

RN 154 ET RN 12 : Concertation sur les hypothèses de tracés du projet d'aménagement par mise en concession autoroutière

Nous fondons notre réponse sur nos **statuts** selon lesquels « *L'association a pour objet la protection et le respect de l'environnement, de la nature, des animaux, de la santé, du cadre de vie et de la qualité de vie ainsi que du patrimoine sous tous ses aspects (architectural, paysager...)* **Agrément départemental (28) de protection de l'environnement** par Arrêté préfectoral du 6 novembre 2013 : N° 201310-0002. Notre association est **membre de Nature Centre (FNE)**.

Il nous paraît primordial d'affirmer, avec Madame Ségolène ROYAL, Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie : *'Ma définition de la Biodiversité, c'est la connaissance et la protection de toute forme de vie, humaine bien sûr, mais aussi animale et végétale, et toutes les interactions entre les milieux.'*

Nous tenons également à rappeler que L'AVERN est mobilisée sur le projet d'aménagement de la RN 154 depuis 2007 et que nous avons **participé efficacement à toutes les réunions** organisées du **Débat Public** qui s'est tenu fin 2009 - début 2010, et pendant lequel notre association a produit **un cahier d'acteur et 6 contributions écrites**. **Nous avons** tout au long du débat fait des objections à la proposition d'aménager la RN 154 par **voie autoroutière** et **proposé**, avec un collectif d'associations, un **projet alternatif** qui n'a malheureusement pas pu être étudié correctement, malgré l'engagement pris par la commission de débat public et réitéré par 3 fois pendant le DP. Le **25 juin 2010** il a été décidé, par le gouvernement d'alors, de **recourir à la mise en concession autoroutière**, non seulement de la RN 154 mais aussi d'une partie de la RN 12, alors que l'AVERN avait signalé dès la réunion de lancement du 16/10/09 à DREUX, que le problème au Nord du parcours de la RN 154 et notamment à Saint-Rémy venait de la RN 12 et non de la RN 154. Cependant pendant le débat et malgré notre insistance **il n'a jamais été question de débattre de la RN12**, c'est pourquoi cette décision nous a fortement surpris mais **en bons citoyens nous avons accepté cette décision et participé très régulièrement au Comité de suivi** qui s'est installé.

La **Commission Mobilité 21** a sagement, selon nous, classé « *l'aménagement de la section tronc commun RN12/RN154 dans les premières priorités dans le scénario n°2, le reste de l'opération étant alors classé en secondes priorités. Dans le scénario n°1, l'ensemble du projet est classé en secondes priorités.* » Nous ne comprenons toujours pas le **revirement du présent gouvernement**, effectué lors de la visite d'élus de notre département et fondé sur leur affirmation « *qu'une mise en concession de la liaison ne soulève pas de problèmes majeurs notamment d'acceptabilité au plan local* » or **l'opposition citoyenne au projet autoroutier existe** et est portée non seulement par beaucoup d'associations mais par beaucoup d'habitants.

L'actuelle **phase de concertation ne constituant pas une position sur le fond du projet**, l'AVERN a examiné les différents tracés proposés et émet des remarques sur les effets de la création d'une voie autoroutière sur les milieux naturels et la biodiversité, selon la définition de l'actuelle ministre du MEDDE citée plus haut, c'est-à-dire en incluant les effets sur les populations concernées.

FRANCHISSEMENT DES VALLEES

'Les aménagements couperont chacune des trois principales trames vertes du département : vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure (...) Les aménagements affecteront de différentes façons la ressource en eau. La destruction de coteaux réduira la capacité d'autoépuration 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' (notre cahier d'acteurs). A ce sujet la fiche thématique n° 7 ne nous convainc guère.

VALLEE DE L'AVRE

Un **ouvrage d'art enjambant la totalité du lit majeur de la rivière serait réalisé c'est** pourquoi comme ELN* **nous attirons particulièrement l'attention sur ce franchissement** (*Nous nous référerons plusieurs fois aux remarques de la **contribution** d'Eure et Loir Nature : ELN).

