

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

## Les Cahiers d'acteurs • Avern



L'AVERN, association agréée de protection de l'environnement sur 75 communes (Drouais).  
Arrêté préfectoral N° 2007-0926

AVEC LE CONSEIL TECHNIQUE  
DU BUREAU HORIZONS



### Coordonnées :

**AVERN**  
47 rue Henri Dupont,  
28500 Vernouillet

Présidente : Germaine FRAUDIN  
41 rue Henri Dupont  
28500 Vernouillet  
Tél. 02 37 46 71 97  
Courriel : fraule@wanadoo.fr

### Le projet et l'enjeu environnemental



Le projet d'aménagement autoroutier ne consacre qu'une part infime à l'environnement (p 42 et 53). Or il a un impact très fort sur la production de gaz à effet de serre (construction et volume de la circulation) donc sur le changement climatique, sur les espaces naturels sensibles, les écosystèmes qu'il fragmente, la biodiversité, les paysages, la ressource en eau, les territoires agricoles, la santé...

Ces enjeux ne sauraient être ramenés à des « mesures réductrices ou compensatoires », étudiées succinctement ou après avoir décidé de la réalisation du projet. Le coût écologique doit être évalué dans sa globalité. Parce qu'il

est à la fois important et irréversible, il doit être pris en compte pour évaluer l'ensemble du projet, son opportunité ou celle des solutions alternatives. A ce jour, ce coût écologique n'est pas connu, ou pas disponible. Une première lecture du dossier permet d'identifier les impacts qu'il est nécessaire d'évaluer. C'est l'objet de ce cahier d'acteur.

### 1 Les éléments du projet à évaluer

#### *L'impact des infrastructures elles-mêmes.*

Les études de faisabilité ne sont pas fournies, il est toutefois possible d'estimer en première approche ces impacts, sur la base de l'état des aménagements autoroutiers et des caractéristiques principales du projet.

*L'impact sur les populations du trafic de véhicules :* bruit, pollution de l'air et de l'eau. L'évaluation requiert de connaître les tracés précis : bien que les études aient été effectuées, celles-ci ne sont pas fournies. Les impacts sonores et polluants associés au trafic sont écartés et compromettent une réelle prise en compte des enjeux environnementaux.

#### *Le projet considère le bouclage de la mise en 2 x 2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire Allaines – Nonancourt.*

Quatre ensembles doivent être considérés : trois contournements nouveaux (incluant les franchissements de trois vallées) et la mise en 2x2 voies de deux sections existantes pour lesquelles une voie de substitution serait créée. L'implantation des nœuds routiers, diffuseurs, aires de repos, de service et de péage, doit également être prise en compte, bien que les informations soient très lacunaires.

## 2 Impact des infrastructures - ensemble du projet

*Les aménagements autoroutiers sont grands consommateurs de ressources naturelles* : (eau, énergie et matières premières). Ils contribuent à accélérer le processus de réchauffement climatique. La construction des fonds de forme et des revêtements constitue un poste de consommation énergétique considérable : préparation et transport des matériaux, utilisation des engins, (voies de substitution pendant les travaux). L'impact des constructions sur le changement climatique doit donc être intégré dans l'évaluation : les émissions de gaz à effet de serre des constructions représentent environ le double des émissions de l'ensemble du trafic annuel de véhicules.

*Par leur emprise au sol, les aménagements autoroutiers sont grands consommateurs d'espaces*. Les enjeux liés à la protection des espaces boisés et agricoles doivent par conséquent être intégrés dans l'évaluation. L'ensemble du projet porte une emprise variant entre 426 et 524 hectares selon les variantes possibles : tracés et dépendances. En particulier, il détruira entre 60 et 84 hectares d'espaces naturels sensibles inventoriés au registre ZNIEFF (Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique).

*Les aménagements couperont chacune des trois principales trames vertes du département* : vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure. Au-delà de leur intérêt biologique, les enjeux paysagers, touristiques et économiques associés aux trames vertes et portés à l'échelle du département, justifient de leur intégration dans l'évaluation.

*Enfin, les aménagements affecteront de différentes façons la ressource en eau*. La destruction de coteaux réduira la capacité d'auto-épuration des eaux en provenance des plateaux agricoles. Les affouillements augmenteront les risques de pollution diffuse ou accidentelle des nappes pendant les travaux. Les nouvelles surfaces imperméabilisées augmenteront les risques liés au ruissellement des eaux polluées. Le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) en 2001, concernant les sections Chartres-A10, indique que les aménagements pourraient traverser plusieurs zones vulnérables au plan hydrogéologique. Concernant les sections Chartres-Nonancourt partie Nord, aucune étude de vulnérabilité hydrogéologique n'a été rendue publique à ce jour. Au vu du fort enjeu de la protection de la ressource pour les agglomérations de Chartres et de Dreux, ces impacts doivent être intégrés dans l'évaluation.

## 3 Impacts spécifiques aux quatre ensembles d'aménagements

### *Contournement de Nonancourt – St Rémy*

**Linéaire = 13 à 14 km**

Emprise totale = 104 à 116 ha

dont 21 à 23 % en ZNIEFF II

#### **Emissions Gaz à effet de serre**

Construction = 18 000 tonnes eq.C

Trafic annuel = 14 000 tonnes eq.C

Le contournement Sud a été étudié lors de la concertation locale en 2001. Quelque soit le tracé retenu, le dossier conclue qu'il présentera des impacts importants sur les paysages et espaces naturels sensibles, notamment lors de la traversée de l'Avre. Le contournement coupera les ensembles forestiers ceinturant l'agglomération, avec un impact biologique. Le projet morcellera les espaces naturels et créera des espaces résiduels rendus inexploitable.

