



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'allongement du sas de l'écluse de Rochetailée-sur-Saône (69)

n°Ae: 2011 - 45

Avis établi lors de la séance du 12 octobre - n°d'enregistrement : 007901-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par lettre en date du 12 juillet 2011, le préfet du Rhône a saisi la formation d'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du dossier d'allongement du sas de l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône, dont le maître d'ouvrage est VNF (Voies Navigables de France).

Le dossier a été déclaré complet par lettre du président de l'Ae en date du 18 juillet 2011.

Par courrier en date du 26 juillet 2011, le directeur interrégional Saône-Rhône-Méditerranée de VNF a adressé au président de l'Ae un envoi complémentaire apportant notamment des précisions sur les moyens de surveillance lors des travaux et sur les coûts des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets des projets sur l'environnement.

L'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 octobre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de l'allongement du sas de l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône, dont le maître d'ouvrage est VNF (Voies Navigables de France).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès Vernier.

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 qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Vestur, M. Caffet.

*

* *

L'Ae a pris en compte l'avis du préfet de la région Rhône-Alpes (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, DREAL) en date du 24 août 2011, comportant en annexe l'avis du préfet du Rhône (direction départementale des territoires, DDT) en date du 12 août 2011, et celui du chef du service de la navigation Rhône-Saône en date du 8 juillet 2011.

Sur le rapport de Monsieur Christian BARTHOD, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

Le projet présenté par Voies Navigables de France (VNF) porte sur un allongement du sas de l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône (69) pour porter sa longueur utile de 184,50 m à 195 m, et à améliorer le guidage des bateaux en entrée et sortie du sas, en implantant un mur guide en rive gauche, pour un coût total de 6,8 M euros HT.

La prise en compte de l'environnement par le projet est globalement satisfaisante, nonobstant l'évaluation des incidences Natura 2000 qui ne prend pas en compte les possibles effets directs et indirects découlant d'un trafic fluvial plus important permis par le projet.

L'Ae recommande notamment :

- *pour la bonne information du public, de présenter brièvement l'ensemble de la stratégie actuelle de VNF concernant la « Saône à grand gabarit », mettant notamment en perspective les enjeux des travaux sur l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône, et de mieux justifier le projet par la présentation des raisons liées au trafic actuel et attendu à 20 ou 30 ans pour les bateaux et convois de classe Vb² ;*
- *de compléter l'étude d'impact par les dispositions prévues par l'article R.122-3 II-6^{*} s'imposant à toutes les infrastructures de transport ;*
- *de mieux respecter les prescriptions de l'article R. 414-23 du code de l'environnement ayant trait au contenu de l'évaluation des incidences Natura 2000 ;*
- *de présenter plus clairement pour le public le niveau des nuisances sonores auxquelles les riverains les plus proches seront exposés, notamment de nuit durant les deux fois dix jours d'interruption de la navigation.*

*

* *

2 classe Vb : 4 000 tonnes, 185 m de long, 11,4 m de large et 3 m de tirant d'eau.

Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

1.1 Le projet et ses finalités :

L'écluse de Rochetaillée-sur-Saône (69) est située immédiatement à l'aval du barrage de Couzon-au-Mont-d'Or³, en rive gauche de la Saône, à une vingtaine de kilomètres en amont de la confluence du Rhône et de la Saône à Lyon. Le projet présenté par Voies Navigables de France (VNF) porte sur un allongement du sas de l'écluse⁴ pour porter sa longueur utile de 184,50 m à 195 m, et sur l'amélioration du guidage des bateaux en entrée et sortie du sas⁵, en implantant un mur guide en rive gauche, pour un coût total de ces deux opérations de 6,8 M euros HT cofinancé à part égale par VNF, le Conseil régional Rhône-Alpes et le FEDER⁶. Deux variantes de réalisation sont encore envisagées pour l'allongement du sas (amenée par voie d'eau d'un ouvrage préfabriqué, ou réalisation sur place de cet ouvrage). Les travaux porteront sur une surface de 1,2 ha, partie terrestre, partie aquatique.

