



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur l'opération d'aménagement de la RN 80 entre Cortelin et Droux (71)

n°Ae: 2010-66

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2010-66

Par lettre du 17 décembre 2010, le préfet de Saône-et-Loire a saisi la formation d'Autorité environnementale [1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du dossier d'aménagement de la RN 80 entre Cortelin et Droux (71).

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 14 février 2011 du préfet de Saône-et-Loire au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 24 février 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne.

Sur le rapport de Messieurs Christian BARTHOD et Denis CLEMENT, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 9 mars 2011.

Etaient présents lors de la délibération :Mmes Guerber Le Gall , Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae 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 l'étude d'impact du projet d'aménagement de la RN 80 entre Cortelin et Droux (71).

Etaient absents :Mmes Guth, Jaillot, MM Creuchet, Vernier

*

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

L'opération de réaménagement de la RN 80 entre Cortelin et Droux à l'entrée sud de Chalon-sur-Saône porte sur 3,9 km et comprend essentiellement une mise à 2x1 voies à chaussées séparées ainsi que la reconfiguration de trois carrefours. Elle vise essentiellement à régler des difficultés locales de circulation et des problèmes de sécurité.

Un premier projet de réaménagement de cette section a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2006. Ce projet a été abandonné pour des raisons liées à une consommation importante d'espace en zone inondable, à une réévaluation à la baisse des trafics prévus et au coût élevé de l'opération.

L'enjeu environnemental majeur sur ce site concerne la préservation des zones d'expansion de crue et des zones humides ; le projet qui est aujourd'hui présenté prend en compte cet enjeu de façon approfondie.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale, pour une bonne information du public, sont les suivantes :

- ajuster et compléter l'étude d'impact à partir des données plus précises du dossier constitué pour la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- mentionner les avantages et les inconvénients de chacun des sites potentiels recensés pour la compensation des zones d'expansion de crues, en faisant de même pour les sites devant compenser les zones humides détruites, et indiquer les critères hiérarchisés des choix ultérieurs à conduire ;
- présenter d'une manière plus didactique les raisons qui ont conduit au nouveau tracé retenu en 2010 ;
- faire figurer des synthèses sur les cheminements doux et sur la circulation des engins agricoles et des convois exceptionnels.

Avis détaillé

1 Consistance de l'opération

L'opération soumise à l'Ae consiste en un aménagement de la RN 80 (qui s'insère dans l'itinéraire de la Route Centrale Europe Atlantique RCEA) sur une longueur de 3,9 kilomètres, entre Taisey et Droux, à proximité immédiate de l'agglomération de Châlon-sur-Saône. Elle comprend la mise à 2x1 voies à chaussées séparées et le réaménagement des trois grands noeuds d'échanges de cette section (d'ouest en est : carrefour de Cortelin, raccordement des bretelles de l'autoroute A6 sur la RN 80, et carrefour de Droux).

