

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION EURE ET LOIR NATURE
A L'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA MISE A 2 FOIS 2 VOIES
DE LA RN 154 ET RN 12 PAR CONCESSION AUTOROUTIERE

Messieurs les Commissaires enquêteurs,

EURE ET LOIR NATURE est une association de protection de la nature et de l'environnement, créée en 1992, et exerçant son activité sur l'ensemble du département d'Eure-et-Loir. Ses objectifs sont la connaissance et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, la sensibilisation du public aux grands enjeux environnementaux, l'éducation à l'environnement et la préservation de ce dernier. L'association est affiliée au réseau FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT et est agréée au titre de la protection de l'environnement (arrêté du Préfet d'Eure et Loir renouvelé le 19/09/2013) et de l'Inspection d'Académie. L'association siège dans de nombreuses instances publiques au niveau de la région et du département.

Préambule

L'association EURE ET LOIR NATURE souhaite indiquer qu'elle partage les principales remarques et recommandations effectuées par l'Autorité environnementale dans son avis 2016-52 du 21 septembre 2016, en particulier :

- Le fait que de nombreuses inconnues subsistent encore sur les tracés ce qui limite l'analyse qui peut être faite.
- L'absence d'arguments convaincants sur le choix des tracés de contournements de Dreux et Chartres.
- L'analyse insuffisante de la proposition du projet alternatif MOB28.
- La vigilance à apporter sur le maintien et la reconstitution des éléments de la Trame Verte et Bleue, notamment par rapport à la reconstitution de bosquets.
- L'évaluation insuffisante de l'impact du projet sur les déplacements et le fait que les études ne se sont pas intéressées aux modes alternatifs à la voiture.

L'absence d'analyses sur les gaz à effet de serre, et par conséquent de dispositif de réduction et compensation.

Par ailleurs, EURE ET LOIR NATURE conteste les affirmations émanant du maître d'ouvrage et minimisant l'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité.

Ces différents points sont détaillés ci-dessous.

Des inconnues subsistent sur le tracé

Comme le souligne à juste titre l'Autorité environnementale dans son avis :

- Des travaux sont prévus sur les sections déjà aménagées.
- Des adaptations sont encore à l'étude (Saint Lubin des Joncherets, Nogent le Phaye).
- Les tracés pour assurer la continuité des voies de substitution ne sont pas décrits dans le projet, de même qu'un certain nombre d'aménagements tels les aires de service et de repos.

Les remarques soulevées dans notre contribution sont donc limitées par ces inconnues. Il serait souhaitable ***qu'une concertation entre le maître d'ouvrage, et le cas échéant le concessionnaire désigné, soit mise en œuvre avec les parties prenantes, dont notre association, avant que ces aménagements ne soient définitivement fixés.***

Contournement de Dreux

Eure-et-Loir Nature n'a jamais été favorable au contournement de l'agglomération de Dreux par l'Ouest, qui présente des impacts plus importants pour les milieux naturels, oblige à franchir la vallée de la Blaise, et détruit plusieurs corridors écologiques. ***Eure-et-Loir Nature souhaite qu'une véritable analyse soit menée, en concertation avec les parties prenantes, sur les impacts comparés des contournements Ouest et Est de l'agglomération de Dreux,*** et notamment du projet alternatif MOB28 porté par un collectif d'associations.

Les passages à faune devront être situés loin des barrières de péage ou des aires de repos et de service. Cette remarque vaut pour tous les aménagements de ce type qui seront réalisés. Ils devront faire l'objet d'aménagements en amont et en aval pour qu'ils soient efficaces. Ces aménagements devront être proportionnels au décalage éventuel du passage par rapport aux bois et bosquets existants de part et d'autre du tracé.

Milieux naturels : impacts globaux

Le dossier du MO conclut :

- à des impacts significatifs du projet en phase de travaux,
- à des impacts globalement très faibles ou négligeables lors de la mise en fonctionnement de l'infrastructure.

EURE ET LOIR NATURE conteste fortement cette dernière affirmation :

Impacts généraux sur la Trame Verte et Bleue

L'effet cloisonnement de l'autoroute est bien rappelé par le maître d'ouvrage lui-même. Nous observons en effet que le fuseau envisagé coupe 9 corridors, sans compter les vallées franchies par les viaducs (7 dans le nord du tracé, 1 au niveau de la vallée de l'Eure, 1 dans le sud (vallées sèches.)

