



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale  
CENTRE - VAL DE LOIRE

**Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable**

**Avis délibéré sur**  
**sur l'aménagement de la route départementale RD943**  
**entre Cormery et Loches (37)**  
**Autorisation environnementale**  
**Déclaration d'utilité publique (DUP)**

N°MRAe 2024-4618

# PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 14 juin 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la route départementale RD943 entre Cormery et Loches (37) déposé par la Préfecture d'Indre-et-Loire, en tant qu'autorité décisionnaire.

Étaient présents et ont délibéré : Jérôme PEYRAT, Christophe BRESSAC, Jérôme DUCHENE et Isabelle LA JEUNESSE.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

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 et de la santé humaine 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.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

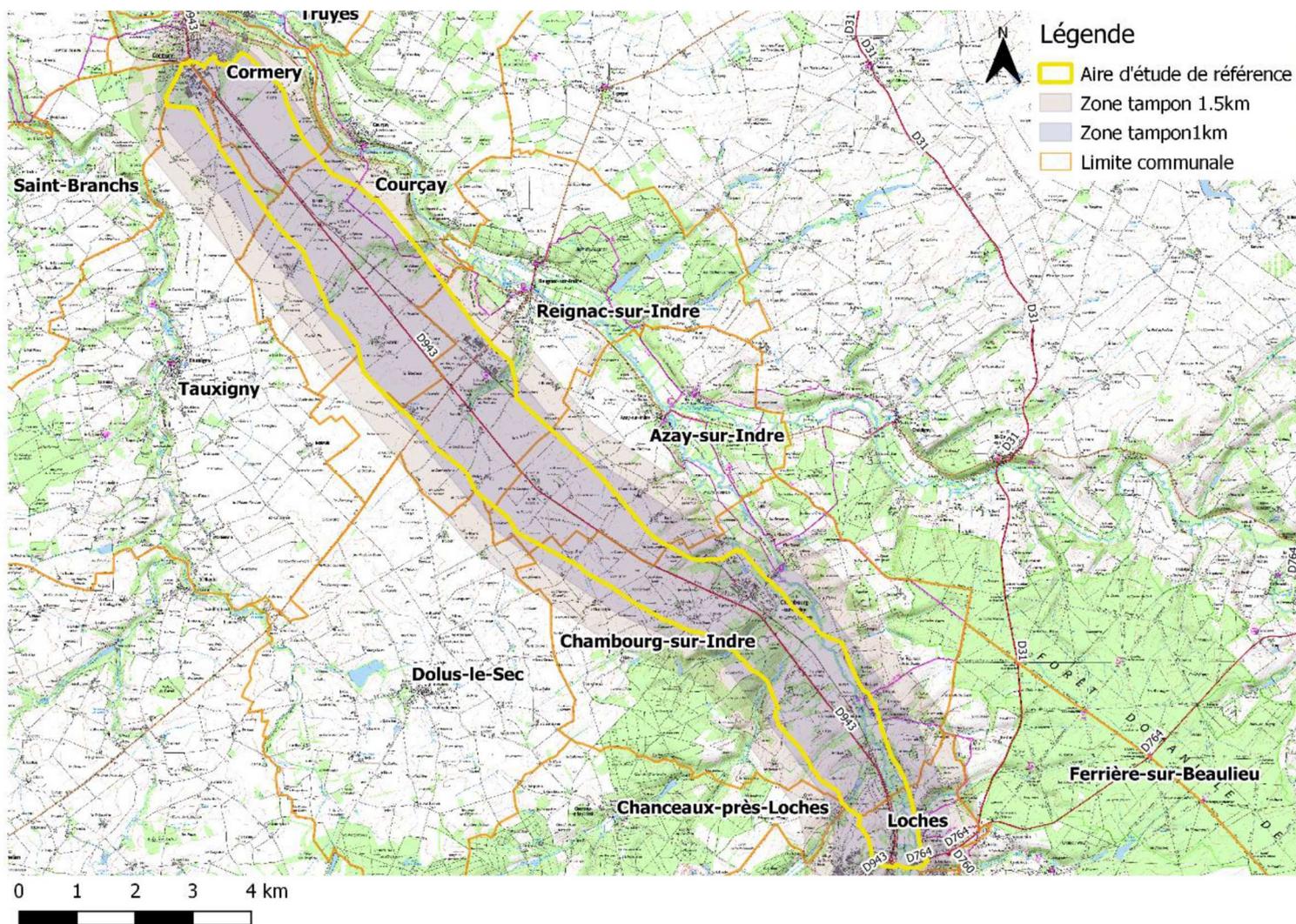
Il convient de noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique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

