



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la mise à 2x2 voies de la RD 9 en Corrèze

n°Ae: 2011-08

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2011-08

Le directeur des infrastructures de transport a saisi la formation d'Autorité environnementale [a] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du projet de mise à 2x2 voies de la RD 9 en Corrèze entre l'A 20 et l'A 89 ainsi que du dossier de police de l'eau.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 10 mars 2011 du préfet de la Corrèze au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 10 mars 2011 de la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Limousin.

Sur le rapport de Messieurs Philippe LAGAUTERIE et Dominique LEBRUN, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 13 avril 2011.

Étaient présents lors de la délibération : Mmes Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier.

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 de mise à 2x2 voies de la RD 9 en Corrèze.

Étaient absents : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, MM. Barthod.

*
* *

a Ci-après désignée par Ae

Résumé de l'avis

Le projet de mise à deux fois deux voies de la RD 9 consiste à doubler par le nord la chaussée de 7 m qui existe entre l'A 20 et l'A 89, sur une distance de 3,6 km de long avec la construction des bretelles de raccordement à ces deux autoroutes. Cet aménagement permet ainsi d'assurer la continuité autoroutière entre Bordeaux et Clermont-Ferrand.

L'Ae note que le projet retenu :

- est le plus court parmi plusieurs variantes étudiées ;
- est le moins coûteux ;
- est celui qui économise la plus grande surface d'espaces naturels et de terres agricoles ;
- assure un bon confort pour l'utilisateur.

L'étude d'impact est de qualité et est en rapport avec l'importance du projet.

L'Ae recommande néanmoins de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

- *un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000^[b]. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 doit être joint au dossier d'enquête publique ;*
- *les modalités de gestion des déblais excédentaires ;*
- *la présentation plus précise des aménagements réalisés en faveur de la faune dans les ouvrages hydrauliques ;*
- *la compatibilité du projet avec les dispositions du nouveau SDAGE de 2009 ;*
- *les prescriptions aux entreprises chargées des travaux pour éviter la dispersion des particules fines dans les rivières pendant la durée des travaux.*

L'Ae recommande également au maître d'ouvrage de s'inscrire dans le plan d'action national pour la Loure pour définir et mettre en place les mesures compensatoires qu'il a prévues pour la consommation des milieux naturels et des zones humides.

*
* *

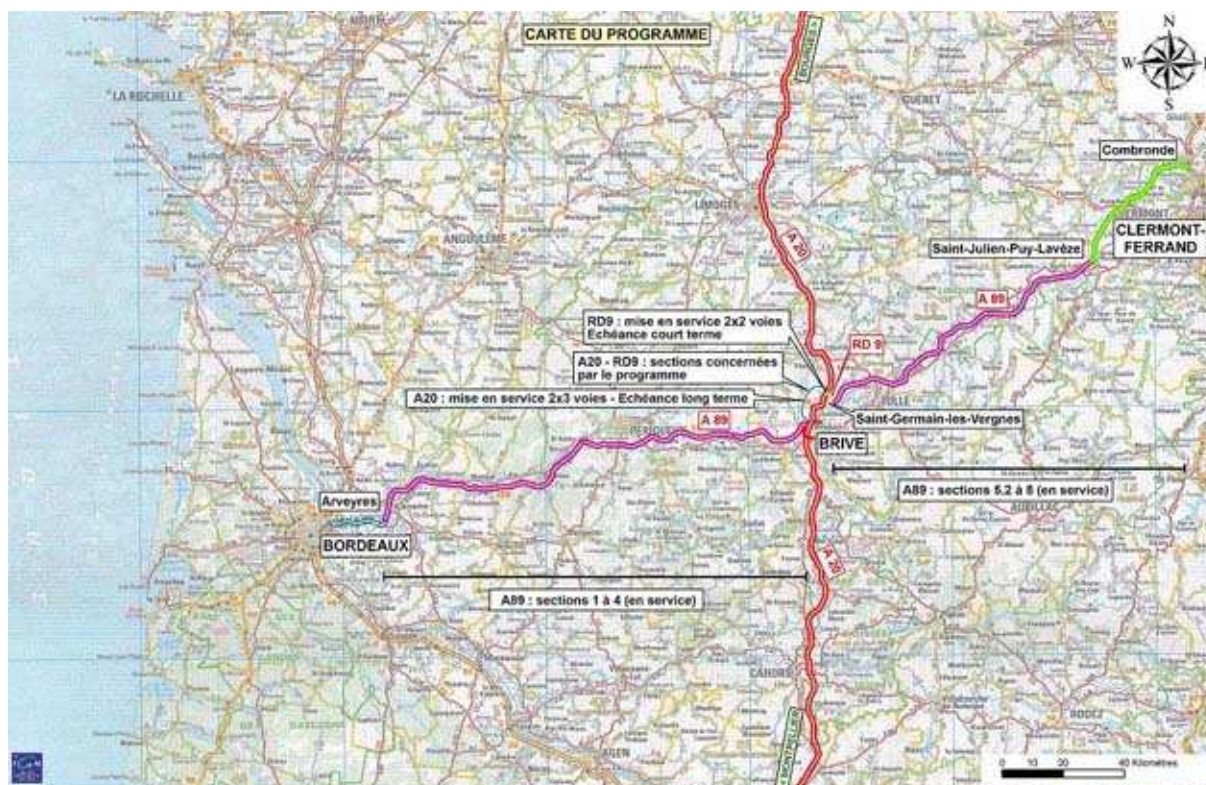
^bArticles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement

Avis

1 Les objectifs et le contexte de l'opération

Le projet de mise à deux fois deux voies de la RD 9 entre Saint-Germain-les-Vergnes et Saint-Pardoux-L'Ortigier (19) fait partie du programme global d'aménagement de l'autoroute A 89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand qui assure une liaison rapide et sûre entre ces deux villes, tout en permettant une bonne irrigation des régions de la façade ouest du Massif Central.

Depuis 2008, l'autoroute A89 située entre Arveyres (33) et Saint Julien Puy Lavèze (63) est achevée à l'exception de la section 5.1 Brive Nord / Saint-Germain-les-Vergnes. En effet, la réalisation de cette section a été confrontée à de très importantes difficultés géotechniques remettant en cause le choix du tracé initial. Aujourd'hui le raccordement entre Saint-Germain-les-Vergnes et Saint-Pardoux-l'Ortigier est assuré par une section bidirectionnelle de 3,6 kilomètres aménagée par le département de la Corrèze.

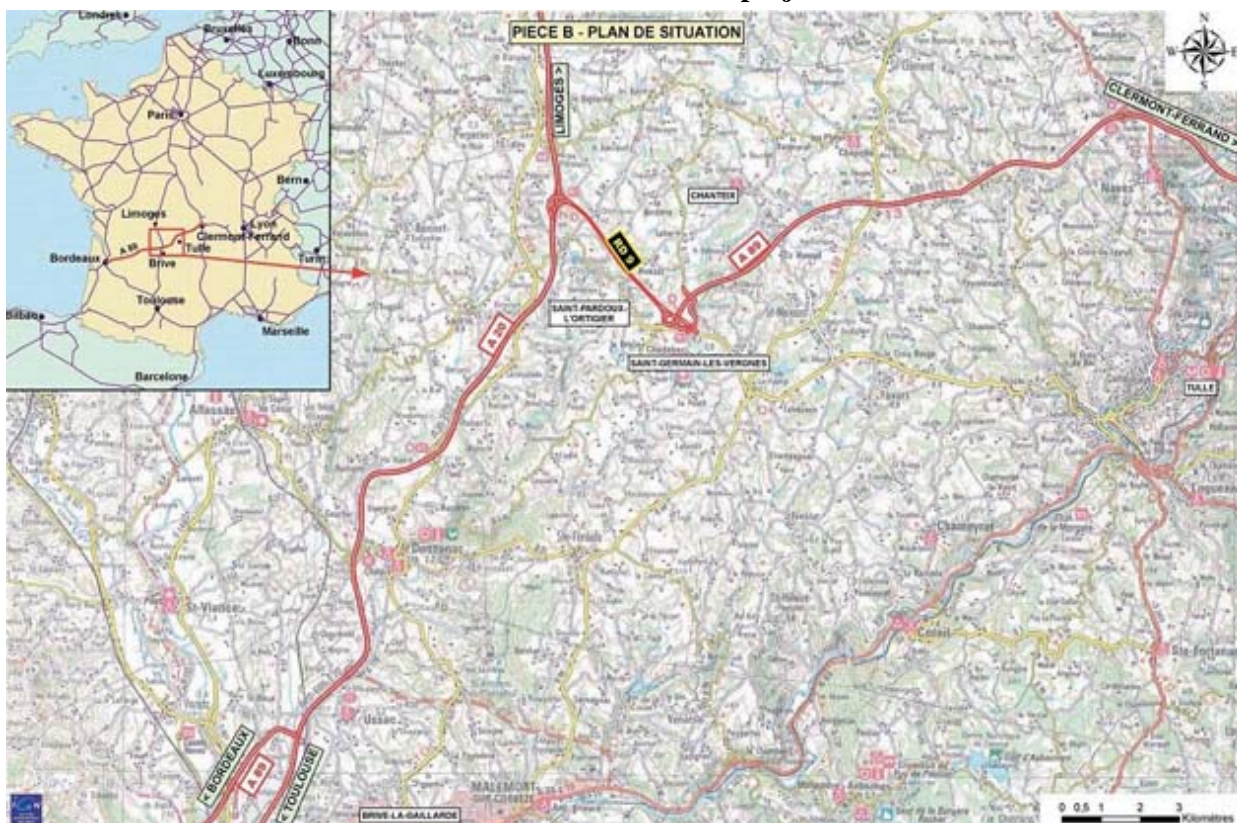


En 2005, la Direction générale des routes a demandé à Autoroutes du sud de la France (ASF) de réaliser une étude préliminaire permettant d'assurer la continuité autoroutière de l'A 89 entre Saint-Germain-les-Vergnes et Brive. En mai 2006, le préfet de Corrèze, a conduit une concertation avec les élus pour trouver la meilleure solution, sur la base d'une étude qui présentait les avantages et inconvénients des différents scénarios envisagés. À l'issue de cette concertation le scénario B a été retenu (voir carte au § 4-2), notamment au vu des avantages suivants :