Cette opération s'accompagnera du clapage⁷ dans la Saône des matériaux dragués (environ 1 100 m³) lors de la réalisation des travaux, à deux endroits identifiés par l'arrêté inter-préfectoral d'avril 2009 d'autorisation pour le dragage d'entretien du chenal de navigation de la Saône et de ses ouvrages annexes.

L'objectif poursuivi est de permettre aux convois poussés les plus lourds de remonter l'axe Rhône-Saône depuis la Méditerranée jusqu'à Pagny-le-Château (Côte-d'Or), en amont de Chalon-sur-Saône, l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône étant le dernier obstacle à ces convois au gabarit moderne sur cet itinéraire.

1.2 Historique et calendrier prévisionnel

Ce projet a été mis à l'étude en 2006, dans le cadre de la politique menée par VNF depuis 2003 pour développer le transport fluvial sur la Saône et améliorer les conditions de navigation sur cet axe, entre Saint-Jean-de-Losne⁸ (à l'amont immédiat de l'écluse de Pagny-le-Château, en Côte-d'Or) et la confluence avec le Rhône, soit 222 km.

Les travaux sont prévus pour une durée de 16 mois, comprenant deux interruptions de la navigation, chacune de 10 jours, en mars 2012 et mars 2013, sans doute à chaque fois durant la troisième semaine du mois.

1.3 Le contexte dans lequel s'insère le projet

Nonobstant les difficultés actuelles de passage de l'écluse de Rochetaillée pour les convois poussés de classe Vb⁹, la navigation à grand gabarit européen est techniquement possible depuis Lyon jusqu'à Verdun-sur-le-

3 Il s'agit d'un barrage mobile à clapets, destiné à réguler le niveau du plan d'eau à l'amont, mais sans ambition relative aux crues

4 Mise en service en 1956 et allongée en 1965

5 L'écluse est relativement difficile d'accès pour les péniches ou convois poussés les plus longs remontant la Saône, compte tenu de son implantation en bord de rive gauche et du rayon de courbure du méandre immédiatement à l'aval

6 FEDER : Fonds européen de développement régional

7 Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer ou dans un fleuve des substances (généralement, déchets ou produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond. Souvent - par extension - le clapage désigne toute opération de rejet en milieu aquatique de boues ou de solides (par exemple, par refoulement à l'aide de pompes).

8 A la jonction avec le canal de Bourgogne (vers la Seine) et avec le canal Rhin-Rhône, 2^{ème} port fluvial de plaisance de France.

9 Classe Vb : 4 000 tonnes, 185 m de long, 11,4 m de large et 3 m de tirant d'eau. Certains convois poussés (en

Doubs. Selon l'étude d'impact, l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône serait fréquentée par environ 5 000 bateaux de marchandises (matériaux bruts, matériaux de construction, produits agricoles, denrées alimentaires, fourrages, produits pétroliers et combustibles, ..) et 2 000 bateaux de croisière fluviale ou de plaisance. Oralement le rapporteur a été informé que la fréquentation actuelle se situerait davantage entre 5 et 6 000 bateaux, dont ¾ de bateaux de marchandises et ¼ de bateaux de croisière fluviale ou de plaisance.

Le contrat de projet interrégional 2007-13, signé le 21 mars 2007, identifie un objectif : « L'adaptation des infrastructures fluviales à l'accroissement du trafic : modernisation des ouvrages de la Saône à grand gabarit et amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète. ». Il s'agit notamment de « *soutenir et accélérer la réalisation de l'APSI¹⁰ de la Saône à grand gabarit, en adaptant d'une part les capacités de l'infrastructure fluviale et d'autre part le niveau de service aux perspectives de développement du trafic sur l'ensemble de l'axe Rhône Saône, pour permettre une meilleure homogénéité du niveau de service, en renforçant la sécurité et la fiabilité. Les travaux envisagés concernent essentiellement les écluses ainsi que les barrages identifiés dans l'APSI.* ».