Le maître d'ouvrage propose des mesures de rétablissement des continuités concrétisées par des passages à grande et petite faune. L'analyse des impacts sur les éléments constitutifs de la TVB ne devrait pas avoir pour référence le SRCE, document à échelle beaucoup trop petite (1/100 000^{ème}) pour pouvoir servir de référence suffisante et pertinente : il est indispensable d'examiner les impacts de façon beaucoup plus fine, au minimum via une cartographie au 1/25 000^{ème}.

L'enjeu sur la Trame Verte est particulièrement important dans le cas du contournement Ouest de Dreux (voir détails ci-dessous). ***En tout état de cause, une analyse avec les acteurs naturalistes locaux devra être menée en amont afin de positionner les aménagements envisagés de la façon la plus judicieuse possible, reposant notamment sur des données naturalistes précises, issues tant de la bibliographie que de prospections à réaliser pour l'occasion.***

Impacts sur les milieux naturels traversés par l'infrastructure

Le projet présenté par le maître d'ouvrage, s'appuyant sur les études réalisées par les bureaux d'étude, semble considérer que les habitats naturels, notamment ceux des petits milieux forestiers disséminés sur l'emprise, renferment une biodiversité assez commune. Peut-être, si la comparaison s'effectue par rapport à une référence nationale ou régionale, et à des milieux particulièrement remarquables. ***Mais la présence de petits foyers de biodiversité et des connexions qui les relient est à analyser non selon ces références, mais en fonction du contexte local qui est celui de plaines cultivées de façon intensive.*** Dès lors, les éléments de la Trame Verte et Bleue présents occupent une place beaucoup plus stratégique, parce qu'ils apportent des zones d'abri et de vie essentiels, ne serait-ce que par les "effets lisière" favorables à la biodiversité dite ordinaire.

EURE ET LOIR NATURE rejoint totalement l'avis exprimé par l'Autorité environnementale sur la vigilance à apporter au maintien ou la reconstitution des éléments de la Trame Verte, s'agissant par exemple de la reconstitution de bosquets.

Exemples d'impact du tracé au sud de la Poterie (Saint Lubin des Joncherets)

Le tracé coupe plusieurs corridors écologiques au niveau du Bois du Gibet, de la vallée de Crampeau, du Bois de la Mare du sud et du Bois Didot. ***Il s'agit de ruptures majeures dans le maillage des corridors écologiques existant sur ce territoire.***

Nous attirons en particulier l'attention sur le corridor écologique du Bois du Gibet où se reproduit la Rousserolle verderolle, nicheuse très rare en Eure-et-Loir et classée en danger critique dans la Liste Rouge régionale.

Les passages à grande faune prévus sont en nombre suffisant mais leur localisation précise devra être concertée avec les organismes naturalistes, cynégétiques et agricoles. Ils devront prévoir une emprise de chaque côté pour favoriser l'approche des espèces présentes.

Impacts sur le secteur Chamblean-Marville Moutiers Brûlé

Ce secteur accueille de **très importants effectifs de migrateurs et d'hivernants de vanneaux huppés et de pluviers dorés**. A certaines périodes de l'année, les chiffres peuvent être considérables (13 000 pluviers dorés et 1 500 vanneaux observés le 08 janvier 2014, 10 930 vanneaux recensés lors d'un comptage durant l'hiver 2012/2013). Les principaux sites de gagnage de ces espèces se trouvent du lieu-dit La Dimerie (commune du Boullay Mivoye) au lieu-dit Le Chemin de Paris (commune du Boullay Thierry). Ce site de regroupement des vanneaux huppés et pluviers dorés est le plus important connu en Eure-et-Loir. Certaines années, l'Eure-et-Loir peut devenir le premier département français pour les effectifs hivernaux de ces espèces dont le territoire sera fortement impacté par le passage de l'infrastructure.

Traversée du lit majeur de l'Eure

Comme pour la Blaise, l'infrastructure doit enjamber le lit majeur par un viaduc, ce qui répond aux demandes formulées par EURE ET LOIR NATURE en amont de la présente enquête publique. Mais notre association souhaite attirer l'attention sur le fait que ce secteur de la vallée de l'Eure constitue **un important couloir pour la migration nuptiale des amphibiens**, comme l'ont montré les comptages et actions menées en 2014 par un collectif de bénévoles locaux et EURE ET LOIR NATURE. Là encore, une concertation devra être menée avec les naturalistes locaux pour tenir compte de cette situation.

