement considère ce projet indépendamment des projets précédents. Or, sur la section sud de la RN 154, la quasi-totalité des travaux²⁷ ont été réalisés postérieurement aux textes réglementaires qui définissent ce classement. L'Ae rappelle (voir § 1.2.2.2 de sa note N-2015-N-02) que la réglementation précise qu' "*est considérée comme significative [...] la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs*"²⁸.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse du statut des tronçons qu'il présente comme des modifications de voiries existantes vis-à-vis de la réglementation relative au bruit, en tenant pleinement compte de l'article R.571-45 du code de l'environnement.

La traduction schématique de ce choix du maître d'ouvrage (figure 427, page 958) peut induire le lecteur en erreur sur plusieurs sections. En effet, elle ne prend pas en compte les sections de raccordement entre le projet et le réseau existant, ni quelques tronçons du nouvel itinéraire de substitution : c'est le cas de l'ensemble de la section à péage de la RN 12 (y compris le complément d'itinéraire de substitution)²⁹ et de l'ensemble des morceaux de voirie autres que la RN 154 au niveau de Poisvilliers (itinéraire de substitution nouveau inclus).

Le dossier ne fournit pas de modélisation du bruit sur l'ensemble de l'axe dans l'état initial³⁰. L'étude d'impact reprend quelques informations de l'annexe bruit : elle liste les autres infrastructures de transport intersectées par le projet (ou voisines du projet) en indiquant leur classement au titre de la réglementation "bruit" et ne représente que les points noirs bruit (PNB) proches de l'axe ; elle ne fournit des mesures que pour un nombre de points très limité sur l'ensemble du parcours. Outre les points de mesure sur la RN 12, quelques points enregistrent des mesures acoustiques proches de 60 dB(A)³¹. La liste de 26 points noirs bruit (PNB) proches de la RN 154 et de la RN 12 est fournie en annexe – certains sont à proximité d'autres sections du projet que la RN 12 (à Serazereux, notamment).

L'étude d'impact ne comporte pas non plus de mesure ni de modélisation pour certaines voiries proches de la RN 154, dont les trafics pourraient être fortement modifiés par le projet (c'est surtout le cas des contournements de Dreux et de Chartres ; ce pourrait aussi être le cas sur la RN 12 à l'est de Dreux ou au point de raccordement de la RN 154 avec la rocade de Chartres).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre de façon cohérente dans l'ensemble du dossier la définition des voiries nouvelles et modifiées au regard de la réglementation relative au bruit

²⁷ Déviation de Marville-Moùtiers-Brûlé

²⁸ Article R.571-45

²⁹ Cette confusion entraîne ensuite des conséquences sur l'interprétation de la réglementation : l'étude d'impact présente les points noirs bruit (PNB) de Vert-en-Drouais, situés sur cette section, comme non soumis aux obligations relatives aux voiries nouvelles. Voir § "analyse des impacts"

³⁰ Alors qu'une modélisation des effets du projet est bien produite : il n'est alors pas possible d'en comparer les données.

³¹ A proximité de l'A 11 et de Poisvilliers.

Le niveau LAeq est la grandeur définie dans la norme NF S 31-110 (Norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ») : « Le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ». Il est exprimé en dB(A).

des infrastructures et de fournir une modélisation de l'ambiance sonore dans l'état initial sur l'ensemble de la zone d'étude, à proximité des autres voiries sur lesquelles les trafics seront significativement modifiés.

En termes de qualité de l'air, l'état initial est plus complet et s'appuie sur plusieurs campagnes de mesures. L'ensemble des établissements sensibles sont recensés. Les objectifs de qualité sont respectés sur l'ensemble des points de mesure, même dans le secteur de Saint-Rémy-sur-Avre qui est le plus pollué. Néanmoins, ils ne concernent que les oxydes d'azote et le benzène, certains des points de mesure étant en outre trop éloignés pour être représentatifs des itinéraires les plus circulés (jonction avec l'A 10, notamment). Le dossier ne fournit en outre aucune indication spécifique concernant les particules (PM 10 et PM 2,5)³².

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la qualité de l'air dans l'état initial par des mesures concernant la pollution par les particules, en particulier au point de jonction avec l'A 11, qui présente à la fois les trafics et la fréquentation humaine les plus importants.

2.2. Recherche de variantes, et choix du parti retenu

La démarche décrite rappelle les différentes étapes de la concertation, y compris les différentes visions qui se sont confrontées sur le parti d'aménagement et le mode de financement du projet, et les raisons successives qui ont conduit le maître d'ouvrage à proposer le parti retenu. Le dossier reprend ensuite l'analyse de toutes les variantes pour chaque section (sauf Dreux-Chartres) avec une grille de critères environnementaux et conclut son analyse par un encadré de synthèse.

De façon générale, la démarche d'évitement a conduit à intégrer dans la conception du projet des mesures fortes en faveur de la préservation des eaux superficielles et souterraines et des perspectives paysagères sur la cathédrale de Chartres. Mais, le choix de financer des travaux coûteux sur certaines sections, par la mise en concession sur un périmètre beaucoup plus large incluant d'autres aménagements peu justifiés par le dossier sur les autres sections, entraîne des impacts environnementaux négatifs significatifs, pour lesquels le dossier propose, en outre, à ce stade peu de mesures de réduction et de compensation.

Deux motivations récurrentes conduisent à privilégier ou, à l'inverse, à exclure certains scénarios ou certaines variantes :

- la "lisibilité de l'itinéraire" est fréquemment invoquée pour justifier l'homogénéisation du profil en travers, sans motif de fond, comme si c'était un enjeu en tant que tel³³ ;
- toute option "difficilement intégrable à un réseau concédé" est *a priori* rejetée³⁴.

Au stade d'un dossier ayant vocation à démontrer l'utilité publique d'un projet, l'analyse des scénarios et des variantes doit permettre d'apprécier le bilan³⁵ de l'ensemble des choix possibles

³² De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires).

PM 10 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

PM 2,5 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres ; elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires.

³³ L'argument avancé par le maître d'ouvrage semble plutôt faire référence à une notion d'homogénéité, le concept de lisibilité visant principalement à réduire le risque routier. Voir en particulier :

http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0937w_rapport_EvaluationRisqueRoutier.pdf

³⁴ Ce deuxième critère découle du cadrage des différentes décisions ministérielles

³⁵ Jurisprudence du Conseil d'Etat (arrêt "Ville Nouvelle Est" du 28 mai 1971), qui a considéré qu'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

parmi les options présentées au cours des différentes concertations, pour le projet complet, mais aussi pour les différents tronçons qui le composent et qui poursuivent des objectifs distincts.