Le projet par lui-même est fonctionnellement autonome, dans la mesure où il rend facilement accessible aux convois poussés de classe Vb de toutes configurations l'ensemble de la Saône entre Rochetaillée-sur-Saône et le « Technoport de Pagny », distant de près de 200 km et qui dispose d'une plate-forme multimodale (voie fluviale, voie ferrée, échangeur autoroutier et zone logistique de 150 ha).

La version datée de juillet 2010 de l'avant-projet de SNIT (Schéma national des infrastructures de transport), valable pour une durée de 20 à 30 ans, prévoit, pour ce qui concerne le transport fluvial, un projet de développement « (3) la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle », sur 230 km. Un tel projet supposera la modernisation de la totalité des ouvrages situés sur l'axe de la Saône, y compris l'écluse de Pagny qui n'accepte pas les « convois poussés les plus lourds ».

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter brièvement l'ensemble de la stratégie actuelle de VNF concernant la « Saône à grand gabarit », ainsi que les perspectives découlant de l'avant projet du SNIT, mettant notamment en perspective les enjeux des travaux sur l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône.

Le rapporteur a été informé oralement que VNF procéderait quasi simultanément à une modification des postes d'attente à l'amont et à l'aval immédiats de l'écluse, où les péniches ou convois poussés s'amarrent à une série de poteaux implantés dans le lit de la Saône en attendant la disponibilité de l'écluse. Compte tenu de leurs caractéristiques actuelles, ces postes d'attente ne sont pas parfaitement adaptés au cahier des charges des marinières, et sont mal utilisés : même en l'absence de toute modification de l'écluse, VNF estime indispensable de les modifier. Dès lors, les travaux correspondants aux postes d'attente n'étant pas considérés comme fonctionnellement liés avec les travaux sur l'écluse, ils ne sont pas mentionnés dans l'étude d'impact. ***S'agissant néanmoins de travaux réalisés quasi concomitamment et concourant à améliorer les performances liées au passage de l'écluse, l'Ae recommande au moins de les mentionner dans la description de la reconfiguration partielle de l'écluse.***

Par ailleurs les travaux de VNF sont partiellement localisés sur l'emprise d'un projet d'aménagement du Grand Lyon, intitulé « Rives de Saône », dans sa partie dite « La Saône bucolique ». Ce projet, qui est annoncé comme devant être réalisé avant la fin 2013, consiste notamment à aménager une promenade, dite « des Guinguettes de Rochetaillée », comprenant un passage au niveau de l'écluse. Il a été précisé oralement au rapporteur que la tranche actuellement finalisée du projet s'arrêtera un peu à l'amont du pont, et donc un peu à l'aval de l'écluse, la partie longeant l'écluse et allant jusqu'à Neuville-sur-Saône étant reportée à une phase ultérieure. Le dossier mentionne brièvement ce projet du Grand Lyon pour préciser que l'aménagement de l'écluse, notamment du point de vue paysager, devra être compatible avec lui, sans détailler les éventuels problèmes identifiés dans l'état actuel du projet de VNF. ***Compte tenu de l'incertitude qui s'attache à une partie du projet d'aménagement de l'écluse en raison de ce projet du Grand Lyon, l'Ae recommande de présenter plus complètement l'état actuel du projet « Rives de Saône » pour la zone concernée, par exemple en reprenant les éléments de la présentation faite par le Grand Lyon lors d'une***

fonction de la taille des unités poussées) arrivent néanmoins déjà à passer en deux fois, au prix de fortes contraintes techniques et de temps.

10 APSI : avant-projet sommaire d'itinéraire, réalisé par VNF mais non trouvable sur internet.

réunion de concertation à Rochetaillée-sur-Saône le 11 avril 2011, s'il n'en existe pas de plus récents.

2 Les procédures

En raison de son coût supérieur à 1,9 M euros, le projet est soumis à étude d'impact au titre des articles R.122-5 à R.122-9 du code de l'environnement. Il est également soumis à enquête publique en application des articles L.122-1 et L.122-3 du code de l'environnement.

De par leur nature les travaux nécessités par le projet sont également soumis aux exigences d'incidence environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, au titre des rubriques 3.1.2.0 (linéaire des travaux en lit mineur) et 3.2.1.0 (extraction de sédiments). L'étude d'impact sus-mentionnée vaut évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau.

