

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2009-12

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de
mise à 2 x 2 voies de la RN 79 (RCEA) dans l'Allier
(entre le diffuseur de Cressanges et la limite communale ouest de Chemilly)**

Avis établi lors de la séance du 10 décembre 2009
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n° Sigmanet 007033-01

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 décembre 2009. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 79 (RCEA) dans l'Allier entre le diffuseur de Cressanges et la limite communale ouest de Chemilly.

Etaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber-LeGall, Guth, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouques

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 79 (RCEA) dans l'Allier entre le diffuseur de Cressanges et la limite communale ouest de Chemilly.

Etaient absents ou excusés : Mmes Bersani, Jaillet, Momas, MM. Rouer, Vernier

*
* *

Résumé de l'avis

1- Etude d'impact

La description de l'état initial permet d'apprécier les principaux enjeux de l'opération : protection de la qualité des eaux superficielles, protection des zones humides, amélioration des possibilités de franchissement de la plate-forme routière par les animaux, atténuation des impacts visuels, protection contre les nuisances sonores. L'AE recommande que quelques points (statistiques d'accidents, niveaux sonores, zones protégées Natura 2000) soient plus amplement développés.

Dans le chapitre « analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement », l'AE recommande que les effets sur la faune, la flore, et les habitats des zones Natura 2000 soient explicités, que les résultats de l'étude paysagère soient présentés et que les niveaux sonores actuels et futurs soient fournis de manière individualisée et détaillée.

Les diverses parties de l'étude d'impact et de son résumé non technique semblent avoir été rédigées à différentes époques sans avoir toutes été mises à jour, ce qui conduit à quelques difficultés de compréhension des intentions du maître d'ouvrage. Une clarification rédactionnelle s'impose, principalement en ce qui concerne la localisation de l'extrémité est du projet et la réalisation des buttes de protection acoustique.

2- Prise en compte de l'environnement par le projet

La réalisation, dans les emprises existantes, de la seconde chaussée de la RN 79 entre Cressanges et Chemilly ne génère que de modestes effets sur l'environnement.

Le projet comporte des aspects positifs (amélioration de l'assainissement et des possibilités de franchissement par la faune) atténuant certains impacts de la construction de la première chaussée.

Néanmoins, les mesures prises en matière de paysage et de protection acoustique ne sont pas suffisamment détaillées pour que l'AE puisse se prononcer sur leur efficacité.

*
* *

a Ci-après désignée par AE

Avis

Par courriers des 16 septembre 2009 du préfet de l'Allier et 29 juillet 2009 de la direction régionale de l'équipement Auvergne, maître d'ouvrage, l'AE a été saisie du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 79 (RCEA) dans l'Allier entre Cressanges et Chemilly. Cette saisine était accompagnée d'une étude d'impact et d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Par lettre du 4 novembre 2009, le maître d'ouvrage a confirmé au préfet de l'Allier et au président de l'AE que l'extrémité est de l'opération est le PR 32, soit la limite communale ouest de Chemilly.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 9 novembre 2009 du préfet de l'Allier au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'AE a également pris connaissance de l'avis de la direction régionale de l'environnement d'Auvergne en date du 9 novembre 2009.

Sur le rapport de Messieurs Dominique LEBRUN et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Contexte

