



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à 2x2 voies de la jonction A406 RN79 (RCEA)**

**n°Ae : 2017-24**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 28 juin 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise à 2x2 voies de la jonction entre l'A 406 et la RN 79 sur les communes de Mâcon, Charnay-les-Mâcon et Varennes-les-Mâcon (71).*

*Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, François Duval, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, Marc Clément, Thierry Galibert, François-Régis Orizet.*

*N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Sophie Fonquernie.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Saône-et-Loire, le dossier ayant été reçu complet le 3 avril 2017.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 avril 2017 :*

- le préfet de département de Saône-et-Loire, et a pris en compte sa réponse en date du 14 avril 2017,*
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 18 avril 2017.*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté :*

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne - Franche-Comté.*

*Sur le rapport de Marc Clément et Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

La route centre Europe Atlantique (RCEA) fait l'objet d'un programme de mise à 2x2 voies depuis Montmarault, dans l'Allier, vers Chalon-sur-Saône d'une part et vers Mâcon d'autre part, en Saône-et-Loire (71). La société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), concessionnaire des autoroutes passant à Mâcon, présente ici la mise à 2x2 voies d'un tronçon de 4 kilomètres environ de la RCEA, à l'extrémité de la branche de Mâcon. La route existante avait initialement été construite de manière à permettre cette mise à 2x2 voies (phasage transversal), si bien que peu de terrassements et d'ouvrages d'art sont nécessaires. Les dispositifs d'assainissement des eaux pluviales seront remis à niveau et complétés.

La section adjacente de la RCEA (Charnay - Prissé) fait, sur quelques kilomètres également, l'objet d'une opération similaire destinée à être mise en service en même temps, mais sous maîtrise d'ouvrage de l'État. L'Ae rappelle que, conformément tant au code de l'environnement qu'à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les deux opérations doivent être présentées conjointement et forment un projet unique, devant faire l'objet d'une seule étude d'impact.

De surcroît, la décision prise par l'État, maître d'ouvrage, de ne pas produire d'étude d'impact actualisée sur son opération n'est pas recevable.

Selon l'Ae, le principal enjeu de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans son ensemble est la sécurité routière, ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air.

Les principaux enjeux environnementaux de l'opération APRR sont la préservation des milieux humides, le risque inondation, et les impacts de travaux

L'étude d'impact APRR traite le plus souvent les thématiques abordées de façon satisfaisante. L'Ae relève cependant des points à améliorer ou à préciser.

Les effets sur les trafics du programme global de mise à 2x2 voies de la RCEA n'ayant pas été analysés, les enjeux de sécurité, de consommation d'énergie, etc., ne peuvent être abordés à l'échelle pertinente. L'Ae recommande à l'État de fournir cette analyse. Elle recommande en particulier de vérifier que l'ordre de réalisation des travaux sert bien l'objectif d'amélioration de la sécurité routière, et préconise de ne pas augmenter l'attractivité de l'axe tant que les problèmes de sécurité ne sont pas résolus.

Ces recommandations, ainsi que celles, plus ponctuelles, adressées à la maîtrise d'ouvrage APRR ainsi qu'à l'Etat, sont détaillées dans l'avis ci-après.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

La route centre Europe Atlantique (RCEA) constitue une importante liaison transversale est-ouest du centre de la France. Sa mise à 2x2 voies avec statut de route express a été déclarée d'utilité publique par trois décrets pris entre 1995 et 1997 concernant la section Montmarault - Chalon-sur-Saône/Mâcon et constitue un programme au sens du code de l'environnement. L'Ae a eu l'occasion de rendre un avis sur la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoin<sup>2</sup>, dont la réalisation est prévue sous forme de concession.

Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) incluait ce programme, au titre de l'insécurité routière. Le rapport de la commission « Mobilité 21 » l'a classé en première priorité. En effet, 151 accidents ont eu lieu sur l'itinéraire Montmarault - Chalon-sur-Saône / Mâcon entre 2005 et 2009, qui ont conduit à 69 décès, 192 blessés graves et 100 blessés non hospitalisés. 57 ont eu lieu entre 2009 et 2013 (42 tués, 73 blessés hospitalisés, 16 blessés légers).