Dortoir à Hiboux des marais d'Ymonville

Le tracé présenté passe dans sa partie sud, au niveau d'Ymonville, à proximité d'un important dortoir de hiboux des marais. La comparaison avec les données émanant des départements voisins semble indiquer que ce dortoir est un des plus importants connus en région Centre-Val de Loire. Il peut rassembler jusqu'à 60 individus certaines années. **Le passage de l'autoroute, avec la vitesse des voitures et des camions, va aggraver l'importance de la mortalité routière des hiboux des marais de ce dortoir.**

Il est indispensable que des mesures soient prises pour rendre non attractifs les bords de l'autoroute afin d'empêcher le survol par ces rapaces de l'autoroute à hauteur des voitures et des camions.

De façon générale, il serait indispensable que soient régulièrement **aménagées tout au long de l'axe, des barres d'envol permettant d'éviter la mortalité des oiseaux par collision**, tout particulièrement lors de la traversée de la Beauce.

ZPS Beauce/Conie

Le projet indique que les surfaces d'habitats favorables aux espèces de la ZPS, qui seront détruites par l'aménagement de l'infrastructure, sont infimes au regard des milieux présents au sein de la ZPS (48 hectares détruits sur 57 400 hectares de terres arables sur le territoire de la ZPS). Par conséquent, la destruction de ces milieux ne serait pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique des espèces de la ZPS.

ELN conteste fortement cette affirmation :

Ainsi, le site de reproduction historique de l'alouette calandrelle, assidument fréquenté pendant les années de 1990 à 2000, est toujours occupé. Un site de reproduction se trouve même dans le fuseau. L'alouette calandrelle, espèce de l'avifaune de plaine concernée par le classement de la ZPS Beauce/Conie, est considérée en danger critique sur la Liste Rouge régionale, et elle est considérée comme quasi menacée dans la Liste Rouge nationale.

Il en va de même pour le Busard cendré, classé vulnérable sur la Liste Rouge régionale : cette espèce occupe deux territoires concernés par l'aménagement, sur Ymonville et Fresnay l'Evêque. C'est également le cas du Busard des roseaux, classé en danger sur la Liste Rouge régionale, qui niche dans les cultures au niveau du passage du fuseau. Il en va de même pour le Busard Saint Martin, classé quasi menacé sur la Liste Rouge régionale, qui niche régulièrement sur tout le fuseau.

L'Œdicnème criard est une espèce présentant une belle densité sur tout le secteur sud du tracé. Le projet va donc contribuer à fractionner ses territoires déjà mis à mal par les très nombreux parcs éoliens installés.

Le projet prévoit de longer l'ancienne voie ferrée entre Ymonville et Fresnay l'Evêque : la double haie de cette voie accueille une population très diversifiée de passereaux. Une étude, réalisée en 2009 sur 2 700 mètres, a permis de trouver 9 couples de bruants jaunes, espèce notée comme quasi menacée sur la Liste Rouge régionale.

Une autoroute provoque un effet barrière et induit un risque important de collision pour les espèces de l'avifaune. Il ne s'agit donc pas uniquement de mesurer son impact à partir de la seule superficie de l'emprise de l'infrastructure, d'autant que celle-ci s'ajoutera aux nombreux autres aménagements existant sur la ZPS : ligne TGV, lignes THT, fermes éoliennes, autoroute A10 en bordure... Une réflexion concertée avec les acteurs impliqués dans la ZPS devra être menée pour envisager les moyens d'assurer le devenir de cette zone Natura 2000 d'intérêt majeur. Le concessionnaire pourrait notamment abonder un fonds visant à relancer les contrats avec les agriculteurs locaux, afin de relancer et pérenniser des mesures favorables à l'avifaune de plaine.

De façon générale, le secteur au sud de Chartres du projet comprend peu de franchissements pour la faune. Des aménagements supplémentaires seraient à prévoir en les calibrant pour un usage mixte (engins agricoles, faune).

ZSC Vallée de l'Eure de Maintenon, à Anet

Ce site Natura 2000 n'est pas directement concerné par le projet qui ne relève pas d'incidence significative. L'étude relève toutefois des incidences potentielles significatives sur deux espèces de chiroptères, le grand murin et le murin de Bechstein, ainsi que pour les pelouses calcaires de la Côte Blanche. EURE ET LOIR NATURE demande que la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des incidences soient concertées avec les naturalistes locaux.

