



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Centre-Val de Loire**

**sur le projet de déviation à 2x1 voie de Janville, Le Puiset,
Le « Petit Boissay » sur les communes de Janville, Le
Puiset, Poinville et Toury (28).**

**Dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP) et de
demande d'autorisation environnementale unique (AEU)**

n°20180608-28-0032

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient, au IV de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le préfet de région comme autorité environnementale, les propositions d'avis relatifs aux études d'impact des projets sont désormais transmises aux missions régionales d'autorité environnementale.

En Centre-Val de Loire, cette dernière s'est réunie le 8 juin 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déviation 2 × 1 voie de Janville - Le Puiset - « Petit Boissay », déposé par le Conseil départemental d'Eure-et-Loir (28).

Étaient présents et ont délibéré : Étienne Lefebvre, Philippe de Guibert, Corinne Larrue.

Le projet de déviation à 2 × 1 voie de Janville - Le Puiset - « Petit Boissay » relève du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il a été soumis à évaluation environnementale suite à une demande d'examen au cas par cas par arrêté préfectoral du 14 mars 2017.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base des dossiers de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'Autorisation Environnementale Unique (AEU) relatifs au projet, réputés complets et définitifs, et notamment de l'étude d'impact qu'ils comportent.

À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique.

L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public .

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

Le projet routier s'insère dans le cadre d'une démarche locale d'amélioration des flux d'échanges, de sécurisation, de développement des communes et de baisse des nuisances (acoustique, qualité de l'air).

Il consiste à créer une déviation dont les caractéristiques sont les suivantes :

- pour le premier contournement de la commune de Toury par le sud, il sera créé

au sud de la commune de Poinville la déviation dite du « Petit Boissay » qui comprend la création d'une nouvelle voie d'environ 1 500 mètres de long, entre la RD 2020 et la RD 927, et qui inclut l'aménagement d'un giratoire ;

- le second contournement, plus grand, vise à contourner les communes de Janville et Le Puiset par le sud. Il sera créé quatre nouveaux tronçons sur environ 3 990 mètres de long, et seront aménagées des voies de raccordement aux giratoires sur environ 180 mètres de long. Il est prévu d'aménager 5 nouveaux giratoires pour permettre la jonction avec l'autoroute A10 (« gir1 »), avec la RD 927 entre Le Puiset et Janville (« gir2 et 5»), entre les RD 19 et 109 (« gir3 »), et enfin au sud de Janville sur la RD 927 (« gir4 ») ;
- la création d'une voie d'environ 600 mètres depuis la RD 118.3 jusqu'au giratoire numéro 2 ;
- la création d'un barreau de liaison d'environ 700 mètres de la RD 118.4 vers la RD 109.

Le projet induira :

- une consommation d'espace agricole d'environ 24 hectares ;
- l'aménagement de plusieurs ouvrages de rétablissement, de collecte, de traitement des eaux de voirie, et notamment de 4 bassins de rétention pour l'ensemble du projet ;
- des opérations de terrassement (environ 39 610 m³ de terre végétale décapée lors des travaux préparatoires et 45 000 m³ de remblais) ;
- des aménagements paysagers.

La longueur des tracés, comprenant le raccordement des branches du giratoire et des voies existantes, est estimée à 7 139 mètres. Le dossier précise les caractéristiques principales des tronçons : 2 voies, 2 accotements, un fossé enherbé, une banquette enherbée, un fossé trapézoïdal lorsque nécessaire avec une banquette de chaque côté, et des talus en remblais.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts concernent :

- la biodiversité ;
- la ressource en eau ;
- le paysage, le patrimoine et la consommation d'espace ;
- le cadre de vie (trafic routier, air et bruit) ;

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité de la description du projet

Le dossier présente concrètement l'ensemble des travaux et aménagements relatifs au projet routier. La description du contexte de l'opération retrace l'ensemble des études menées et des visites de terrain pour permettre d'évaluer les enjeux et les

contraintes du territoire.

Les conditions d'exécution des travaux sont correctement présentées dans le dossier, avec un échéancier des travaux à l'horizon 2022. La première phase de travaux permettra de réaliser les sections¹ 1 et 4 de la déviation, la deuxième permettra de réaliser les sections 2 et 3. La troisième phase de travaux permettra de réaliser la section du « Petit Boissay » à Toury.

IV 2 . Description de l'état initial

- La biodiversité ;

L'analyse de la faune s'appuie sur des données bibliographiques ainsi que sur des observations de terrain sur un cycle biologique complet.

