



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale Préfet de région

**Projet intitulé : « Liaison entre Amplepuis et l'autoroute A89 –
Aménagement d'une liaison entre la RD121 et le giratoire de Joux -
dossier d'autorisation loi sur l'eau »**

(Maître d'ouvrage : M. le président du conseil général du Rhône)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2014-000P1294

n°1133

émis le

30 SEP. 2014

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Affaire suivie par : Yves MEINIER et Morgane GETTE

DREAL Rhône-Alpes/Service CAEDD/AE

Tél. : 04 26 28 67 50/04 26 28 67 67

Fax : 04 26 28 67 79

Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr et morgane.gette@developpement-durable.gouv.fr

Ref : S:\CAEDD\04_AE\02_avisAe_projets\OTA\69\2014\Tarare_Amplepluis_giratoire_joux\avis\20140919-DEC-AVIS-AE_les_sauvages-tarare-liaisonRD121.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

On notera, parallèlement au présent avis, que l'autorité environnementale a aussi été saisie dans le cadre de la demande présentée pour ce même projet au titre de la DUP. Ce second avis est produit concomitamment.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, 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 l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

109 134 0 0

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Depuis la mise en service de l'autoroute A89 Balbigny - la Tour de Salvagny en 2013, l'attractivité de ce secteur a significativement augmenté, entraînant une augmentation de la demande de déplacements.

Dans ce contexte, le projet vise l'aménagement d'une liaison routière entre les communes d'Amplepuis et de Tarare pour faciliter l'accès à un échangeur autoroutier de l'A89, ceci en évitant le passage par le centre-ville de Tarare. L'origine du projet se situe sur la RD121, avec aménagement d'un carrefour en « Té » pour rejoindre ensuite la voie romaine, et suivre son tracé jusqu'au raccordement avec le giratoire de Joux.