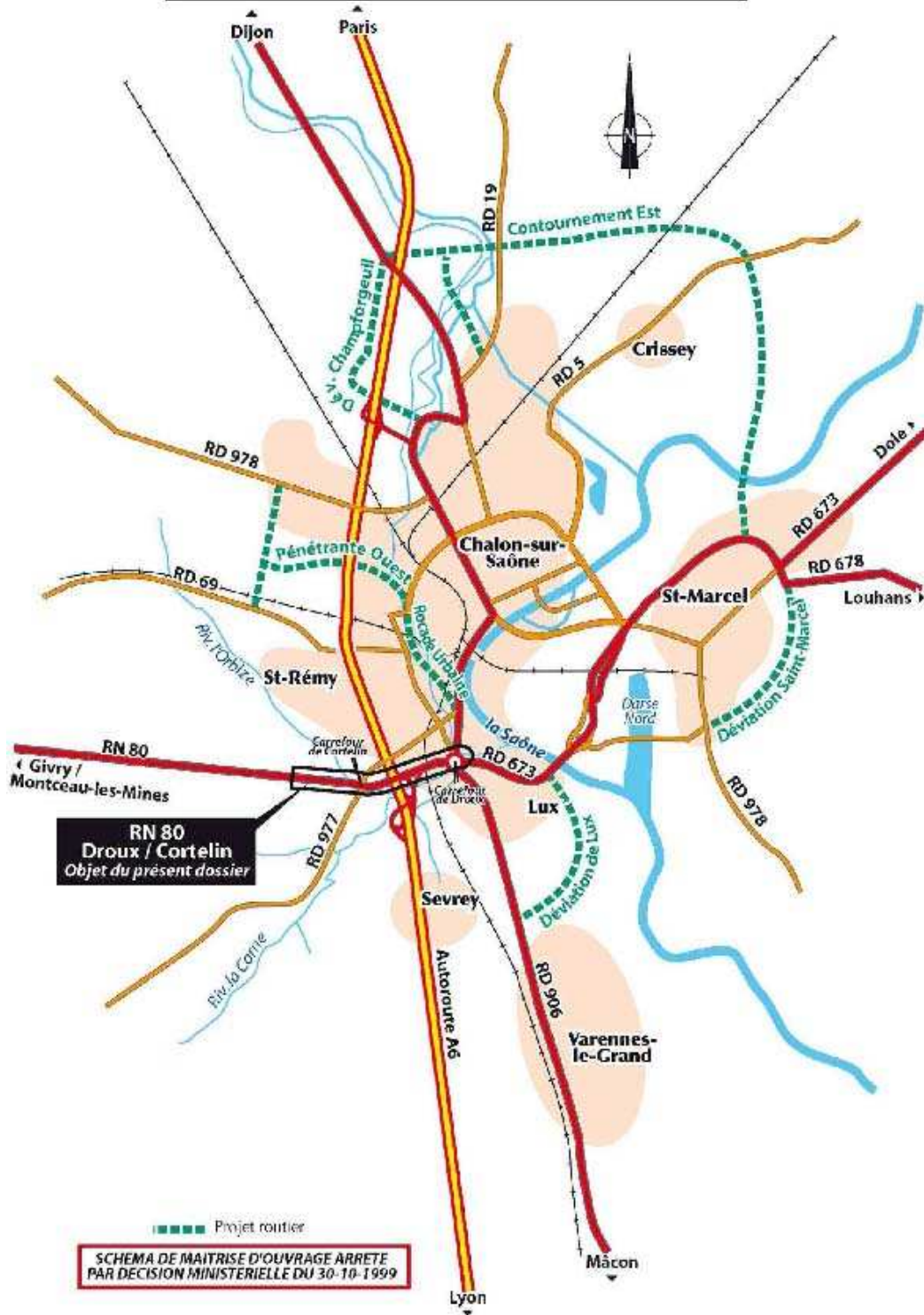
La zone est identifiée à la fois comme saturée (20 000 véhicules par jour, dont environ 20% de poids lourds) et comme assez accidentogène (29 accidents, 7 morts, 14 blessés graves et 40 blessés légers entre 2000 et 2009). Son réaménagement figure dans le volet routier du CPER 2000-2006, les crédits correspondant restant disponibles.