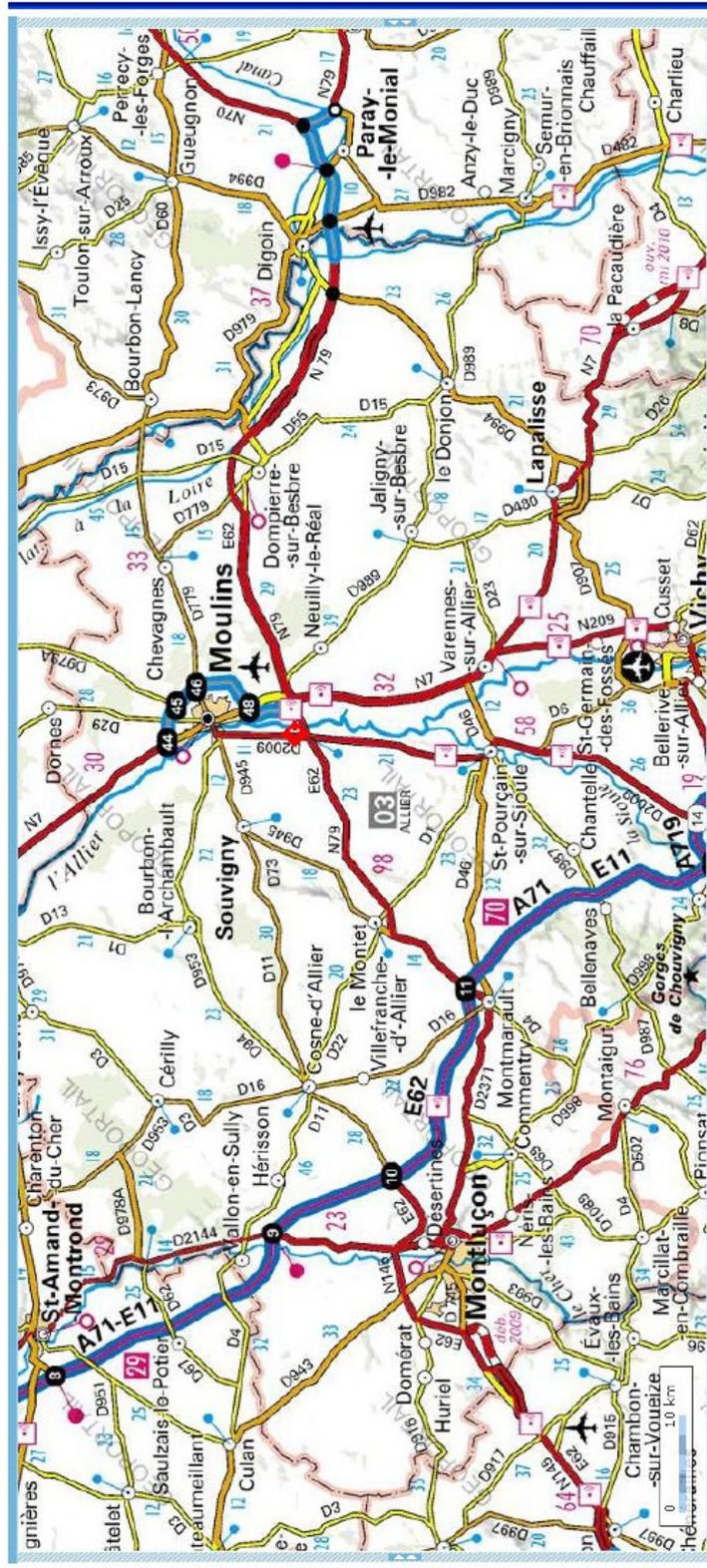
La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est une grande liaison d'aménagement du territoire destinée à assurer les liaisons est-ouest au niveau du centre de la France, entre le couloir rhodanien et la façade atlantique. Elle figure sur la « carte des infrastructures routières en 2025 » adoptée le 18 décembre 2003 par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

Dans sa section reliant Guéret à Mâcon et Chalon sur Saône, la RCEA traverse le département de l'Allier via Montluçon, Montmarault, Le Montet et Dompierre sur Besbre en empruntant la RN 145, l'A 71 et la RN 79.

La réalisation de la route express RN 79 à 2x2 voies entre Le Montet et Chemilly dans l'Allier a été déclarée d'utilité publique le 29 juin 1971.

Cette RN fut réalisée dans un premier temps sous forme d'une 2x1 voie, les emprises étant toutefois acquises et les passages supérieurs construits pour une 2x2 voies.