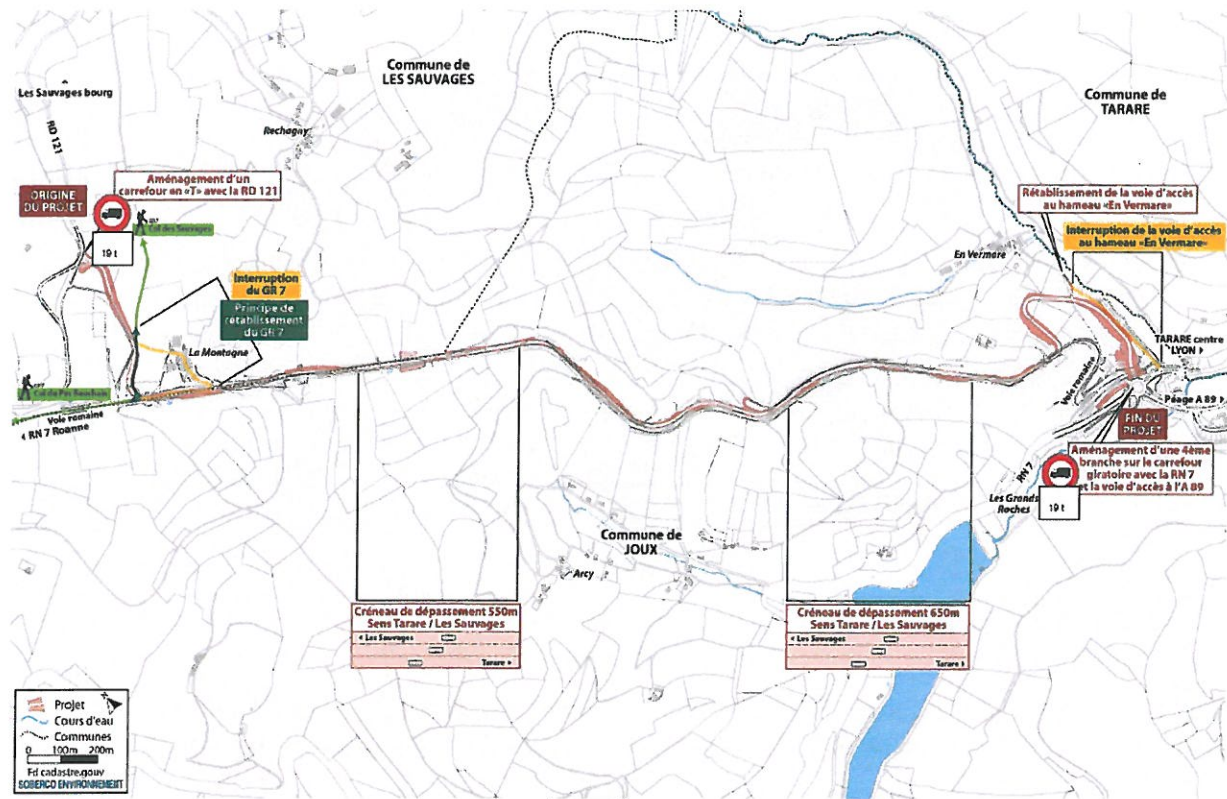


Figure 2 : Présentation du projet de liaison entre les Sauvages et le giratoire de Joux (Etude d'impact p.EI-7)

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact présentée satisfait aux prescriptions de contenu figurant à l'article R122-5 du code de l'environnement. Plus dans le détail, il convient de faire les observations suivantes :

S'agissant de la bonne application de la **notion de programme**, la structuration du dossier laisse penser que le maître d'ouvrage considère que le projet ne s'intègre pas dans un programme plus vaste au sens du code de l'environnement (point qu'il argumente au chapitre « présentation de l'itinéraire retenu »). Un développement à ce sujet aurait toutefois été bienvenu dans la mesure où plusieurs opérations routières sont recensées sur le secteur de réseau routier concernés par les variantes d'itinéraire.

A décharge, on notera toutefois, s'agissant des travaux programmés sur la RD8, que ceux-ci apparaissent fonctionnellement distincts du tracé retenu (*ce qui n'aurait pas été vrai si le choix s'était porté sur l'itinéraire n°4 s'appuyant justement sur cette RD8*).

En revanche, le schéma figurant en page C-9 et EII-9 du projet de dossier d'enquête, fait apparaître, sur l'itinéraire retenu, la nécessité d'engager des « réflexions sur les opportunités d'aménagement d'une déviation des Sauvages », ce qui laisse planer un doute quant à la bonne adéquation de la portion d'itinéraire située à l'amont du projet. Il aurait donc été bienvenu que le dossier apporte des éléments permettant de vérifier que la réalisation du projet ne serait pas de nature à imposer la réalisation ultérieure de cette déviation dont les effets environnementaux (*une déviation par le Sud traverserait une ZNIEFF de type 1, mais l'ensemble des tracés concerne en réalité un environnement et un cadre de vie préservés*) méritent attention.

Avis

1) Contexte du projet

Amplepuis et Tarare se situent dans les Monts du Lyonnais, à l'interface entre les bassins de vie de Roanne et de Lyon. Les liaisons entre ces deux communes s'appuient, malgré un relief contraignant, sur un réseau routier relativement maillé dont les performances restent toutefois hétérogènes.

