Mes remarques contre le projet A154,

issues des recommandations transmises par l'Autorité environnementale au maître d'ouvrage (V5)

Pour la complète information du public et pour leur bonne prise en compte dans l'ensemble de l'étude d'impact, que j'estime floue et inaboutie en bien des points,

l'Autorité Environnementale ayant recommandé dans son rapport au maître d'ouvrage:

1/ 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 voiries ,*** *prévus ou nécessaires* ***;***

- ***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,..) (p 9,10).*

2/ 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***
. ***les impacts sanitaires (pollution de l'air, bruit)*** *(p 10)****.***

3/ de conclure l'analyse des milieux naturels ***de chaque secteur*** *par une conclusion la plus synthétique possible focalisée sur les enjeux les plus importants (p 13)****.***

4/ de compléter la liste des périmètres de protection de captage *figurant à l'étude d'impacts et* ***de rappeler les prescriptions d'usages pour chacun,*** *telles qu'elles figurent dans les arrêtés préfectoraux les autorisant (p 14)****.***

5/ 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)* ***(p 15).***

6/ 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 (p 16).*

7/ **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 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** *(p 16, 17).*

8/ 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 (p17).*

9/ 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.

- **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 (p 19).*

10/ de compléter l'estimation des surfaces agricoles détruites *par le projet, directement ou indirectement*, **et de préciser comment sera mise en œuvre la compensation agricole et ses coûts inuits** *prévue par la loi du 13 octobre 2014* (p 21), conséquence des éclatements des exploitations foncières agricoles.

11/ de préciser dans l'étude d'impact, le devenir des espaces boisés

a/ l'emprise exacte des surfaces d'espaces forestiers et d'espaces boisés classés, susceptibles d'être déboisés, après démarche d'évitement et de réduction, car, de toute évidence,

Commentaire du propriétaire forestier

TOUS LES CHIFFRES SONT FAUX à Saint-Remy sur Avre,
vallée de Crampeau, ruisseau de la Pluche,... et ailleurs.

Il y aura en effet des milliers de tonnes de décaissement d'une profonde crevasse dans le calcaire (en rouge), pour les rejeter dans la vallée (en vert) ,109 m en bas, 141 m en haut, soit 32 m de dénivelé , dont les déblais formeront un mur/rempart sur une hauteur de 25m... Soit la hauteur d'un immeuble de 9 étagespour combler la vallée, calme, paisible, où la faune circule librement. Demain elle sera "piégée", créant une véritable muraille anti écologique et visuellement horrible, au point que pour maquiller cette horreur, il ne figure aucun croquis en 3D,ni de croquis ou photomontage d'étude d'impact sur la vallée et la forêt, ce qui est pourtant une obligation.)
.

b/ quantifier et localiser les mesures de compensation *éventuellement nécessaires*

(p22), ***car rien n'est indiqué quant a l'éclatement des surfaces d'unités forestières*** *,*
tel le Bois de la mare du Sud à St-Remy-sur-Avre soumis à PSG.

Le doute exprimé par l'AE soulignant l'incohérence des chiffres avancés
de 86 EBC et ailleurs 180 EBC pour le nombre d'impacts boisés !!
est confirmé par un exemple, réel , ci-dessous, rien qu'.

à St-Remy sur Avre/LE Plessis, Bois de la Mare

Le tracé de la trame projeté représente 30 % de la surface, mais
il passe en plein centre du bois de 62 hectares. Les 2/3 restants, non
communicants, rendent inexploitable ce massif actuellement homogène et soumis à
un PSG de gestion durableimposé par l'Etat, agréé par le crpf,
après avis de la DDT et de Mr le Préfet d'Eure et Loir en 2015,
et autres organismes, dont la certification PEFC, Jusqu'en 2035.

Cette surface de 62 ha,coupée physiquement en trois parties,

(Au passage, quid des 75 ha - 62 ha = 13 ha ..
à répartir ...sur 86 EBC ou 180 EBC, espaces boisés impactés ? Ceci démontrant,
pour un seul propriétaire, que les chiffres avancés dans le rapport sont FAUX)
Cherchons vite les graves erreurs ou omissions ..)

sera donc ingérable, faute d'accès, et les engagements de résultats de
gestion durable obligatoire, sur 20 ans, impossibles, à réaliser, et sanctionnables
rétroactivement sur 30 ans.

En morcelant des forêts formant actuellement des unités de gestion homogènes,
elles ne le seront plus, pouvant ainsi largement quadruplerla surface inexploitable
par la suite, avec aussi une incidence sur le coût des indemnités compensatoires..

c/ 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*** *(p 23)*. SRCE schéma régional de cohérence écologique.
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"

Commentaires d'un propriétaire forestier
de Saint-Remy sur Avre.

1/ Ce chiffre de 75 ha de forêts ou bosquets impactés est
évidemment totalement FAUX et il sera très sûrement de quatre fois supérieur.
Il est clair que l'aspect forestier a été totalement négligé.
Entre autres,il est totalement passé sous silence
la capacité des forêts d'absorber 25%du CO2 , ainsi qualifié de
1er éco-système d'absorption gratuit, grâce aux investissements des forestiers
,dont l'air pur et vivifiant est constaté aux abords des massifs
sera annihilé pour les habitants de St-Remy,
alors que les surfaces agricoles en émettent..et les autoroutes.. encore plus

2/ Plus grave : AIR et SANTé
Les planches du chapitre nuisances sonores et olfactives
le démontrent : décibels et dioxydes de carbone sont accrus de forte manière,
mais passées sous silence lors des différents exposés municipaux.

(Voir les graphiques inquiétants du rapport AIR et SANTé)

12/ de préciser les dispositions envisagées**, **en termes d'assainissement
*pour l'ensemble de l'itinéraire de substitution (p 23)**.***

13/ de développer** de façon significative et transparente **l'analyse dedéplacements
et de l'évolution de la congestion,
***et d'expliquer certaines données qui apparaissent a priori peu cohérentes** (p 24).*

14/ de décrire** explicitement ce qui sera prévu pour **le rétablissement des
***continuités des modes actifs de déplacement** (marche, vélos**,...)** (p 24).*

***15/ 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** (p 25)**.

16/ 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** (p 26)**.

***17/ de préciser ses engagements concernant la résorption les trois PNB (**PNB*
point noir de bruit) ***de Vert-le-Drouais,***
en application de la réglementation applicable aux voiries nouvelles** (p 26)**.

***18/ 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** (p 26)**.***

19/ de reprendre l'analyse des modifications des ambiances sonores
des voiries existantes,** et d'en déduire, le cas échéant, **les mesures supplémentaires
à prévoir** (p 27)**.

20/ 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 (p 27).

21/ de mieux expliquer la décomposition des gains de sécurité routière,
en tenant compte du réseau connexe et des autres projets existants (p 28).

22/ 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 (p 28).

23/ de produire un test de sensibilité basé
sur le maintien de la limitation de vitesse à 110 km/h (p 32).

24/ 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 (p 30).

***25/ 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 (p 31).

26/ 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 (p 32).

27/** Pour ce qui concerne **le résumé non technique,
-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** (p 33).*

A St-Remy le 12/12/2016
***Jean-Claude GAUTIER*, 108 quai Louis Blériot, 75016 PARIS**
Propriétaire forestier *dont la forêt, soumise à PSG, est éventrée en son centre à Saint-Remy-sur-Avre*