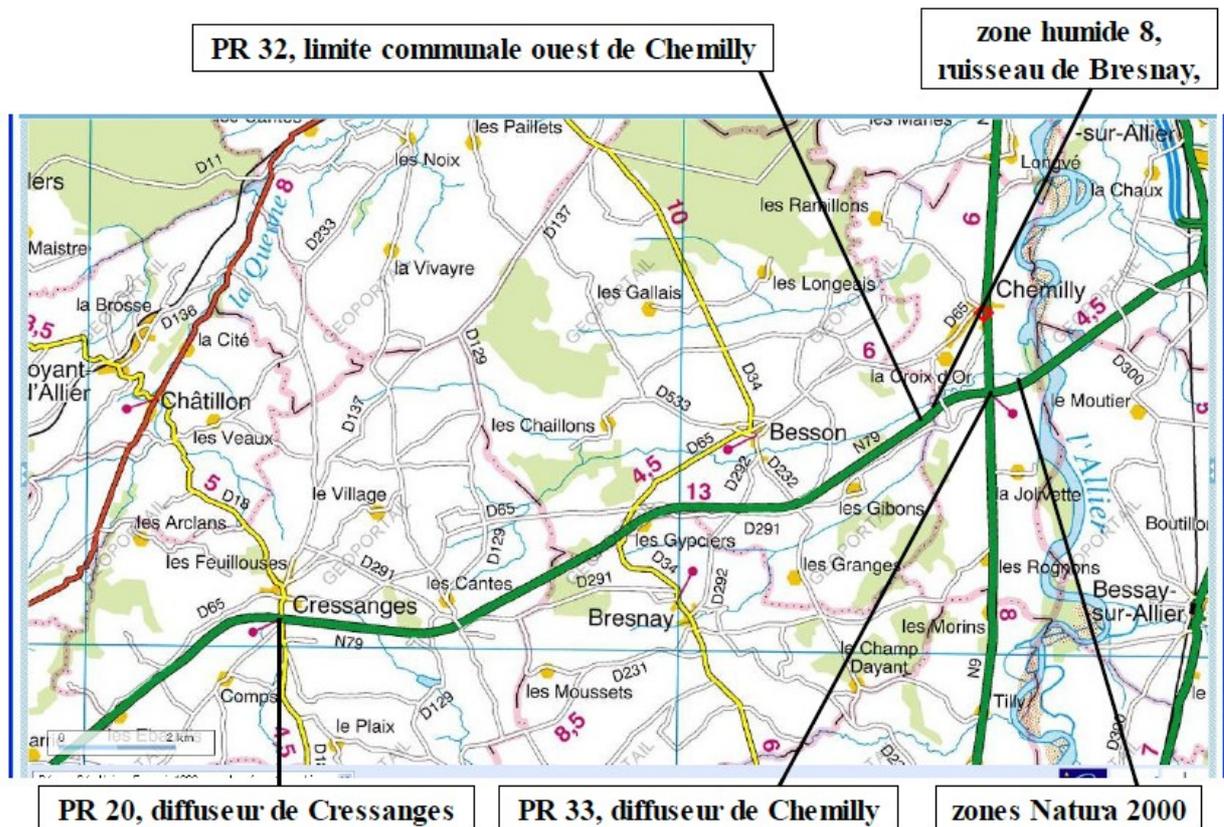
Elle est en cours de mise à 2x2 voies. Un créneau de dépassement a été réalisé au droit du Montet et ouvert à la circulation en janvier 2006. Les travaux de mise à 2x2 voies entre Le Montet et Cressanges sont en cours et seront achevés en 2010.



la RCEA dans l'Allier : RN 145, A 71 et RN 79

L'opération soumise à l'AE poursuit cette mise à 2x2 voies entre Cressanges et Chemilly. Elle a fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau [b] en cours d'instruction.

Les travaux devant être réalisés dans les emprises déjà acquises, l'opération ne sera pas soumise à une enquête en application du code de l'expropriation mais à une enquête en application du code de l'environnement [c].



2 Description générale de l'opération

L'opération dont est saisie l'AE consiste en la mise à 2x2 voies de la RN 79 depuis le diffuseur de Cressanges (PR 20) jusqu'à la limite communale ouest de Chemilly (PR 32). Le créneau de rabattement se terminant à hauteur du PR 32, l'opération n'inclut ni la destruction partielle de la zone humide du Bresnay [d], ni aucune modification de l'ouvrage hydraulique du même nom, tous deux situés légèrement à l'est du PR 32.

