



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
sur l'aménagement de la RN154 au sud de  
Dreux (28)**

**2<sup>e</sup> présentation**

**n°Ae : 2018-73**

Avis délibéré n° 2018-73 adopté lors de la séance du 10 octobre 2018

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 10 octobre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait l'avis sur une deuxième présentation de l'aménagement de la RN154 au sud de Dreux (28).*

*Étaient présents et ont délibéré collégialement : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser*

*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 le présent avis.*

*Étaient absents: Sophie Fonquernie, Christine Jean*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Centre – Val de Loire, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 août 2018*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale 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 un délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 août 2018 :*

- le préfet de département d'Eure et Loir,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Centre – Val de Loire qui a transmis une contribution en date du 2 octobre 2018.*

*Sur le rapport de Éric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (cf. article L. 122 - 1 - 1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122 - 13).**

**Conformément à l'article L. 122 - 1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123 - 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 - 19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement de la RN 154 au sud de Dreux (Eure-et-Loir) est porté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de la région Centre – Val de Loire. Il a pour objectif de diminuer le risque d'accident sur un tronçon d'un peu moins de 3 km, de réduire la congestion d'un carrefour giratoire. Il s'y ajoute l'assainissement des voiries concernées.

Le même projet avait fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae le 26 février 2014<sup>2</sup>. Le contexte a évolué avec la décision de mettre un autre tronçon de la RN 154 au gabarit autoroutier dans le cadre d'une concession<sup>3</sup>, indépendamment du présent projet. Le dossier diffère légèrement du premier dossier présenté à l'Ae du fait du remplacement d'un séparateur en béton par un terre-plein central, afin de permettre la traversée de la faune, et de la construction d'un écran antibruit au droit du quartier Vauvettes. En conséquence, l'Ae ne reprend pas ici son avis initial mais le complète en analysant les modifications intervenues en lien avec ses recommandations initiales. Elle propose à cette occasion quelques recommandations nouvelles.

L'Ae avait identifié les principaux enjeux environnementaux suivants, qui restent valides aujourd'hui :

- la qualité des eaux souterraines, dans une zone où la nappe exploitée pour l'alimentation en eau potable est très vulnérable ;
- la qualité de l'air et ses conséquences sanitaires pour les populations (cité des Vauvettes et zone d'activité), dans une zone caractérisée par une pollution significative, au moins par le dioxyde d'azote;
- le développement des modes de transport doux en zone urbaine.

L'Ae recommande principalement :

- d'inclure dans le projet les aménagements cyclables portés par les collectivités locales et de les prendre en compte dans l'étude d'impact ;
- de revoir les projections d'évolution du trafic en diminuant le coefficient du couplage entre l'augmentation du PIB et celle du trafic à l'aune des politiques environnementales actuelles et en intégrant le report de trafic attendu sur l'A 154 ;
- d'améliorer la description du projet de bande médiane équipée en mettant en évidence les caractéristiques qui permettent son franchissement par la faune ;
- de renforcer la présentation des impacts sur la santé dans le résumé non technique.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

---

<sup>2</sup> Avis n°2013-135

<sup>3</sup> Projet déclaré d'utilité publique par décret n°2018-576 du 4 juillet 2018

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

L'aménagement de la RN 154 au sud de Dreux a fait l'objet de l'[avis délibéré de l'Ae 2013-135 du 26 février 2014](#). Il était présenté à l'époque dans un contexte d'incertitude, aujourd'hui levée, sur la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN 154 au gabarit autoroutier (A 154), assurant ainsi la continuité de la liaison autoroutière entre Rouen et Orléans, et de la RN12 au nord de Dreux. L'A154 contourne le sud de Dreux par le sud-ouest permettant au trafic entre Rouen et Orléans d'éviter l'agglomération de Dreux. La section à deux voies de la RN 154 sur 3 km au sud de Dreux deviendra alors, à la mise en service de l'A 154, une liaison entre l'autoroute et la ville de Dreux par le sud. L'A 154 a été déclarée d'utilité publique par décret n°2018-576 du 4 juillet 2018. Elle sera réalisée par mise en concession et a donné lieu à une étude d'impact qui a fait l'objet de l'[avis délibéré de l'Ae 2016-52 du 21 septembre 2016](#).