En outre, une transmission de la réponse à l'autorité environnementale serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

# 1 Contexte et présentation du projet

## 1.1 Contexte territorial

La route départementale RD943 constitue un axe nord-ouest/sud-est structurant qui relie Tours (37) et Châteauroux (36) et dessert les autoroutes A10, A85 et A20. S'étendant sur une section de la RD de 18 km entre Cormery et Loches, le projet d'aménagement s'inscrit dans la vallée de l'Indre, dans le quart sud-est du département d'Indre-et-Loire.



*Localisation du projet (Source : Volet C.2, page 7)*

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2024-4618 en date du 14 juin 2024

Aménagement de la route départementale RD943 entre Cormery et Loches (37)

## 1.2 Présentation du projet

La section de la route départementale RD943 concernée par le présent projet traverse sept communes : Cormery, Tauxigny-Saint-Bauld, Courçay, Reignac-sur-Indre, Azay-sur-Indre, Chambourg-sur-Indre et Loches. Elle s'inscrit dans un territoire principalement rural, dominé par l'agriculture, avec quelques zones d'habitations et autres secteurs artificialisés.

Aujourd'hui, la départementale est une route à deux fois une voie sur l'ensemble de ce tronçon et les sens de circulation sont séparés par un marquage au sol.

Le dossier indique que le projet permettra de répondre à plusieurs objectifs :

- améliorer la desserte du territoire ;
- améliorer les conditions de sécurité des usagers ;
- améliorer l'insertion environnementale de la RD943.

Pour ce faire, le projet de réaménagement de la RD943 prévoit les travaux suivants :

- dévoiement des réseaux extérieurs impactés par le projet (réseau de gaz notamment) ;
- élargissement de l'assiette de la route pour la stabilisation des accotements ;
- élargissement de la route avec la mise en 2x2 voies pour la création de zones de dépassement sécurisé ;
- modification du réseau d'assainissement de la plateforme routière ;
- la sécurisation des carrefours maintenus, le rétablissement des cheminements et voies impactés et la réduction du nombre d'accès directs sur la RD943 ;
- l'insertion paysagère du projet et les mesures relatives à la préservation de la biodiversité ;
- la mise en œuvre de la signalisation et des équipements nécessaires à l'exploitation de la route et à la sécurité de l'infrastructure.

Le dossier informe qu'au regard des enjeux de sécurité identifiés, des aménagements ont déjà été réalisés (RNT, page 12) : les giratoires de Courçay entre la RD943 et la RD83, de Reignac-sur-Indre entre la RD943 et la RD58, et d'Azay-sur-Indre entre la RD943 et la voie communale VC7.

## 2 Qualité de l'évaluation environnementale

### 2.1 Qualité du dossier

On peut signaler que le découpage du dossier en plusieurs sous-dossiers ne facilite pas l'analyse, d'autant que l'atlas cartographique ne fait l'objet d'aucun sommaire, d'aucune numérotation (ni des cartes, ni des pages) et que les textes (notamment le diagnostic) ne renvoient pas systématiquement aux cartes.

Par ailleurs, certaines informations sont placées dans le mauvais sous-dossier, comme la partie relative à la méthodologie employée pour établir l'état initial de l'environnement, située dans l'étude d'impact et non dans un chapitre spécifique dans le diagnostic.

## 2.2 Justification des choix retenus et solutions alternatives

La justification du projet est correctement étayée dans le dossier, et tient compte de critères notamment sécuritaires et environnementaux (Volet C.1, pages 38-39). La situation future, en cas de non réalisation du projet, fait également l'objet d'une description. Il est ainsi envisagé que le volume de trafic continuera de progresser en l'absence de réalisation du projet, entraînant une dégradation des niveaux de service.

Le chapitre dédié à la présentation des solutions de « substitutions raisonnables » expose convenablement une partie de l'historique du projet et expose les deux solutions qui ont été envisagées sur la nécessité ou non de déporter l'axe du profil en travers de la future chaussée :

- décalage de l'axe de la RD943 vers le nord-est, en construisant les nouvelles voies à l'est de cet axe ;
- conserver l'axe de la chaussée existante, ce qui nécessiterait un élargissement de la plateforme de part et d'autre de l'existant.