L'étude d'impact comprend également un point 4.3 consacré à l'évaluation des incidences Natura 2000.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire sur la présentation et la complétude

L'étude d'impact est méthodique et claire, facilement accessible au public à l'exception de quelques mots ou références techniques¹¹ qui mériteraient des notes explicatives de bas de page. L'option retenue de courtes synthèses finales par chapitre, sous formes d'encadrés, est didactique.

L'étude d'impact méconnaît néanmoins les dispositions de l'article R.122-3 II-6° qui précisent que « *pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.* ». ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les dispositions prévues par l'article R.122-3 II-6°.***

3.2 Le projet, justification et variantes

La mention du Plan Rhône, du Contrat de projet interrégional et de l'APSI (cf. supra) ne peut pas dispenser VNF de présenter les caractéristiques techniques du trafic actuel de marchandises sur l'axe Lyon-Pagny, et les perspectives de trafic qui expliquent le besoin d'allonger et de reconfigurer l'approche de l'écluse. Ceci est d'autant plus nécessaire que les documents mentionnés ne semblent pas facilement accessibles et que leur présentation ne fait pas l'objet d'une annexe. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des raisons liées au trafic actuel et attendu à 20 ou 30 ans, qui justifient le projet.***

L'étude d'impact comporte un chapitre intitulé « raisons du choix du projet », consacré à la justification de l'option d'allongement de l'écluse par l'aval. Pour ce faire, quatre variantes possibles, décrites assez succinctement (pp.92 et 93/120 de la pièce C2), sont présentées et font l'objet d'une rapide analyse multicritères. Cette approche, intellectuellement satisfaisante, aurait pu justifier une présentation plus graphique et pédagogique de chaque variante. Pour mettre en œuvre l'option d'allongement par l'aval, il est mentionné (cf. point 1.1) l'existence de deux variantes de réalisation ; un tableau présentant les impacts conclut au même bilan avantages-inconvénients des deux variantes au regard des préoccupations d'environnement. Cette situation explique que l'étude d'impact conclut que le choix sera fait en fonction des (seules) propositions techniques et financières des entreprises.

3.3 L'état des lieux

Les travaux envisagés se feront :

- dans une zone où la « masse d'eau » au sens de la directive cadre sur l'eau (DCE) est identifiée

¹¹ Seuils S1 pour les analyses de sédiments, titre hydrotimétrique, lixiviat, perré, hélrophytes, xérophylls, calepinage, ...

- comme fortement modifiée, dans un état chimique mauvais et dans un état écologique médiocre¹² ;
- dans la zone rouge du PPRI (plan de prévention du risque inondation) qui y permet néanmoins des travaux d'infrastructure publique ou portuaires, en l'absence d'effet hydraulique ;
 - dans le périmètre de protection des abords du clocher de l'église Saint-Maurice de Couzon, inscrit à l'inventaire des Monuments historiques, au titre duquel l'autorisation de l'architecte des bâtiments de France (ABF) devra être recueilli ;
 - en zone N1 et N2 du plan local d'urbanisme (espaces à préserver), qui permet les travaux liés à l'extension de l'écluse dès lors que ceux-ci prévoient une restauration de l'ambiance paysagère.

Les caractéristiques de la géomorphologie fluviale et du transport solide sont correctement présentées. Les fonds au droit des travaux sont constitués par un pavage de gros blocs (absence de fraction fine dans les sédiments lors de la campagne de prélèvement au droit du projet). La faune piscicole est caractérisée d'ubiquiste¹³ (chevesne, ablette et gardon dominants), et le brochet est dit absent.

L'emprise terrestre concernée par le chantier est déjà très artificialisée. La présence du castor sur cette portion de la Saône est caractérisée de peu probable, mais il faut néanmoins noter qu'une rampe à castor a été récemment implantée par VNF sur le barrage de Couzon, sur la base d'un cahier des charges rédigé par la FRAPNA¹⁴. Ce passage à castor a été justifié par le souci de ne pas interrompre les éventuelles liaisons entre les populations de castor actuellement identifiées respectivement à l'aval du barrage et à l'amont du barrage, séparées par une distance significative. Les suivis de ce passage à castor par une caméra à infrarouge n'ont pour le moment pas permis de repérer un passage effectif de castor.