Concernant l'évaluation du niveau d'enjeu ornithologique de la zone d'étude, l'état initial révèle explicitement un enjeu pour les oiseaux de plaine en raison de la localisation à 1 800 mètres à l'ouest du projet routier d'un site Natura 2000 « Beauce et vallée de la Conie », zone de protection spéciale.

Les intérêts naturalistes de la zone Natura 2000 sont présentés de manière claire dans le dossier, concernant les espèces et les habitats.

S'agissant de la flore, aucune espèce de flore patrimoniale n'est présente sur l'aire d'étude immédiate (« zone d'étude ») et l'enjeu est correctement qualifié de faible dans le dossier.

Le dossier précise aussi que les expertises de terrain de la végétation et du sol n'ont pas permis d'identifier de zones humides sur l'emprise du projet. L'absence d'enjeu pour les zones humides repose sur des expertises qui ont été réalisées, à bon escient, selon les prescriptions réglementaires en vigueur.

Le dossier signale utilement un enjeu faible concernant les habitats naturels de la zone d'étude rapprochée (page 138 et s.) en raison de l'absence d'intérêt patrimonial des formations végétales identifiées lors des inventaires de terrain.

Enfin, sur le plan faunistique, les espèces sont recensées comme il se doit dans la zone d'étude, dont 12 espèces d'intérêt patrimonial qui fréquentent l'aire d'étude. Le dossier précise que trois d'entre elles sont localisées à quelques kilomètres au nord du projet routier. Il est relevé à bon escient que l'essentiel des espèces patrimoniales observées ne se reproduit pas dans la zone d'étude mais la fréquente essentiellement pour l'alimentation. Ainsi, pour les espèces d'oiseaux des milieux ouverts ou semi-ouverts, l'enjeu est considéré comme modéré à fort dans l'étude d'impact, ce qui est approprié, compte tenu de la diminution de leur zone de vie.

- La ressource en eau ;

Le dossier identifie correctement que la zone du projet routier intercepte le périmètre du SDAGE « du bassin Loire-Bretagne » et du SAGE « Nappe de Beauce et ses milieux aquatiques associés ». Il cible bien la maîtrise du ruissellement comme un enjeu sur l'aire d'étude en raison des nouvelles surfaces imperméabilisées créées et des dix bassins versants interceptés par le projet de déviation dans son ensemble.

Il précise que le système aquifère de Beauce (masse d'eau souterraine « *Les calcaires tertiaires libres de Beauce* ») est sensible aux pollutions par les nitrates, les pesticides et fait l'objet d'une gestion quantitative. Le dossier considère donc à bon escient qu'il y a un enjeu pour les eaux souterraines, sans toutefois le qualifier

1 Pour la visualisation des différentes sections, se reporter au résumé non technique du dossier (p 97 du chapitre II « notion de projet »)

explicitement dans le dossier.

Concernant l'alimentation en eau potable, le dossier précise bien qu'un captage est en projet sur la commune de Toury (page 119). Il est probable que la section de déviation dite « Petite Boissay » se trouve dans le futur périmètre de protection rapproché des captages F1 et F2 dits « Bois Lambert ».

L'autorité environnementale recommande de prévoir une prise en compte du projet de captages d'alimentation en eau potable dits « Bois Lambert » avant l'exécution des travaux.

Enfin des essais d'infiltration ont été réalisés à bon escient sur l'aire d'étude et font état de bons résultats d'infiltration.

- Le paysage, le patrimoine et la consommation d'espace ;

Le dossier met très bien en évidence les enjeux patrimoniaux d'intérêt pour l'archéologie, pour les monuments historiques et le patrimoine naturel.

Dans le tableau de synthèse des contraintes environnementales de la zone du projet il est réaffirmé l'enjeu fort que revêt l'insertion paysagère de cet aménagement routier.

Le dossier caractérise correctement la composition traditionnelle du paysage beauceron de la zone d'étude éloignée, avec ses grands espaces agricoles ouverts accompagnés d'arbres isolés et de buissons. Le dossier souligne bien que ce type de paysage offre des perspectives visuelles lointaines. Le dossier précise à bon escient que l'enjeu paysager est qualifié de fort dans la zone du projet.

Dans un contexte paysager caractérisé par des dégagements visuels importants, la carte des perceptions paysagères s'avère très pédagogique (page 161 de l'étude d'impact). Elle conforte l'analyse développée en particulier sur le secteur de Janville et du « Petit Boissay », dont l'identité paysagère est rompue par des pylônes supports de lignes électriques, des parcs éoliens et des constructions industrielles. Les photographies illustrées et les croquis présentés sont de bonne qualité et permettent de bien localiser le projet par rapport au site inscrit (ruines du château du Puiset et bourg) et aux monuments historiques de la zone d'étude éloignée.