La mise à 2x2 voies se fera dans les emprises acquises lors de la réalisation de la première chaussée. La seconde chaussée sera accolée à la chaussée existante, au sud de celle-ci depuis le diffuseur de Cressanges jusqu'au PR 26+550, au nord au delà.

Outre la seconde chaussée, l'opération comprend principalement :

- b Articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement
- c Articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement
- d Cette zone humide, numérotée ZH8 dans l'étude d'impact, est une petite forêt alluviale s'étendant sur 1,5 hectares de part et d'autre de la RN 79. Elle présente des potentialités certaines d'habitat pour des espèces rares telles que les odonates (libellules) inféodées aux eaux courantes ou encore les batraciens.

- la reprise des passages inférieurs et des passages agricoles, réalisés à l'origine pour une seule chaussée ;
- la reprise des ouvrages hydrauliques qui seront reconstruits en béton armé en lieu et place des ouvrages métalliques d'origine ;
- la réalisation d'un système de collecte et d'assainissement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière avec des points de rejet vers le milieu naturel.

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Description de l'état initial

La description de l'état initial aborde les thèmes suivants : le climat, la géologie, les eaux souterraines (avec un volet sur l'alimentation collective et individuelle en eau potable et les puits), le patrimoine naturel à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise (faune, flore, zones humides, fonctionnement écologique), le paysage, le patrimoine culturel et de loisirs, l'environnement humain (dont notamment les nuisances sonores et la qualité de l'air).

Elle met en évidence le fractionnement du territoire causé par la première chaussée réalisée dans des conditions qui ne sont pas celles d'aujourd'hui.

Elle est globalement suffisamment détaillée et complète, sauf sur les points suivants :

a- l'insécurité routière

Dans les objectifs de l'opération, l'étude se contente de mentionner laconiquement un nombre important d'accidents. Les statistiques produites, présentées dans le seul volet « santé », sont anciennes (période 2001 à 2005), et ne sont pas directement comparables aux statistiques nationales présentées. La résorption de l'insécurité routière, qui est une justification importante de l'opération, devrait être mieux développée dans les objectifs poursuivis et l'état des lieux.

b- les zones protégées

L'extrémité est de l'opération se trouve à un peu plus d'un kilomètre de la zone de protection spéciale « Val d'Allier Bourbonnais » et à moins de deux kilomètres du site d'intérêt communautaire « Vallée de l'Allier Nord ».

Alors que l'on ne peut a priori exclure qu'elles soient perturbées par l'opération, lors du chantier ou en exploitation, ces deux zones Natura 2000 ne sont pas décrites dans l'étude d'impact au titre de l'état initial, ce qui est une anomalie devant être corrigée [°].

c- les nuisances sonores

L'étude mentionne que des mesures de bruit ont été réalisées en façade de 6 habitations parmi les plus proches de la RN 79. Pour la bonne information des habitants concernés et du public, il serait utile de présenter une carte localisant l'ensemble des habitations et bâtiments sensibles situés dans la zone d'étude avec le niveau sonore (mesuré ou estimé) auquel ils sont aujourd'hui soumis.

-
- e Selon les dispositions du 2° de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, l'étude d'impact soumise à l'AE n'est pas tenue de comporter une évaluation des incidences éventuelles du projet au regard des objectifs des deux zones Natura 2000. Cette évaluation a été insérée dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en application des dispositions du même article.

Il n'en demeure pas moins que l'étude d'impact doit comporter les descriptions et analyses prévues par les dispositions de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, y compris pour ces deux zones.

Pour le reste, la description de l'état initial permet au lecteur d'apprécier les autres principaux enjeux de l'opération :

1- la qualité des eaux superficielles

D'ouest en est, la RN 79 intercepte et rejette ses effluents dans les bassins versants du Douzenan, du Vezan, de la Guèze, affluent direct de l'Allier, et du Bresnay, affluent de la Guèze.

La qualité de l'eau des deux derniers cités est importante en raison des zones protégées de l'Allier.