Le vaste site éclusier (écluse, grande plate-forme, bâtiments dont un poste de contrôle, et une péniche aménagée en salle de réunion) est interdit d'accès au public, et les habitations les plus proches sont à 60 mètres.

3.4 Les impacts permanents sur l'environnement

3.4.1 Les impacts sur la biodiversité

L'étude d'évaluation des incidences Natura 2000 (page 90/120) affirme que le projet ne présente aucune incidence sur les sites Natura 2000, que ce soit pendant les travaux ou à l'état final, compte tenu notamment de l'éloignement des sites et de l'absence d'interruption de la continuité écologique [par le barrage de Couzon]. Cette affirmation ne peut être considérée comme démontrée, l'éloignement ne pouvant être considéré comme le seul paramètre à prendre en compte. Il convient en effet d'examiner toutes les relations fonctionnelles possibles entre le projet et les sites Natura 2000, pour apprécier les effets temporaires ou permanents, directs ou indirects (induits), individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres projets, manifestations ou interventions. Si le projet vise à permettre à des convois poussés plus importants de remonter la Saône jusqu'à Pagny-le-château, l'impact de ce trafic supplémentaire (en nombre et en tonnage) mérite d'être examiné sur les sites Natura 2000 à l'amont de Rochetaillée-sur-Saône. Par exemple, il ne peut être a priori exclu que ce trafic puisse accroître significativement les effets du batillage¹⁵ sur les berges de la Saône, augmenter l'érosion et susciter une demande de protection artificielle des berges par les propriétaires riverains, posant alors un problème accru pour le martin-pêcheur d'Europe¹⁶ qui niche sur les berges, dans le site FR2612006 « Prairies alluviales et milieux associés de Saône-et-Loire ». ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mieux respecter les prescriptions de l'article R. 414-23 du code de***

12 Au SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) adopté en 2008, les objectifs de bon état chimique et de bon potentiel écologique sont repoussés à 2021.

13 Caractérise la capacité d'un être vivant à habiter dans des biotopes variés

14 Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature

15 Ondes d'eau formées par le sillage des embarcations, et qui dépendent du profil de la coque (impact plus important des embarcations à fond plat), de la profondeur du chenal, du tirant d'eau, du volume de l'embarcation (jauge) et de sa vitesse de circulation.

16 Martin pêcheur d'Europe : *Alcedo atthis* ; il s'agit d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive Oiseaux de 1979, c'est-à-dire d'une espèce faisant l'objet de mesures de conservation spéciale concernant son habitat, afin d'assurer sa survie et sa reproduction dans son aire de distribution.

L'environnement ayant trait au contenu de l'évaluation des incidences Natura 2000.

La faible distance (une centaine de mètres) entre un ouvrage de passage pour le castor, construit en 2010, et le lieu des travaux justifie une mise en défend du chantier contre le risque de pénétration du castor, par pose provisoire d'un grillage (ou d'un filet) selon les recommandations d'un expert compétent pour cette espèce, à solliciter. ***L'Ae recommande la mise en défend du chantier contre le risque de pénétration du castor.***

3.4.2 Les impacts sur le paysage

Dans un site identifié par le Grand Lyon comme fréquenté, important en terme paysager et devant faire l'objet de mesures d'aménagement pour l'agrément des promeneurs (cf. point 1.3), et compte tenu du zonage du plan local d'urbanisme et du périmètre de protection d'un monument historique mentionné par l'étude d'impact, l'impact paysager des aménagements revêt un enjeu particulier. Sans préjuger de l'avis conforme que devra rendre l'ABF¹⁷, l'étude d'impact examine de façon détaillée cet impact et les conséquences du parti retenu, avec de nombreuses photographies et divers photomontages sous des angles variés, témoignant d'une bonne prise en compte de cette dimension paysagère.