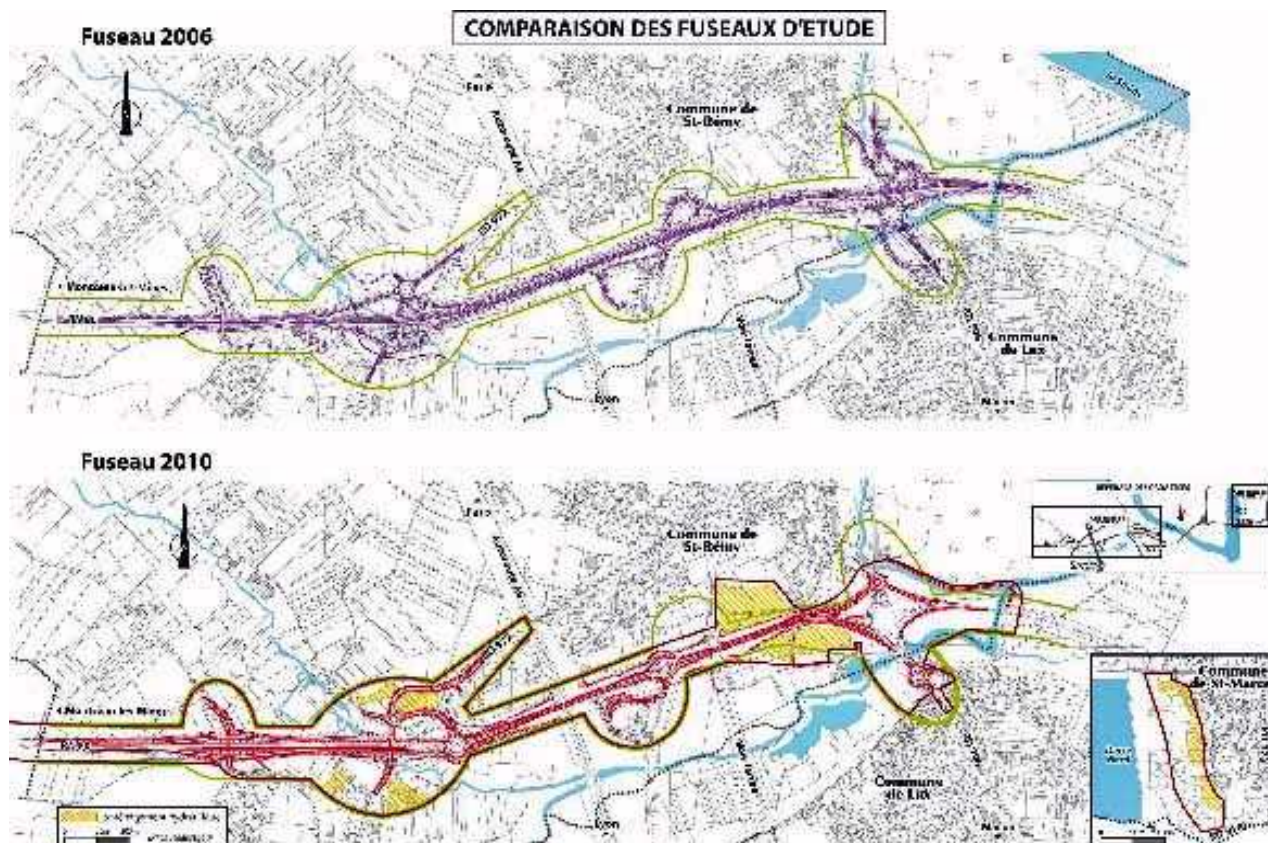
Une première version du projet, très consommatrice d'espace en zone inondable (lit majeur de la Saône et sous-bassins de la Corne et l'Orbize), a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 5 octobre 2006. Mais la réévaluation à la baisse des trafics envisagés, une meilleure identification des enjeux environnementaux et de leur traduction en mesures compensatoires, ainsi que les discussions entre co-financeurs ont conduit en 2009 à revoir le projet.

Les deux objectifs affichés pour la nouvelle version du projet sont la réduction des impacts environnementaux et celle des coûts, tout en cherchant, comme dans la précédente version du projet, à assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit, à améliorer les conditions d'accès à l'autoroute A6 et à traiter les problèmes de saturation observés aux heures de pointe sur le carrefour de Droux.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DREAL de Bourgogne. La section de voirie modifiée (à partir du giratoire de Droux jusqu'à l'extrémité est du projet) sera ensuite déclassée en voirie départementale.

SCHEMA DES INFRASTRUCTURES





2 Contexte juridique et réglementaire

L'enquête publique est préalable à une déclaration d'utilité publique et vise à permettre une expropriation. Simultanément auront lieu :

- l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau, en application des articles L.214-1 du code de l'environnement ;
- l'enquête publique relative à la mise en compatibilité des PLU des communes de Lux, Saint-Rémy et Saint-Marcel ;
- l'enquête parcellaire dans les communes concernées.

Il est par ailleurs envisagé, après une campagne complémentaire de prospection en mai-juin 2011, le dépôt d'une demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées et habitats d'espèces protégées au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

Une procédure de distraction du régime forestier devra être conduite.

Le SCOT est en cours de révision à l'échelle du pays chalonnais.