- absence de fortes contraintes géotechniques ;
- évitement zone sensible des Saulières ;
- absence de monument historique classé induisant des travaux supplémentaires ;
- aménagement de moindre impact.

2 La description générale de l'opération

Plan de situation du projet

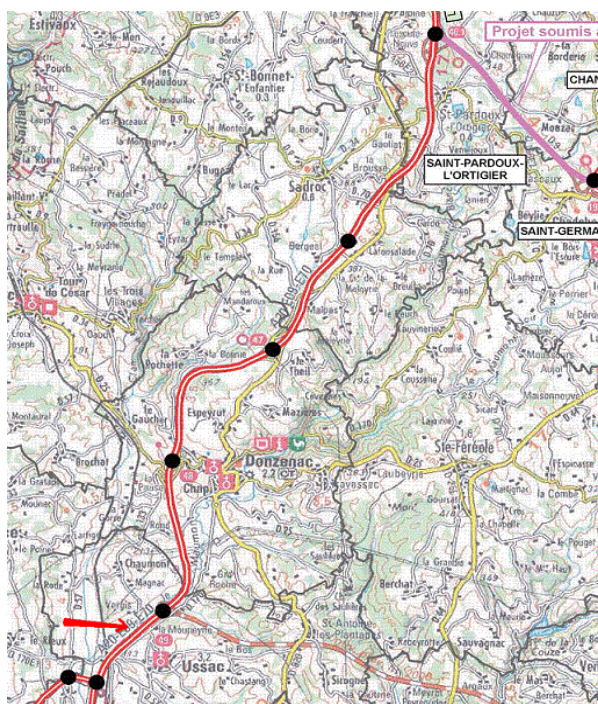


Le projet finalement retenu consiste en l'élargissement par le nord de la plate-forme de l'actuelle RD 9 sur une longueur de 3,6 km pour l'aménager en autoroute. En plus de cet aménagement, la continuité avec l'A89 est assurée sur 16,6 km par l'autoroute A 20 existante entre Saint-Pardoux-L'Ortigier et Brive Nord, qui pourrait être portée de deux fois deux à deux fois trois voies à terme.

Le maître d'ouvrage (p.12 et 37) indique : *"L'aménagement de l'autoroute A 20 à 2x3 voies entre les échangeurs 49 (raccordement du contournement nord de Brive sur l'A 20) et 49 bis (raccordement de la section Bordeaux-Brive de l'A 89 sur l'A 20), en fonction de l'évolution des trafics, fait partie du programme de l'A 89 dont l'échéance n'est pas définie à ce jour"* (Section signalée par une flèche rouge sur la carte de droite).

L'Ae note que l'élargissement de la RD 9 peut se réaliser de manière autonome sans que l'élargissement de l'A 20 soit obligatoire. L'étude d'impact examinée par l'Ae porte sur la seule partie de la RD 9 élargie et présente l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme de Bordeaux à Clermont-Ferrand, à l'exception de l'élargissement de l'autoroute A 20.