L'étude ne dissimule néanmoins pas une incertitude concernant l'adaptation ultérieure éventuelle du projet de VNF au cadre plus général du projet de « promenade des Ginguettes » du Grand Lyon (cf. supra, au point 1.3), ce dernier projet étant en effet pas encore assez précisément défini pour que VNF en apprécie toutes les contraintes et conséquences pour son propre projet de modification de l'écluse et de réaménagement du site après travaux. Néanmoins, dans l'état actuel des informations disponibles, le projet du grand Lyon n'est susceptible d'impacter que le seul réaménagement paysager postérieur aux travaux, mais pas le projet lui-même d'agrandissement de l'écluse, le choix des matériaux étant a priori assez contraint par les chocs que doit pouvoir supporter l'ouvrage. L'engagement pris par VNF dans le dossier de s'adapter aux contraintes paysagères découlant du projet « Rives de Saône » peut être considéré comme satisfaisant.

3.4.3 Les impacts sur l'eau

Le dossier (p 20/21 de la pièce C1) fait état d'une étude hydraulique menée par la CNR (Compagnie nationale du Rhône) et concluant à l'absence d'effet hydraulique notable des travaux (aucun effet sur la crue centennale, impact de l'ordre du centimètre pour la crue millénale). Les conclusions figurant aux pages 80 et 81/120 de la pièce C2 sont utilement confortées par la production de cette étude en annexe à l'étude d'impact.

L'étude d'impact mentionne un risque que les travaux soient susceptibles de déstabiliser localement la berge rive gauche, mais estime que « l'incidence est très faible et en partie compensée par la réfection du perré menée dans le cadre des travaux¹⁸. Des mesures seront prises pour assurer le maintien de la berge après les travaux. ». ***L'Ae recommande de préciser la nature et l'ampleur des travaux liés à la préoccupation de consolidation des berges qu'envisage de mener VNF, et d'estimer leurs impacts éventuels, en même temps que ceux du déplacement de la rampe de mise à l'eau.***

3.5 Les impacts du chantier

Une partie très significative des impacts du projet tiennent au déroulement de son chantier. L'étude d'impact présente de façon assez complète tous les effets du chantier et conclut à des impacts généralement faibles ou très faibles. Certains impacts sont néanmoins qualifiés de moyens à forts : perturbation temporaire des activités de loisir, mais aussi ambiance sonore¹⁹ du chantier, pour l'essentiel.

17 L'enjeu de co-visibilité est a priori très faible, compte tenu notamment de la végétation

18 Non mentionnée ailleurs dans la présentation du projet

19 Travaux menés de 8h00 à 20h00, à l'exception de deux périodes de 10 jours en mars 2012 et mars 2013, pendant lesquelles le chantier sera continu (3 x 8 h), durant la période d'interruption de la navigation. Les bruits les plus forts (émergence sonore pouvant dépasser 5 dB (A) de jour et 3 dB (A) de nuit, sans que le maximum atteint au niveau des habitations soit précisé autrement qu'en annexe) découleront de la mise en place des pieux du mur guide et du battage des palplanches.

Les bruits en phase critique (utilisation de la foreuse) sont présentés, ainsi que le bruit en phase courante de jour et de nuit, laissant néanmoins planer une ambiguïté sur le maximum de bruit atteint durant les dix nuits de mars travaillées. La figure 35 de la page 77/120 de la pièce C2, insuffisamment légendée, n'est pas facile à lire et ne renseigne pas clairement sur le niveau effectif de nuisance sonore pour les premières maisons situées à 60 m des travaux. L'étude d'impact prévoit « des campagnes d'information et de sensibilisation des riverains ... pour prévenir du risque d'émergence²⁰ lors des phases les plus bruyantes du chantier ». ***L'Ae recommande une approche plus claire pour le public du niveau des nuisances sonores auxquelles les riverains les plus proches seront exposés, notamment de nuit durant les deux fois dix jours d'interruption de la navigation.***