Le présent projet, présenté par les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), concerne la mise à 2x2 voies de la RCEA de sa jonction avec l'autoroute A406 jusqu'à un point de rabattement situé à 4,7 km de la jonction. D'un coût de 39,1 millions d'euros, il s'inscrit dans le programme de travaux visant la mise à 2x2 voies de la RCEA depuis Montmarault dans l'Allier, vers Chalon-sur-Saône d'une part et vers Mâcon d'autre part, soit un itinéraire de 240 km.

Il convient de noter cependant que la portion concernée par le présent projet n'est pas considérée comme particulièrement affectée par ces questions de sécurité en absence d'accident sur les dernières années.

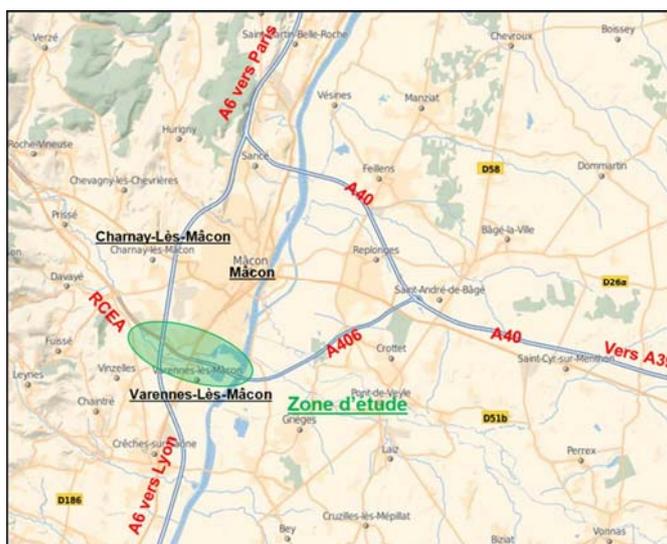


Figure 1 : Situation du projet de jonction entre RN79 (RCEA) et A406, source Etude d'impact APRR)

<sup>2</sup> Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN 79) entre Montmarault (03) et Digoin (71) n°1° : 201597 du 3 février 2016

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Au-delà de la mise à 2x2 voies de la RCEA, une part importante du projet consiste à reprendre le traitement des eaux de ruissellement des chaussées.

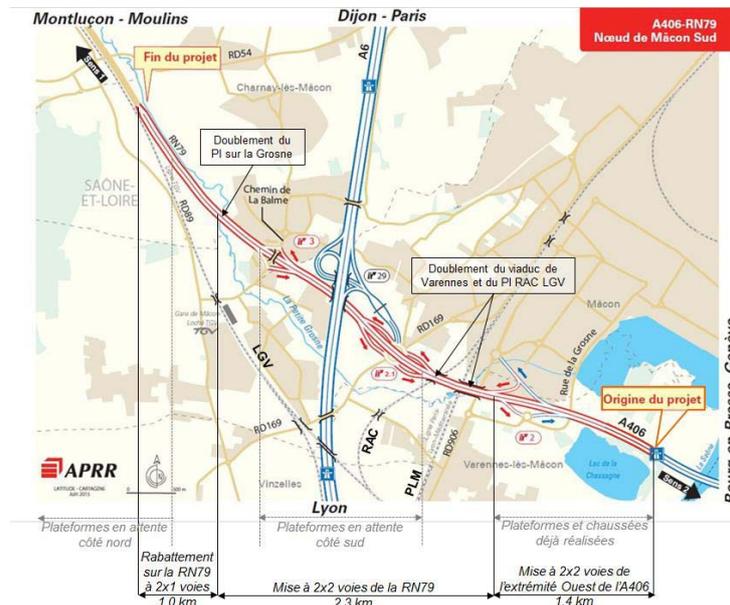


Figure 2 : Les différentes composantes du projet (source Etude d'impact APRR)

Le projet bénéficie de la réalisation antérieure des plateformes de 2x2 voies sur l'essentiel du parcours. Les ouvrages à créer ou à aménager sont limités au doublement du viaduc de Varenne (qui franchit la RD 906 (ex-RN 6), la Petite Grosne et la voie ferrée historique Paris-Lyon) et au franchissement du raccordement ferroviaire entre la ligne à grande vitesse (LGV) et la ligne Paris-Lyon, ainsi qu'au doublement d'un deuxième franchissement de la Petite Grosne.