Le tracé a été découpé en quatre tronçons homogènes afin de comparer les différentes options et d'en faciliter l'analyse. Les avantages et inconvénients de chaque scénario en matière d'environnement sont exposés. La restitution sous la forme d'un tableau synthétique en facilite grandement la compréhension (Volet C.1, page 41). La solution 1 décalant l'axe du tracé est jugée la moins impactante (conservation des alignements d'arbres notamment).

## 2.3 Articulation avec les documents cadres

L'évaluation environnementale détaille le rapport de compatibilité du projet avec les documents de planification existants ayant un lien pertinent avec le projet (page 133). Sur les sept communes traversées par le tronçon, six disposent d'un plan local d'urbanisme (PLU(i)). A ceux-ci s'ajoute une carte communale. Cette partie n'explique cependant pas en quoi ces différents documents permettent ou ne permettent pas la réalisation du projet, hormis concernant les PLU de Cormery et de Chambourg-sur-Indre, dont on comprend que le tracé intercepte des espaces boisés classés (EBC). D'après le dossier, le projet est compatible avec quatre des documents d'urbanisme<sup>1</sup> et incompatible avec trois d'entre eux<sup>2</sup>. Il faut attendre le dossier de déclaration d'utilité publique, qui intègre les trois procédures de mise en compatibilité, pour connaître les motifs pour lesquels ces procédures ont été retenues. Elles concernent donc les PLU de Chambourg et Cormery et le PLUi de Bléré Val de Cher pour la commune de Courçay. Chaque dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme (Mecdu) est assorti d'une évaluation environnementale qui lui est propre.

Concernant le PLU de Cormery, la nécessité de réaliser une mise en compatibilité s'explique par l'interception par le projet d'un EBC sur 0,182 ha de surface. Il est ainsi proposé de déclasser ce secteur, d'inscrire l'enveloppe du projet d'aménagement en emplacement réservé (ER) et de modifier les règlements des zones « A », « N » et « 1AUX » afin d'autoriser les affouillements et exhaussements nécessaires à l'opération d'aménagement.

---

<sup>1</sup> Tauxigny-Saint-Bauld, Reignac-sur-Indre, Azay-sur-Indre (carte communale) et Loches.

<sup>2</sup> Cormery, Courçay et Chambourg-sur-Indre.

La Mecdu de Chambourg-sur-Indre est proche de celle de Cormery, puisqu'il est proposé de créer un ER, de supprimer 0,85 ha d'EBC et de modifier les règlements des zones « A » et « N ».

En ce qui concerne le PLUi de Bléré Val de cher, il est proposé d'inscrire au règlement graphique un ER et de modifier les règlements des zones « A », « N » et « UH ». Aucun EBC n'est intercepté. Les évaluations environnementales s'inspirent largement de l'étude d'impact de l'opération d'aménagement et sont très peu individualisées<sup>3</sup>. Très peu d'illustrations sont contenues dans les évaluations, ce qui n'en facilite pas la compréhension. Les auteurs auraient pu par exemple reprendre les cartographies des habitats issues de l'atlas cartographique jointe au dossier afin de faciliter la bonne compréhension du texte.

Le dossier informe enfin que les communes traversées par le projet d'aménagement de la RD943 sont comprises dans le périmètre de deux schémas de cohérence territoriale (SCoT), celui de l'Amboisie du Blérois et du Castelrenaudais (SCoT ABC) et celui de Loches Sud Touraine. Il analyse brièvement la compatibilité du projet avec ceux-ci, principalement sur le plan économique (EI, page 131).

## 2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique, d'une centaine de pages, constitue un volet séparé de l'étude d'impact. Particulièrement bien fourni, il traite de tous les aspects de l'étude et présente les conclusions de l'étude. Les illustrations, nombreuses, participent à la bonne compréhension du texte. Toutefois, un effort de synthèse supplémentaire faciliterait l'information du public.

# 3 Analyse de la prise en compte de l'environnement

Au regard de la nature du projet, de ses effets potentiels et de sa localisation les enjeux environnementaux les plus forts développés dans l'avis sont :

- les transports et les déplacements ;
- la biodiversité ;
- les paysages.