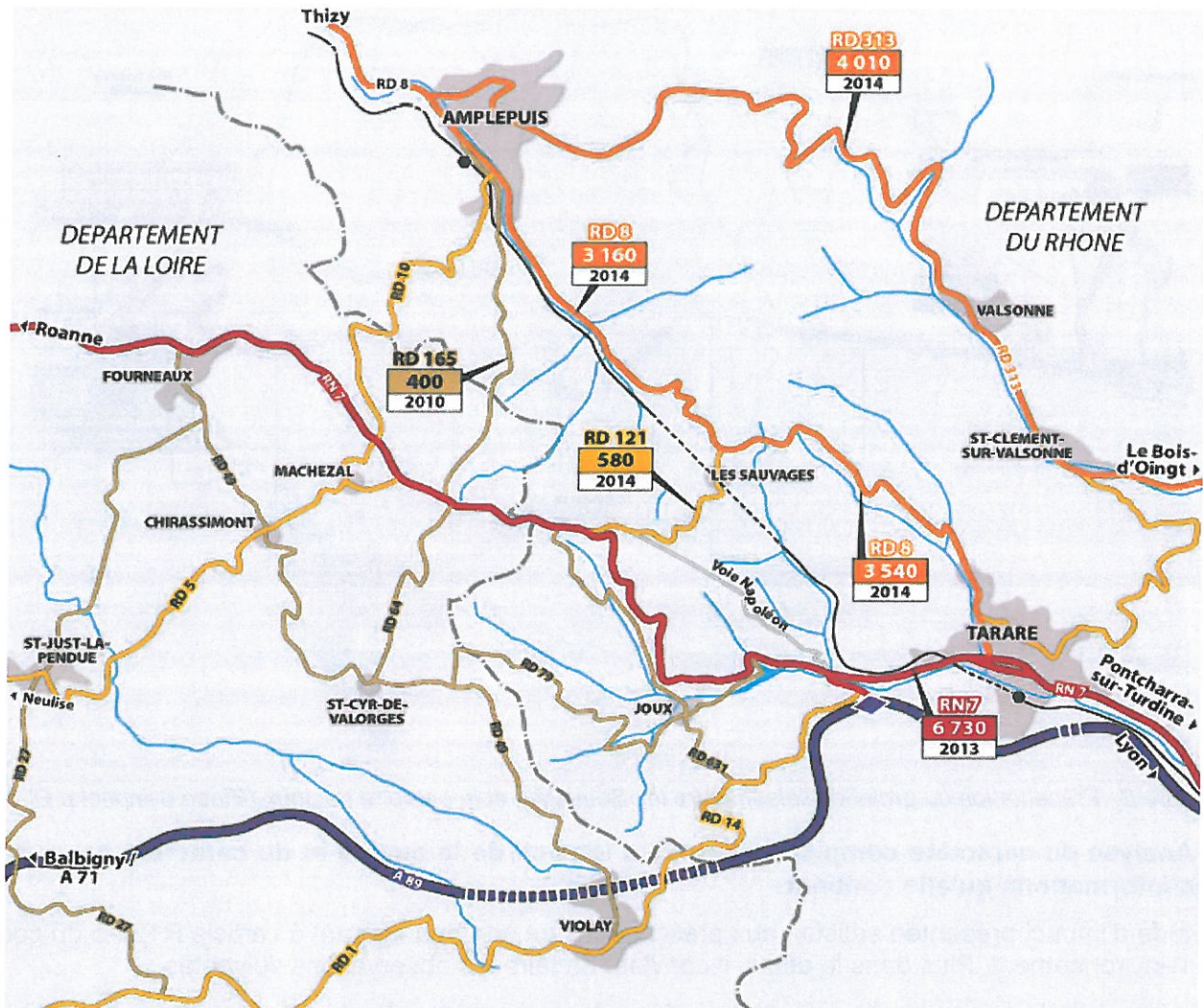


Figure 1 : Réseau routier existant et trafic entre Amplepuis et Tarare (Étude d'impact p.EIII-34)

L'axe principal constitué par la route départementale n°8 fait l'objet d'un programme d'amélioration sur place comportant diverses interventions ponctuelles. Toutefois, l'usage de cette RD pour accéder à l'autoroute suppose une traversée du centre-ville de Tarare, dont la configuration (rues en U relativement étroites) maximise les nuisances issues du trafic.

S'agissant des enjeux environnementaux, bien que la surface des protections environnementales et des zonages d'inventaire ZNIEFF ne corresponde pas à une forte proportion du territoire, le secteur du projet correspond à un environnement globalement bien préservé tant en ce qui concerne les milieux naturels que les enjeux relatifs à l'eau.