Enfin, concernant le potentiel archéologique de la zone, le dossier s'appuie sur une étude préliminaire du risque archéologique. Cette dernière a permis de déterminer la présence de 4 voies anciennes directement affectées par le tracé du projet retenu et de 4 autres sites archéologiques (page 166) et de qualifier l'enjeu archéologique de très élevé (page 164). La carte des sites archéologiques localise ces sites archéologiques principalement sur l'emprise des sections de construction n° 1 et n°4.

S'agissant de la consommation d'espace, le dossier précise de manière appropriée que le projet a fait l'objet d'une étude foncière et agricole qui a porté sur une surface d'environ 2 600 hectares. Le périmètre de l'étude est adapté, car il couvre la surface totale des communes de Le Puiset, de Janville et partiellement celle de Toury, Poinville, Allaines-Mervilliers.

Les caractéristiques des exploitations et des surfaces agricoles impactées par le projet sont succinctement développées dans l'état initial et révèlent :

- que l'espace dans le secteur d'étude est occupé à 91 % par des activités agricoles ;
- que le nombre d'exploitants concernés dans le périmètre est de 39.

La carte des exploitations, page 190, permet de constater la disparité des propriétés sur le périmètre d'étude. L'Autorité environnementale observe qu'environ 45 km de chemins ruraux sont recensés mais que les exploitants n'auraient pas

précisé leur itinéraire ce qui est regrettable.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse de la fonction des cheminements et des dessertes agricoles existantes dans la zone d'étude et de dénombrer les cheminements et dessertes les plus impactées par la variante sud retenue.

- Le cadre de vie (trafic routier, air et bruit);

Le trafic routier

L'état du trafic et des déplacements a fait l'objet de développements succincts dans l'état initial de l'environnement. Le dispositif mis en place pour l'enquête de circulation est bien décrit dans le dossier et a relevé d'importants trafics sur les axes de la zone d'étude et notamment la RD 927. Toutefois, les informations sur les charges de trafic des axes les plus fréquentés sont mal restituées et ne permettent pas d'apprécier facilement les résultats de l'enquête de circulation.

L'air

Le dossier dresse de façon succincte un bilan de la qualité de l'air pour la situation actuelle. Le contexte climatique de la zone d'étude et la qualité de l'air à l'échelle locale sont clairement renseignés dans l'étude d'impact. Il est précisé que la qualité de l'air est plutôt bonne et se réfère aux mesures des stations de Chartres et d'Orléans. Le dossier ne précise pas, à ce stade, si des mesures ont été réalisées dans la zone d'étude pour révéler et localiser un risque de dépassement des valeurs limites. Toutefois, les sources de données sanitaires sont pertinentes et permettent de constituer une situation de référence des impacts sans avoir recours à une campagne de mesures in situ.

Le bruit

Une campagne de mesures acoustiques a été menée, au niveau de quatre récepteurs, afin de caractériser l'ambiance sonore actuelle. Les résultats qui sont correctement synthétisés dans un tableau (page 220) montrent que la zone d'étude est localisée dans un environnement de bruit modéré avec des valeurs inférieures à 65 dB(A) sur la période diurne et 60 dB(A) sur la période nocturne.

Le dossier présente efficacement les méthodes et les seuils réglementaires au-delà desquels la nuisance acoustique est excessive. Les résultats de la modélisation acoustique sont correctement expliqués et permettent d'apprécier l'ambiance sonore actuellement modérée des habitations les plus proches de la future déviation.

La localisation des zones constructibles susceptibles de se développer vers la déviation est bien prise en compte dans les modélisations transmises dans les compléments apportés au dossier par le porteur de projet en date du 25 mai 2018.

IV 3. Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

- La biodiversité ;

Une évaluation des incidences Natura 2000 portant sur le site d'intérêt communautaire susmentionné est incluse dans le dossier. Elle conclut de manière adéquate que le projet n'aura pas d'incidences significatives directes ou indirectes sur le site « *Beauce et vallée de la Conie* ». Les mesures proposées sont proportionnées aux enjeux de la zone, que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation.

L'étude démontre correctement que l'impact résiduel après application des mesures est faible, voire négligeable pour presque tous les cortèges de milieux et d'espèces.