## 3.1 Les transports et déplacements

La RD943 est un axe important à l'échelle interdépartementale qui assure la liaison entre Tours et Châteauroux ainsi qu'avec plusieurs autoroutes (A10, A85, A20). L'état initial de l'environnement décrit de manière convenable les caractéristiques de la route départementale sur le tronçon objet de

---

<sup>3</sup> Les parties sont souvent laissées tel quel entre les évaluations, jusqu'au nom de la commune. Par exemple, dans la partie 5.6.2.5.1 dédiée à l'avifaune de l'évaluation de la Mecdu concernant Courçay, c'est Cormery qui est cité (page 73).

l'aménagement, et notamment les nombreuses intersections avec des voiries adjacentes. Une liste des principales intersections, non exhaustive donc, est jointe au diagnostic (Volet C.2, page 140).

Le trafic routier sur la route départementale a été quantifié, de même que certains risques générés (nuisances, accidentologie). Les comptages illustrés par des cartes éditées par le département d'Indre-et-Loire montrent un trafic moyen journalier annuel assez stable<sup>4</sup> sur la période 2013-2020, mais à des niveaux importants, autour de 8000 à 9000 véhicules, dont environ 10 à 15% de poids lourds (Volet C.2, page 143). Son évolution récente n'est cependant pas quantifiée. Concernant l'accidentologie, l'étude indique que le taux d'accidents/kilomètres sur la route départementale est plus élevée que la moyenne nationale des RD, en raison de l'important trafic qu'elle supporte.

Autre caractéristique importante, une seule ligne de bus emprunte la RD943, faisant la liaison entre Tours et Loches en une heure. La Région organise le transport sur cette ligne avec une quinzaine d'aller-retour par jour ouvré, et une fréquence moins importante le week-end. C'est peu au regard de la fréquentation de la départementale et de l'importance des déplacements domicile-travail, qui représentent plus de la moitié des motifs de déplacements (EI, page 143). Pourtant, ce réaménagement de la RD943 est l'opportunité d'un développement en lien avec d'autres types de mobilités au travers d'infrastructures dédiées (parking relais, positionnement des arrêts de transport en commun, etc).

Le diagnostic révèle par ailleurs que la RD943 n'est pas compatible avec les modes de déplacements doux en raison de l'absence d'aménagement à cet effet. La circulation des vélos y est autorisée mais n'est ainsi pas sécurisée.

La RD943 est classée « route à grande circulation » au titre de l'article L. 110-3 du code de la route. Cette notion, qui n'est pas rappelée, devrait figurer dans le diagnostic dans la mesure où ce classement entraîne des contraintes spécifiques, notamment en termes de constructibilité.

Si le projet n'a pas pour objectif d'augmenter le trafic (page 125), l'étude d'impact rappelle les prévisions établies par le conseil départemental d'Indre-et-Loire. Les modélisations effectuées prévoient une hausse du trafic de l'ordre de 0,5% par an (jusqu'en 2061 - Volet C.1, page 38). Il s'agit ici d'un des éléments justifiant les aménagements projetés. L'étude d'impact rappelle brièvement ces éléments, renvoyant cependant vers un chapitre qui n'existe pas (EI, page 125). Le projet permettra d'améliorer globalement les conditions de circulation de même que les conditions de sécurité.

Si le projet améliore les conditions de sécurité pour les véhicules motorisés, l'autorité environnementale constate l'absence de réflexion quant à la place donnée aux modes doux et aux transports en communs dans le cadre de ce projet d'aménagement. Alors que le diagnostic rappelait bien que la RD n'est pas propice aux déplacements non motorisés en raison de l'absence d'aménagement dédié et donc du manque de sécurité, ce sujet n'est pas du tout traité dans l'étude d'impact. Ces modes de déplacements sont évoqués uniquement pour rappeler que cette route leur est peu propice « *notamment du fait qu'elle traverse des zones rurales* » (EI, page 14). Le fait qu'aucun aménagement cyclable ne soit prévu constitue un manquement du dossier.

Les transports en commun ne sont également pas évoqués dans l'étude d'impact, hormis pour annoncer qu'ils seront « *maintenus pendant toute la durée des travaux moyennant une adaptation ponctuelle des arrêts aux emprises du chantier* » (page 125). Alors que le diagnostic annonçait la forte fréquentation de la départementale et l'importance des déplacements pendulaires, il serait intéressant que le conseil

---

<sup>4</sup> Hors année 2020, en raison du contexte pandémique.

département engage la réflexion avec la Région, qui en a la compétence, afin d'augmenter la fréquence de passage.