## 1.3 Périmètre du projet

L'opération « APRR » est directement liée au passage à 2x2 voies de la section Charnay – Prissé, prolongeant le projet en direction de Cluny. Cette autre opération est menée par l'État et devrait en principe être achevée en même temps que l'opération « APRR ». Les études visent cependant à réserver la possibilité d'achever le projet APRR avant la mise en service du projet « État ».

L'Ae souligne tout d'abord que ces deux opérations constituent un seul projet : elles sont en effet contiguës, visent le même objectif au sein d'un même programme de travaux, voisinent des milieux naturels semblables<sup>3</sup>, et doivent être mises en service en même temps. Comme le souligne la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, l'existence de deux maîtrises d'ouvrage distinctes ne doit pas faire obstacle à ce qu'une étude d'impact unique soit produite. De surcroît, le code de l'environnement dispose (art. L.122-1 II dans sa rédaction applicable au projet) que lorsque plusieurs projets « concourent à la réalisation d'un même programme de travaux [...], et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble ».

<sup>3</sup> À titre d'exemple, c'est un même inventaire des zones humides qui a été conduit pour les deux opérations.

De plus, selon les informations communiquées à l'Ae, l'État ne prévoit pas d'étude d'impact, ni *a fortiori* de consultation de l'Ae relative à l'opération « Charnay –Prissé », relevant de sa maîtrise d'ouvrage, pour laquelle les terrains ont été acquis dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique datant de 1997, et qui doit faire l'objet d'autorisations environnementales (loi sur l'eau, espèces protégées). Le code de l'environnement dispose (art. R.122-8<sup>4</sup>) dans le cas d'autorisations échelonnées dans le temps que l'étude d'impact doit alors être actualisée, « *si nécessaire* ». Dans le cas d'espèce, étant données les vingt années écoulées depuis l'autorisation initiale, et l'évolution tant des trafics et des enjeux de sécurité sur l'axe, que des politiques publiques dans les différents domaines de l'environnement, notamment en matière de lutte contre le changement climatique et de protection de la biodiversité, l'Ae estime qu'une étude d'impact à jour est nécessaire – comme le prévoit, pour la section sous sa maîtrise d'ouvrage, le concessionnaire APRR.

***L'Ae rappelle que la présente opération doit être présentée conjointement avec l'opération « Charnay – Prissé », portée par l'État, et forme avec elle un projet unique, devant faire l'objet d'une seule étude d'impact et d'un avis de l'Ae. Elle considère nécessaire l'actualisation de l'étude au regard des dispositions de l'article R. 122-8 du code de l'environnement dans sa rédaction applicable au projet.***

#### ***1.4 Procédures relatives au projet***

Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une autorisation unique, pour les projets soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement. Elle combine, à ce titre, une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et une demande de dérogation pour destruction d'espèces et d'habitats protégés.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a étendu à l'ensemble du territoire national le dispositif expérimental d'autorisation unique initié par l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement.

Le dossier ayant été déposé avant le 1<sup>er</sup> mars 2017, les dispositions applicables sont celles de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 et du décret n° 2014-751 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 d'application de cette ordonnance. En effet, l'entrée en vigueur des dispositions de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale n'affecte pas, pour ce qui concerne les questions procédures, ces dossiers.

L'autorisation étant soumise à étude d'impact et le projet ayant fait l'objet d'une approbation par décision ministérielle, l'avis de l'Ae est requis par les dispositions de l'article 10 du décret du 1<sup>er</sup> juillet 2014.

APRR a déposé fin 2016 une demande de déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour l'acquisition complémentaire de terrains nécessaires à la réalisation des bassins de rétention des eaux pluviales. Cette procédure est présentée comme une procédure de mise aux normes de la RN 79. Elle a fait l'objet d'une enquête publique et parcellaire du 28 février 2017 au 17 mars 2017, sans avis d'autorité environnementale.

---

<sup>4</sup> Dans sa rédaction alors applicable au projet.