Pour l'Ae, ce n'est pas le cas pour plusieurs options retenues par le maître d'ouvrage :

- seule la section nord fait l'objet d'une analyse complète : le dossier justifie le scénario retenu, par la réutilisation partielle de la RN 12 et par des impacts environnementaux supérieurs des contournements Nord ou Sud ;
- au droit de Chartres : le projet privilégie le scénario d'un contournement nouveau par l'est au détriment d'un aménagement de la rocade Ouest existante, pour des raisons peu convaincantes³⁶ (voir analyse des scénarios ci-dessous) ;
- le dossier n'évoque pas de scénario alternatif pour les autres sections (reste de la RN 12, Dreux-Chartres, section sud) :
 - alors que les données fournies par le dossier mettent en évidence des trafics d'ores et déjà limités au sud de Chartres (y compris pour le scénario de référence à 2042), les avantages et les impacts négatifs des aménagements proposés sont peu documentés. En particulier, le dossier ne propose aucun scénario alternatif et repose *a priori* sur la réalisation de près de 15 km de voies nouvelles, représentant une consommation importante de terres agricoles ;
 - alors que le dossier démontre que l'aménagement à 2x2 voies entre Dreux et Chartres a d'ores et déjà significativement réduit l'accidentalité, le principe d'une transformation en autoroute n'est pas discuté (en particulier, en ce qui concerne le nombre de points d'entrée et de sortie, très directement en lien avec la desserte locale, et en ce qui concerne l'augmentation de la vitesse ;
 - alors que l'aménagement proposé pour la RN 154 déléstera les contournements de Dreux d'un trafic de transit important, la mise à 2x2 voies de la RN 12 n'est, elle non plus, pas discutée, alors que l'étude d'impact y met en évidence des fortes augmentations de trafic et des impacts sonores significatifs.

Par ailleurs, l'alternative modale consistant à acheminer les céréales vers le port de Rouen par voie ferrée n'est ni étudiée, ni même évoquée.

Dès lors que le maître d'ouvrage fait le choix de proposer un projet sur un périmètre de concession sur l'ensemble de l'axe, l'analyse au regard des raisons environnementales et sanitaires devrait prendre en compte tous les enjeux environnementaux sur l'ensemble du tracé, et pas uniquement tronçon par tronçon, sans discussion sur certains d'entre eux.

Pour les sections qui ne font actuellement l'objet d'aucun scénario alternatif (RN 12, Dreux-Chartres, sud de Chartres), les informations disponibles dans le dossier montrent des impacts environnementaux négatifs (consommation de sols, rejets atmosphériques et nuisances liées à l'augmentation de vitesse), sans expliciter le bénéfice qu'ils apportent. Le dossier produit d'ailleurs à plusieurs reprises une carte selon laquelle le temps de parcours pour l'accès au centre de Chartres et Dreux de la plupart des habitants qui habitent entre les deux agglomérations s'allonge avec le projet.

³⁶ "Un aménagement de la rocade Ouest existante, qui permet de ne pas créer de nouvelle infrastructure, mais qui traverse des milieux sensibles et entraînera des difficultés de desserte des zones économiques et commerciales actuelles ; Un contournement par l'Est [...] qui traverse des zones délicates et présente de ce fait des possibilités de passage réduites. Mais il déchargerait la rocade Ouest de son trafic de transit. Le maître d'ouvrage privilégie cette solution".

Le projet MOB 28

Suite à la remise du rapport de la Commission "Mobilité 21", un collectif d'associations et de maires a proposé un projet alternatif "MOB 28", que le dossier présente dans son étude d'impact³⁷. S'appuyant sur les principaux critères retenus par cette commission (aménagement de routes existantes, réduction des impacts environnementaux, etc...), ce projet propose l'aménagement de quelques tronçons et giratoires entre Dreux et Nonancourt, au niveau de la rocade de Chartres, ainsi que quelques sections nouvelles (déviation de Saint-Remy-sur-Avre à 3 voies puis mise à 2x2 voies de la RN 12 jusqu'à Dreux, nouvelle section au sud de la rocade de Chartres). Il maintient le contournement de Dreux par l'est, en proposant un élargissement si nécessaire. Le dossier comporte en annexe une analyse critique, conduite par le maître d'ouvrage en juin 2015, du projet MOB 28.

La grille d'analyse retenue privilégie *"l'adéquation aux décisions antérieures au débat public"* et *"la conformité par rapport aux conclusions de débat public et à la décision ministérielle du 25 juin 2010"*³⁸, sans aucune référence aux critères et aux scénarios retenus par la Commission "Mobilité 21". Elle comporte des indicateurs environnementaux permettant la comparaison entre les deux approches et s'achève par la conclusion générale suivante : *"Le projet ne permet pas une lisibilité et une cohérence de l'itinéraire contrairement aux objectifs de l'itinéraire. Son financement sur fonds publics nécessiterait probablement une trentaine d'années au rythme actuel des budgets État – collectivités"*.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des scénarios par une analyse des différentes options évoquées à l'occasion des différentes concertations, sur l'ensemble du tracé, en prenant en compte tous les critères environnementaux pertinents.

L'Ae recommande de justifier, notamment eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, la présence dans le projet de chacune des composantes, notamment :

- le réaménagement de la RN 12 au nord de Dreux,***
- la transformation en autoroute des différentes sections de 2x2 voies déjà réalisées,***
- le tronçon du projet entre Allonnes et Allaines.***

Analyse des scénarios

Pour les sections de voirie nouvelle, l'analyse porte sur six scénarios pour le secteur 1 (Nonancourt–Dreux), quatre scénarios pour le secteur 3 (contournement de Chartres) et deux scénarios pour le secteur 4 (Chartres–Allaines).

Cette analyse est une analyse multicritères relative, par comparaison des scénarios entre eux ("dans la moyenne", "moins favorable que les autres", "plus favorable que les autres"), sans pondération entre les critères. Certains indicateurs *a priori* importants ne sont pas renseignés : adéquation du projet avec les développements de transport en commun en dépit de l'ambition multimodale affichée par la décision ministérielle de 2010 ; bilan carbone en phase d'exploitation ; ou curieusement qualifiés³⁹.

³⁷ Sans que ce soit requis par la réglementation

³⁸ Sur ce point, le rappel des différentes décisions concernant le projet tendrait à faire oublier que l'objectif initial de l'APSI était l'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN 154 et que la décision ministérielle de 2010 évoquait le principe d'une concession, sans profil ni limitation de vitesse *a priori* arrêtés, "dans une approche multimodale" pour l'instant absente du projet soumis.

³⁹ Les scénarios "centre 1 RN 12" et "centre 2 RN 12" sont présentés comme "franchement plus favorables que les autres pour le critère "estimation du nombre d'habitants sous l'emprise de l'option de passage, impactés par les nuisances acoustiques", alors que les scénarios "Nord" et "Sud" passent visiblement à l'écart des zones les plus urbanisées.

Le bilan de l'analyse sur le secteur 3 privilégie clairement les seuls critères "report de PL" et "intégration au réseau concédé" au détriment des critères environnementaux⁴⁰.

Analyse des variantes

L'analyse du tracé de certaines variantes apparaît ensuite "du second ordre" par rapport aux choix précédents. Elle privilégie le plus souvent les variantes les moins coûteuses et les moins perturbatrices pour les autres activités (agriculture, carrières), parfois au détriment des enjeux environnementaux. L'Ae note que, comme pour l'analyse générale, elle ne justifie pas toujours les autres tronçons du tracé (Cf par exemple la grande courbe au sud de Saint-Lubin-des-Joncherets qui, outre une consommation importante de sols, affecterait un secteur environnemental sensible (vallée boisée au niveau du centre E. Hoff).

Le dossier commente la liste des dispositifs d'échange retenus, en référence à la concertation conduite par le maître d'ouvrage, ainsi que les adaptations proposées suite à cette concertation. Cette partie n'appelle pas de remarque de l'Ae, les raisons notamment environnementales étant dans l'ensemble correctement développées.

Le dossier est en revanche silencieux sur les aires de services et de repos.