3 Justification du programme de travaux

L'Etat a décidé d'aménager la RCEA à 2x2 voies entre l'A10 à l'ouest et l'A6 à l'est, en tant que grande liaison transversale d'aménagement du territoire conformément au schéma directeur routier national. A ce titre, plusieurs opérations ont déjà été conduites et, dans ce contexte, l'Ae a déjà eu à examiner en 2009 l'étude d'impact d'un tronçon de la RN 79 dans le département de l'Allier.

D'est en ouest, le présent projet concerne d'abord la RN 80 en tant qu'extrémité est de la RCEA se rattachant à l'autoroute A6, puis la RN 80 dans sa liaison avec le carrefour de Droux situé au sud de Chalon-sur-Saône. Le programme de travaux envisagés est à juste titre analysé comme fonctionnellement autonome, car il vise essentiellement à résoudre des conflits locaux d'échanges.

Si les considérations liées à la sécurité sont clairement établies et peuvent expliquer dans une grande mesure le besoin de réaménager cette zone, les données de circulation produites ne permettent pas de disposer des informations relatives à la fréquence et à la longueur des périodes de saturation mentionnées à l'appui de la justification du projet. Cette problématique de saturation mérite d'autant plus d'être précisée que l'étude d'impact fait état d'une régression globale du trafic sur l'ensemble des axes étudiés depuis 2000, avec un gain de temps moyen permis par le projet estimé à 5 secondes pour l'ensemble des 3,9 km du parcours.

L'Ae recommande de compléter les considérations relatives au trafic et à la sécurité par les données illustrant la saturation actuelle et celle à horizon de 2030.





4 Analyse de l'étude d'impact

4.1 Analyse de l'état initial du site et de son environnement

La nature des sols, essentiellement sablo-argileux, est médiocre en terme de portance. La partie ouest du tracé jusqu'au carrefour de Cortelin est répertoriée en aléa moyen concernant le retrait-gonflement des argiles, sans que la suite de l'étude d'impact spécifie les conséquences qui en sont tirées en matière de conception des terrassements.

L'Ae recommande d'explicitier en quoi les modalités du chantier sont adaptées pour faire face à ce risque.

Le contexte hydrographique et hydrologique, particulièrement important en zone inondable, est longuement décrit, avec notamment identification du risque d'une amplification des crues par concomitance des débits de pointe. A la différence du projet précédent, reposant sur des références plus optimistes, la crue de 1840 de la Saône a été prise comme référence historique et a été modélisée aux conditions actuelles d'écoulement des eaux dans la vallée, permettant de produire des cartes d'aléas pour le phénomène inondation.

L'état actuel des masses d'eau superficielles concernées n'est pas satisfaisant, et l'atteinte du bon état écologique est repoussé à 2021 ou 2027. Parmi les facteurs déclassants figurent notamment la morphologie pour la Corne et la Thalie, et l'ichtyofaune pour la Corne, la Thalie et l'Orbize. Ce diagnostic implique de ne pas aggraver la situation à l'issue de la réalisation du projet. Sans que cela conduise à remettre en cause les mesures et préconisations de gestion mentionnées par l'étude d'impact pour le Val de Saône, il faut cependant relever que la présentation laisse entendre, à tort, que le plan de gestion du Val de Saône, approuvé en 1997, a été élaboré sur la base des orientations du SDAGE approuvé en 2009.

L'Ae recommande de compléter cet état des lieux des masses d'eau par les caractéristiques de la nappe alluviale de la Saône, en interaction avec la zone d'expansion des crues où se situe le projet.

Les captages du SIVOM des eaux de Chatenay-le-Royal, Lux, Saint-Rémy et Sevrey sont vulnérables à toute pollution (accidentelle ou chronique) provenant de la circulation routière de la RN 80 actuelle qui ne présente pas de dispositif d'assainissement.

Le projet est à proximité de deux sites Natura 2000 : un site d'intérêt communautaire « Prairies et forêts inondables du Val de Saône entre Chalon-sur-Saône et Tournus et la basse vallée de la Grosne » (SIC FR2600976), à 850 mètres à l'Ouest de la zone d'étude, et une zone de protection spéciale « prairies alluviales et milieux associés de Saône-et-Loire » (ZPS FR2612006), avec de nombreuses espèces d'oiseaux spécifiques des prairies alluviales et des milieux aquatiques.