Ainsi, plusieurs ruisseaux sont associés à des populations astacicoles autochtones, les secteurs humides hébergent des peuplements d'amphibiens protégés et les cortèges d'oiseaux ainsi que de chiroptères s'avèrent remarquables.

La vallée de la Turdine est connue dans l'histoire ancienne du fait notamment de la voie romaine qui l'empruntait et dont une portion de tracé subsiste à l'amont de Tarare, en direction du col du Pin Bouchain.

Le **résumé non technique** prévu par l'alinéa IV de l'article R122-5 du code de l'environnement s'avère de bonne qualité. On notera que la forme tabulaire que revêtent plusieurs de ses chapitres, peu souhaitable en théorie au sein d'un tel résumé, comporte cependant l'avantage d'être claire. On regrettera que la partie relative aux méthodes utilisées n'y soit pas véritablement résumée.

L'**état initial** traite de l'ensemble des thèmes requis. Celui-ci attire toutefois les quelques observations suivantes :

- le SAGE Loire en « Rhône-Alpes », évoqué en page EIII-13 comme étant en cours d'élaboration a depuis été approuvé (30/08/2014) ;
- le développement relatif à la flore fait référence à des inventaires de terrain restant à effectuer. Il évoque toutefois la présence potentielle de plusieurs espèces protégées (pavot du pays de galles, pâturin des marais, ludwigie des marais, petite scutellaire) aux abords des mares. Des éléments relatifs à la présence éventuelle d'espèces indésirables auraient aussi été bienvenus ;
- en termes de faune, le site apparaît riche en amphibiens, reptiles et chiroptères, les cartes de localisation produites (pages EIII-19, EIII-21 et EIII-22) font apparaître une concentration le long du projet. Cette concentration n'est en réalité qu'apparente, elle traduit plutôt la méthodologie d'inventaire utilisée. Celle-ci peut toutefois être considérée comme acceptable compte tenu d'une part du fait que la localisation du projet apparaît bien connue à ce stade et d'autre part de la densité de contraintes mises à jour, laquelle laisse penser qu'il y a peu de chances pour que l'inventaire soit passé à côté d'enjeux importants ;
- s'agissant des fonctionnalités écologiques, l'étude cite la présence de « réservoirs de biodiversité » identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Pour la bonne interprétation de cette donnée, il aurait été intéressant d'en rappeler la définition (en l'occurrence, dans ce cas particulier, il s'agit de ZNIEFFs de type 1). En effet, le terme réservoir de biodiversité désigne aussi certaines portions de cours d'eau remplissant des fonctions spécifiques identifiées par le SDAGE (sur la zone d'étude : cas du ruisseau le Vermare) ;
- point positif, la question de l'agriculture fait l'objet d'un développement spécifique qui identifie, le long du tracé, les points de desserte agricole (sans toutefois que soit précisé si ces dessertes concernent aussi l'exploitation sylvicole) ;
- l'état initial acoustique repose sur la prise en compte du classement sonore des infrastructures et aboutit à des conclusions de bon sens, sans toutefois fournir de valeur des niveaux sonores au droit des quelques habitations qui seront pourtant significativement impactées de ce point de vue par le projet ;
- les enjeux hydrologiques semblent avoir été bien compris. Toutefois l'illustration proposée pour ces enjeux traite en réalité des zonages des PPRi, et on aurait apprécié une cartographie spécifique à ce sujet. Il faut en effet se reporter à la carte des milieux naturels (page EIII-15), ou au document d'incidence dans le dossier d'autorisation loi sur l'eau, pour comprendre l'hydrologie du secteur ;
- concernant le paysage, les différentes unités paysagères sont bien identifiées (pièce graphique p. EIII-39), et l'analyse est globalement proportionnée aux enjeux du site. Toutefois, les perspectives présentées correspondent à des vues depuis la voie romaine, or des vues depuis les hameaux de Rechagny, En Vermare et le bourg des Sauvages auraient aussi été utiles pour juger des impacts paysagers du projet pour les riverains ;
- l'état initial se clôt par une synthèse bien structurée qui, sans surprise, identifie comme enjeux forts, le milieu naturel ainsi que le paysage et les préoccupations relatives à la gestion des eaux de plate forme. On se serait toutefois attendu à ce que la pondération de la thématique « bruit » soit un peu plus élevée (*en effet, le faible nombre de riverains concernés n'est pas le seul facteur à prendre en compte*).