2.3. Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1. Espaces naturels, agricoles et forestiers

Les impacts directs du projet conduiront à une très forte destruction de sols naturels et agricoles, évaluée à 576 ha, dont 460 ha de surfaces cultivées et 75 ha de parcelles boisées.

Sols agricoles

En dépit d'une recherche de réduction des consommations des terres agricoles, qui conduit le maître d'ouvrage à privilégier certaines variantes (pour les sections 1 et 4, notamment), la surface agricole consommée directement par l'emprise prévisionnelle supplémentaire serait de 462 ha, hors bassins de rétention des eaux qui ne figurent pas dans le projet connu à ce jour. Les différents types d'impact, temporaires et permanents, sont passés en revue (consommation de terres, interruption d'accès aux parcelles, production de poussières, coupure, atteinte aux réseaux d'irrigation et de drainage, modifications du contexte agronomique et climatique...).

L'étude conclut que les impacts en phase de travaux sont globalement modérés, et que les effets résiduels seront faibles et non significatifs. Seul l'argument que certains tronçons reprendront les infrastructures existantes est mis en avant. L'Ae note pourtant qu'une part importante de ces consommations est liée à des itinéraires nouveaux, doublant l'itinéraire existant (section 4), et aux compléments d'itinéraires de substitution rendus nécessaires par la mise en concession de l'ensemble de l'ouvrage.

⁴⁰ - pour huit critères de tous types, l'option "Ouest rapprochée" (réutilisation, en l'adaptant aux normes autoroutières, de la rocade Ouest de Chartres) est mentionnée comme plus favorable, voire franchement plus favorable que les autres, en balance avec deux critères moins favorables (critère acoustique commenté à la note 42, nombre de points bas en déblais et un critère franchement moins favorable (report de trafic PL) ;

- l'option "Est rapprochée" retenue par le maître d'ouvrage n'est "plus favorable" que pour deux critères (coût du projet et critère acoustique commenté à la note de bas de page 42) et présente cinq critères "moins favorables" (dont biodiversité et consommation d'espace) et un critère "franchement moins favorable" (périmètre de protection de captage). Le dossier indique juste que cette option correspond sensiblement aux tracés inscrits au SCOT de l'agglomération de Chartres.

L'étude d'impact reprend les termes de l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime⁴¹ qui devait entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2016. Elle indique se concentrer sur l'analyse des pertes de surface et de l'impact du projet sur l'économie agricole. Au delà de l'analyse qui confirme l'impact fort sur certaines exploitations, elle ne mentionne aucune mesure de réduction ou de compensation, faisant juste une référence générale à des aménagement foncier, agricole et forestier, sans autre précision, ce qui ne semble pas correspondre au cadre défini désormais par l'article D.112-1-19 du code rural et de la pêche maritime.

L'Ae relève aussi que les reboisements à prévoir au titre de diverses compensations, ainsi que les mises en dépôts de matériaux, réduiront aussi les superficies consacrées à l'agriculture. À ce stade, ces surfaces ne sont pas clairement identifiées, ni quantifiées.

L'Ae recommande de compléter l'estimation des surfaces agricoles détruites par le projet, directement ou indirectement, et de préciser comment sera mise en oeuvre la compensation agricole prévue par la loi du 13 octobre 2014.

Espaces forestiers

Le dossier décrit de façon générique les principaux impacts d'une infrastructure routière sur la gestion: effet direct de la destruction du couvert boisé, effet du fractionnement sur le reste de la parcelle, effet de lisière sur des arbres jusque là protégés au sein de la parcelle, risques de chablis, nécessité de refonte des documents de gestion.

L'emprise définitive du projet n'étant pas connue, une simple estimation de la surface à défricher de l'ordre de 75 ha figure au dossier, sans qu'une répartition entre les secteurs identifiés le long de l'infrastructure ait été distinguée. L'étude d'impact indique que « *les procédures relatives aux défrichements seront menées lors des phases ultérieures du projet. Elles définiront précisément les impacts et les mesures du projet sur les boisements* » et que les mesures compensatoires prévues par le code forestier⁴² seront indiquées à cette occasion, à partir des orientations générales suivantes : plantations anticipées, reboisement de délaissés ou de zones sensibles sur le plan paysager, indemnités, conformément aux dispositions définies dans le code de l'expropriation. Ainsi, le dossier ne précise pas les principes retenus (ratio de compensation, possibilité de fournir la compensation par transfert de terrains privés dans le domaine privé de l'État plutôt que par reboisement), au regard des règles du code forestier. L'Ae rappelle que les critères pris en compte par le code forestier n'épuisent pas nécessairement le besoin de compensation au titre du code de l'environnement, notamment en termes de biodiversité et de fonctionnalités écologiques.

Un tableau récapitulatif de l'inventaire des espaces boisés classés⁴³ (EBC) figure au dossier, curieusement exprimé en nombre⁴⁴ plutôt qu'en surface. Les défrichements nécessiteront un dé-

⁴¹ "Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire". L'Ae signale également la publication récente du décret 2016-1190 du 31 août 2016 pris pour l'application de cet article.

⁴² Cf. l'art. L.341-6 du code forestier, qui indique les modalités possibles de compensation d'un défrichement, et prévoit le coefficient multiplicateur à appliquer, compris entre 1 et 5, et déterminé par les services de l'Etat en fonction des caractéristiques de la forêt défrichée.

⁴³ Les plans locaux d'urbanisme (PLU-anciennement POS) peuvent prévoir le classement d'espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer.

⁴⁴ Une incohérence figure entre les pages 456 et 457 de l'EI. Il est indiqué dans le texte que « À l'échelle de la zone d'études ce sont près de 86 EBC qui sont interceptés », alors que dans le tableau qui suit 160 EBC sont dénombrés comme tels.

classement préalable et donc une mise en compatibilité des 31 documents d'urbanisme (MECDU) soumise également à l'avis de l'Ae. Au stade actuel, l'insuffisance du niveau de définition du projet conduit le maître d'ouvrage à comptabiliser la surface totale des EBC présents au sein de la bande d'étude préalable à la déclaration d'utilité comme "espaces à déclasser". Ainsi, chaque document de MECDU comporte un décompte précis en surface des EBC à déclasser lorsque de tels espaces sont interceptés par la bande d'étude, et indique que, suite à la réalisation du projet, les communes auront la possibilité de modifier à nouveau leur document d'urbanisme pour reclasser les EBC non consommés au sein de la bande.

L'Ae recommande :

- de préciser dans l'étude d'impact l'emprise probable des surfaces d'espaces forestiers et d'espaces boisés classés susceptibles d'être déboisés, après démarche d'évitement et de réduction,***
- de quantifier et localiser les mesures de compensation éventuellement nécessaires.***

Milieux naturels

Lors des études et inventaires préalables, une typologie des impacts à été définie ainsi que des grilles d'appréciation. Concernant les espèces végétales à enjeu, le dossier conclut à des impacts significatifs du projet en phase travaux, et à des impacts globalement très faibles à négligeables en phase d'exploitation. Pour la faune, les effets sont détaillés par secteur avec des risques pour des espèces protégées en phase travaux, notamment dans le secteur des vallées des environs de Dreux (vallées de l'Avre et de la Blaise), avec notamment des espèces protégées d'amphibiens : Crapaud accoucheur, Triton crêté, Salamandre tachetée. Les procédures de dérogation pour destruction d'espèces protégées seront à confirmer par les services instructeurs.