## 1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- à l'échelle de l'opération :
  - les impacts de la phase travaux,
  - la gestion des eaux de ruissellement et la gestion des risques d'inondation,
  - la préservation des zones humides et du corridor écologique de la Petite Grosne ;
- à l'échelle du programme de mise à 2x2 voies de la RCEA :
  - les impacts en termes de sécurité routière<sup>5</sup>, chaque opération de mise à 2x2 voies pouvant avoir des impacts positifs en réduisant la dangerosité du tronçon concerné, mais aussi des impacts négatifs en amenant un trafic supplémentaire sur l'itinéraire, dont d'autres tronçons restent dangereux,
  - les impacts sur la qualité de l'air et le climat.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact traite de façon approfondie les problématiques abordées et est illustrée de nombreuses cartes et de nombreux plans des ouvrages projetés.

Cependant, certaines présentations générales de l'étude sont de simples copies d'autres documents (note de l'INSEE pour l'évaluation du contexte socio-économique) ou manquent d'actualisation (analyse juridique de la réglementation sur l'air faisant référence à la loi de 1976). Il conviendrait, pour faciliter la lecture de l'étude, de limiter les introductions trop générales et sans conséquences sur les analyses réellement effectuées, afin de mieux mettre en évidence ces dernières.

### 2.1 Appréciation globale des impacts du programme

Ce n'est qu'à l'échelle de l'itinéraire routier et du programme de mise à 2x2 voies que certains enjeux, comme notamment la sécurité routière, mais aussi les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, peuvent être pleinement abordés de manière pertinente. Le dossier note bien que le programme de travaux se traduira par « *une fluidification du trafic, une amélioration des temps de parcours et de la qualité de service et surtout une sécurisation de l'itinéraire* », mais ne fournit aucun élément quantifié. Notamment, aucun résultat n'est présenté sur la manière dont la mise à 2x2 voies de la RCEA redistribuera les trafics entre grands itinéraires, voire induira de nouveaux trafics. Par conséquent, les enjeux environnementaux mentionnés ci-dessus ne font l'objet d'aucune analyse quantifiée.

***L'Ae recommande à l'État de fournir une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de mise à 2x2 voies de la RCEA en termes de trafic, et des effets correspondants en termes de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre, de bruit, de sécurité.***

***Elle recommande à APRR de tirer de cette appréciation les éléments à décliner pour le tronçon placé sous sa responsabilité.***

---

<sup>5</sup> L'Ae souligne qu'en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement, les enjeux de sécurité doivent être traités par les études d'impact.

Concernant l'enjeu de sécurité routière, l'amélioration globale de la sécurité sur l'itinéraire dépend étroitement de la mise à 2x2 voies complète de la RCEA. Or, même en cas de respect du calendrier affiché par l'État, cette mise à 2x2 voies ne serait complète qu'à l'issue d'une troisième phase dont l'engagement n'est prévu qu'« au-delà de 2025 ». Une période d'au moins 15 ans est donc à prévoir, au cours de laquelle la mise à 2x2 voies sera en cours. Durant cette période, la sécurité aura été renforcée sur les sections mises à 2x2 voies, mais dégradée sur les sections encore à chaussée unique, à cause de l'augmentation de trafic provoquée du fait de l'attractivité des sections déjà aménagées. Le bilan ne sera pas le même selon que les sections à chaussée unique les plus dangereuses seront traitées en premier ou en dernier. En effet, les sections à chaussée unique existantes sont de type très différent (résultat ou non d'un phasage transversal, chaussée uni-pentée<sup>6</sup> ou non, présence ou non de bretelles d'entrée et de sortie, etc.), et sont donc susceptibles d'avoir des dangers très différents. Il serait donc nécessaire de disposer d'un document évaluant ces enjeux, et vérifiant que l'ordre de réalisation des travaux est bien cohérent avec l'objectif de rétablir rapidement de bons niveaux de sécurité routière.

***L'Ae recommande à l'État de fournir une évaluation de la dangerosité comparée des différentes sections à chaussée bidirectionnelle de la RCEA, permettant de s'assurer que l'ordre de réalisation des travaux est cohérent avec l'objectif de sécurité routière.***

En outre, dans son avis relatif à la mise à 2x2 voies, par mise en concession, de la section Montmarault – Digoin, l'Ae s'interrogeait sur l'opportunité d'augmenter les vitesses autorisées sur certaines sections de la RCEA, ce qui rend l'axe plus attractif, tant que la sécurité de toutes les sections n'aura pas été ramenée, par mise à 2x2 voies, à un bon niveau.