S'agissant de la **justification des choix**, l'étude d'impact met en compétition quatre variantes générales d'itinéraire qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables (pour la rigueur du raisonnement, on aurait cependant pu ajouter la variante « ne rien faire ») et étaye le choix effectué sur une analyse multicritères qui accorde une pondération proportionnée aux facteurs environnementaux. Elle reste cependant perfectible concernant les points suivants :

- s'agissant de l'hydrologie, certaines variantes sont affectées d'un effet positif ou neutre alors qu'elles sont annoncées comme entraînant une imperméabilisation des sols ;

- en ce qui concerne le cadre de vie, toutes les solutions sont elles aussi créditées d'effets positifs à neutres, dans la mesure où elles sont associées à des effets réputés positifs en ce qui concerne le centre-ville de Tarare, du moins pour ce qui est des véhicules légers. On ne pourra toutefois pas faire abstraction du cas des quelques riverains concernés par le tracé de l'itinéraire retenu (dont le bourg des Sauvages) ;

- enfin, pour la bonne rigueur du raisonnement et dans la mesure où l'objectif principal annoncé de ce projet est de faciliter les déplacements, une comparaison claire des durées des trajets aurait été bienvenue (cf. page EII-5) ;

Plus dans le détail, elle met aussi en compétition des variantes à plus petite échelle en ce qui concerne les extrémités du projet ou encore le passage près d'une habitation, traitées elles aussi par le biais d'analyses multicritères et qui traduisent une volonté de réduction locale des impacts.

L'analyse des impacts couvre l'ensemble des sujets. Elle fait apparaître globalement une bonne compréhension de la séquence « éviter > réduire > compenser » (évitement des zones humides, optimisation du profil en travers et même de la structure de chaussée). Elle appelle toutefois les quelques commentaires suivants :

- l'importance relative du volume des excédents de matériaux évoqué en page EVI-6 aurait justifié un traitement spécifique de ce sujet avec notamment, par-delà l'évocation des destinations envisageables, l'analyse des conditions de mise en dépôt et des impacts éventuels associés ;

- la question des risques géotechniques n'est abordée que par la mention d'une étude annoncée comme étant à venir. La configuration générale du projet reste plutôt favorable de ce point de vue sans toutefois que soient éliminées des sensibilités ponctuelles qui pourraient s'avérer fortes dans les zones de fort terrassement (cf. retour d'expérience de chantiers récents dans ce secteur) ;

- s'agissant de la préservation des milieux aquatiques, l'auteur de l'étude a bien identifié le risque lié aux possibles rejets de matières en suspension dans le ruisseau du Vermare. Il prévoit à cet effet la mise en place de fossés intercepteurs durant les travaux mais dont il aurait été indiqué de vérifier l'innocuité vis-à-vis d'autres enjeux (habitats naturels par exemple). Pour le moins, une représentation cartographique de ces ouvrages, faisant apparaître les contours de la zone humide et du lit majeur du Vermare, ainsi que l'emprise des terrassements, aurait été appréciable ;

- les effets du projet sur la faune sauvage ont bien été identifiés et la question des impacts spécifiques sur les espèces protégées identifiées dans l'état initial fait l'objet de développements spécifiques dont on regrettera toutefois qu'ils ne soient pas tous clairement conclusifs quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement ;