Dans la zone d'étude, les relevés floristiques incomplets d'avril 2001 n'ont été que partiellement complétés par l'étude détaillée faite durant l'été 2008 sur les seules zones d'aménagement hydraulique envisagées. Comme indiqué plus haut, une campagne complémentaire d'inventaire sera conduite en mai-juin 2011. Néanmoins, la sensibilité des milieux et la présence avérée ou potentielle d'espèces remarquables ou protégées semble avoir été valablement prise en compte dans l'analyse des partis possibles.

Les zones humides au sens du code de l'environnement² n'ont pas été identifiées dans l'étude d'impact, celle-ci s'étant limitée à les déterminer sur la seule base du critère floristique, sans prendre en compte le critère pédologique.

L'Ae recommande de compléter cette approche par le critère pédologique, ainsi que cela a été fait pour le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (qui identifie en l'occurrence 2,7 ha de zones humides au lieu des 4 ha estimés dans l'étude d'impact).

L'analyse de l'évolution des trafics indique une régression globale sur l'ensemble des axes étudiés dans la zone, en même temps qu'une croissance très significative des trafics de poids lourds (croissance des flux entre RN 80 et A6, mais aussi développement de la zone logistique sud de Chalon-sur-Saône). Néanmoins, cette baisse du trafic des voitures ne conduit pas à faire disparaître les saturations aux heures de pointe des carrefours de Droux et d'entrée-sortie de l'autoroute A 6.

Cette analyse se fondant sur un document d'étape du CETE de Lyon d'avril 2010, l'Ae recommande que le maître d'ouvrage développe son analyse définitive dans l'étude d'impact.

Il existe des cheminements piétonniers préférentiels au droit de la RN 80, avec notamment la traversée occasionnelle d'élèves de Lux se rendant dans les établissements scolaires de Saint-Rémy, au droit du carrefour de Droux. Cinq piétons ont été impliqués dans les 29 accidents recensés sur cette portion de la RN 80 entre 2000 et 2009.

La RN 80, l'A 6, la RD 906, la voie ferrée Paris-Lyon et la RD 977 pour les communes de la zone d'étude sont classées en voies bruyantes par arrêté préfectoral. Même si l'incidence cumulée de l'A6 et de la voie ferrée semble l'emporter sur celle de la RN 80, les niveaux sonores atteignent des niveaux élevés, entre 60 et 70 dB(A) le jour et entre 60 et 65 dB(A) la nuit à plus de 100 mètres des voies de circulation. Un peu moins d'une vingtaine d'habitations subissent de jour des nuisances sonores de plus de 70 dB, et plus d'une cinquantaine des intensités comprises entre 65 et 70 dB.

4.2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations

² Articles L.211-1-1, L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement, complétés par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009, relatifs à la délimitation des zones humides en application des articles L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement.

d'environnement, le projet présenté a été retenu

Le point de départ et le point d'arrivée étant imposés, les partis envisageables se caractérisent essentiellement par la configuration des carrefours, en dénivelé (diffuseurs) ou en giratoires, et par les options de rabattage de l'entrée-sortie d'autoroute.

Semblant reprendre ce qui figurait dans l'enquête publique de 2005-2006, six partis possibles (le premier étant subdivisé en deux variantes, dont l'une représentait l'option retenue lors de la précédente enquête publique) sont présentés extrêmement succinctement, avec leurs avantages et leurs inconvénients, sans préciser explicitement le parti retenu parmi ceux présentés, laissant au lecteur le soin de rapprocher par lui-même le «tracé 2010 » du parti 1 dont il semble être une version plus détaillée. Il n'est notamment pas expliqué en quoi la solution retenue pour le carrefour de Droux (3 giratoires en plan) répond bien à l'inconvénient identifié pour le parti 1, selon lequel le trafic au carrefour de Droux rend nécessaire de réaliser un carrefour dénivelé.

Les deux objectifs identifiés de réduction du coût et de réduction des impacts environnementaux ont facilement servi de critères d'analyse, d'autant plus qu'ils ne sont pas en l'occurrence contradictoires (cf. les volumes de remblais en zone inondable). Le choix retenu permet notamment de réduire considérablement les apports de matériaux de remblais (280 000 m³ contre 900 000 m³ dans le projet précédent), avec une forte diminution des emprises au sol dans des prairies humides.