Le choix a donc été fait de privilégier l'utilisation des infrastructures existantes, dont le dispositif fonctionne depuis 2003. Il permet ainsi de réduire l'impact global



sur l'environnement par rapport à un tracé neuf. L'acte déclaratif d'utilité publique prévoit le classement de cette section de la RD 9 dans le domaine routier national en vertu de l'art R. 123-1 du code de la voirie routière.

L'élargissement de la chaussée se fait exclusivement côté nord, en raison :

- d'une présence moins importante d'habitations par rapport au côté sud ;
- de l'existence des bassins de traitement des eaux essentiellement au sud permettant de limiter les impacts en phase travaux et de réutiliser ces bassins par la suite.

3 Les procédures

Le dossier transmis à l'Ae est une étude d'impact [°] qui fera partie du dossier d'enquête publique présenté dans les trois communes traversées par le projet ainsi qu'une demande d'autorisation d'exécution des travaux au titre de la loi sur l'eau (code de l'environnement articles L. 214-1 et suivants).

Ce dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation [°] en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Le site d'intérêt communautaire le plus proche est celui de la "Vallée de la Vézère" n° FR 7401111, situé à environ 6 km à l'ouest du projet.

L'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation au maître d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle il peut satisfaire par l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 doit être joint au dossier d'enquête publique.

4 L'analyse de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact est clair et contient les informations nécessaires à la compréhension du projet, les incidences sur l'environnement et les mesures proposées pour éviter, limiter ou compenser les impacts sur l'environnement.

L'Ae exprime cependant les remarques suivantes.

4-1 La description de l'état initial

Sur les eaux, l'état initial fait référence à des campagnes de mesures de qualité des cours d'eau datant de mai 2000 (p.96). Des données plus récentes auraient été souhaitables. Un recensement de l'assainissement actuel de la RD9 a été effectué en 2003 et une visite de terrain en 2007. Le dossier ne précise pas les conclusions de ces deux relevés de terrains.

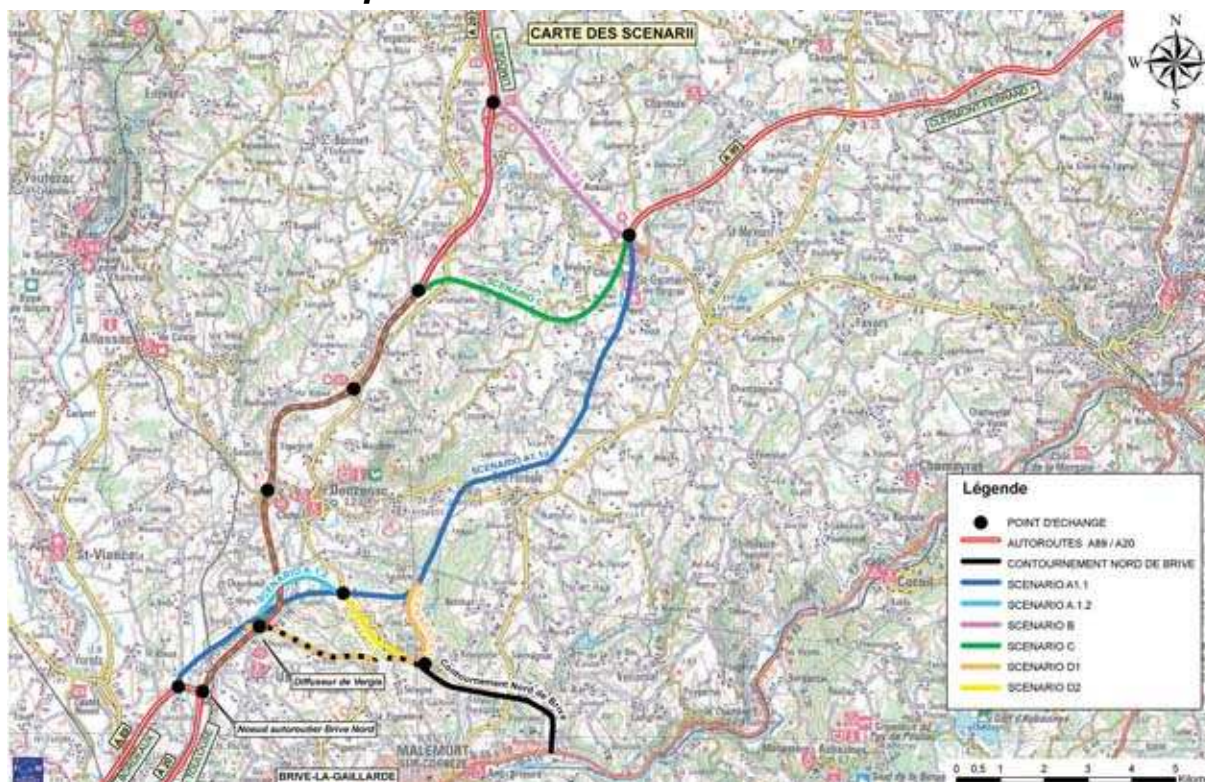
L'Ae recommande que les éléments de conclusion de ces visites soient ajoutés à l'étude d'impact (fonctionnement du réseau, recueil des pollutions accidentelles etc.) pour donner des éléments de contexte sur le fonctionnement du réseau existant.