***L'Ae recommande de s'interroger sur l'opportunité d'augmenter les vitesses maximales autorisées sur certaines sections de la RCEA, ce qui augmente son attractivité donc le trafic, tant que tous ses tronçons n'auront pas vu leur sécurité améliorée par mise à 2x2 voies.***

## ***2.2 Analyse de l'état initial***

La description de l'état initial est dans l'ensemble complète et bien documentée, notamment pour ce qui concerne les milieux aquatiques, les inventaires naturalistes, le bruit et l'analyse de la qualité de l'air.

### **2.2.1 Déplacements**

L'analyse des déplacements rappelle l'intérêt général associé au projet de mise à 2x2 voies de la RCEA dans le SNIT et dans les priorités fixées par la Commission Mobilité 21. Elle précise que l'accidentologie est faible sur le tronçon considéré.

L'analyse du trafic fait apparaître d'une part une proportion importante de trafic « poids lourds » (de l'ordre de 20 %) et l'importance du trafic local sur ce secteur (25 % des véhicules légers). Les tendances depuis 2008 sont à la stabilisation des flux avec une décroissance marquée pour le trafic « poids lourds ». Ces chiffres et les tendances observées ne sont pas commentés dans l'analyse de l'état initial.

---

<sup>6</sup> Le phasage transversal conduit sur certaines sections à utiliser de futures chaussées autoroutières unidirectionnelles comme s'il s'agissait de routes bidirectionnelles. Le profil en travers de la route, au lieu de présenter des dévers « en toit », présente alors une pente unique.

*L'Ae recommande de procéder à une analyse des données de trafic afin de dégager des éléments utiles aux scénarios d'évolution, en particulier s'agissant du trafic local.*

### 2.2.2 Qualité de l'air

Les éléments fournis par la station de mesure de Mâcon font apparaître des niveaux de pollution de l'air pour 2014 inférieurs aux seuils réglementaires. Deux campagnes spécifiques ont été réalisées en 2016 pour mesurer le dioxyde d'azote et le benzène. Des dépassements des valeurs limites sont constatés en proximité de l'infrastructure pour le dioxyde d'azote.

### 2.2.3 Le bruit

L'état initial a fait l'objet d'une étude acoustique approfondie, établissant des cartes de bruit pour l'ensemble de la zone du projet. L'absence d'une légende permettant de comprendre à quels niveaux correspondent les couleurs rend difficile la compréhension de ces cartes, notamment pour l'état initial.

### 2.2.4 Les espèces et les sites Natura 2000

Une espèce de libellule protégée au niveau national et européen, l'Agrion de Mercure, est identifiée dans un fossé le long du tracé actuel.

Un site Natura 2000<sup>7</sup> borde la zone d'étude, le site « Prairies alluviales et milieux associés de Saône-et-Loire », désigné au titre de la directive « Oiseaux » et incluant quatre secteurs inondables du bassin de la Saône. La zone potentiellement affectée par le projet est la zone la plus méridionale de ce site ; il s'agit d'un espace important de repos ou d'alimentation pour de nombreuses espèces d'oiseaux protégées, dont le Râle des genêts et la Pie-grièche écorcheur. Les inventaires sur la zone d'étude font apparaître que trois espèces ayant justifié la désignation du site sont susceptibles d'être affectées par le projet : le Martin-pêcheur d'Europe, la Grande aigrette et le Busard des roseaux.

Les autres sites Natura 2000 sont situés à une distance importante de la zone d'étude et ne sont pas affectés par le projet.

S'agissant des espèces exotiques envahissantes, dix espèces ont été identifiées. Des mesures permettant d'éviter leur propagation en phase chantier, qui apparaissent pertinents selon l'Ae, sont adoptées.

## 2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La recherche de variante ne portait pas sur le tracé puisque celui-ci est largement conditionné par les ouvrages existants. Les alternatives étudiées portent sur les aménagements hydrauliques et la localisation des occupations en phase chantier ainsi que sur certains choix techniques pour la réalisation des ouvrages.