2- la protection des milieux humides

Huit mares et cinq zones humides ont été répertoriées à proximité de l'opération. Si au moins trois mares et trois zones humides [f] s'avèrent réellement précieuses sur le plan écologique tant par leurs mosaïques d'habitats que par la richesse de leur flore aquatique et de leur faune, toutes méritent d'être préservées en raison des suppressions excessives des mares et zones humides des dernières décennies.

3- l'amélioration des possibilités de franchissement de la plate-forme routière par les animaux

Actuellement, deux passages agricoles et un passage à bétail sont susceptibles de permettre des déplacements limités de la faune. Les passages supérieurs et inférieurs routiers ne sont pas dotés d'aménagements spécifiques pour le passage de la faune. Les ouvrages hydrauliques ne sont pas attractifs.

4- l'atténuation des impacts visuels

La création de la première chaussée a modifié le paysage sans souci qualitatif : suppression de haies, remblais et talus demeurés sans traitement paysager spécifique, absence de plantations.

5- la protection contre les nuisances sonores

Cela concerne 71 habitations qui, sans protection, seraient soumises à des niveaux sonores excédant les seuils réglementaires.

3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

Le maître d'ouvrage n'a étudié aucune variante. Il justifie son choix par le fait que le tracé de la seconde chaussée, accolée à la chaussée existante dans les emprises déjà acquises, est celui qui avait été conçu à l'origine et déclaré d'utilité publique le 29 juin 1971 entre Le Montet et Chemilly (ex RN 9).

Bien que l'étude d'impact ne l'explique pas, on imagine aisément que tout autre tracé aurait un plus grand impact sur l'environnement. L'AE estime donc que, dans ce projet, il n'y a pas d'autre option raisonnable, puisque le principe du doublement de la RCEA jusqu'à la RD 2009 (ex RN 9) est acquis.

Pour le tronçon situé à l'est de la RD 2009, l'AE considère que l'évaluation devra comporter une analyse au regard des variantes envisageables en application de l'article 5 § 3 de la directive 85/337.

3-3 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Les deux zones de protection Natura 2000 situées à l'est de l'opération ne sont traitées par l'étude d'impact que sous le seul aspect du rejet des pollutions et effluents routiers dans la rivière Allier via le Bresnay et

f Dont la zone humide du Bresnay (ZH8) mentionnée au §2, située hors opération mais susceptible d'être impactée notamment par le chantier et par les rejets d'effluents routiers.

la Guèze, d'ailleurs sans référence aux objectifs de protection de ces zones. Les effets sur la faune et la flore ne sont pas décrits.

En vue d'une information convenable du public, l'AE recommande que l'étude soit complétée, si possible sous la forme d'un développement spécifique regroupant l'ensemble des informations et analyses relatives à ces deux zones.

Les autres points significatifs du thème « impacts et mesures d'insertion » de l'étude d'impact sont les suivants :

a- la protection des eaux souterraines, superficielles et des milieux humides contre la pollution par les effluents routiers

Actuellement, l'assainissement de la RN 79 est constitué de fossés de collecte des eaux de ruissellement qui se déversent vers le milieu naturel sans traitement spécifique ni dispositif permettant de cantonner les pollutions accidentelles.

Le projet prévoit la réfection complète des ouvrages d'assainissement.

Le principe retenu est basé sur le traitement des eaux collectées par décantation et filtration dans des fossés enherbés ayant une géométrie ad hoc et dont le sol est reconstitué avec une texture possédant une bonne porosité dans ses premières dizaines de centimètres. Au droit des cours d'eau, mares et zones humides, les fossés enherbés seront étanchés par une géo-membrane placée sous la couverture pédologique. Des caniveaux étanches en béton seront mis en place là où les emprises ne permettent pas la réalisation de fossés enherbés.

A l'amont de chaque rejet dans les cours d'eau, un traitement complémentaire est prévu par des bassins situés à l'exutoire des fossés et caniveaux. Ces bassins seront équipés de dispositifs de décantation des matières en suspension, de déshuilage et de piégeage des pollutions accidentelles (vannes et by-pass).