- en ce qui concerne le bruit, l'analyse des effets du projet apparaît difficilement interprétable. En effet, trois hypothèses de vitesse sont présentées et la conclusion semble avoir été tirée pour une vitesse de 70 km/h et un trafic de 1000 véhicules/jour alors que la notice, en page C-11 fait apparaître un vitesse limitée à 90 km/h pour les véhicules légers et à 60 km/h pour les poids lourds. Pour la bonne information des riverains concernés, une clarification des hypothèses retenues pour l'étude acoustique (trafic/horizon de calcul+vitesse) mais aussi la mention des niveaux sonores attendus en façade aurait probablement été souhaitable.

Les **mesures d'intégration** proposées apparaissent d'un bon niveau par comparaison à la moyenne des projets de ce type. Elles paraissent proportionnées aux enjeux rencontrés et, sous réserve de vérification du dimensionnement, apparaissent adaptées. On notera toutefois que :

- le dimensionnement des bassins de rétention avant rejet se réfère à des temps de retour d'événement pluvieux allant de 30 à 100 ans sans toutefois que soit précisé le dimensionnement du réseau d'assainissement aboutissant à ces ouvrages dont on imagine qu'il devrait, pour ce faire, excéder les temps de retour précités. Il serait souhaitable de s'interroger sur l'optimisation de l'ensemble du dispositif. En effet, les sur-dimensionnements sont eux aussi générateurs d'effets négatifs potentiels qu'il importe de ne pas sous estimer. Par ailleurs, des précisions concernant les modalités de gestion des bassins et des fossés enherbés (entretien, dispositif d'intervention en cas de pollution accidentelle, que l'on trouve par ailleurs dans le document d'incidences du dossier d'autorisation loi sur l'eau), ainsi que sur la nature des sols au droit des zones de rejet, auraient eu leur place dans l'étude d'impact.

- les mesures d'intégration relatives à la faune protégée apparaissent de bon niveau compte tenu notamment du caractère modéré du trafic attendu et de sa limitation en tonnage. Elles intègrent des dispositions relevant du génie écologique que l'on aimerait retrouver sur davantage de projets (exemple des passages petite faune ou de la reconstitution de mares) ;
- s'agissant de l'impact sonore du projet, l'auteur du dossier prévoit un décalage du tracé au droit d'une habitation, sans éliminer la possibilité d'effectuer une acquisition amiable du bâtiment, solution bien sûr préférable compte tenu de la configuration des lieux (on imagine, dans ce cas, qu'il reviendrait au tracé rectiligne d'origine). Plus généralement, la mise en place de protections acoustiques supplémentaires est annoncée page EV-7, sans que ce sujet soit davantage développé quant à leur positionnement et/ou leur dimensionnement.

Le volet relatif à la **compatibilité avec les documents d'urbanisme** (SCOT, PLU) et **l'articulation avec d'autres schémas et plans-programmes** concernés (SDAGEs) est présent dans l'étude d'impact. Le dossier conclut à la compatibilité du projet avec ces différents documents. À noter que l'un des secteurs de dépassement envisagé (à l'est du projet) est situé en partie dans une zone forestière à forte contrainte et nécessitera vraisemblablement une autorisation de défrichement. Il aurait été indiqué d'analyser également, dans ce chapitre, l'articulation avec d'autres plans/programmes comme le SRCE (pris en compte par ailleurs dans l'étude d'impact).

L'estimation des **dépenses en faveur de l'environnement** est fortement influencée par le coût de l'assainissement dont une partie importante est nécessaire pour assurer la pérennité et le bon fonctionnement de l'ouvrage alors que seule la partie relative à la réduction des effets négatifs du projet aurait vocation à figurer dans ce total. Ceci étant, le niveau de décomposition apparaît très pertinent et n'omet pas, par exemple, les dépenses relatives au dispositif de suivi environnemental.