Mais la présentation retenue donne, sans doute à tort, le sentiment que les 6 partis présentés ne rendent pas correctement compte de la manière dont le «tracé 2006 » a évolué pour devenir le «tracé 2010 ». La comparaison, secteur par secteur, des tracés 2006 et 2010 et des raisons des différences est beaucoup plus compréhensible et explicative.

Sans remettre en cause le parti retenu, l'Ae recommande une approche plus didactique pour mieux faire comprendre au public le raisonnement qui a conduit au « tracé 2010 ».

Il convient de noter que la solution présentée pour le carrefour de Droux ne peut être considérée comme définitive en raison des réflexions en cours entre la commune de Lux et le Conseil général pour aménager un carrefour au sud et revoir le plan de circulation de la commune – ce qui pourrait conduire à supprimer le giratoire sud du carrefour de Droux tel qu'envisagé actuellement.

L'Ae recommande de compléter le dossier mis à l'enquête publique par une variante traduisant cette évolution possible du projet.

4.3 Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet

L'impact essentiel, qui a contribué à remettre en cause la version précédente du projet, est la perturbation du régime des grandes crues en zone inondable. Est en effet désormais prise en compte comme crue de référence la crue de 1840, qui conduit aujourd'hui à procéder à la révision des Plans de prévention des risques Inondation (PPRI) de la Saône et du bassin de la Corne. **Concernant le SDAGE et l'état actuel des PPR, l'Ae recommande de mieux expliciter les raisons qui conduisent à considérer le projet comme compatible.**

Même si l'on trouve à différentes reprises dans l'étude d'impact des propos concernant les incidences « limitées » du projet sur les sites Natura 2000 voisins, il n'est pas possible de considérer que ces éléments disparates, parfois peu facilement compréhensibles (cf. page EVI 21), répondent, notamment au regard des oiseaux et des poissons, à ce qui est exigé par la réglementation (code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°) en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. ***Le dossier devra être complété pour respecter formellement cette réglementation: il manque au moins l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé est prévu par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement.***

L'étude acoustique, reposant sur les hypothèses hautes de trafic en 2030 de l'étude du CETE de Lyon et prenant en compte les effets cumulés avec l'autoroute et la voie ferrée, a permis d'identifier une « transformation significative d'infrastructure de transport terrestre », car impliquant une augmentation de plus de 2 dB(A) du volume sonore ambiant pour la partie du projet à l'ouest de l'A6.

Concernant le volet air-santé, le maître d'ouvrage estime ne pas être concerné par l'obligation réglementaire d'une étude des effets sur la santé de la pollution de l'air, car la justification du projet relevant principalement de la sécurité, les augmentations de trafic prévues par le CETE de Lyon ne sauraient être imputées à la réalisation du projet. Néanmoins, le chapitre EVII est tout entier consacré à la thématique des effets du projet sur la santé publique, avec une référence explicite à la circulaire du 25 février 2005 sur le volet « air-santé ». A l'horizon 2030, malgré les améliorations attendues à partir de 2020 de l'évolution du parc automobile, la situation devrait rester assez comparable pour le CO, les Nox et les poussières, pendant que les émissions de CO2 augmenteraient fortement, et les émissions de composés organiques volatiles (COV) diminueraient.

4.4 les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser les conséquences dommageables du projet

Compte tenu de l'impact du projet sur les espaces d'expansion des crues, l'Ae note avec intérêt la mesure compensatoire retenue, conforme au SDAGE, de mettre en place dans le lit majeur de la Saône, de la Corne, de l'Orbize et de la Thalie, des zones de décaissement végétalisées à hauteur de 71 000 m³, correspondant au volume d'eau qui serait soustrait par le projet dans le cas d'une crue équivalente à la crue historique de 1840. Ces 71 000 m³ de déblais seront évacués et mis en décharge sous la responsabilité de l'entreprise.

A ce titre, un inventaire des zones de décaissement potentielles est effectué à hauteur de 276 000 m³ ; l'ensemble de ces zones est intégré au « fuseau d'étude » prévu pour la déclaration d'utilité publique, et il comprend notamment, dans ce but, un espace séparé du fuseau principal du projet situé sur la commune de Saint-Marcel.