Dans leur principe, ces ouvrages représentent un progrès par rapport à l'existant. Toutefois, au droit de certains bassins, les emprises sont trop étroites pour permettre le passage des véhicules d'entretien. Or la facilité de l'entretien et la rapidité d'intervention en cas de pollution accidentelle conditionnent en pratique l'efficacité des dispositifs envisagés. Il importe donc que le maître d'ouvrage fasse l'acquisition des quelques emprises nécessaires.

Pour la bonne information du public, il est suggéré que l'étude d'impact explique en quoi ce mode d'assainissement est adapté au contexte hydrogéologique et en quoi il est compatible avec les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire - Bretagne.

La réfection de l'assainissement s'accompagnera :

- de mesures de « bonne conduite » imposées aux entreprises lors du chantier, avec vérification par un organisme de contrôle désigné par le maître d'ouvrage ;
- de la mise en place d'une procédure d'intervention du gestionnaire en cas de déversement accidentel de polluants ;
- d'un recours préférentiel au salage préventif plutôt que curatif ;
- de la limitation de l'emploi de produits phytosanitaires aux seuls pieds de panneaux ;
- d'un suivi des nappes souterraines et des puits avant et pendant les travaux.

Seul ce dernier point appelle une recommandation. Pour produire toute son efficacité, le suivi devrait

s'étendre à la qualité des eaux superficielles et se poursuivre pendant deux à trois ans après l'achèvement des travaux.

b- les autres mesures de protection des zones humides et des mares

Outre la réfection de l'assainissement et les mesures précitées, l'étude mentionne :

- la mise en place d'un grillage à mailles fines destiné à empêcher les batraciens d'accéder aux chaussées ;
- la réalisation des travaux à proximité des sites de reproduction des batraciens en dehors des périodes de reproduction.

c- l'amélioration des possibilités de franchissement de la plate-forme par les animaux

Huit ouvrages hydrauliques sont insuffisamment dimensionnés pour le passage de la crue centennale. Ils seront reconstruits avec une section convenable et équipés d'une banquette d'au moins 50 cm de largeur pour le passage de la petite et moyenne faune.

S'y ajoute la réalisation de onze passages réservés à cette faune (donc sans fonction hydraulique).

Afin de limiter l'accès aux chaussées et d'orienter les animaux vers les passages inférieurs routiers ou agricoles existants, un grillage de 1,5 à 1,8 mètres de hauteur sera mis en place dans les zones de franchissement connues.

Il en résultera une amélioration de la perméabilité pour la faune, même si, en raison des contraintes de profil, la distance entre deux passages successifs excède parfois la distance optimale de 400 mètres.

L'AE recommande un suivi dans le temps de l'efficacité de ces dispositifs.

Pour la bonne information du public, il serait utile d'insérer une carte situant les grillages et les passages pouvant être utilisés par la faune.

L'étude d'impact relève la difficulté pour les batraciens d'emprunter des passages souterrains longs de plusieurs dizaines de mètres. Une mesure compensatoire appropriée, en complément des diverses mesures d'atténuation prévues, pourrait être la création de plusieurs mares de part et d'autre de l'ouvrage. Leur mise en place et leur gestion seraient à préciser avec les partenaires locaux.

d- l'atténuation des impacts visuels

La première chaussée fut réalisée sans souci de traitement paysager. Afin de réduire les impacts visuels depuis l'extérieur de la route, l'étude prévoit :

- d'adoucir les pentes de talus, d'arrondir les cassures de pentes,
- de replanter, avec des espèces indigènes, les haies bocagères en partie détruites lors de la construction de la première chaussée, en s'efforçant de reconstituer la continuité des haies car les discontinuités peuvent favoriser la traversée de la route par les animaux.

Si ces principes vont dans le bon sens, l'étude mentionne sans plus de précision que ces mesures n'interviendront que là où les emprises le permettront et sans nuire à la sécurité routière.

Restant au niveau des généralités, l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier l'efficacité des mesures prises pour réduire les impacts visuels perçus depuis l'extérieur de la route, alors qu'une étude paysagère

détaillée a été réalisée. Pour la bonne information du public, il serait utile d'insérer quelques planches graphiques présentant les résultats de cette étude.