Le projet d'aménagement au sud de Dreux aujourd'hui soumis à l'avis de l'Ae prend en compte le projet A 154 (Figure 1)) dans son analyse des effets cumulés avec d'autres projets.

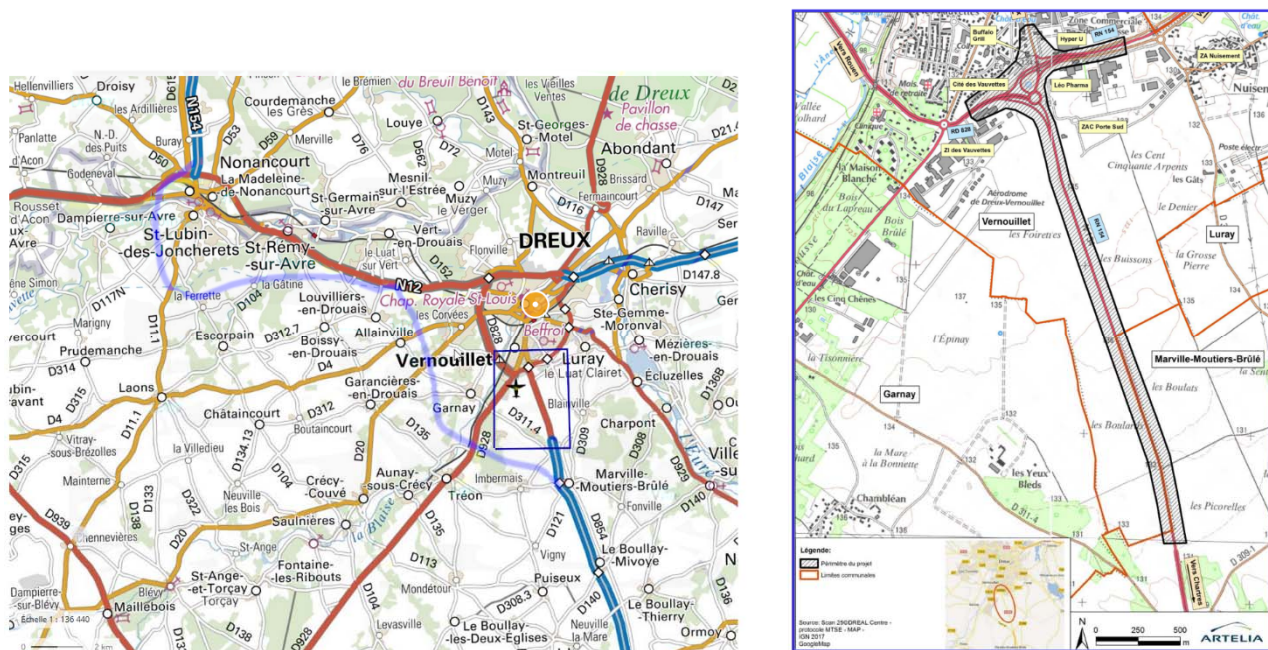


Figure 1 : Carte de situation du projet (Source Géoportail) montrant le tracé de la future A 154 en violet à gauche. Le cartouche encadré de bleu de la carte de gauche correspond à la carte de droite extraite du dossier.

Le projet présenté aujourd'hui est fonctionnellement indépendant du projet autoroutier mentionné ci-dessus. Le dossier le présente néanmoins comme conservant son objectif initial, de réduire la congestion au niveau du raccordement entre la RN 154 et la RD 28 au sud de Dreux, nonobstant la construction de l'A 154, et de réduire le nombre et la gravité des accidents.

La portion de 3 km de la RN 154 située entre la section à 2 x 2 voies au sud et ce raccordement est accidentogène. L'objectif du projet est donc également de réduire le risque d'accident en aménageant un terre-plein central sur cette section à double sens afin d'éviter les chocs frontaux entre véhicules. Enfin, ces travaux donneront l'occasion de mettre en place un système d'assainissement des eaux pluviales actuellement absent de l'infrastructure existante.