Dans un avis du 29 août 2011 sur le dossier de pose d'un réseau de fibres optiques dans cette zone, l'ONEMA²¹ avait confirmé que cette portion de la Saône est de faible enjeu en ce qui concerne les brochets, mais néanmoins recommandé d'éviter la réalisation de travaux d'avril à mai, en période d'émergence des brochetons afin de ne pas perturber la reproduction de l'année, même si elle est faible. ***L'Ae recommande d'éviter les travaux dans l'eau d'avril à mai.***

L'étude d'impact qualifie de nulle l'incidence des opérations de clapage sur la qualité des eaux superficielles, en faisant état des « retours d'expérience des opérations de dragages menées sur la Saône et sur le Rhône par VNF et la CNR ». ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter en annexe ces retours d'expérience, avec le cadre méthodologique, les résultats bruts et les conclusions qui en sont tirées.***

Le reste des mesures prises par le maître d'ouvrage pour réduire les effets dommageables du chantier et suivre la qualité de l'eau n'appelle pas de commentaire particulier.

3.6 Autre remarque

L'ajout de « notes annexes » au dossier transmis initialement précise d'une part le coût des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet, conformément aux exigences du 4° de l'article R.121.3 II, d'autre part les moyens de surveillance durant la phase des travaux. Cet ajout n'appelle pas de remarque particulière.

4 Le résumé non technique

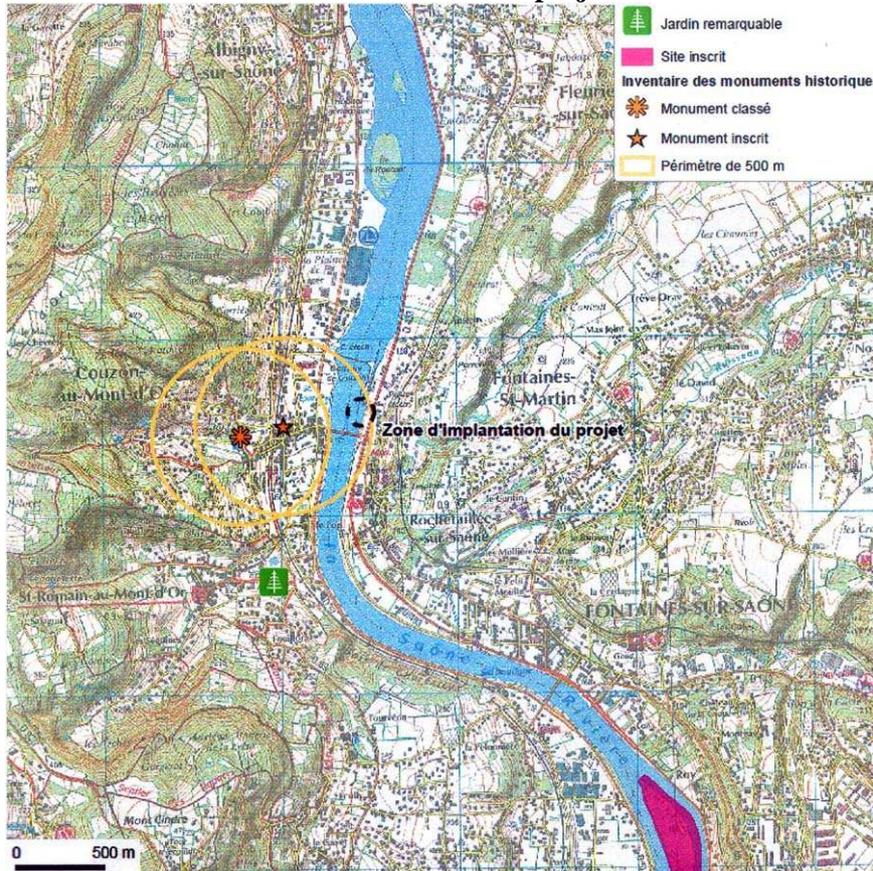
Le résumé non technique qui reflète fidèlement l'étude d'impact et permet une bonne information du public devra être adapté pour tenir compte des recommandations faites par l'Ae.

* * *

20 Emergence sonore : différence entre le bruit ambiant préexistant et le bruit découlant de la réalisation des travaux.

21 Office national de l'eau et des milieux aquatiques

Annexe Plan de situation du projet



Le projet