ZSC Vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun

Selon l'étude d'impact, les habitats présents ne seront directement ni indirectement touchés par les travaux et l'exploitation, l'emprise du projet occupant essentiellement une zone de transit et éventuellement de chasse pour les chiroptères. EURE ET LOIR NATURE demande que des mesures concernant le phasage des travaux, une expertise arboricole et un plan lumière adapté soient mis en œuvre en concertation avec les naturalistes locaux.

Eau et milieux aquatiques

EURE ET LOIR NATURE avait demandé dans sa contribution à la précédente enquête publique menée sur les hypothèses de tracés que le franchissement des cours d'eau par l'infrastructure s'opère par des viaducs. Notre association prend acte que le projet présenté aujourd'hui correspond à cette attente, et note qu'il est bien prévu par le maître d'ouvrage que les piles des viaducs éviteront le lit mineur et que le volume pris sur les zones d'expansion des crues sera compensé. Il faudra également veiller à ce que les ouvrages d'art n'entraînent pas un arasement des coteaux qui représentent un milieu important pour de nombreuses espèces et constituent des continuités écologiques importantes dans le contexte local.

Mais le dossier présenté ne localise pas les dispositifs de recueil et d'assainissement des eaux de ruissellement. De ce fait, il n'est pas possible d'identifier les emprises nécessaires et de vérifier si les mesures proposées sont suffisantes : c'est notamment le cas pour les itinéraires de substitution.

Les bassins de rétention qui seront réalisés devraient intégrer une conception favorable à la biodiversité (pentes douces, implantation de végétation aquatique ou des zones humides) ce qui de plus leur conférerait une plus-value paysagère.

Le tracé passe sur des aquifères, tels que la nappe de Beauce, très sensibles du fait de leur mauvais état chimique, et à proximité de nombreux captages d'alimentation en eau potable alimentant les agglomérations de Dreux et de Chartres. Le cahier des charges du concessionnaire devra au minimum reprendre les mesures figurant dans les arrêtés préfectoraux propres à chacun des périmètres de protection de captages correspondants.

Espaces forestiers et boisés

Le projet indique que les mesures compensatoires prévues par le Code forestier seront indiquées ultérieurement lorsque la répartition entre les secteurs identifiés le long de l'axe de l'infrastructure seront précisément définis. Le ratio de ces compensations n'est par exemple pas indiqué. Les critères retenus par le Code forestier ne répondent pas totalement aux besoins de compensation notamment par rapport à la biodiversité et aux fonctionnalités écologiques. Il est nécessaire de définir avec les acteurs locaux concernés (propriétaires forestiers, naturalistes locaux) les mesures de compensation précises en les localisant.

Déplacements

L'Autorité environnementale observe que l'impact du projet sur les déplacements au sein du territoire traversé est insuffisamment évalué. Ne sont ainsi donnés que des chiffres de variation des trafics, sans donner de références. D'autre part, des imprécisions existent sur les chiffres donnés. Il est par exemple indiqué que le trafic sur l'A10 serait plus faible après la réalisation du projet que si celui-ci n'était pas réalisé, sans qu'il y soit expliqué la raison de ce qui apparaît comme une hypothèse de vases communicants entre les deux autoroutes. De façon générale, un flou demeure sur un possible transfert du trafic sur les itinéraires de substitution, transfert qui peut s'avérer important si l'on tient compte du fait qu'une grande partie de l'axe bénéficiait jusqu'ici d'un aménagement à deux fois deux fois voies gratuit, les hypothèses de péage indiquées pouvant dissuader nombre d'usagers de l'axe à emprunter la nouvelle autoroute.

Les études ne se semblent pas s'être intéressées aux modes alternatifs à la voiture, alors que l'infrastructure coupera des itinéraires cyclables et de randonnées. Les renvoyer aux itinéraires de substitution a de quoi surprendre, car comme nous venons de l'indiquer, il est probable que ceux-ci connaîtront un surcroît de trafic dû à la présence d'une autoroute à péage. Il manque donc un descriptif clair proposant de rétablir des itinéraires concernant les déplacements cyclistes et piétonniers.