Des mesures d'accompagnement en faveur de l'avifaune sont bien signalées dans le dossier et résultent d'un choix volontaire du porteur de projet (financement de suivis et de protection des nids de busards et suivi de l'avifaune nicheuse après la mise en place des mesures, installation de perchoirs à rapaces par exemple).

- La ressource en eau ;

Les effets du projet sur les eaux souterraines et météoriques sont correctement décrits, en phase travaux et en phase d'exploitation.

S'agissant des eaux superficielles en phase d'exploitation, les mesures qui sont présentées portent sur des prescriptions techniques ou sur des aménagements appropriés à la sensibilité du milieu.

Des mesures pertinentes de réduction en phase de chantier sont développées au regard du risque de remontée de nappe au niveau de Janville, entre Janville et Toury et entre Toury et Poinville.

Des mesures préventives plus générales sont proposées et les impacts résiduels du chantier sont considérés, avec justesse, comme faibles.

- Le paysage, le patrimoine et la consommation d'espace ;

Le dossier précise utilement que l'insertion paysagère de l'aménagement nécessite une attention particulière en raison du dégagement visuel prononcé dans la zone. Il précise à bon escient que l'aménagement sera plus visible que s'il était totalement végétalisé en sa périphérie.

Les mesures d'insertion paysagère sont adaptées et visent, d'une part, à créer des alignements d'arbres pour mettre en valeur l'espace urbain proche de certains barreaux routiers ou les giratoires « d'entrée de ville », et d'autre part, à recomposer les alignements détruits par la construction de la déviation (Giratoire 1, à l'est de Janville), en soignant le choix des essences afin qu'elles soient propices à la biodiversité locale. Au-delà du tracé lui-même, les bassins de rétention font également l'objet d'une réflexion appropriée, même si leur insertion se limitera à l'engazonnement. Le dossier expose utilement de probables mesures paysagères complémentaires si l'urbanisation venait à se développer au sud des communes impactées et notamment de Janville, comme le prévoit le projet de PLU dans ses orientations d'aménagement et de programmation.

L'impact sur le site inscrit du bourg et des vestiges du château de Le Puiset est jugé faible, ce qui est approprié, compte tenu du choix de la variante la moins rapprochée du monument.

Le dossier souligne que le projet routier engendrera une modification du parcellaire agricole et du réseau des chemins ruraux ou de la desserte des parcelles. Il précise en outre qu'il sera procédé à un redécoupage parcellaire adapté aux nouvelles contraintes du site, sans toutefois développer ce sujet dans le dossier. Il conclut brièvement que les impacts sur le monde agricole seront limités, sans toutefois le démontrer.

L'autorité environnementale recommande :

- **de préciser les différentes procédures et mesures prévues pour limiter les impacts du projet sur les services écosystémiques rendus par les espaces agricoles ;**
- **d'évaluer les cheminements ou les dessertes agricoles rétablies, en fonction des besoins des exploitations impactées ;**
- **de préciser l'impact résiduel significatif sur les exploitations agricoles**

concernées après mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

- Le cadre de vie (trafic routier, air et bruit);

S'agissant du trafic routier, le projet décrit correctement les principes de déroulement des chantiers et indique les nuisances de circulation prévisibles dans la zone du projet. Il précise correctement les mesures transitoires envisagées qui peuvent prendre la forme :

- d'un plan de circulation pendant la phase chantier ;
- de déviations locales transitoires ;
- d'une circulation alternée ;
- de la création de voies provisoires.

L'impact du projet se révèle positif en phase d'exploitation, car il permettra de diminuer significativement la circulation entre les 4 communes, sur la RD 927. Le dossier évalue d'ailleurs la charge de trafic maximum par jour sur la RD 927 après la mise en service de la déviation. Ainsi le dossier précise utilement page 303, que la charge de trafic maximum après la mise en service de la déviation, pour la traversée de Janville par la RD 927 à l'est, sera d'environ 2 950 véhicules par jour contre 7 550 véhicules par jour actuellement.

Concernant la qualité de l'air, le projet précise utilement quels seront les effets de la déviation en ayant recours à une « *modélisation de l'air pour calculer les émissions de polluants et la consommation énergétique* » en fonction du trafic, de la vitesse, des projections sur la motorisation du parc automobile français (composition du parc roulant).

Le dossier démontre correctement que le niveau d'étude requis est adapté au trafic, à la densité de la population et à la longueur du projet, selon une méthodologie reconnue. Le dossier indique utilement ce qu'est une étude air de niveau 3, et précise à bon escient que ce type d'étude requiert une simple information des effets de la pollution atmosphérique sur la santé.