---

<sup>7</sup> Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## **2.4 Analyse des impacts du projet**

### **2.4.1 Hypothèses de trafic**

Pour une part importante, l'analyse des impacts du projet repose sur les hypothèses de trafic retenues. Or, l'étude suppose que l'évolution du trafic ne dépend pas de la réalisation ou non du projet, sans que cette hypothèse ne soit justifiée. Dès lors que le projet s'inscrit dans un ensemble plus large d'aménagements sur la RCEA, on s'attend à une description précise des hypothèses de trafic, avec ou sans aménagement de la RCEA. Par ailleurs, le trafic local sur cette section est important, puisqu'elle est intégrée dans l'agglomération mâconnaise (gare TGV, zone d'activité de Mâcon-Sud). Des considérations spécifiques et plus détaillées sur l'évolution attendue de ce trafic seraient nécessaires.

*L'Ae recommande d'intégrer dans l'étude d'impact des explications plus complètes sur les choix des scénarios de trafic.*

### **2.4.2 Impacts temporaires, en phase de chantier**

Les impacts en phase chantier sont principalement liés à la destruction potentielle d'individus et d'habitats d'espèces protégées, d'où la nécessité de présenter un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction. Les mesures prises pour limiter les impacts vont de la création d'un réseau d'assainissement provisoire, et de la mise en place de plateformes étanches pour l'entretien des engins et du matériel, à l'intervention dans des périodes plus favorables pour les espèces.

Ces mesures n'appellent pas d'observation de la part de l'Ae.

### **2.4.3 Impacts permanents, en phase de travaux ou d'exploitation**

#### **2.4.3.1 Gestion des eaux de ruissellement et traitement du risque d'inondation**

Le projet a pour effet d'augmenter la superficie imperméabilisée. De ce fait, les bassins de rétention des eaux pluviales existants font l'objet d'un redimensionnement. Cette opération permet par ailleurs d'améliorer le traitement des eaux de ruissellement des chaussées.

Le risque d'inondation est particulièrement important du fait de la proximité de la Saône. La modélisation a donc pris en compte une crue centennale de la Petite Grosne – rivière dont le tracé suit la route – combinée avec une crue décennale de la Saône. Le projet conduisant à modifier les profils de la route et à des opérations de remblai, les écoulements de la Petite Grosne seront affectés. La modélisation montre que les incidences sont situées à proximité du franchissement de la rivière, avec une élévation de 10 cm de la ligne d'eau. Des zones de compensation de crues sont prévues et permettent de réduire l'élévation à un maximum de 5 cm sur une zone limitée de la rive gauche de la Petite Grosne.

#### **2.4.3.2 La préservation des zones humides et du corridor écologique de la Petite Grosne**

La destruction de 0,42 ha de zones humides du fait de remblais est compensée à hauteur de 200 %, conformément aux prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des

eaux (SDAGE), par la création de zones humides à proximité immédiate de l'impact (zone servant également de compensation hydraulique).

Le corridor écologique de la Petite Grosne sera relativement peu affecté par le projet en phase d'exploitation. La coupure de la continuité des berges, déjà effective à cause de l'ouvrage existant, sera augmentée (doublement de l'ouvrage), sans que la configuration géométrique des lieux ne laisse de possibilités d'éviter cet impact (la chaussée passe à une hauteur très faible au-dessus de la surface du cours d'eau). Sont néanmoins prévues la restauration de la ripisylve et celle du milieu bocager, à proximité immédiate de l'ouvrage.

Les impacts affectant le Martin pêcheur d'Europe sont limités, après mesures d'évitement et de réduction, à la destruction de 40m de berges constituant un habitat favorable. Le projet prévoit la compensation par restitution d'un linéaire équivalent.



Figure 3 : Agrion de Mercure (source Etude d'impact APRR)

Parmi les espèces recensées, l'agrion de Mercure représente l'enjeu principal. Le fossé où il a été identifié ne sera pas directement affecté par le projet, mais des habitats favorables à l'espèce seront potentiellement affectés.

La séquence « éviter, réduire, compenser » est détaillée dans la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégée. Elle conclut à un impact résiduel modéré sur l'espèce puisque 110 m de fossés resteraient potentiellement affectés, avec un risque en phase chantier de destruction des larves. Cet impact résiduel serait compensé par la création d'habitats favorables dans la zone de compensation de crues créée.

Ces éléments détaillés dans le cadre de la demande de dérogation ne sont pas explicités dans l'étude d'impact. Cela conduit par exemple à ce que le tableau de synthèse de la page 361 présente la mesure de compensation comme une mesure restant à définir, alors que cette mesure est exposée dans le dossier de demande de dérogation.