Concernant les continuités écologiques, l'effet « cloisonnement » de l'infrastructure est rappelé. Le maître d'ouvrage propose des mesures de rétablissement des continuités (passages à petite et grande faune, faisant référence aux guides du SETRA⁴⁵), notamment au droit des trames décrites aux schémas régionaux de cohérence écologique de Haute-Normandie et de Centre-Val de Loire.

Si les impacts directs sur les zones humides sont considérés comme faibles, notamment parce que les vallées seront franchies par des viaducs, le dossier cette question aux études complémentaires à mener lors des phases ultérieures, lorsque les emprises précises des travaux seront connues, ainsi qu'aux modalités constructives des viaducs elles-mêmes. Des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, ainsi que d'accompagnement, sont prévues, clairement décrites, et pour la plupart localisées sur cartes. L'Ae fait cependant remarquer qu'en dépit d'analyses approfondies, les impacts restent peu quantifiés dans l'étude d'impact à ce stade.

La destruction de milieux forestiers, analysée dans le paragraphe précédent, portera selon toute hypothèse sur des petites parcelles disséminées sur l'emprise, caractéristiques du paysage beauveron, relictuelles de la forêt primitive. Si les habitats naturels qu'ils renferment sont le plus souvent communs, le SRCE Centre-Val de Loire recommande de favoriser leur maintien au sein de la plaine agricole cultivée, comme éléments de diversification du paysage écologique et de leurs abords, notamment avec leurs effets de lisière favorables à la biodiversité ordinaire.

⁴⁵ Le SETRA, service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, est devenu l'un des éléments constitutifs du CEREMA, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, établissement public à caractère administratif, créé en 2014.

L'Ae recommande de préciser, en lien avec les services de l'État, les principes à retenir pour la compensation des défrichements au titre du code forestier, et notamment de veiller, conformément au SRCE Centre-Val de Loire, au maintien ou à la reconstitution des éléments de la trame verte que constituent les bosquets beaucerons.

2.3.2. Eau et milieux aquatiques

Pour un ensemble de raisons (qualité de l'eau, risque inondation), la démarche "éviter, réduire compenser" a conduit le maître d'ouvrage à prévoir la construction des franchissements des cours d'eau en viaduc⁴⁶, dont les piles éviteront le lit mineur, et dont le volume pris sur les zones d'expansion de crue sera compensé. Compte tenu du caractère karstique des territoires traversés et de la vulnérabilité des eaux souterraines, le principal risque concerne les pollutions accidentelles en phase travaux, comme en exploitation.

Le dossier prévoit la construction des autres ouvrages en dehors des zones inondables, la construction de bassins de rétention limitant les apports du chantier aux cours d'eau, la réalisation des travaux en période de basses eaux, l'implantation des aires de chantiers et des dépôts en dehors des zones à risque des PPRI, etc. La référence retenue pour le dimensionnement de ces équipements est la crue centennale.

Cependant, le dossier ne fournit pas pour l'instant la localisation du dispositif de recueil et d'assainissement des eaux de ruissellement (§ 1.3). Même si, selon les caractéristiques définitives du projet, des déclarations ou des demandes d'autorisation seront déposées au titre de la loi sur l'eau⁴⁷, concernant des travaux en cours d'eau ou sur leurs berges, en zones humides, ou encore le rétablissement des écoulements, des informations minimales restent requises, notamment pour identifier les emprises et le caractère suffisant des mesures proposées.

Dans l'ensemble, ce volet est décrit de façon détaillée. L'Ae relève que, si la future A 154 disposera d'un dispositif d'assainissement conforme à la réglementation, le dossier n'évoque pas de solution pour les axes existants, qui composeront notamment l'itinéraire de substitution.

L'Ae recommande de préciser les dispositions envisagées en termes d'assainissement pour l'ensemble de l'itinéraire de substitution.

2.3.3. Paysage

L'orientation assumée *a priori* de ne pas occulter ou altérer les vues sur la cathédrale de Chartres se traduit par des contraintes fortes pour la conception du projet : proscription de tout passage en remblai⁴⁸, abaissement du profil en long de l'infrastructure, maintien de la voirie initiale radiale par rapport à l'édifice, précautions lors des plantations. C'est tout particulièrement vrai pour le contournement est de Chartres, notamment à l'échangeur de jonction avec l'A 11. Pour chaque secteur, le dossier présente et cartographie des mesures de réduction. L'impact paysager des viaducs est étudié finement.

Le projet sera déficitaire en matériaux. La part de remblais d'apport sera globalement de 22 %, mais avec de grandes variations selon les secteurs. Elle sera de 75 % dans le secteur Chartres-A10, avec donc un effet inévitable sur le relief (franchissement de la LGV au Sud d'Allonnes et création

⁴⁶ En outre, les études hydrauliques menées pour les quatre ouvrages de type viaduc concluent à l'absence d'impact significatif sur la ligne d'eau en crue.

⁴⁷ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

⁴⁸ Dans un cas au moins cependant (entre Berchères et Sours), la présence d'une nappe souterraine affleurante limite la profondeur du déblais. Le dossier décrit avec soin le traitement paysager de l'itinéraire de substitution.

d'un profil en long en pente suffisante). Les mesures appliquées porteront sur la reconstitution des rares bosquets et la plantation de massifs arbustifs pour limiter les covisibilités.

2.3.4. Déplacements

L'analyse de l'impact de l'infrastructure sur les déplacements est très incomplète et présente les mêmes carences que l'analyse de l'état initial (certains axes non mentionnés, évolution de la congestion,...). Certaines figures pallient quelques-unes de ces carences, en ne mentionnant néanmoins que des variations de trafics, sans présenter des chiffres de référence : c'est ainsi que, sur certaines cartes, que sont mentionnés les trafics sur la rocade de Dreux (qui décroissent de 12 000 véh/j à 7 000 véh/j à l'ouest, de 4 600 véh/j à 3 900 à l'est).

La lecture des chiffres disponibles soulève des questions au sujet de la cohérence de certains d'entre eux, sans que le dossier⁴⁹ ne permette d'y répondre : les trafics dépassent rarement 15 000 véh/j sur l'ensemble du linéaire de l'A 154, hors tronçon commun avec la RN 12 ; le trafic augmente sur les itinéraires de substitution préexistants. Pour autant, les trafics augmentent fortement sur la RN 12 en dehors du tronçon commun, alors qu'ils baissent sur les rocades de Dreux et que le trafic de transit nord-sud circulera en grande partie sur la nouvelle autoroute. Le dossier n'explique pas non plus pourquoi les trafics sur l'A 10 seraient plus faibles en 2042 une fois le projet réalisé, que dans le scénario sans projet.

Comme dans l'analyse de l'état initial, l'évolution apportée par le projet vis-à-vis de la congestion routière n'est abordée qu'en termes de temps de parcours entre les principaux pôles agglomérés de la région, ainsi qu'avec Rouen, même dans la pièce du dossier la plus précise sur ce point (évaluation socioéconomique)⁵⁰. Cette analyse ne permet donc pas de connaître les flux de véhicules concernés et les gains de temps apportés par le projet, pour chaque tronçon.

L'ensemble conduit alors à s'interroger à la fois sur le périmètre de la zone d'étude pour l'analyse de certains impacts (air, bruit) et sur la validité de l'évaluation socio-économique.

L'Ae recommande de développer de façon significative et transparente l'analyse des déplacements et de l'évolution de la congestion, et d'expliquer certaines données qui apparaissent a priori peu cohérentes.