Le projet présente très peu de différences par rapport au projet initial. Il s'agit de la deuxième présentation du même projet. En conséquence, l'Ae n'estime pas nécessaire de produire un avis complet, qui serait redondant avec son avis initial. Elle prend acte des améliorations du projet sur le plan de la prise en compte de l'environnement et examine, dans la suite de cet avis, la manière dont ses recommandations initiales ont été prises en compte, émettant et explicitant, le cas échéant, de nouvelles recommandations.

## 2. Évolutions principales du projet

La principale évolution du projet concerne la séparation des trafics sur la liaison entre l'échangeur au sud de Dreux et la partie, située 3 km plus au sud, où la RN 154 devient une route à deux fois deux voies qui a vocation à devenir l'A 154. Un séparateur en béton était initialement prévu : il présentait l'inconvénient de constituer une barrière infranchissable alors que l'étude d'impact initiale avait identifié ce secteur comme étant un corridor de déplacement pour la faune. Le séparateur en béton a été remplacé par un terre-plein central qualifié de « bande médiane équipée » qui ne présente plus, d'après le dossier, cet effet de barrière.

La deuxième modification majeure est la mise en place d'un écran anti-bruit de quatre mètres de haut au nord de l'échangeur afin de protéger les habitants du quartier Vauvettes. Cette modification répond à une recommandation initiale de l'Ae qui la considère en conséquence comme bienvenue.

## 3. Analyse des suites données aux recommandations de l'avis Ae n°2013-135

### *Présentation du projet et des aménagements projetés*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de justifier la compatibilité du présent aménagement avec les dispositions de l'article L. 228 – 2 du code de l'environnement, concernant les itinéraires cyclables.

Le dossier a été complété par la phrase suivante : « *Ces aménagements seront complétés par des projets en périphérie, portés par les collectivités, favorisant les modes doux (rues de Rome et Bruxelles) et des pistes cyclables entre les Vauvettes et la zone d'activité.* » Cet amendement montre que les collectivités locales ont pris en compte l'évolution des besoins de mobilité de la population et la nécessité de développer des alternatives à l'utilisation des voitures individuelles. Néanmoins, l'Ae observe que l'article L. 228 – 2 du code de l'environnement précise que des aménagements cyclables doivent être mis au point « *à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines* » : c'est donc bien une obligation qui incombe au maître d'ouvrage. Même si leur maîtrise d'ouvrage est différente de celle du projet présenté, ces aménagements cyclables font bien partie du même projet et doivent donc être décrits et évalués dans le dossier.

***L'Ae recommande d'inclure dans le projet les aménagements cyclables portés par les collectivités locales et de les prendre en compte dans l'étude d'impact.***

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de décrire le tracé actuellement envisagé pour le projet autoroutier A 154 au niveau de Dreux, et son raccordement avec le projet actuel.

Cette recommandation concernait surtout le contenu du premier dossier. L'aménagement présenté constitue désormais le raccordement avec cet autre projet.

### *Analyse de l'étude d'impact*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de justifier les raisons pour lesquelles l'étude d'impact ne respecte pas les dispositions prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette recommandation s'appuyait sur l'absence d'analyse de la cohérence entre le projet et les plans locaux d'urbanisme, voire d'autres plans et programmes concernant le territoire. Cette analyse est maintenant réalisée et n'appelle pas de remarque de l'Ae.

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de mieux prendre en compte les incertitudes qui s'attachent aux chiffres annoncés.

L'Ae continue de penser qu'il serait raisonnable d'associer les projections issues de modélisation des trafics d'une véritable évaluation d'incertitude, d'autant plus que l'avis n°2016-52 du 21 septembre 2016 avait lui aussi recommandé, pour le projet d'A 154, 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)* » et « *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* ».

### *Analyse de l'état initial*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de compléter la présentation de l'état initial par la carte de l'aire d'alimentation des captages d'eau potable de Vernouillet, englobant le présent projet, et par la localisation des périmètres de protection des captages.