L'infrastructure proposée **couperait plusieurs corridors écologiques** : Bois du Gibet, vallée de Crampeau, Bois de la Mare du Sud et Bois Didot. *'Il s'agirait d'une rupture majeure dans le maillage des corridors écologiques existants sur ce territoire. D'éventuels aménagements tels que des passages pour la grande faune n'offriraient de solutions palliatives que de façon très marginale, et ne pourraient pas réduire le dommage causé par le passage de l'infrastructure sur cet espace'* (ELN)

RN 12 AU NORD DE DREUX

La création d'une voie de substitution serait nécessaire dans le cas d'une construction autoroutière. Dans ce cas elle devrait se construire entre un site NATURA 2000 et des zones urbanisées alors que **des aménagements sur l'actuelle RN 12 suffiraient à améliorer le trafic sur ce tronçon** (voir le projet associatif **MOB 28**).

CHOIX DE LA VARIANTE POUR CONTOURNER L'AGGLOMERATION DE DREUX

Selon nous aucun des tracés n'est satisfaisant cependant la variante 6 ('Louvilliers en Drouais Est') est la plus mauvaise pour les raisons suivantes, la première étant que **seul le critère économique a prévalu** pour le choix de cette variante **au détriment de la santé des habitants** :

- Ce tracé est beaucoup **trop proche d'une zone urbanisée à forte densité**, (1 IME, 2 maisons de retraites, 1 collège, 3 gros groupes scolaires ...) Plus de 7000 habitants aux Corvées subiraient la **pollution de l'air et la pollution sonore renforcées** par les vents d'ouest dominants. Cette **population** serait littéralement **'coincée'** entre 2 voies de circulation : l'actuelle **rocade Ouest** et la nouvelle **voie autoroutière** où la vitesse serait de 130 km/h ! A cette population des Corvées il faut ajouter celle de Bois le roi (700 habitants) et de Garnay (600 habitants). Certes la **fiche thématique 5** fait état de mesures qui pourraient être prises, comme 'l'enterrement' de la route, mais alors le **risque pour la qualité de notre eau** serait encore bien plus grand (voir ce qui suit).
- La **nappe de la craie** alimentant les puits de l'agglomération drouaise serait en danger. Les eaux de ruissellement de l'autoroute, rejetées en vallée, pourraient provoquer des risques de pollution de la nappe, en dépit des mesures et protection exposées dans la **fiche thématique 7**... Citons **François FILLON, professeur émérite, hydrogéologue** :

*« Toutes les eaux de pluie qui tombent au Sud de la route de Brezolles (des Corvées à Allainville), après ruissellement et infiltration arrivent directement dans la nappe de la craie qui alimente les **6 puits de captage de Vernouillet-Dreux, fournissant 53000 habitants en eau potable**, par un système de **vallées sèches** (vallée de Bois le Roi, petites vallées entre Bois le Roi et Garnay et surtout vallée Laurent qui arrive au-dessus de **Garnay**. La chaussée sera imperméabilisée et les eaux qui lessivent la chaussée seront traitées par **décantation**. Cette technique n'a **aucun effet sur les huiles, micro particules et polluants chimiques rejetés par les véhicules** roulant à 130 km /h. Après décantation ces eaux seront **rejetées en vallée au niveau du viaduc de Garnay**. (...) ces eaux (qui seront analysées une fois par an !!!) s'infiltreront tout de suite dans la nappe de la vallée en amont des 6 puits de Dreux Vernouillet qui sont à 3 km en aval. Placés sous les vents d'ouest dominants, les **gaz d'échappement** des 8700 véhicules roulant à 130 km, vont de Fortisle au Nord des Corvées, venir soit dans les poumons des habitants situés sous le vent, soit **entraînés par les pluies dans notre nappe d'eau potable du drouais**. C'est environ 15 km² (1500 ha) de champ captant qui vont être touchés. Rien ne peut arrêter les vents dominants d'Ouest. »*

- Les corridors écologiques, notamment au niveau du Bois des Fayaux seraient coupés.

TRAVERSEE DE LA VALLEE DE LA BLAISE

- La construction d'un **viaduc enjambant le lit majeur**, limitant les dommages au milieu naturel aurait des effets sur la **population** de Garnay et Tréon déjà exposés plus haut (eau/pollutions sonores et atmosphériques).

- La vallée Laurent, les boisements des Graviers et Isambert etc. seraient fractionnés supprimant les connexions existantes entre Garnay et Tréon.
- La **coupure** de la pelouse de la **Côte Blanche** doit être rejetée. Cette zone est une 'zone fermée' soit, mais néanmoins c'est une zone riche en **anémones pulsatiles et orchidées protégées** en Eure & loir, quoique la DREAL en dise, car lors des **visites nature organisées par l'AVERN**, les très nombreux participants ont pu les admirer en grand nombre. Il en est de même pour la '**Grotte aux chauve souris**', refuge des chiroptères en période d'hivernage, familières autrefois des granges multiples qui ont disparu ou ont été transformées en habitat. D'autre part « *Le suivi des chauves-souris communes, proposé dans le cadre de 'Vigie-Nature' apparaît complémentaire des études développées sur les gîtes des espèces patrimoniales* » et nécessiterait une **étude plus approfondie**. Il serait urgent d'entretenir cette pelouse de la Côte Blanche ne serait-ce que d'un **point de vue touristique** si cher aux élus et mis en valeur dans le **SCOT de l'AGGLO du PAYS de DREUX**.
- Les **effets paysagers** sur cette belle vallée seraient **très préjudiciables** '*Plus généralement, le très fort intérêt paysager de la vallée, et économique en lien avec le développement du tourisme vert, pourrait être compromis*' (notre cahier d'acteur).
- De toute façon le passage de cette infrastructure n'aurait que des effets négatifs et irrémédiables sur les corridors écologiques des boisements traversés et sur la biodiversité. Nous sommes opposés aux mesures compensatoires, d'ailleurs difficilement applicables, car détruire un écosystème et en améliorer un autre en compensation ne peut être une solution à retenir pour nous.

SECTEUR CHAMBLEAN-MARVILLE MOUTIERS BRULE

Nous reprenons ici ce qui est dit dans le rapport d'ELN : « *Le secteur géographique MARVILLE MOUTIERS BRULE-LE BOULLAY MIVOIE accueille de très importants effectifs de migrateurs et d'hivernants de vanneaux huppés et de pluviers dorés. A certaines périodes les chiffres peuvent être considérables (plus de 25000 vanneaux et pluviers dorés observés en janvier 2014. Certaines années l'Eure et Loir devient le premier département français pour les effectifs hivernaux de ces espèces dont le territoire sera impacté par le passage de l'infrastructure, sans qu'il existe nécessairement de solutions alternatives à proximité.* »

SECTEUR CHARTRES

*'Le franchissement de l'Eure couperait 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.'* (Notre cahier d'acteur)

Nous partageons ce qu'écrit ELN dans son rapport concernant les autres parties de l'itinéraire.

CONCLUSION

Notre **opposition de fond** au projet est bien connue et nous faisons nôtre la philosophie exposée par l'actuel président de FNE, **D. L'Hostis** : « *Être **capable de contester comme de proposer** : c'est la philosophie de FNE depuis 1968* ».

Il existe un **projet alternatif**, émanant des associations, préparé par un groupe de personnes compétentes. Ce projet appelé '**MOB 28**' est actuellement étudié par les services de la DREAL. Il consiste à **aménager l'existant sur l'ensemble de l'itinéraire, sauf déviation ST Rémy**, et ne présente **pratiquement aucun impact par rapport au projet autoroutier**.