Emissions de gaz à effet de serre (GES)

Aucune analyse sur les émissions de GES que pourrait entraîner le projet n'a été effectuée. En conséquence, aucune analyse d'éventuels dispositifs de réduction et de compensation n'est prévu.

Cette absence d'analyse pose question en termes d'informations claires du public sur les impacts du projet. Elle ne permet pas d'évaluer ce dernier au regard de la politique nationale et régionale de transition énergétique et de réduction des GES, et a fortiori, de proposer des mesures de réduction ou de compensation.

Le projet justifie sa compatibilité avec le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) Centre-Val de Loire en indiquant que les études sur l'air ont montré que " sur certains secteurs urbains, le projet permettra une baisse des émissions routières, une diminution des coûts effectifs liés à l'effet de serre, et une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude " et de conclure qu'en conséquence, le projet serait compatible avec les orientations du SRCAE.

On voit mal quelles études ont pu conduire à des conclusions aussi surprenantes. De même qu'il est quelque peu étonnant d'affirmer que les riverains bénéficieront de la réduction des émissions de CO₂. Notre association serait particulièrement intéressée de connaître l'argumentaire permettant de soutenir de telles affirmations pour le moins originales si l'on se réfère aux études et à la bibliographie existantes par ailleurs. Elles amènent à l'idée que les autoroutes seraient un bon moyen de lutter contre l'effet de serre !

EURE ET LOIR NATURE s'associe à l'avis de l'Autorité environnementale pour demander que le maître d'ouvrage produise une analyse complète des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre, et que cette analyse inclue bien l'ensemble du réseau routier du secteur concerné par le projet afin que les reports de trafic sur les itinéraires de substitution soient bien pris en compte.

Conclusions

EURE ET LOIR NATURE a déjà eu l'occasion d'indiquer qu'elle prenait acte du principe retenu d'autoroute concédée, tout en regrettant ce choix fait par l'Etat. Sans remettre en cause une décision déjà prise, notre association émet de fortes réserves sur le projet présenté. Comme indiqué ci-dessus, ces réserves portent pour les principales :

- sur l'imprécision de l'argumentaire qui a conduit au choix des contournements,
- sur l'insuffisance d'analyse du projet sur les déplacements concernant le territoire traversé,
- sur l'absence inacceptable d'analyse crédible sur les émissions de gaz à effet de serre,
- sur le fait que le projet minimise les enjeux concernant les milieux naturels et la biodiversité.

C'est pourquoi EURE ET LOIR NATURE demande que le projet soit repris et complété en conséquence par le maître d'ouvrage, et que celui-ci organise une phase de concertation sur la base des compléments d'analyses et de propositions qu'il apportera au présent projet.

S'agissant des effets du projet sur les milieux naturels et la biodiversité, EURE ET LOIR NATURE souhaite vivement que le maître d'ouvrage modifie son approche en se référant aux contextes et aux enjeux locaux.

EURE ET LOIR NATURE demande que le cahier des charges qui sera élaboré dans la perspective de l'appel d'offre visant à choisir le concessionnaire prescrive l'obligation d'une concertation étroite avec les acteurs concernés par les espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette concertation pourrait prendre la forme d'un comité environnement associant les représentants du concessionnaire, et les organismes représentatifs au niveau local du milieu naturaliste et environnemental, de l'agriculture, de la forêt, de la chasse et de la pêche. Ce comité aurait pour vocation d'effectuer une analyse très fine, au cas par cas, des effets prévisibles du projet sur les milieux et les espèces, et de définir en commun des mesures d'évitement ou de compensations les plus judicieuses possibles. Le Département et la Région devront être associés à ce comité.

EURE ET LOIR NATURE soutient l'idée que ces mesures ne doivent pas uniquement porter sur le passage même de l'infrastructure, mais bien sur l'ensemble des territoires traversés. Elles doivent intégrer les délaissées et les bassins de rétention de façon à ce qu'ils puissent faire l'objet d'un réaménagement écologique. Elles pourraient prendre la forme de contrat d'entretiens et de services environnementaux passés avec les agriculteurs de ces territoires sur des fonds abondés par le concessionnaire.

Un suivi des impacts de l'infrastructure, et de la pertinence des mesures de compensation mises en œuvre devra en outre être instauré, en lien étroit avec les naturalistes locaux, et sur une période suffisamment longue pour être significative.