S'agissant de l'état initial des zones humides, l'Ae recommande que le dossier soit complété afin de préciser la sensibilité de ces zones à enjeu écologique (localisation précise, état, fonctionnement...). Elle note que le dossier ne contient pas de référence au plan national de restauration de la Loutre (p.108).

c Code de l'environnement, article R. 122-1 et suivants.

d Code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°

4-2 L'étude comparative des variantes



Le chapitre 5 présente la comparaison des quatre scénarios étudiés par le maître d'ouvrage :

- les scénarios A (bleus) : poursuite de l'A 89 en tracé neuf ;
- le scénario B (mauve) : aménagement sur place de la RD9 et de l'A 20 ;
- le scénario C (vert) : rejoindre l'autoroute A 20 au plus court en passant au sud de la RD 9 ;
- les scénarios D (orange et jaune) : variantes aux tracés neufs regroupées avec le contournement nord de Brive (CNB).

Le tableau de la p. 162 présente les caractéristiques techniques et financières des différents scénarios étudiés. Le scénario B retenu par le maître d'ouvrage est celui qui économise, et de très loin, le plus d'espaces naturels.

L'AE recommande d'établir un tableau comparatif de synthèse des variantes sur les paramètres environnementaux.

4-3 L'exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

La mise à 2x2 voies de la RD9 a pour objectifs d'assurer :

- un transit fluide des véhicules ;
- un niveau de sécurité élevé pour les usagers ;
- le respect des enjeux environnementaux.

L'étude d'impact expose comment les aménagements projetés concourent à ces objectifs, et justifie le choix de la variante retenue

Dans le chapitre traitant de l'appréciation des impacts du programme, une phase intermédiaire en vue d'un futur aménagement de l'A 20 est présentée. La justification de ce futur projet et son calendrier indiquent que « l'utilisation de l'A 20 ne nécessite donc pas [...] de travaux à court terme. Néanmoins, des mesures

d'exploitation [...] pourraient être prises ». La justification de ces futurs aménagements, (pages 75 et 83) mériterait d'être précisée, en présentant la réflexion engagée et les mesures d'exploitation envisagées.

4-4 L'analyse des effets sur l'environnement et les mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

4-4-1 Les impacts sur les sols

L'élargissement de la plate-forme se fera côté nord par des reprises de talus et des terrassements existants. Le dossier indique que les matériaux excédentaires seront mis en dépôts sans pour autant préciser leur volume, ni leur implantation potentielle, leurs impacts sur le paysage et les milieux naturels n'étant pas neutres. Il est de même indiqué que le recours à des carrières existantes pourra être nécessaire, notamment pour la réalisation de la couche de forme sans précision sur les volumes concernés, ni sur la localisation de ces carrières.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur la provenance des matériaux apportés pour la construction de l'ouvrage et la destination des matériaux excédentaires au projet.

4-4-2 Les impacts sur les eaux

L'élargissement de la plate-forme va générer une augmentation des surfaces imperméabilisées d'environ 50 % et donc une augmentation des apports d'eau et des pollutions. Le dossier loi sur l'eau, mené conjointement lors de l'enquête publique, précise le dimensionnement et la nature des modifications apportées au réseau de collecte des eaux et de traitement. Pour une lecture plus complète de ces aspects hydrauliques, le dossier d'étude d'impact gagnerait à être complété par une synthèse des conclusions du dossier loi sur l'eau (dimensionnement, localisation des mesures, hypothèses etc.).

Au niveau de l'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Adour Garonne, le dossier (p.174) mentionne qu'il est compatible avec les 6 orientations fondamentales du SDAGE. L'AE observe que l'article L. 212-1 [°] indique : que " *les programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec les dispositions du SDAGE*". Outre que les éléments de justification de cette compatibilité ne sont pas indiqués, le SDAGE Adour Garonne renferme 232 dispositions.