L'étude d'impact est peu explicite sur les modes alternatifs aux modes routiers, en particulier pour ce qui concerne les parcours cyclables traversant l'infrastructure (l'étude d'impact les renvoyant sur l'itinéraire de substitution), les itinéraires de randonnée, etc...⁵¹. L'Ae rappelle en particulier les termes de l'article L.228-2 du code⁵² qui semblent applicables à la section de la RN 12 au nord de Dreux.

L'Ae recommande de décrire explicitement ce qui sera prévu pour le rétablissement des continuités des modes actifs de déplacement (marche, vélos,...).

⁴⁹ Ni les échanges entre les rapporteurs et le maître d'ouvrage dans le cadre de l'instruction de cet avis

⁵⁰ Le résumé non technique précise d'ailleurs que "les résultats montrent que les temps de parcours pour les véhicules légers entre le nord-ouest et le sud-est du département de l'Eure-et-Loir vont être améliorés par le projet, mais les gains sont contrastés entre plusieurs secteurs et selon la période de la journée".

⁵¹ Elle consacre deux lignes aux modes actifs.

⁵² "A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation."

2.3.5. Émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact ne comporte aucune analyse des émissions de gaz à effet de serre. La notion de "CO₂" n'apparaît dans l'étude d'impact et dans l'évaluation socio-économique qu'en termes de coût et de monétarisation des coûts collectifs : n'y figurent pas les flux émis, et ce thème ne fait l'objet d'aucune analyse d'éventuelles de réduction ou de compensation.

À la demande des rapporteurs, un document complémentaire leur a été transmis. Les émissions liées au projet y sont chiffrées, pour la phase de travaux et la phase d'exploitation. Cette étude comporte une variante sur la base du maintien de la vitesse limite à 110 km/h⁵³.

L'Ae souligne que l'absence de tels éléments dans un dossier d'infrastructures routières est une carence majeure. Sur le fond, l'Ae rappelle que l'objet d'un tel volet n'est pas seulement d'informer correctement le public sur les effets du projet – et donc d'indiquer au moins les rejets bruts induits par le projet – mais aussi, et surtout, de mettre en perspective ces effets, avec la politique nationale et régionale de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de proposer si nécessaire les mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation. L'Ae relève aussi cet extrait de l'analyse de la compatibilité du projet avec le schéma régional climat-air-énergie de la région Centre – Val-de-Loire, qui figure après le rappel des orientations de ce schéma (dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre) : *"à l'horizon futur, les études air ont montré que, sur certains secteurs urbains, le projet permettra une baisse des émissions routières, une diminution des coûts collectifs liés à l'effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations du SRCAE"*.

Au vu des éléments complémentaires transmis aux rapporteurs, ces affirmations sont sans rapport avec la forte augmentation calculée, quelle que soit la variante. On retrouve d'ailleurs le même genre d'affirmation dans l'évaluation socio-économique (avantages pour les riverains, qui *"bénéficient de la réduction [...] des émissions de CO₂"*⁵⁴).

L'étude d'impact est donc inexacte et incomplète sur ce point.

L'Ae recommande de produire une analyse complète des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (émissions pour la phase travaux, émissions générées sur l'ensemble du réseau routier modélisé).

Au vu des éléments transmis aux rapporteurs, l'Ae recommande de reprendre l'analyse de la compatibilité du projet avec le schéma régional climat régional air énergie, de justifier la limitation de vitesse à 130 km/h sur l'ensemble du linéaire, compte tenu des résultats de la comparaison avec une limitation de vitesse à 110 km/h et, dans tous les cas, de prévoir les mesures de compensation adaptées.

2.3.6. Qualité de l'air

Le dossier comporte une étude "air/santé" de niveau I (le plus détaillé), selon la définition retenue par la note méthodologique du 25 février 2005⁵⁵. Cette note définit le domaine d'étude des études air et santé comme étant composé *"du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une*

⁵³ Elle donne les résultats suivants : 355 000 t CO₂ pour la phase travaux, 3,75 Mt pour l'exploitation entre 2022 et 2042. Une limitation de vitesse à 110 km/h réduirait les émissions de 260 000 t.

⁵⁴ Alors que le tableau ne mentionne, pour les gaz à effet de serre, qu'une perte pour la puissance publique.

⁵⁵ Prévues par la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières

modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet". Faute d'information suffisamment précise pour définir les axes correspondants, la modélisation porte sur un rectangle englobant les extrémités nord-ouest (Nonancourt) et sud-est (jonction avec l'A 10) du projet

Les résultats ne sont produits qu'à deux "horizons temporels"⁵⁶ : 2010 pour l'état initial et 2042. Sans surprise, les résultats pour l'année 2042 sont présentés comme favorables, l'augmentation des émissions liée à celles des trafics étant largement compensée par les progrès techniques attendus pour les véhicules à cet horizon. L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit prendre en compte les hypothèses les plus défavorables. La qualité de l'air devrait donc être modélisée également à l'année de mise en service, permettant de prendre en compte les performances du parc de véhicules dans un futur proche et des trafics générés par la nouvelle infrastructure⁵⁷.

Malheureusement, les impacts sanitaires ne sont calculés que sur la base des résultats pour l'année 2042, rapportés à la situation actuelle. L'ensemble des résultats de l'étude ne permettent donc pas une information satisfaisante du public.

L'Ae recommande de compléter l'étude air/santé par une modélisation des rejets atmosphériques et de la qualité de l'air à l'année de mise en service de l'infrastructure et de reprendre le calcul des impacts sanitaires du projet en tenant compte de l'évolution de ces valeurs entre 2022 et 2042.

2.3.7. Bruit

Nonobstant le problème de référence réglementaire soulevé au § 2.1, l'analyse des impacts sonores est globalement bien conduite sur l'ensemble du tronçon qui concerne la RN 12. Elle conduit le maître d'ouvrage à résorber la plupart des PNB existants, grâce à des mesures de protection à la source, ainsi qu'à des protections en façade. Le maître d'ouvrage signale que, pour cinq immeubles de Dreux, il propose de traiter tous les étages de façon équitable.

Il ne semble, en revanche, pas prévu de résorber trois PNB (maisons) de Vert-le-Drouais, ces résorptions découlant de l'application de la réglementation sur les infrastructures nouvelles.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant la résorption les trois PNB de Vert-le-Drouais, en application de la réglementation applicable aux voiries nouvelles.

Le reste de l'étude acoustique est plus discutable, soit par défaut de méthode, soit parce qu'elle ne fournit pas les éléments qui permettent de s'assurer de la bonne prise en compte de cet enjeu :

– de façon générale, le dossier ne fournit aucune donnée concernant le réseau connexe, alors que les impacts sonores pourraient être significatifs sur certains tronçons, compte tenu des augmentations de trafic prévues par le maître d'ouvrage ou prévisibles (RN 12 hors RN 154, mais aussi A 11 de part et d'autre de Chartres notamment) ;

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact (état initial, analyse des impacts, mesures) sur le réseau connexe susceptible de connaître des augmentations significatives en termes de bruit.