De façon distincte des décaissements compensatoires au titre de l'hydraulique, il est prévu une compensation des zones humides qui seront détruites par le projet, par une surface double conforme aux dispositions du SDAGE. Ces zones humides compensatoires ne sont toutefois pas situées géographiquement ; tout ou partie d'entre elles pourraient être localisées dans des secteurs adaptés des zones de décaissement (notamment dans l'espace situé sur la commune de Saint-Marcel qui présente des avantages en termes de regroupement possible des surfaces et de quiétude pour les espèces).

Des différences sensibles sont cependant observées entre les éléments donnés dans l'étude d'impact et ceux, nettement plus approfondis, présentés par le dossier relatif à la loi sur l'eau. ***L'Ae recommande donc que l'étude d'impact soit mise en cohérence et complétée avec les données du dossier relatif à la loi sur l'eau.***

Par ailleurs, même si l'on peut comprendre que la localisation des futures zones de décaissement ainsi que celle des futures zones humides compensatoires ne soient précisément définies à ce stade, il est important que figurent dans l'étude d'impact un tableau présentant les avantages et inconvénients de chacun des sites potentiels, ainsi que les critères hiérarchisés des choix ultérieurs. L'Ae recommande donc de compléter l'étude d'impact sur ce point.

L'Ae note avec intérêt :

- les mesures prises pour stocker la terre végétale durant le chantier et la réemployer dans les zones de décaissement aménagées en zones humides et en zone de stockage des crues ;
- les préoccupations relatives au maintien et à la restauration de la connectivité écologique, et les mesures annoncées à cet effet, avec l'enjeu identifié d'une possible opération d'aménagement foncier avec ses travaux connexes ;
- les mesures annoncées de réduction des impacts liés au chantier, tout particulièrement le plan d'assurance qualité demandé aux entreprises intervenant dans la réalisation du projet.

L'Ae invite néanmoins le maître d'ouvrage à élargir ses préoccupations relatives à l'organisation du chantier au risque de dissémination d'espèces exotiques envahissantes présentes sur la zone.

Concernant les nuisances et pollutions, le projet prévoit une mise à niveau par rapport à la législation en vigueur en intégrant un dispositif de traitement des eaux de ruissellement et le piégeage d'une pollution accidentelle.

Concernant les impacts acoustiques, même si le maître d'ouvrage estime que le projet induira « peu d'augmentation très sensible du bruit », il est à noter qu'il a décidé d'aller au-delà des obligations réglementaires liées à l'augmentation de plus de 2 dB(A), et de mettre en place « des solutions techniques visant à protéger des contributions sonores de la RN 80 l'ensemble du projet » (protection de type écran le long des voies). Cependant ce n'est que dans le chapitre EVII, consacré aux effets du projet sur la santé publique que le maître d'ouvrage identifie clairement ce qu'il a décidé de faire.

Il manque une synthèse sur les cheminements doux évoqués à plusieurs reprises (piétons et cyclistes), ainsi qu'une appréciation sur leur efficacité en matière de sécurité, notamment à l'égard des scolaires mentionnés dans l'étude d'impact. Le même manque peut être identifié pour la circulation des engins agricoles, identifiée comme problématique au début de l'étude d'impact. ***L'Ae recommande de présenter ces synthèses avec notamment l'ajout de deux cartes dans ce sens.***

En matière de traitement paysager, l'Ae recommande de préciser la reconstitution des continuités végétales. Elle recommande également d'apporter les informations utiles sur l'esthétique des ouvrages d'art et des murs de protection phonique prévus.

L'Ae a noté avec intérêt la décision du maître d'ouvrage de mettre en place un comité de suivi des engagements de l'Etat et de l'application des mesures en faveur de l'environnement, parallèlement à la mise en place d'un dispositif de suivi et de contrôle « extérieur » auprès du maître d'ouvrage.

4.5 analyse des méthodes utilisées et difficultés rencontrées

Ce chapitre n'appelle pas d'observations particulières.

5 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne l'information du public

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande :

- d'explicitier le vocabulaire technique, soit dans le corps du texte ou en note de bas de page, ou bien encore en prévoyant un glossaire ;*
- d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.*