***L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact les développements relatifs aux mesures de compensation écologique prévues notamment pour ce qui concerne l'Agrion de Mercure.***

L'étude d'impact conclut à l'absence d'effets significatifs sur les sites Natura 2000 à proximité. L'infrastructure étant pour l'essentiel existante et les ouvrages à réaliser limités, l'Ae souscrit à cette analyse.

### 2.4.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air et le climat

L'étude d'impact conclut à l'absence d'effets significatifs sur la qualité de l'air du fait de l'absence d'accroissement des trafics par rapport à la situation actuelle. Il conviendra, ainsi que cela a été mentionné précédemment, de mieux expliciter, à l'échelle de l'aménagement de la RCEA, les raisons justifiant ce scénario, ou de le corriger.

Cette conclusion d'absence d'impact significatif est confortée selon le dossier par les modélisations réalisées de la contribution additionnelle du projet APRR. On peut relever cependant que la modélisation ne fait intervenir que le trafic sur les axes concernés par le projet et ne prend en compte les contributions des autres axes (A6, zone d'activité de Mâcon sud) que comme pollution de fond. Une telle approche ne rend probablement pas compte de la réalité du niveau de pollution de l'air, notamment du fait de l'évolution du trafic sur l'A6.

S'agissant des émissions de gaz à effet de serre, y compris dans l'hypothèse d'un accroissement du trafic limité et indépendant de la réalisation du projet, il conviendrait d'inscrire le projet dans le contexte des engagements pris par la France visant une importante réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et d'examiner les impacts du projet au regard de ces engagements. Le passage à 2x2 voies n'est en effet pas neutre sur l'évolution des émissions, puisqu'il s'accompagne d'une augmentation de la vitesse de circulation.

C'est au demeurant ce qui apparaît dans l'évaluation socio-économique du projet réalisée au chapitre 10 de l'étude. Mais ces coûts identifiés par l'évaluation économique sont associés à des impacts du projet qui ne sont pas traités par l'étude d'impact. C'est ainsi qu'en page 275 l'étude d'impact indique qu' « *en l'absence d'impact négatif sur le climat, aucune mesure n'est préconisée.* ».

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts du projet en incluant des éléments sur les émissions de CO<sub>2</sub> découlant du programme de mise à 2x2 voies de la RCEA, et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation.***

### 2.4.3.4 Le bruit

En vertu des dispositions des articles R. 571-44 et R. 571-45<sup>8</sup> du code de l'environnement, s'agissant de la modification d'une infrastructure existante, il convient que le projet ne conduise pas à un dépassement des normes réglementaires dans l'hypothèse où le projet aboutit à un impact supérieur à 2dB(A) par rapport à la situation existante.

L'étude acoustique fait apparaître que seule une habitation (établissement hôtelier en bordure d'un diffuseur) est concernée par une augmentation de l'exposition au bruit, du fait du projet, au-delà des seuils réglementaires. Cette habitation fera l'objet d'un traitement acoustique de la façade. Néanmoins, l'Ae ne peut que souligner que l'étude de bruit n'est pas fondée sur l'étude de trafic globale dont elle devrait dépendre.

---

<sup>8</sup> « Est considérée comme significative, au sens de [l'article R. 571-44](#), la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à [l'article R. 571-47](#), serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».

*L'Ae recommande de mettre à jour l'étude de bruit une fois que l'étude de trafic demandée plus haut aura été produite.*

## **2.5 Suivi des mesures et de leurs effets**

À ce stade, les modalités de suivi de l'efficacité des mesures compensatoires (zones humides notamment) ne sont pas précisées par l'étude d'impact.

*L'Ae recommande de préciser comment sera assuré le suivi des mesures compensatoires.*

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique reprend l'essentiel des éléments du dossier. On peut cependant regretter que la présentation adoptée, qui reprend certains plans techniques (5 planches d'avant-projet, 8 plans localisant les enjeux, tableau sur 5 pages des enjeux et mesures), ne permette pas, à défaut d'explications sur ces documents, d'apprécier de façon synthétique les analyses menées et les choix effectués.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, et d'y présenter de façon plus accessible les enjeux et les conclusions de l'étude.*