Point positif, on notera que le dossier présente un **dispositif de suivi** structuré, d'un niveau significativement supérieur à celui qui est constaté généralement pour les projets de ce type et qui semble annoncé comme s'appuyant sur un dispositif de type système de management environnemental. *Au passage, on notera que certains des indicateurs évoqués dans le tableau p.EVII-4, sont parfois difficiles à quantifier (% d'arbres protégés) ou ont une définition paradoxale (l'indicateur de suivi des passages à amphibiens par exemple correspond au nombre de passages mis en place qui est normalement un invariant).*

Enfin, le dossier contient une **évaluation d'incidence Natura 2000** dont la conclusion d'absence d'effet dommageable notable sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches est fondée, compte tenu de la localisation du projet par rapport à celles-ci et de son ampleur modérée au regard de l'étendue des habitats et espèces visés (chiroptères principalement).

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet correspond au développement de l'offre de transport en véhicules particuliers. Pour autant et malgré le caractère très modéré du trafic attendu sur le nouveau tracé, il est annoncé comme s'accompagnant d'une légère réduction des émissions de gaz à effet de serre (mais, dans le cas de ce type de projets, les incertitudes concernant les valeurs de trafic utilisées ne permettent habituellement pas de tirer des conclusions certaines¹⁾

Sur le plan de la **méthode**, le dossier rend bien compte de la mise en compétition de la plupart des alternatives raisonnablement envisageables (*à l'exception toutefois de la solution « ne rien faire »*) et justifie les choix effectués au travers d'analyses multicritères faisant intervenir des paramètres environnementaux de façon proportionnée.

Il fait apparaître, s'agissant de la réduction des effets négatifs du projet, une volonté de bien faire, basée sur une bonne compréhension de la séquence « éviter > réduire > compenser » (*raidissement des talus pour réduire l'emprise, création de haies longitudinales, création de passages à amphibiens, boisement de délaissés, création de mares, micro variantes de tracé annoncées comme destinées à réduire les effets négatifs*) et aboutissant, pour les volets milieu naturel et assainissement, à des dispositifs intéressants et même, pour certains d'entre eux, plutôt généreux par comparaison à la moyenne des projets de ce type.

(1) Il convient aussi de prendre en compte divers effets parasites comme ceux des itinéraires proposés automatiquement par les GPS ;

En conclusion, sur la forme, l'étude d'impact transmise apparaît complète au regard des exigences du code de l'environnement. Elle aurait toutefois gagné à être abondée en ce qui concerne les points évoqués ci-avant. Plus dans le détail, l'autorité environnementale recommande de corriger un certain nombre de coquilles ou de copier/coller hérités vraisemblablement de dossiers précédents² (*mais qui n'ont pas de conséquence sur les conclusions générales de l'étude*) ou encore d'arbitrer la question d'écart relevés entre les diverses valeurs annoncées successivement, pour certains facteurs, au sein du dossier³.

Sur le fond, et si l'on fait abstraction de la question de l'opportunité du projet ou encore des caractéristiques techniques routières du projet (dont on a noté qu'elles étaient délicates à gérer⁴), points sur lesquels l'autorité environnementale n'a pas vocation à se positionner, la méthode de conception du projet correspond à une application satisfaisante de la séquence « éviter > réduire > compenser » ce qui conduit à un potentiel d'effets négatifs résiduels vraisemblablement maîtrisé.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures loi sur l'eau, procédures espèces protégées, procédures relevant du code du patrimoine, procédures relevant du code forestier).

Pour le préfet de région et par délégation

~~la directrice régionale Alpes
Le directeur régional de l'Am~~

Jean-Philippe DENEUVY

(2) Par exemple référence au parc d'activité Saônéor en page EIII-44, référence au cuivré des marais en page EVII-4....

(3) Temps de parcours, vitesse ou trafics annoncés, valeurs des tableaux des pages EIV-7, EIV-33 et EVI-4 ... ;

(4) Pente forte, tracé globalement tendu aboutissant à un virage très serré, viabilité hivernale probablement délicate à gérer...