– le dossier affirme, sans le démontrer, que les modifications des ambiances sonores des voiries existantes ne sont pas significatives (en affirmant notamment que l'augmentation du bruit reste

⁵⁶ Termes de la note méthodologique du 25 février 2005

⁵⁷ Contrairement à ce qu'indique l'étude air / santé et les explications apportées par le bureau d'étude lors de la visite des rapporteurs, la notice méthodologique requiert de réaliser une telle modélisation aux différents horizons temporels de la vie du projet : elle ne limite donc pas l'évaluation aux deux seuls horizons traités par le dossier.

inférieure à +2 dB sur tous les tronçons concernés)⁵⁸. L'Ae relève que, dans les sections rurales du projet, le bruit auxquels sont exposés les riverains devrait augmenter sous l'effet de trois facteurs : augmentation du trafic et de la vitesse sur l'A 154, augmentation du trafic sur l'itinéraire de substitution. L'analyse des résultats de la modélisation sur certaines sections laisse apparaître plusieurs habitations exposées à des niveaux de bruit significatifs (dont un PNB à Serazereux), sans expliciter la réglementation qui leur est applicable (mais avec des protections de façade dans certains cas).

Mais l'application de l'article R.571-45 du code de l'environnement devrait également conduire à réévaluer le caractère significatif, en tenant compte des modifications successives d'ores et déjà apportées à l'infrastructure. Les mesures de protection déjà prises sont d'ailleurs rappelées dans le dossier.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des modifications des ambiances sonores des voiries existantes, et d'en déduire le cas échéant les mesures supplémentaires à prévoir.

En outre, l'Ae note que le réseau connexe ne semble pas du tout pris en compte dans la modélisation au niveau de Chartres (jonction avec l'A 11, raccordement à la rocade ouest de Chartres) – voir pages 31/32 de l'annexe 1.

Le dossier décrit en particulier une zone d'activité en développement (plateau nord-est de Chartres), sans que le dossier ne précise, dans l'analyse des impacts cumulés, de quelle façon le respect de la réglementation sera garanti, une fois les deux projets réalisés⁵⁹. L'Ae relève notamment que l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet de ZAC signalait que *"l'ambiance sonore dans l'état initial est modérée sauf pour les riverains des avenues Jean Mermoz et Marcel Proust (ambiance non modérée pouvant aller jusqu'à 67 dB)"*. Or, l'avenue Marcel Proust intersecte le projet d'autoroute : ce point n'est pas repris dans cette étude d'impact. Le même avis signale également les *"émergences sonores fortes engendrées par les avions"* de l'aérodrome voisin et concluait alors que le risque de création de PNB ne pouvait être totalement écarté pour les futurs habitants.

L'Ae recommande, pour la périphérie de Chartres, de compléter la modélisation, tenant compte de l'ensemble des sources et des projets connus, et d'en tirer toutes les conséquences nécessaires en termes de mesures d'évitement ou de réduction.

2.3.8. Sécurité routière

La discussion de l'impact du projet pour la sécurité routière n'est pas compréhensible.

En effet, un graphique met en évidence la forte diminution constatée du nombre annuel d'accidents par section de la RN 154 jusqu'à aujourd'hui (de 4 à 8 accidents depuis 2012, par opposition à plus de 10 accidents les années précédentes). Le graphique suivant évoque 4 ou 5 accidents sur la RN 12 depuis 2011, alors que les deux tronçons sont communs entre Nonancourt et Dreux. Sans développer la méthode de calcul, l'étude d'impact conclut : *"Compte tenu des trafics attendus sur l'infrastructure et sur les itinéraires concurrents, la mise en service du projet devrait permettre d'éviter 10 accidents par an"*. Interrogé par les rapporteurs sur le sens de ces différents chiffres, le maître d'ouvrage a précisé :

– que les chiffres relatifs à la RN 154 ne concernent pas le tronçon commun, mais incluent la rocade

⁵⁸ Selon la réglementation applicable en termes de bruit, c'est ce qui peut conduire à requérir des mesures de protection vis-à-vis des habitations existantes.

⁵⁹ Compte tenu de l'application des règles d'antériorité, les projets étant concomitants.

Est de Dreux ;

- que les chiffres relatifs à la RN 12 concernent le tronç commun ;
- qu'ils n'incluent pas les roçades Ouest de Dreux et de Chartres ;
- que les gains de sécurité affichés prennent en compte l'ensemble du réseau modélisé.

L'itinéraire de substitution sera interdit aux poids lourds. Il serait également utile d'indiquer les gains attendus spécifiquement sur la roçade de Dreux et de les comparer aux gains des projets alternatifs, portés par le maître d'ouvrage (Cf. § 2.7).

L'Ae recommande de mieux expliquer la décomposition des gains de sécurité routière en tenant compte du réseau connexe et des autres projets existants.

Une variante consistant à maintenir à 110 km/h la limitation de vitesse sur la section déjà aménagée ayant été testée pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, il serait également utile de préciser les effets d'une telle variante en termes de sécurité routière.

L'Ae recommande 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.

2.4. Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 fait l'objet d'un volume indépendant du dossier, dont les conclusions sont reprises dans l'étude d'impact. Sept sites sont concernés :

- trois sites sont situés dans le périmètre de la zone d'étude : la ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet (FR 2400552), la ZPS Beauce et vallée de la Conie (FR2410002) et la ZSC Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun (FR2400553) ;
- quatre sites sont situés dans le voisinage, de 1,1 à 20 km de la zone d'étude, du nord au sud : ZSC Vallée de l'Eure (FR 2300128) ; ZPS Forêts et étangs du Perche (FR2512004) ; ZSC les cavités de Tillières-sur-Avre (FR2302011) ; ZSC étangs et mares des forêts de Breteuil et de Conches (FR2302012) ; la ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet (FR 2400552), d'une grande longueur, est aussi analysée à ce titre.

Pour ces quatre derniers sites, et pour la partie de la ZSC « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet » non directement concernée, l'étude conclut à l'absence d'incidence significative, les habitats ou espèces à l'origine des classements n'étant pas présents dans la zone d'étude. Le contexte anthropisé du projet, l'absence de continuité écologique et l'éloignement des sites sont avancés comme des arguments complémentaires.

Pour la ZPS « Beauce et vallée de la Conie », 4 des 13 espèces d'oiseaux à l'origine du classement ont été observées en faibles effectifs. D'après l'étude, « *les surfaces d'habitats favorables à ces espèces qui vont être détruites par l'aménagement du projet sont infimes au regard des milieux présents au sein de la ZPS (48 ha détruits sur les 57 400 ha de terres arables sur la ZPS). La destruction de ces milieux n'est pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces* ».

Pour la ZSC « Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun », l'étude indique qu'aucun des habitats d'intérêt communautaire présents sur le site Natura 2000 ne sera touché directement ou indirectement lors des travaux ou lors de l'exploitation, notamment parce que l'entité la plus proche de ce site se situe à 600 m de l'aire d'étude. Parmi les 9 espèces animales à l'origine du

classement du site, seule la Barbastelle d'Europe a été observée. Compte tenu de l'absence de continuité écologique et d'un milieu très anthropisé, l'étude conclut sur le fait que l'emprise du projet ne peut servir que de zone de transit et éventuellement de chasse pour les chauves-souris à l'origine de la désignation du site. L'incidence est jugée non significative. Néanmoins les mesures générales (phasage des travaux, expertise arboricole, « plan lumière » adapté) mises en place pour les espèces protégées réduiront l'impact potentiel pour ces espèces d'intérêt communautaires.