L'étude actualisée répond sur ce point à la recommandation de l'Ae.

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de reformuler plus précisément la conclusion sur la caractérisation de la qualité de l'air au voisinage du carrefour.

Le volet qualité de l'air a été mis à jour avec des données nouvelles et sa conclusion est plus objective. Il a par ailleurs été complété d'une évaluation quantitative des risques sanitaires pour les établissements sensibles.

### *Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de justifier le parti retenu par l'analyse d'une série plus longue de données relatives aux accidents, et par la présentation de la manière dont l'option technique d'aménagement du tronçon de la RN 154 est une réponse adaptée à la typologie des accidents.

L'approche statistique de l'accidentologie a été complétée par les événements malheureusement constatés entre 2011 et 2015, ce qui renforce, sur une chronique deux fois plus longue, la significativité de l'analyse et confirme le caractère accidentogène du secteur étudié. Les accidents les plus graves sont des chocs frontaux ce qui justifie la séparation des voies par un terre-plein.

### *Analyse des impacts du projet*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'intégrer ses engagements dans les cahiers des charges des entreprises et leurs plans de prévention.

Cette recommandation s'applique à la phase suivante quand le maître d'ouvrage sollicitera des entreprises pour réaliser les travaux. L'Ae la maintient.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'intégrer ses engagements dans les cahiers des charges des entreprises et leurs plans de prévention.***

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de mieux expliquer les projections de trafic, notamment au-delà de 2025 :

- en justifiant les hypothèses retenues en matière de croissance du PIB, et de couplage des évolutions de trafic aux évolutions du PIB ;
- en examinant l'hypothèse d'un trafic supplémentaire induit par la réduction de congestion du giratoire ;
- en présentant un scénario tenant compte de la possible mise en service de l'A154.

L'étude actualisée comporte une étude de trafic en annexe. Cette étude a procédé à des comptages en 2015 qui montrent une légère diminution du trafic de 5 % en heure de pointe du matin et de 1 % en heure de pointe du soir. Le dossier continue cependant de s'appuyer sur la relation du trafic avec le produit intérieur brut établie sur des données de la période 2000 – 2010 et en conclut qu'une augmentation de 8 % est attendue entre 2015 et 2020. Outre que, pour l'Ae, un tel indicateur national n'est pas nécessairement adapté au contexte de ce projet ce couplage mérite d'être actualisé, les politiques en cours et planifiées qui ont pour objectif de diminuer les émissions polluantes liées à la mobilité visent notamment le découplage entre la croissance économique et la pollution. Par ailleurs, il est admis dans cette étude que la réalisation de l'A 154 viendra diminuer ce trafic et une référence est faite aux données de l'étude d'impact de l'A 154. Néanmoins, cette diminution n'est pas intégrée à l'analyse.

L'étude de trafic ne fournit pas de données de trafic comparant la situation sans projet avec la situation avec projet. Ces données sont cependant présentes dans l'annexe sur les risques pour la santé. L'Ae n'a pas été en mesure de comprendre ce qui déterminait la différence entre les deux hypothèses avec et sans projet. Quoi qu'il en soit, l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air, le bruit et la santé s'appuie sur l'hypothèse que le trafic sera légèrement supérieur par rapport au scénario sans projet. Les gains attendus en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont liés à l'amélioration des véhicules.

***L'Ae recommande de revoir les projections d'évolution du trafic en diminuant le coefficient du couplage entre l'augmentation du PIB et du trafic à l'aune des politiques environnementales actuelles et en intégrant le report de trafic attendu sur l'A 154.***

Rappel de la recommandation<sup>4</sup> : L'Ae recommande de ne pas tirer de conclusions hâtives sur les effets de l'aménagement, compte tenu des incertitudes afférentes à la projection à l'horizon 2035, incertitudes dont l'ordre de grandeur est bien supérieur à la différence supposée entre l'état initial et l'état final.