L'étude mentionne enfin que le maître d'ouvrage favorisera, dans le cadre du « 1% paysage et développement », les projets des collectivités locales qui iront dans le sens de la restauration du bocage.

e- la protection contre les nuisances sonores

L'étude d'impact mentionne qu'une modélisation a été effectuée en vue de prévoir les niveaux sonores à l'horizon 2040. Elle conclut que, sans protection à la source ou en façade, la contribution sonore de l'opération dépasserait les seuils réglementaires [g] pour 71 habitations.

Afin de respecter ces seuils, l'étude prévoit la réalisation de buttes là où les emprises le permettent et, ailleurs, le renforcement de l'isolation de façade.

La présentation faite par l'étude demeure très générale et ne permet pas aux occupants des locaux de toutes natures proches de la RN 79 de connaître le niveau de bruit futur dans leurs jardins, terrains et locaux qu'ils soient à usage d'habitation ou à un autre usage. L'AE recommande que le résultat des études effectuées en la matière soit mis à disposition du public sous forme cartographique, pour que chaque occupant puisse y trouver une information individualisée et détaillée.

3-4 Volet « santé » de l'étude d'impact

Le volet « santé » de l'étude d'impact, auquel s'ajoutent des développements sur la qualité de l'air dans le chapitre « impacts et mesures sur le milieu humain », traite des expositions par inhalation d'air et par ingestion d'eau, de l'exposition au bruit et de l'accidentologie de la RN 79. Il rappelle les mesures citées par ailleurs dans l'étude d'impact prises pour atténuer les impacts sur la santé (suivi des nappes et des puits, procédure d'intervention du gestionnaire en cas de déversement accidentel de polluants, création d'un nouveau système d'assainissement, buttes antibruit et protections de façade). Il précise que la mise à 2x2 voies devrait faire baisser le nombre d'accidents par l'impossibilité des demi-tours et permettre les dépassements dans des conditions normales de sécurité.

Ce volet n'appelle pas de remarques particulières.

3-5 Autres analyses

L'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances [h] et l'évaluation des consommations énergétiques n'appellent pas de remarque.

3-6 Dénomination des auteurs de l'étude d'impact

L'étude d'impact devra être complétée par les noms des personnes physiques qui ont participé à sa rédaction.

3-7 Qualité rédactionnelle et intitulé de l'étude d'impact

- g L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières retient les seuils de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit.
- h Établies compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, ces analyses monétarisent donc les impacts sur la biodiversité à la valeur zéro.

Les diverses parties de l'étude d'impact semblent avoir été rédigées à différentes époques. Si certaines prennent en compte les études de projet, d'autres semblent antérieures à l'avant-projet sommaire, sans avoir été mises à jour, ce qui conduit à quelques difficultés de compréhension des intentions du maître d'ouvrage. Une clarification rédactionnelle s'impose en ce qui concerne la localisation de l'extrémité est du projet, la réalisation des buttes de protection acoustique et le coût des mesures d'insertion.

Cela vaut aussi pour le résumé non technique.

En outre, l'intitulé de l'étude d'impact devra être corrigé, la simple mention de « Chemilly » se révélant en l'espèce trop imprécise pour l'information correcte du public. Un intitulé convenable pourrait être :

« mise à 2 x 2 voies de la RN 79 (RCEA) dans l'Allier
(entre le diffuseur de Cressanges et la limite communale ouest de Chemilly) ».

4 Prise en compte de l'environnement par le projet

L'essentiel des impacts engendrés par la création de la RN 79 entre Cressanges et Chemilly provient de l'acquisition des emprises et de la construction de la première chaussée selon des critères qui ne sont plus ceux d'aujourd'hui. C'est pourquoi la réalisation de la seconde chaussée dans les emprises existantes ne génère que de modestes effets sur l'environnement.

Le projet comporte des aspects positifs : création d'ouvrages d'assainissement convenablement respectueux de la protection des eaux, amélioration des possibilités de franchissement de la plate-forme par la faune.

Les intentions du maître d'ouvrage en matière de paysage et de protection contre les nuisances sonores vont également dans le bon sens. Les modalités détaillées devront toutefois en être explicitées pour que l'efficacité puisse en être évaluée.

*
* *