Les inventaires d'émission à l'horizon de 20 ans (date de mise en service constituant l'état de référence) sont globalement de bonne qualité.

Suite à la comparaison des variantes, le dossier relève bien qu'il n'est pas observé de différences significatives entre les situations futures avec et sans le projet. Il précise correctement, à l'aide de plusieurs cartes, qu'à l'horizon de 20 ans, la qualité de l'air de nombreux axes va s'améliorer, notamment dans les centres-bourg, avec une diminution des émissions de Nox, PM10, PM2,5.

En conséquence de cette amélioration prévisible de la qualité de l'air, le dossier conclut à l'absence de nécessité de prévoir des mesures particulières de suivi de la qualité de l'air à proximité de la déviation après mise en service.

S'agissant du bruit, les niveaux sonores sont modélisés dans des cartes.

Il est constaté, à raison, que la déviation entraînera une dégradation sonore au droit des habitations existantes les plus proches du projet, à Janville, secteur « Petit Boissay » à Poinville. Les zones constructibles susceptibles de se développer vers la déviation sont prises en compte de manière appropriée dans les modélisations acoustiques.

L'étude conclut correctement à un impact acceptable pour les habitations les plus proches du projet puisque :

- ces modélisations ne révèlent pas un dépassement des niveaux maximum

admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure ;

- les protections acoustiques ne sont pas requises pour les bâtiments, comme utilement précisé dans les compléments du 25 mai 2018, page 8.

Pour ces zones habitées ou constructibles l'étude déduit de manière adéquate un respect des seuils réglementaires 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne du fait du bruit de l'infrastructure.

V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Evolution du projet au regard de l'environnement

Au total 4 variantes du tracé du projet routier avaient été proposées. L'étude d'impact signale que plusieurs variantes du projet ont été examinées au regard des contraintes techniques et des enjeux environnementaux. Elle reprend les principales informations et réflexions menées en amont. Le choix de la variante retenue repose sur une comparaison et une appréciation rigoureuse de l'intensité des impacts environnementaux pour chacune des deux variantes finalement privilégiées, ce qui est adapté.

Articulation du projet avec les plans programmes concernés

Le dossier décrit de manière probante les modalités de mise en compatibilité du projet de déviation avec les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne. Il démontre brièvement que le projet est compatible avec le SAGE Nappe de Beauce et ses milieux aquatiques associés. Le dossier précise d'ailleurs qu'il sera procédé à un dimensionnement des ouvrages de stockage et de traitement des eaux de manière à rendre compatible les concentrations des rejets avec les objectifs de bon état des eaux imposés par la Directive Cadre sur l'Eau.

La réflexion menée pour assurer une compatibilité du projet routier avec l'occupation des sols définie par les documents d'urbanisme est pertinente. Le dossier explicite les étapes de mise en compatibilité ou d'élaboration des documents d'urbanisme de toutes les communes concernées par le projet routier.

Le dossier précise bien que les PLU de Le Puiset, Toury et Poinville nécessitent une mise en compatibilité, que les pièces F du dossier d'enquête publique unique expliquent et justifient. Le dossier précise avec justesse que la procédure d'élaboration du PLU de Janville est en cours et que le PLU devra prendre en compte le projet de déviation.

VI. Résumé non technique

Le résumé non technique est de bonne qualité. Facile à lire, il présente l'ensemble des informations du corps de l'étude de manière pertinente. Il permet de prendre connaissance des milieux impactés et des mesures prévues. Toutefois, il aurait pu être plus synthétique.

VII. Conclusion

L'ensemble du dossier, (étude d'impact, pièces de la DUP, les annexes et les compléments) présente de manière appropriée le projet et ses caractéristiques techniques. Les enjeux du projet sont correctement identifiés.

Cependant, l'autorité environnementale recommande de prévoir une prise en compte du projet de captages d'alimentation en eau potable dits « Bois Lambert » avant l'exécution des travaux.

Sur la forme, l'étude d'impact s'appuie sur des illustrations de très bonne qualité.

Les enjeux environnementaux identifiés sont bien intégrés au projet de déviation. Quelques mesures mériteraient d'être étudiées avant la réalisation des travaux pour mieux adapter le projet au contexte agricole et aux risques environnementaux.