**L'autorité environnementale recommande d'intégrer dans le projet la réalisation d'aménagements cyclables.**

## 3.2 La biodiversité

L'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité. Il commence par exposer les données existantes collectées par les auteurs dans l'aire d'étude du projet. Cette recherche bibliographique porte sur les zonages d'inventaire et de protection relatifs à la biodiversité localisés dans l'emprise du projet et dans un rayon de 10 kilomètres ainsi que sur les continuités écologiques (EIE, page 47 et suivantes) : deux sites Natura 2000<sup>5</sup>, un espace naturel sensible (ENS), douze Znieff<sup>6</sup> de type I et quatre Znieff de type II sont situés dans ce rayon. Une description des caractéristiques est présentée pour chacun de ces espaces. Les continuités écologiques décrites sont issues des travaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du SRCE, du SCoT ABC et de la TVB du pays de Touraine Côté Sud. En plus de ces données issues de la bibliographie existante, un diagnostic des continuités a été réalisé, avec une qualification des fonctionnalités par groupe d'espèces, pour les 19 ouvrages hydrauliques existants sur le tracé. Les enjeux de continuités sont qualifiés de forts, notamment au niveau des cours d'eau, mais plusieurs ouvrages ne sont que peu voire pas fonctionnels pour tout ou partie des groupes d'animaux visés.

Les inventaires des milieux, de la faune et de la flore ont été réalisés dans le périmètre du projet à des périodes et selon des protocoles adaptés, bien que ces données commencent à être relativement anciennes, les prospections s'étalant de février à octobre 2018 (EI, page 175).

La caractérisation des zones humides de l'aire d'étude a été réalisée conformément à la réglementation, via les critères faunistiques et pédologiques, avec une pression d'inventaire adaptée : 193 sondages pédologiques dans l'aire d'étude. Quatre zones humides ont ainsi été délimitées, pour une surface cumulée de 1,4 ha. Les fonctionnalités ont été évaluées et l'enjeu biologique est considéré comme modéré sur ces secteurs.

La détermination des niveaux d'enjeux, considérés comme faibles à forts selon les groupes, souffre d'un manque de justification, trop mécaniquement liés aux statuts de menace des espèces, sans tenir compte de l'activité et de l'abondance des espèces sur l'aire d'étude. Par exemple, le Grand capricorne est jugé comme enjeu faible, faute de liste rouge des coléoptères évaluant la menace, sans autre élément permettant d'ajuster l'enjeu. Il existe par ailleurs des incohérences dans la restitution des résultats. Les cartographies, théoriquement réalisées par niveau d'enjeu, font figurer plusieurs espèces d'oiseaux dans

---

<sup>5</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>6</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

les enjeux à la fois modérés et forts (Linotte mélodieuse, Bruant proyer), ou omettent certaines espèces qualifiées comme telles dans le diagnostic (Verdier d'Europe, Faucon hobereau). Là encore, un important travail de reprise des éléments s'avère utile.

Quoi qu'il en soit, l'étude évalue des enjeux faibles à forts selon les groupes :

- espèces relativement communes et peu menacées pour les reptiles, amphibiens et mammifères terrestres ;
- enjeux faibles à forts pour les oiseaux, notamment les oiseaux de plaines agricoles (Busard cendré, Busard Saint-Martin, Cochevis huppé, etc.) ;
- enjeux faibles à forts pour les insectes, comme le Criquet des roseaux ou l'Azurée du Serpolet (bien que cette dernière soit commune en Indre-et-Loire) ;
- enjeux faibles à forts pour les chauves-souris, comme la Pipistrelle commune<sup>7</sup> ;
- enjeux variables concernant la faune aquatique, avec, par exemple, la présence du Crossope aquatique, musaraigne protégée (enjeu modéré).

**L'autorité environnementale recommande de revoir la détermination des niveaux d'enjeu et de les justifier davantage.**

Les différents types d'impact sont bien analysés dans l'évaluation. Cependant, leur quantification et leur qualification sont souvent lacunaires et devraient être plus détaillés, notamment pour les enjeux non explicités comme évités (arbres à Grand capricorne, milieux de vie de l'Azuré du Serpolet).