L'Ae recommande de faire figurer dans le dossier les éléments montrant la compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE intéressant le projet.

D'autre part, pour les qualités des cours d'eau, les valeurs de référence doivent désormais être prises par rapport à la directive cadre sur l'eau (Circulaire DCE 2005/12 relative à la définition du bon état et à la constitution des référentiels pour les eaux douces de surface) et aux arrêtés des 25 janvier et 8 juillet 2010.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les valeurs de référence utilisées en matière de qualité des eaux.

Pendant la période des travaux et la phase de stabilisation des remblais, le maître d'ouvrage prévoit un certain nombre de mesures. Compte-tenu de la qualité des rivières impactées, ***L'Ae recommande de définir des prescriptions pour les entreprises qui feront les travaux concernant les dispositifs de retenue des fines avant rejet vers le milieu naturel.***

4-4-3 Les impacts sur les milieux naturels

Le projet va engendrer une consommation d'espaces naturels lors de sa réalisation, d'environ 9 ha (p.175 de l'étude d'impact) dont 0,11 ha de milieux humides (ruisseau et ripisylves). La compensation minimale envisagée par le maître d'ouvrage est de 0,3 ha. L'Ae note que le plan national d'action pour la Loutre a été

e Du code de l'environnement

établi en 2009, qu'il prévoit 31 actions à mettre en œuvre pour renforcer les populations de cet animal et que la coordination du plan est assurée par la DREAL Limousin.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'inscrire dans ce plan d'action pour mettre en place les mesures compensatoires, qui compte tenu de l'importance patrimoniale de l'espèce et de la consommation d'espaces naturels et de zones humides devraient être d'une surface plus conséquente.

S'agissant des enjeux liés à la présence de la loutre, afin de diminuer les impacts potentiels vis à vis de cette espèce au niveau du cours d'eau du Maumont Blanc, il est prévu d'allonger la banquette de l'ouvrage hydraulique existant. Sur les deux autres cours d'eau, le Chavignac et les Deux Aigues, il est prévu également la mise en place d'encorbellements pour favoriser le passage de la Loutre et de la petite faune (p.178) sous les chaussées.

L'Ae recommande de préciser la nature de ces aménagements.

S'agissant de l'impact sur les chiroptères, le dossier p. 179 précise que "les travaux ne modifient pas significativement le contexte pour les chiroptères". Le maître d'ouvrage prévoit, cependant, l'installation de gîtes artificiels dans les 3 ouvrages hydrauliques (p.179).

L'Ae recommande de préciser ces aménagements.

Concernant les batraciens, le dossier indique que "l'ampleur du risque de collision avec les véhicules restera identique au risque existant" (p.179). Des aménagements tels que barrière GBA [f] sur remblais, complément de grillage à fine maille au droit des ouvrages hydrauliques sont prévus.

Enfin, les impacts du projet sur les corridors biologiques seront corrigés notamment par les aménagements qui seront mis en place dans les ouvrages hydrauliques pour la petite faune. La participation du maître d'ouvrage au plan national Loutre aura là aussi des conséquences positives (voir recommandation plus haut).

Le site d'intérêt communautaire (SIC) le plus proche est celui de la "Vallée de la Vézère" n° FR 7401111 situé à environ 6 km à l'ouest du projet. Voir recommandation au § 3.

4-4-4 L'analyse des autres impacts

Pour le bruit, l'état initial a conclu que "l'ensemble du bâti est en zone d'ambiance modérée" autour de la RD 9 (p. 136). Les calculs pour définir le bruit après le doublement de l'ouvrage existant prennent en compte un trafic de 18 640 véh/j à l'horizon 2032 et une vitesse de référence de 110 km/h. Dans ces conditions deux maisons dépassent les seuils de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. Une troisième habitation au lieu dit "des besouilles" est très proche de ces seuils, avec 59,8 dB(A) pour la période diurne et 54,7 dB(A) pour la période nocturne au premier étage de l'habitation, et avec une augmentation de plus de 5 dB(A) par rapport à la situation existante.

L'Ae recommande de vérifier les hypothèses et les calculs pour ce récepteur.

Les autres éléments de l'étude d'impact n'appellent pas de remarques.

4-5 Le résumé non technique

Le résumé non technique se lit facilement et n'appelle pas de remarque.

*
* *

f Glissière de béton armé (dispositifs de retenue permanents en béton coulés sur place)