<sup>4</sup> Sur la base de la motivation suivante : « Alors que le dossier mentionne à plusieurs reprises un effet légèrement bénéfique de l'aménagement comparé à l'absence d'aménagement à l'horizon 2035, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et d'aéro-polluants, l'examen attentif des hypothèses de trafic sur chacun des tronçons arrivant et partant du giratoire conduit à relever de légères incohérences dans le nombre des véhicules.km qui fonde les modélisations. L'erreur relevée pourrait avoir un caractère anecdotique, du fait de l'influence négligeable sur le résultat ; néanmoins elle serait de nature à inverser le sens de la conclusion de l'étude d'impact. »

La remarque de l'Ae sur l'ordre de grandeur des incertitudes reste valable, cependant le maître d'ouvrage s'abstient maintenant d'en tirer des conclusions hâtives.

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de préciser et justifier les choix techniques permettant de garantir la fonctionnalité d'une continuité écologique pour la grande et la petite faune, une fois l'infrastructure réaménagée.

La modification du projet qui consiste à remplacer le séparateur en béton par un terre-plein central devrait répondre positivement à cette recommandation. Cependant, la description précise de ce terre-plein central est lacunaire, le schéma figure 7 page 7 du document intitulé : « *Plan général des travaux* » est peu explicite : est mentionnée la présence d'une glissière en béton dont les caractéristiques ne sont pas fournies. La notion de « bande médiane équipée » n'est pas précisée dans le dossier.

***L'Ae recommande d'améliorer la description du projet de bande médiane équipée en mettant en évidence celles de ses caractéristiques qui permettent son franchissement par la faune.***

Rappel de la recommandation : En matière d'évaluation des incidences Natura 2000, l'Ae recommande de respecter les dispositions de l'article R. 414 – 23 du code de l'environnement.

L'évaluation actualisée inclut une étude de la faune et de la flore qui recense et cartographie le sites Natura 2000 à proximité de l'ouvrage. L'analyse conclut à l'absence d'incidence sur le site et les espèces ayant justifié sa désignation. Cette conclusion n'appelle pas d'observation particulière de l'Ae.

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de :

- mieux expliciter les résultats de l'étude de bruit, et de renseigner précisément l'impossibilité de traiter à la source le bruit affectant les étages élevés ;
- présenter les conséquences acoustiques du scénario de mise en service de l'A 154 dans une dizaine d'années.

L'évaluation actualisée est complétée par une étude d'impact acoustique détaillée qui comporte des simulations pour différents écrans acoustiques. L'étude montre que la protection à la source de tous les logements nécessiterait un écran d'une hauteur de six mètres ce qui paraît peu faisable. Le compromis proposé, avec un écran de quatre mètres de hauteur, qui n'était pas prévu initialement, limite le plus possible le nombre de logements qui seront traités en façade. La diminution du trafic du fait de la mise en service de l'A 154 viendra, selon le maître d'ouvrage, diminuer l'exposition de la population.

#### *Mesures de suivi*

Rappel de la recommandation : L'Ae recommande de mettre en place un suivi du trafic et des accidents.

Les données actualisées de l'étude montrent que ce suivi est d'ores et déjà effectif.

#### *Résumé non technique*

Rappel de la recommandation : Pour la bonne information du public, l'Ae recommande :

- de présenter le résumé non technique en insistant sur l'information du public concernant les enjeux environnementaux et sanitaires, les problèmes sanitaires liés à la situation actuelle et les résultats obtenus en matière d'impact à cet égard ;

- de tenir compte, dans le résumé non technique, des recommandations émises dans le présent avis.

Les questions de santé, bien qu'abordées avec sérieux dans l'évaluation des impacts sur la santé, sont reprises très succinctement dans le résumé non technique. L'Ae considère qu'elles mériteraient d'être présentées de façon plus complète au public. D'une part, cette information le concerne directement pour l'exercice de son droit de participation à une décision ayant une incidence sur l'environnement (article L. 120-1 du code de l'environnement). D'autre part, une bonne information sur les questions de santé est susceptible de motiver les changements de comportement de mobilité attendus dans le cadre des politiques environnementales en cours.

***L'Ae recommande, pour la complète information du public, de renforcer la présentation des impacts sur la santé dans le résumé non technique.***