Comme révélé plus haut, l'évitement est intégré dès la phase de conception du projet, et aboutit aux solutions suivantes : le maintien de trois sections 2x2 voies<sup>8</sup>, le déport de l'axe de la route côté nord-est pour éviter au maximum les alignements d'arbres présents majoritairement côté sud-ouest, ainsi que le site Natura 2000 « Champeigne », et l'optimisation des emprises, limitant les impacts sur les boisements, les arbres gîtes potentiels, les zones humides et préservant l'ensemble des stations d'espèces végétales protégées.

A cela s'ajoute diverses mesures de réduction, pertinentes qui sont proposées : mise en défens des zones sensibles et clôtures spécifiques pour les amphibiens, calendrier des travaux favorisant les périodes de moindre sensibilité pour la faune, restauration et gestion de délaissés routiers et dépendances vertes de l'infrastructure, restauration de lisières et plantations de haies, etc.

Les impacts résiduels sont considérés comme négligeables pour l'ensemble des habitats et des espèces, ce qui est globalement recevable. Néanmoins, au regard des différents manques identifiés plus haut, cette conclusion est déduite plutôt que réellement démontrée. L'absence de nécessité de mesures compensatoires et de dérogation au titre des espèces protégées n'est pas ou peu étayée.

### 3.3 Les paysages

L'état initial de l'environnement dresse convenablement une description des entités paysagères dans lesquelles le projet s'inscrit (Volet C.2, page 155 et suivantes) : ce dernier prend place au sein du plateau

---

<sup>7</sup> Une attention particulière devrait être portée à la clarté des cartographies, certaines étant peu lisibles (Atlas cartographique, page 26).

<sup>8</sup> Une section, dans la vallée de l'Indre ayant été abandonnée pour diverses raisons, dont des enjeux de biodiversité.

du centre Touraine de Cormery à Chambourg-sur-Indre. Ce secteur se caractérise par un paysage ouvert constitué de vastes champs cultivés en openfield. Le secteur depuis Chambourg-sur-Indre jusqu'à Loches fait partie des Gâtines du Sud, comprenant des espaces boisés, des cultures et des espaces artificialisés entre vallées et plateaux.

L'étude d'impact fait également état d'un contexte patrimonial particulièrement riche (page 167 et suivantes) avec la présence de nombreux monuments historiques, en particulier du côté de Cormery et Loches. Le tracé intercepte deux périmètres de protection au titre des monuments historiques. Les autres outils de protection du patrimoine (sites classés et inscrits, sites archéologiques, sites patrimoniaux remarquables) sont convenablement recensés et cartographiés. À cela s'ajoute la fourniture de prises de vues, illustrant la description de l'ambiance paysagère de l'aire d'étude.

L'autorité environnementale note toutefois que le diagnostic paysager se focalise particulièrement sur les arbres d'alignements et aborde peu les questions de scénographie, soit la mise en scène des paysages et de leurs qualités depuis et vers la route. Le paysage perçu par la population n'est également pas explicitement abordé.

Le dossier indique que les principaux impacts sur le paysage sont liés à l'abattage d'arbres le long de la route et à la création de bassins de rétention, qui seront visibles pour les riverains et les usagers (EI, page 101 et suivantes). Une série de mesures d'évitement et de réduction sont proposées afin de garantir l'insertion paysagère de l'infrastructure (remplacement des arbres abattus par un linéaire plus conséquent, mise en place de haies arbustives, concertation avec l'ABF, etc.). Concernant les bassins, l'étude d'impact annonce qu'ils seront adaptés à la topographie du territoire et que leur conception tient compte des structures végétales en place. La forme proposée de ces bassins pourrait être améliorée pour mieux prendre en compte le contexte paysager sans que cela les rende moins fonctionnels.

## 4 Conclusion

Le projet d'aménagement de la RD943 traverse sept communes sur environ 18 km entre Cormery et Loches, dans le département de l'Indre-et-Loire. Il s'agit d'un projet significatif porté par le conseil départemental qui vise à fluidifier et sécuriser la circulation entre Tours et Châteauroux. D'après le dossier, il permettra à la départementale d'absorber la hausse du trafic attendue dans les décennies à venir.

En raison de sa nature et des réflexions menées en amont pour limiter au maximum les incidences, le projet aura des impacts résiduels limités sur l'environnement. Toutefois, afin de conforter cette conclusion, de nombreux points du diagnostic et de l'évaluation des impacts méritent d'être complétés et précisés.

**Deux recommandations figurent dans le corps de l'avis.**