

# RAPPORT

Service  
Déplacements  
Infrastructures et  
Transports

Département  
Infrastructures et  
Déplacements. Pô  
maîtrise d'ouvrage

Octobre 2018

# **RN 154 - Aménagement au sud de Dreux**

Avis de l'Autorité Environnementale

—  
Réponse du Maître d'Ouvrage

Octobre 2018



DIRECTION RÉGIONALE  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

CENTRE-VAL DE LOIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	Octobre 2018	

## Affaire suivie par

<b>Prénom NOM - Serge GAILLARD</b>
<i>Tél. : 02 36 17 46 78 / Fax : Xx xx xx xx xx</i>
<i>Courriel : serge.gaillard@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteur

---

Prénom NOM - Serge GAILLARD

## Relecteur

---

Prénom NOM -

# **SOMMAIRE**

**PRÉAMBULE.....4**

**1 - 1ÈRE RECOMMANDATION.....5**

**2 - 2ÈME RECOMMANDATION :.....6**

**3 - 3ÈME RECOMMANDATION :.....7**

**4 - 4ÈME RECOMMANDATION .....7**

**ANNEXE 1.....9**

**ANNEXE 2.....11**

## Préambule

Le projet d'aménagement de la RN 154 au sud de Dreux (Eure-et-Loir) a pour objectif de diminuer le risque d'accident sur un tronçon d'un peu moins de 3 km, de réduire la congestion du carrefour giratoire dit « Léo » qui occasionne des remontées de files importantes aux heures de pointe et qui constitue une cause d'accidents.

Le maître d'ouvrage a saisi une première fois l'Autorité Environnementale du CGEDD dont l'avis délibéré a été rendu le 26 février 2014.

A l'issue, le projet a été poursuivi selon un programme adapté sans modification des objectifs initiaux.

Le 3 août 2018, le Préfet de la région Centre Val-de-Loire a saisi pour avis l'Ae sur la base d'un dossier modifié prenant en compte les remarques et recommandations initiales de l'Ae.

Par avis délibéré N° 2018-73 du 10 octobre 2018, l'Ae a produit un nouvel avis. En synthèse, l'Ae recommande principalement de :

- *Inclure dans le projet les aménagements cyclables portés par les collectivités locales et les prendre en compte dans l'étude d'impact.*
- *Revoir les projections de trafic en diminuant le coefficient du couplage entre l'augmentation du PIB et celle du trafic à l'aune des politiques environnementales actuelles, en intégrant le report de trafic attendu sur l'A154.*
- *Améliorer la description du projet de bande médiane équipée, en mettant en évidence les caractéristiques qui permettent son franchissement par la faune.*
- *Renforcer la présentation des impacts sur la santé dans le résumé non technique.*

*En application du V de l'article L.1121 du code de l'environnement, l'avis de Ae doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.*

*Le présent document et ses annexes visent à présenter la réponse du maître d'ouvrage.*

Le maître d'ouvrage s'engage au stade ultérieur de la consultation des entreprises à intégrer les différents aménagements présentés au dossier d'enquête publique et notamment :

- La réalisation d'un écran acoustique.
- La mise en place d'un dispositif d'assainissement et de collecte des eaux de plateforme.
- La création d'une bande médiane équipée sur toute la section sud du Projet.

# 1 - 1ère recommandation :

*Inclure dans le projet les aménagements cyclables portés par les collectivités locales et les prendre en compte dans l'étude d'impact :*

## Prise en compte de la situation actuelle :

La configuration du site et des infrastructures actuelles ne permet pas de créer des aménagements **sécurisés** pour les circulations en mode « doux », notamment compte tenu du caractère interurbain des voies de circulation. De même, il n'existe pas de continuité piétonne ou cyclable de part et d'autre de la zone d'étude.

## Prise en compte des documents de planification :

Le SCOT du pays de Dreux énonce dans son rapport de présentation, « volume 1 : diagnostic, page 134 », les aménagements développés sur l'agglomération ainsi qu'une carte des liaisons cyclables intitulée « schéma directeur ».

Le Plan Énergie Climat de Dreux agglomération aborde en page 49 son schéma directeur des liaisons douces 2013.

Dreux-Agglomération présente un schéma des liaisons-douces sur son site internet :

[www.dreux-agglomeration.fr/Amenager/liaisons-douces](http://www.dreux-agglomeration.fr/Amenager/liaisons-douces).

Ces différents documents ne présentent pas d'itinéraire cyclable en milieu interurbain sur la section de la RN 154, objet de l'enquête. Ils préconisent une liaison Dreux – Marville Moutiers Brûlé avec un passage à l'est de la RN 154.

Quant à la desserte de la zone d'activités « porte sud » à partir du quartier de Vauvettes, et plus largement des quartiers sud de Dreux, elle est prise en compte dans les projets d'aménagement des rues de Rome et de Bruxelles avec une jonction sur la route de Nuisement, portés par la commune de Vernouillet. ( annexe 1).

Cependant, la réalisation des projets d'infrastructures (A154 et RN 154 Aménagement sud de Dreux) permettra de réunir les conditions pour créer des infrastructures dédiées aux modes doux sécurisées :

- *Continuité de l'itinéraire de substitution de l'autoroute A154 entre Dreux et Chartres, destiné entre autres aux véhicules interdits sur l'autoroute*
- *Diminution du trafic et plus particulièrement poids lourds dans la zone d'étude après mise en service de l'autoroute.*
- *Desserte de la zone d'activité « porte sud » par les aménagements cyclables prévus dans le projet d'aménagement des rues de Rome et de Bruxelles porté par la commune de Vernouillet.*

Enfin, le maître d'ouvrage a étudié la possibilité d'aménager un itinéraire cyclable et piétonnier pouvant assurer les liaisons transversales Est – Ouest, pour relier le giratoire Charles de Gaulle et la cité des Vauvettes.

Au regard des dispositions techniques (étroitesse du trottoir, dénivellation importante entre la cité des Vauvettes et la RD828) et de sécurité (proximité immédiate des voies de circulation (shunt), vitesse), le maître d'ouvrage a jugé préférable de ne pas donner suite à une telle disposition et de maintenir les circulations douces à l'extérieur de l'emprise de la RD828, en s'appuyant sur les voies publiques existantes qui sont sécurisées et qui n'occasionnent pas d'allongement de parcours substantiels.

## 2 - 2ème recommandation :

*Revoir les projections de trafic en diminuant le coefficient du couplage entre l'augmentation du PIB et celle du trafic, à l'aune des politiques environnementales actuelles, en intégrant le report de trafic attendu sur l'A154 :*

A titre de comparaison, les hypothèses de croissance annuelle de trafic prises en compte par le projet autoroutier A154, se présentent comme suit :

VL relation < 20 km : + 1,25 % soit une croissance linéaire base 2002

VL relation > 20 km : + 1,4 %

PL : + 1,1 %

et ce jusqu'en 2022.

Pour le projet, objet du présent dossier d'enquête publique, nous pouvons considérer que les évolutions de trafic concernent des relations de moins de 20Km.

Sur 5 années, l'évolution globale du trafic s'élèverait à 6,5 % environ selon les hypothèses retenues pour le projet A154 et qui sont à comparer aux 8 % affichés au dossier d'enquête.

Ainsi, il apparaît que les projections de trafic du dossier d'enquête peuvent paraître surévaluées.

En ce sens, elles deviennent pénalisantes dans les analyses de la congestion, des impacts en matière de bruit et de pollution atmosphérique, ainsi que pour le dimensionnement des ouvrages routiers et des protections acoustiques en particulier.

Si l'on prend le trafic 2015 mesuré sur la RN 154 sud soit 16771 veh/j, la croissance du trafic sera de 1340 veh/jour en 2020 avec une croissance de 8 % sur 5 ans et de 1090 veh/j pour une croissance de 6,5 %.

Le Projet d'aménagement des RN 154 et 12 à 2 x 2 voies par recours à la concession autoroutière, a été déclaré d'utilité publique par décret en date du 4 juillet 2018.

Dans ce cadre, la section de la RN 154 deviendra l'itinéraire de desserte du sud de Dreux. Les études de trafic retiennent à l'horizon 2022 (cf carte du paragraphe 2.4 du volume 1 pièce E : « Étude d'impact »), un niveau de trafic (sans projet A154) de 22 750 veh/j avec un taux de PL de 17 % alors qu'avec la mise en service de l'A154, la section sud conservera un trafic de 13 680 veh/j dont 4 % de PL.

Selon une répartition du trafic par tiers, (1/3 transit, 1/3 d'échanges et 1/3 local), on peut constater que la totalité du trafic de transit restera sur l'autoroute, dont une part importante des PL. En revanche, les trafics d'échanges et local emprunteront la section sud, objet du présent dossier.

Les conditions de circulation, de sécurité routière, de pollutions sonore et atmosphérique s'amélioreront de fait par la mise en service de l'autoroute à l'horizon 2023-2024.

En attendant, le projet vise à améliorer la congestion routière, source de pollutions atmosphérique et sonore, du secteur sud de Dreux ainsi que la sécurité routière particulièrement marquée sur cette section.

Ces objectifs ont été recherchés au moyen de dispositions quasi indépendantes des niveaux de trafic, mais avec le souci d'une plus grande efficacité :

- *Création d'un nouveau giratoire avec voie directe pour les mouvements Est-Ouest, qui vise à réduire le volume des trafics en conflit et par conséquent, améliorer la fluidité du trafic par réduction des phénomènes de congestion.*
- *Aménagement de la section sud de la RN154 selon un profil à 2 X 1 voie avec une bande médiane équipée (voir présentation recommandation 3) et des accotements stabilisés revêtus. Cette disposition vise à éviter les collisions frontales et offrir aux usagers des zones de rattrapage. Ces aménagements s'accompagnent de la mise en place d'un assainissement routier jusqu'à présent inexistant, ainsi que la prise en compte du corridor grande faune identifié au sud du projet.*

- *Construction d'une protection phonique conséquente : Le Maître d'ouvrage a retenu le principe de la construction d'un écran phonique dès la réalisation des travaux, objet du présent dossier. Cet équipement vise à protéger les riverains contre les émissions de bruit actuelles et leur progression jusqu'à la mise en service de l'autoroute. Les évolutions de trafic prises en compte dans le dimensionnement des différentes protections apparaissent surévaluées et constituent un élément plus favorable pour les populations riveraines.*

### **3 - 3ème recommandation :**

*Améliorer la description du projet de bande médiane équipée, en mettant en évidence les caractéristiques qui permettent son franchissement par la faune :*

Le guide du SETRA (service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, devenu CEREMA) de septembre 2011, définit les conditions d'aménagement des chaussées séparées à 2 X 1 voie.

Classiquement, la séparation matérielle des voies de circulation est assurée par un terre-plein central (TPC) équipé d'un dispositif de retenue, constitué soit avec une glissière en béton armé, soit avec une double file de glissières métalliques.

La bande médiane équipée constitue une variante du TPC classique par la suppression du dispositif de retenue (pas de glissière) et ajout de dispositifs divers ( annexe 2), tels que :

- *Dispositif d'alerte pour franchissement des bandes latérales par installation de barrettes sonores.*
- *Dispositif visuel avec effet de paroi par installation de balises ou balisettes en axe du TPC.*

Pour ce qui concerne le projet, objet du présent dossier, le choix de la bande médiane équipée permet d'apporter une solution à la séparation des flux de circulation et par conséquent aux chocs frontaux, tout en maintenant une totale transparence de l'infrastructure routière vis-à-vis de la faune.

### **4 - 4ème recommandation :**

*Renforcer la présentation des impacts sur la santé dans le résumé non technique.*

#### **EFFETS DU PROJET SUR LA SANTÉ HUMAINE .**

##### **Effets de la qualité de l'air sur la santé :**

La qualité de l'air aux abords du projet est affectée essentiellement par les rejets gazeux pouvant se disperser sur des distances importantes mais avec une dispersion prompte, d'où des teneurs rapidement faibles dès que l'on s'éloigne des voies de circulation.

Les études de niveau II requièrent une analyse simplifiée des effets sur la santé avec l'utilisation de l'Indice Pollution/Population (IPP). Pour les différents horizons étudiés, la mise en place du projet entraîne une légère hausse de l'IPP par rapport à la situation sans projet, mais cette hausse est non significative.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été effectuée au niveau des sites sensibles (halte garderie, école maternelle et école primaire Louis Aragon). La comparaison des résultats des concentrations obtenues par la simulation numérique ont mis en évidence une augmentation sensible des teneurs dans l'air ambiant.

Toutefois, il y a lieu de modérer cette appréciation au regard des faibles évolutions de trafic, durant la période précédant la mise en service du projet autoroutier.

Au regard des connaissances actuelles, les effets critiques n'apparaîtront pas à priori au sein de la population exposée.

**Incidences prévisibles du projet en matière de qualité de l'air, gaz à effet de serre, de climat et de santé :**

La création de l'aménagement n'est pas de nature à entraîner une hausse conséquente du trafic.

Les possibles hausses de trafic seront limitées et ne seront pas de nature à entraîner une dégradation de la santé des populations environnantes.

**Les effets du bruit sur la santé :**

La diminution du trafic ainsi que la mise en œuvre d'un écran acoustique au droit de la RD828 permettront de ne pas dégrader les niveaux sonores au droit des habitations. Pour les logements en étage élevé, des mesures de bruit lors de la mise en service seront réalisées afin de s'assurer que les niveaux sonores sont conformes à la réglementation en vigueur. Si nécessaire, des isolations de façade au niveau des ouvrants seront mises en œuvre.

**Les effets de la qualité de l'eau sur la santé :**

Le projet améliore la qualité des eaux de ruissellement puisqu'il intègre une solution de gestion et de traitement des eaux de chaussée.

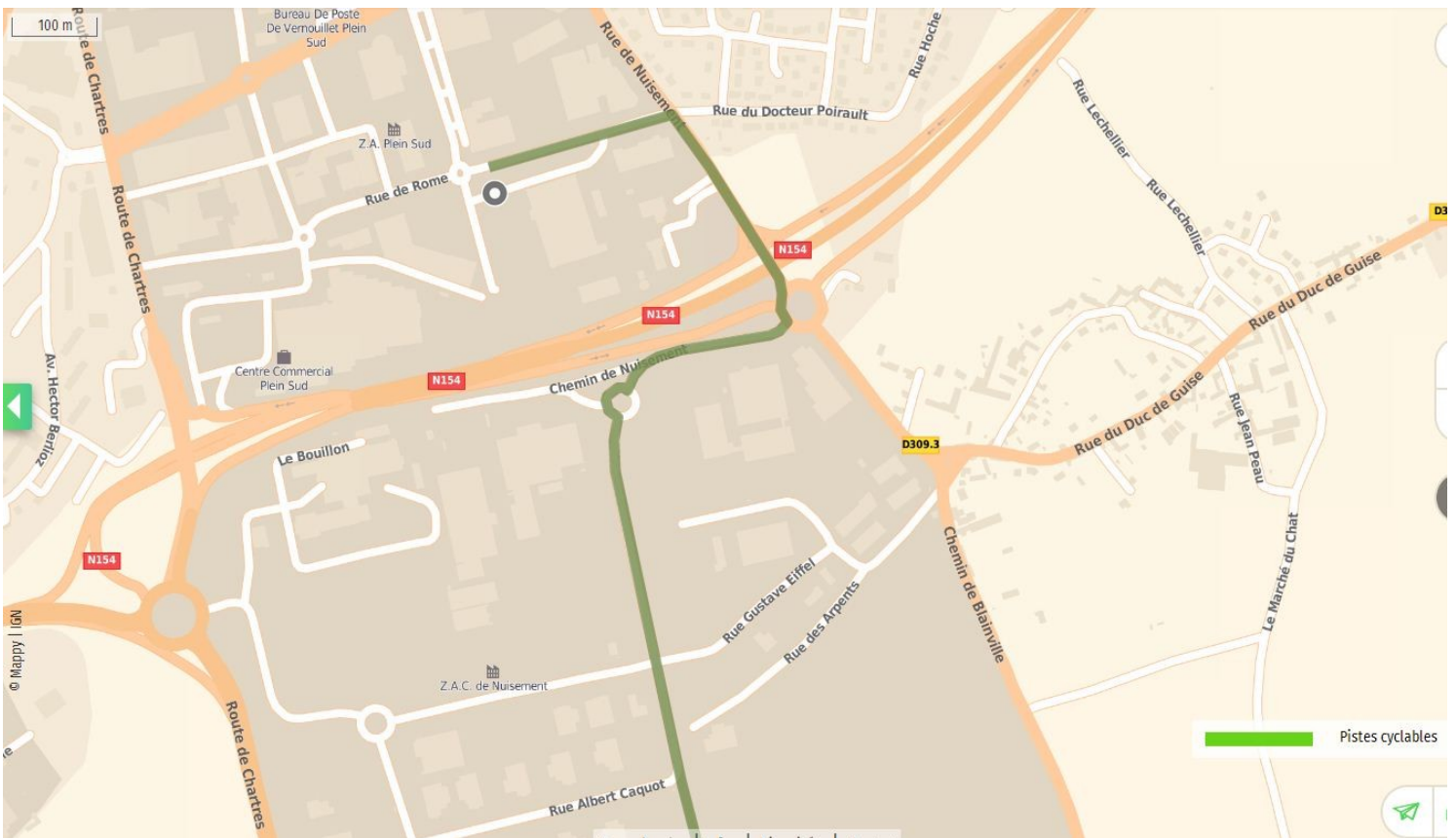
**Les effets du transport de matières dangereuses sur la santé :**

Le projet améliorant les conditions de circulation, le contexte actuel des transports de matières dangereuses est modifié par le projet donc l'impact du projet est positif.



# ANNEXE 1

Exemple de cheminement cyclable  
entre la cité des Vauvettes  
et la Zac porte sud



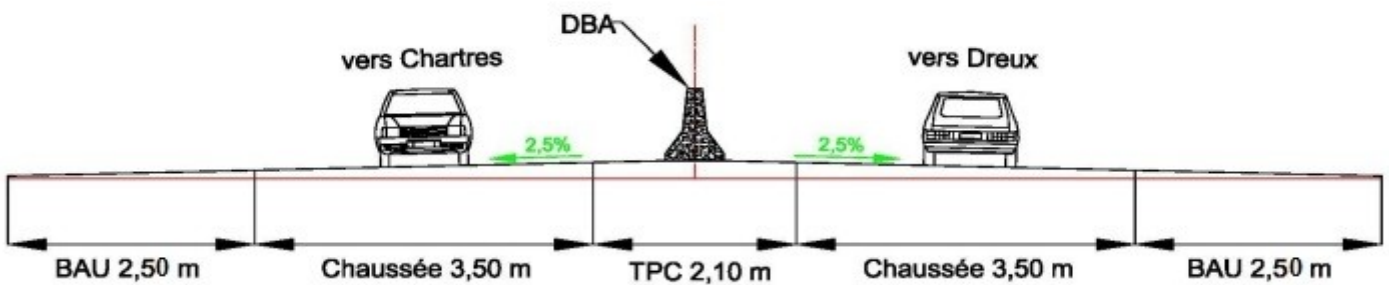
Itinéraire cyclable



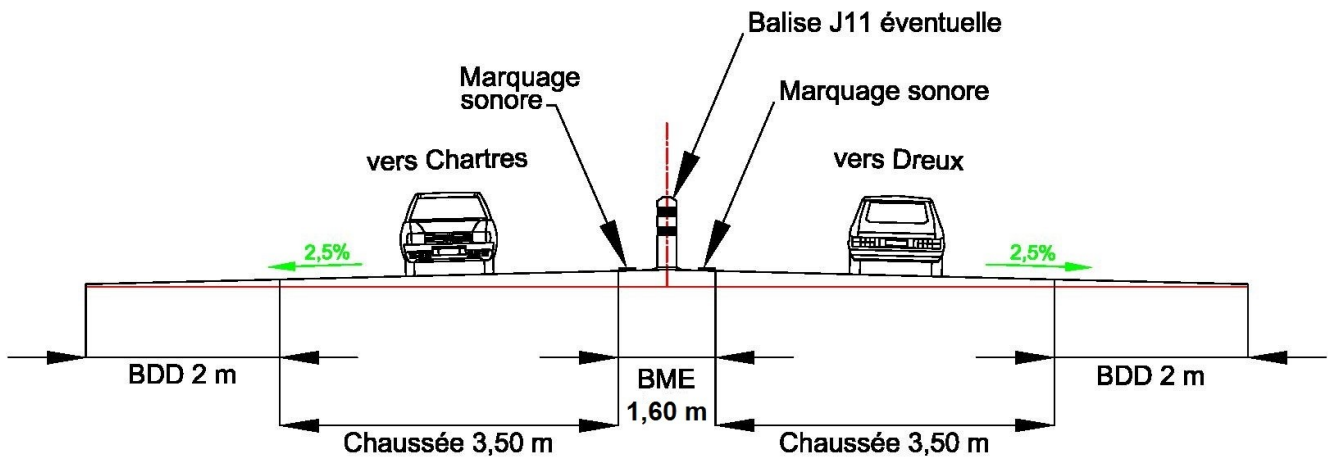
## ANNEXE 2

### SCHEMA DE COMPARAISON

Profil en travers type avec séparateur type DBA



Profil en travers type avec BME  
(solution retenue pour le projet)



**Ministère de la Transition  
écologique et solidaire**  
92055 La Défense CEDEX  
Tél. : 01 40 81 21 22