Le tracé jouxte le centre aéré de Saint-Lubin, et la base de loisirs de Bellegarde sera compromise par un franchissement surélevé. Une partie des nuisances actuelles subies par Saint Rémy seront reportées sur le territoire de Saint Lubin.

Sur la liaison Evreux-Dreux, le contournement rallongera les parcours de 6 km, augmentant ainsi les émissions polluantes. Compte tenu des vents dominants, la pollution atmosphérique sur Saint Lubin et Nonancourt doit être évaluée.

### Contournement de Dreux

**Linéaire = 11 à 13 km**

Emprise totale = 88 à 110 ha  
dont 20 à 27 % en ZNIEFF I & II

**Emissions Gaz à effet de serre**

Construction = 18 000 tonnes eq.C  
Trafic annuel = 6 500 tonnes eq.C



Le SCOT de l'agglomération drouaise fixe comme objectif de « limiter la consommation d'espace » et conclue que le contournement Ouest « coupera la vallée de la Blaise en deux parties distinctes », ce qui met en cause ses fonctions de corridor biologique, encaissé entre les openfields de la Beauce et du Drouais-Thymerais. Le tracé n'est pas connu précisément, mais devrait traverser la Côte Blanche, unique site de la vallée classé Natura 2000 (15 ha environ), abritant une forte colonie de chauve-souris à protéger évoqué dans le dossier p53. Plus généralement, le très fort intérêt paysager de la vallée, et économique en lien avec le développement du tourisme vert, pourrait être compromis.

La coupure de la trame bleue affectera directement son intérêt majeur pour la protection de la ressource en eau potable. L'évaluation des impacts devrait être précise dans le contexte de redéfinition et de renforcement des périmètres de protection des six captages de Vernouillet, tous qualifiés de prioritaires selon la Loi Grenelle II.

### Les sections déjà aménagées entre Dreux et Chartres

Bien que la section comprise entre Marville et Poisvilliers soit déjà aménagée en 2x2 voies, le projet envisage une mise aux normes dont les modalités ne sont pas précisées. La mise en concession pourra impliquer la destruction totale ou partielle de 3 diffuseurs existants (D26, D148 et D340). La production de déchets résultant doit être évaluée, compte-tenu du déficit d'exutoires souligné par le Plan départemental de gestion des déchets du BTP (2002).

### Contournement de Chartres

**Linéaire = 16 à 20 km**

Emprise totale = 110 à 166 ha  
dont 16 à 18 % en ZNIEFF II

**Emissions Gaz à effet de serre**

Construction = 24 000 tonnes eq.C  
Trafic annuel = 13 000 tonnes eq.C

Le franchissement de l'Eure coupera la principale trame verte, corridor biologique vers l'ensemble de la vallée de Seine. Le BRGM a souligné les risques élevés de pollution des eaux sur les secteurs de Chartres Nord et des bords de l'Eure, du fait des affleurements de la nappe au niveau des alluvions.

### Nouvelles sections entre Allones et l'A10

**Linéaire = 20 à 22 km**

Emprise totale = 124 à 132 ha

**Emissions Gaz à effet de serre**

Construction = 26 000 tonnes eq.C  
Trafic annuel = 12 000 tonnes eq.C

L'option retenue pour contourner Ymonville ne suit pas les recommandations faites par le BRGM en référence aux affleurements calcaires. Les aménagements au nord et au sud d'Ymonville pourraient donc augmenter les risques de pollution de la nappe de Beauce.

## Méthodologie

Les estimations sont effectuées suivant les référentiels du SETRA pour les aménagements en 2x2 voies, pour l'emprise au sol et les matériaux de construction. Pour les ouvrages, sont utilisées les données de BPE de l'aménagement de l'A29 Amiens – St Quentin (Unibéton, 2000).

L'emprise totale est la surface affectée à l'autoroute et à ses dépendances. Sa largeur est beaucoup plus importante que la plateforme puisqu'elle comprend les fossés, talus, murs de soutènement et tous les ouvrages. On considère que les aires de repos et de service ne sont pas installées en ZNIEFF.

Les émissions de Gaz à effet de serre sont estimées suivant la méthode Bilan Carbone™ de l'ADEME (exprimées en tonnes équivalent carbone). Pour les infrastructures, sont prises en compte la construction de la plateforme, des ouvrages et des parkings. Pour le trafic de véhicules, sont utilisés les prévisionnels du maître d'ouvrage à l'horizon 2018.

## Références

- Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leur Aménagements (SETRA)
- Tronc Commun RN12-RN154, Dossier de concertation, Préfecture de l'Eure, Préfecture de l'Eure-et-Loir, mai 2001
- Projet routier RN154 Chartres-Nord-Allaines, Etablissement d'une cartographie géologique et hydrogéologique, Vulnérabilité de la nappe, BRGM, décembre 2001
- Etude de l'état initial de l'environnement, SCOT Communauté d'agglomération du Drouais, mai 2008
- Etude de l'état initial de l'environnement, SCOT Agglomération chartraine, janvier 2005
- Registre des ZNIEFF, Direction Régionale de l'Environnement, mise à jour 2005



*Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.*

**CPDP devenir de la RN54 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres**

**Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)**