L'interception de la ZSC « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet » dans le secteur de Dreux-Nonancourt représente le principal impact vis-à-vis de l'état de conservation des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation d'un site Natura 2000. Il fait l'objet d'une évaluation détaillée des incidences au titre de Natura 2000 pour chacun des 10 habitats d'intérêt communautaire et des 9 espèces animales présents sur le site. Des incidences significatives potentielles ont été en particulier détectées pour 2 espèces de chiroptères (le Grand Murin et le Murin de Bechstein) et pour des pelouses calcaires (pelouses calcaires du mésobromion au lieu dit de la Côte Blanche). Après la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction de ces incidences, les impacts résiduels sont analysés comme très faibles et non significatifs. L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur la prise en compte des incidences Natura 2000 par le projet.

2.5. Analyse des effets potentiels sur l'urbanisation

2.5.1 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet routier concerne 37 communes. Les documents d'urbanisme (DU) de 31 de ces communes requièrent une mise en compatibilité pour permettre la réalisation des travaux. Cinq des six autres communes ne disposent pas de document d'urbanisme⁶⁰ ; la sixième dispose d'une carte communale. Le SCOT de Chartres est également concerné, mais pas celui de Dreux, qui ne nécessite pas de mise en compatibilité. Un tableau synthétique est fourni dans l'étude d'impact fournissant par commune la liste des documents à mettre à jour.

L'évaluation environnementale de ces MECDU est requise pour celles dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000. Dans les autres cas, elle relève d'une appréciation au cas par cas. Le maître d'ouvrage a souhaité présenter cette évaluation pour toutes les communes traversées, dotées d'un document d'urbanisme (DU), si cette mise en compatibilité n'avait pas déjà été réalisée.

Ces dossiers présentent de façon claire la mise en cohérence de chacune des pièces des DU, outre la mise à jour des zonages, selon les cas : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, orientations d'aménagement, règlement, liste des emplacements réservés, liste des espaces boisés classés et espaces paysagers.

Conformément à l'article R.104-19 du code de l'urbanisme, le rapport environnemental peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. Ainsi, il s'appuie largement sur le contenu de l'étude d'impact du projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 et de la RN 12, le public étant invité à s'y référer pour plus de précisions. Dès lors, l'Ae souligne le risque que des espaces boisés déclassés à l'occasion des

⁶⁰ Elles relèvent du règlement national d'urbanisme (articles R.111-1 à R. 111-27 du code de l'urbanisme). La commune qui a opté pour la carte communale (Challet), incluse dans le SCOT de Chartres, relève également du RNU pour palier l'absence d'orientation d'aménagement.

mises en compatibilité des documents d'urbanisme ne soient pas reclassés, une fois le tracé du projet définitivement arrêté.

2.5.2 Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

Le dossier présente bien, en termes généraux, les inconvénients que pourrait avoir une augmentation ou un étalement de l'urbanisation et indique : « *Afin d'éviter tout risque d'étalement urbain lié à l'augmentation de l'attractivité des secteurs traversés, la dynamique foncière devra être encadrée et des concertations devront être engagées entre les décideurs locaux et les acteurs impliqués dans l'aménagement du territoire afin d'organiser cette dynamique foncière, notamment en termes de localisation résidentielle, commerciale et de comportement des déplacements quotidiens* ». Il renvoie aux SCOT de Chartres et de Dreux qui intègrent déjà les scénarios de mise en concession autoroutière du tracé. Il postule qu'ailleurs « *les zones situées de part et d'autre de l'infrastructure nouvelle sont majoritairement à vocation agricole et naturelle. Le projet ne viendra donc pas changer la destination de ces parcelles, dont l'utilisation des sols est régie par les documents d'urbanisme opposables sur les communes intéressées* ». L'Ae relève que les dossiers de MECDU mettent en avant les facteurs positifs du projet en termes de développement urbain, mais n'explicitent pas comment ces développements pourraient se réaliser autrement que par des consommations supplémentaires d'espaces et des artificialisations et imperméabilisation des sols.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, avec les collectivités concernées, de présenter à l'appui de la DUP, des mécanismes permettant d'éviter, réduire et compenser effectivement les effets environnementaux négatifs que pourrait induire le développement des zones desservies par le projet.

2.6. Suivi des mesures et de leurs effets

Ce volet récapitule un ensemble de mesures concernant principalement les milieux naturels (pour la phase chantier et en exploitation). Un bilan est prévu avant travaux, après travaux, puis un an et entre 3 à 5 ans après la mise en service avec reconduction éventuelle au vu des effets constatés⁶¹. Il décrit plus finement le suivi de certaines espèces animales. L'Ae rappelle que le caractère opérationnel des mesures de compensation doit être assuré pendant la durée de vie du projet.

2.7. Effets cumulés du projet avec les autres projets connus

Le dossier retient trois projets pour son analyse : le projet de contournement est de Rouen⁶², le projet d'aménagement de la RN 154 au sud de Dreux⁶³ et le projet d'aménagement du plateau nord-est de Chartres qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) le 26 décembre 2013. Tout en rappelant le projet d'élargissement de l'A 10, il ne le retient pas dans son analyse, le projet n'étant pas encore finalisé. Néanmoins, à l'horizon 2042, il serait utile de savoir si la modélisation des trafics tient compte de ce projet, compte tenu du chiffre paradoxal signalé au § 2.3.5.

Aménagement de la RN 154 au sud de Dreux

Les objectifs de cet aménagement sont rappelés dans le dossier. Les rapporteurs ont été informés qu'un autre projet de mise à 2x2 voies de la rocade Est de Dreux faisait l'objet de discussions entre l'État et la mairie de Dreux ; ce projet n'est pas évoqué dans le dossier⁶⁴. Dans son avis

⁶¹ "Pour les mesures qui n'auront pas fait leur preuve, il sera systématiquement proposé une reconduction du suivi sur 5 ans"

⁶² Avis Ae n°2015-98 du 2 février 2016

⁶³ Avis Ae n°2013-135 du 26 février 2013.

⁶⁴ Ces projets ont été évoqués lors de la visite des rapporteurs : dans le premier cas, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il était pour l'instant suspendu compte tenu de son coût et de l'absence de crédits publics disponibles ; dans le second

n°2013-135, l'Ae recommandait principalement : d'indiquer les conséquences que pourrait avoir l'A 154 pour ce projet ; de préciser les projections de trafic tenant compte de la possible mise en service de l'A 154 ; de justifier la compatibilité du projet avec les dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement (itinéraires cyclables) ; de mieux expliciter les résultats de l'étude de bruit et les conséquences à en tirer pour les immeubles proches de la rocade. L'Ae relève la convergence des questions soulevées dans les deux avis, ainsi que l'absence de réponse à ces différentes questions dans l'analyse des impacts cumulés.

L'Ae recommande de rappeler l'avancement des projets envisagés sur la rocade de Dreux et la façon dont le maître d'ouvrage prévoit de répondre aux recommandations convergentes de ses avis, tout particulièrement pour ce qui concerne les impacts sur le trafic et en termes de bruit et les mesures à prévoir pour les itinéraires cyclables.

Aménagement du plateau nord-est de Chartres

Il s'agit d'un projet de ZAC de 283 ha, prévoyant 3 500 logements, 100 000 m² d'activités et de services et 80 000 m² de surfaces commerciales et de loisirs, ayant vocation à se déployer en trois phases, à proximité de l'aérodrome de Chartres, juste à l'ouest du projet, le long de l'A 11⁶⁵. Le dossier le présente, mais ne précise pas si la ZAC a été créée et selon quel phasage elle sera réalisée. Il n'est donc pas exclu que la première phase de la ZAC soit réalisée avant la mise en service de l'autoroute. Les impacts du projet, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, ne font donc l'objet d'aucune mesure appropriée à ce cumul d'impacts⁶⁶. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet de ZAC comportait alors des informations plus complètes sur le bruit, la qualité de l'air et les impacts sanitaires que la présente étude d'impact. L'Ae ne peut donc que rappeler les principales recommandations de cet avis, aisément transposables au projet d'autoroute :

- *"le risque de création de PNB ne peut être totalement écarté pour les futurs habitants"* ;
- *"au global, l'indicateur global "indice pollution-population" de la situation avec le projet est nettement supérieur à l'indicateur global de la situation initiale du fait de la croissance de la population et de la répartition des flux de trafic générés par la ZAC" : l'étude air/santé du présent dossier n'en tient donc pas compte.*
- *"ces constats ne font l'objet d'aucune mesure d'évitement ou de réduction alors que l'étude d'impact mériterait de valoriser les mesures envisagées pour développer les modes de déplacement doux, susceptibles d'avoir un effet positif sur la qualité de l'air" ; "l'importance de cet enjeu milite pour qu'il fasse partie intégrante du projet d'aménagement de ZAC".*

Ces constats ne peuvent donc qu'être amplifiés par le voisinage du projet examiné ici.

cas, l'avancement de ce projet paraît plus incertain, compte tenu du projet en cours et du déclassement de la rocade qu'il entraînera - les flux résiduels de véhicules apparaissant en outre particulièrement réduits.

⁶⁵ <http://www.chartres.fr/votre-ville/les-grands-projets/le-plateau-nord-est/>

⁶⁶ Le tableau d'appréciation des impacts cumulés précise que *"le chantier générera la production de poussières et de gaz à effet de serre"*, sans mentionner les impacts en termes de qualité de l'air. Pour la phase exploitation, même si le tableau évoque *"l'augmentation des produits gazeux polluants"*, il ne propose aucune mesure d'atténuation, s'appuyant sur les résultats de l'étude air/santé à l'horizon 2042.

Pour le bruit, l'étude d'impact indique que *"les modélisations acoustiques dans le cadre du projet intègrent les modifications de trafic à l'échelle d'étude. De fait, l'analyse acoustique réalisée et les mesures définies intègrent les incidences cumulées avec les projets"*. L'Ae rappelle son analyse du § 2.3.8, dans laquelle elle constatait que le bruit le long de l'A 11 et au niveau de l'avenue Marcel Proust, notamment, n'est pas pris en compte.

L'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) signale la suppression de 47 ha de terres agricoles. Ce point n'est pas mentionné dans le tableau appréciant les impacts cumulés.

L'Ae recommande de conduire une analyse des impacts cumulés du projet avec l'aménagement du plateau nord-est de Chartres, en cohérence avec l'avis d'autorité environnementale qui porte sur ce projet.

2.8. Évaluation socio-économique du projet

Le projet fait l'objet d'une évaluation socio-économique, découlant de l'article L.1511-2 du code des transports et du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à l'évaluation des investissements publics. L'Ae relève qu'elle ne porte pas sur l'ensemble du projet.

La structure de l'analyse respecte celle préconisée par la note technique de la DGITM du 27 juin 2014.

L'analyse stratégique n'appelle pas de remarque de la part de l'Ae.

Le scénario de référence prend en compte le contournement Est de Rouen⁶⁷, ainsi que l'élargissement de l'A 10 au nord d'Orléans, pour une mise en service en 2024⁶⁸.

La partie 4 ("analyse qualitative et quantitative des effets du projet") repose principalement sur les volets de l'étude d'impact relatifs aux déplacements, à la congestion et à la sécurité routière, ainsi qu'aux impacts sonores et atmosphériques, analysés ci-dessus. Elle conclut notamment à des bénéfices pour la puissance publique et pour les riverains, au titre de la sécurité routière, de la qualité de l'air, etc. dont les effets ne sont pas correctement démontrés (voir § 2.3.6 et 2.3.8). L'évaluation socio-économique pourrait donc devoir être reprise en conséquence.

La partie 5 fournit une succession de tableaux consolidés, sans qu'il soit possible d'analyser les hypothèses conduisant à leurs résultats. Elle conclut, pour le scénario de base, à un bénéfice actualisé de 1 101 M€ valeur 2010 et un TRI du projet de 12 %. Le bilan global est principalement attribuable aux gains de temps (1 412 M€) "liés à l'amélioration de la vitesse autorisée sur l'infrastructure", les autres postes étant du second ordre. Le bilan est présenté comme très positif pour les véhicules légers, essentiellement en termes de gain de temps. Il est présenté comme négatif pour les poids lourds, le coût du péage annulant les gains de temps calculés.

L'évaluation socio-économique produit les résultats de plusieurs tests de sensibilité (taux d'actualisation, croissance, hypothèse d'interdictions concernant la circulation des poids lourds, niveaux de péage, coût d'investissement, trafics moins important), mais pas à une modification de la limitation de vitesse. Or, la programmation pluriannuelle de l'énergie qui recense les leviers de politique publique qui permettent d'atteindre les objectifs de la loi de transition énergétique comporte la mention d'une étude visant à réduire la vitesse maximale autorisée sur le réseau autoroutier.

L'Ae recommande de produire un test de sensibilité basé sur le maintien de la limitation de vitesse à 110 km/h.

2.9. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est constitué de 113 pages, dont de nombreux graphiques. Les faiblesses de certains volets, signalées dans cet avis, se traduisent dans le résumé non technique, de façon amplifiée en ne les mentionnant pas (surfaces consommées, émissions de gaz à effet de

⁶⁷ Voir avis Ae n°2015-98 du 3 février 2016

⁶⁸ Prévu au plan de relance autoroutier approuvé par le gouvernement le 2 septembre 2015. Concertation en cours.

serre). L'Ae rappelle que le résumé, même s'il est "non technique", doit reprendre les informations quantifiées les plus pertinentes⁶⁹.

Il est moins pédagogique que l'étude d'impact concernant le processus de décision ayant conduit à proposer la mise en concession de l'ensemble de la RN 154. En particulier, il passe sous silence les orientations de la Commission "Mobilité 21" et ne précise pas la raison pour laquelle le dossier se fonde exclusivement sur une concession sur l'ensemble du périmètre.

Pour ce qui concerne le résumé non technique, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire une présentation des enjeux et des impacts plus équilibrée et proportionnée, plus représentative de l'étude d'impact, en prenant également en compte les recommandations du présent avis.

⁶⁹ Certaines formulations qualitatives peuvent induire en erreur le lecteur : "une légère augmentation du niveau sonore est attendue pour certains axes routiers tels que la RD 910. Cependant, l'augmentation reste inférieure à 2 dB(A), ce qui n'est pas significatif et pas audible pour un individu". L'Ae rappelle que l'unité sonore "décibel" est logarithmique et qu'une augmentation de 2 dB(A) correspond à une augmentation de l'énergie sonore de 58 %.

Les seuls chiffres repris dans l'analyse des impacts sont le coût des mesures environnementales (voir analyse au § 1.3) et celui du nombre de décès évités (voir analyse au § 2.3.9), alors que le résumé a repris de façon plus complète les données chiffrées de l'évaluation socio-économique.