Ainsi l'autorité environnementale recommande principalement :

- **de préciser les différentes procédures et mesures prévues pour limiter les impacts du projet sur les services écosystémiques rendus par les espaces agricoles ;**
- **d'évaluer les cheminements ou les dessertes agricoles rétablies, en fonction des besoins des exploitations impactées ;**
- **de préciser l'impact résiduel significatif sur les exploitations agricoles concernées après mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.**

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+++	Cf. Corps de l'avis.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	++	Cf. Corps de l'avis.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	0	Le dossier précise adéquatement qu'il n'existe pas d'enjeu de restauration ou de maintien des corridors écologiques sur la zone d'étude.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+++	Cf. Corps de l'avis.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+++	Cf. Corps de l'avis.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	0	Cette thématique n'est pas abordée dans le dossier hormis concernant l'éclairage. Cf. rubrique émissions lumineuses.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	+	L'analyse des effets du projet routier sur le climat pendant la phase de travaux et d'exploitation est correctement présentée dans le dossier. En phase de travaux, l'étude d'impact conclut que le projet peut avoir des effets indirects sur le climat et propose des mesures de réductions adaptées. Les impacts résiduels après la mise en œuvre de ces mesures sont jugés utilement faibles à nuls. En phase d'exploitation l'étude conclut à bon escient qu'il n'y aura pas d'impact significatif et ne prévoit pas de mesures.
Sols (pollutions)	0	Le dossier analyse la présence de sols pollués et n'en dénombre aucun dans le secteur d'étude. Le dossier précise utilement, page 109, que l'utilisation de remblais devra répondre à des critères de compatibilité géotechnique et que le réemploi matériaux décapés sera à privilégier.
Air (pollutions)	+	Cf. Corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	0	Le dossier précise correctement que le projet est peu exposé aux risques naturels. Il précise que des remontées de nappes ponctuelles nécessite une grande vigilance en phase de travaux (Cf. Corps de l'avis, enjeu « ressource en eau »).
Risques technologiques	+	Le dossier étudie adéquatement la présence d'un risque industriel dans la zone d'étude éloignée. Il conclut à la présence de douze sites ICPE dont deux classés SEVESO seuil bas et 6 parcs éoliens. Il précise bien la nécessité d'éviter l'emprise des parcs éoliens. La déviation de « Petit Boissay » n'interfère pas avec l'emprise des parcs éoliens ce qui est adapté. Le dossier précise à bon escient la présence d'un risque lié au transport de matières dangereuses par voie routière et par gazoduc. On y apprend que la RD 927 n'est pas concernée par un risque lié au transport de matières dangereuses par les poids-lourds (page 202 de l'étude d'impact).
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier précise bien que la problématique des déchets concernent surtout la phase de travaux et qu'il conviendra de respecter les différents plans de gestion approuvés par le département ou la région, lors de la réalisation des travaux.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	+++	Cf. Corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique et archéologique	+++	Cf. Corps de l'avis.
Paysages	+++	Cf. Corps de l'avis.
Odeurs	0	
Émissions lumineuses	+	L'étude d'impact précise utilement, (page 107), que seuls les carrefours feront l'objet d'un éclairage par la mise en place d'une signalétique lumineuse de sécurité : plots lumineux à led tri-flash alimentés par des panneaux solaires.
	Enjeu ** vis-à-	Commentaire et/ou bilan

	vis du projet	
Trafic routier	+++	Cf. Corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	+	La description des réseaux routiers mériterait d'être améliorée en mettant bien en évidence les axes majeurs de circulation dans la zone d'étude éloignée (comme la RN 154 qui n'est pas représentée sur la carte de la page 208) et en actualisant ou en complétant les informations relatives à l'offre de transport collectif, notamment.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet de déviation tient compte des risques routiers en phase travaux et en phase d'exploitation, de manière adaptée. Il indique avec justesse les mesures à prendre pour la circulation des engins de chantier et les mesures pour prévenir les risques de collision. Il adapte les mesures d'insertion paysagère en fonction de la sécurité des usagers de la route et préconise utilement de supprimer les alignements d'arbres qui seraient des obstacles dangereux à proximité des chaussées.
Santé	+	Le dossier analyse succinctement les effets du projet sur la santé.
Bruit	+++	Cf. Corps de l'avis.
Autres à préciser (servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	+	Toutes les servitudes sont recensées et les mesures proposées sont adaptées aux contraintes identifiées dans une carte de «synthèse des enjeux» de très bonne qualité, (page 30 du résumé non technique et 42). Le dossier montre efficacement que la variante retenue permet d'éviter de nombreuses servitudes réglementaires.

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné