



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 30 JUN 2010

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « RD910 – aménagement sur place de la Côte et de
Mionnaz à MENTHONNEX sous CLERMONT »**

Avis de l'autorité environnementale

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2722-2010-ym.odt/0

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

La RD910 qui relie FRANGY à RUMILLY subit un trafic modéré mais générateur d'insécurité compte tenu des caractéristiques géométriques de la voie.

Le projet est présenté comme un aménagement de sécurité dans la traversée des lieux dits « la Côte » et « Mionnaz ».

Du point de vue de l'environnement, le projet se situe dans le secteur de l'Albanais qui est à considérer comme une zone globalement patrimoniale. Le secteur particulier du projet se trouve quant à lui dépourvu d'enjeux spécifiques identifiés au niveau régional.

S'agissant d'un aménagement sur place, son emprise concerne essentiellement des surfaces anthropisées, ce qui réduit encore le potentiel d'impacts de ce projet.

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

Comme prescrit au second alinéa de l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à Monsieur le préfet de Haute Savoie postérieurement au 1^{er} juillet 2009. A ce titre, celle-ci entre dans le champ d'application du décret 2009-496 relatif à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L122-1 et 122-7 du code de l'environnement.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version janvier 2010) est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement:

Elle intègre bien, un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. De bonne qualité, celui-ci aurait cependant gagné à contenir aussi les plans et schémas permettant de faciliter sa compréhension.

Le projet est présenté comme s'intégrant dans un programme d'amélioration de la RD910 entre Vallières et Frangy. Le dossier comporte le volet « **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » qui y est relatif.

Les **auteurs des études d'environnement** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement), figurent bien au dossier. Ce volet s'avère bien détaillé.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant la qualité du cours d'eau « la Morge » ainsi que le principe actuel de rejets diffus des eaux recueillies sur la route départementale, l'intérêt que représente le château de Mionnaz (XIV^{ème} siècle mais non protégé au titre des monuments historiques), la forte exposition au bruit des habitations riveraines (en 2005 certaines étaient déjà quasiment en limite du seuil de point noir du bruit).

On notera au passage que, compte tenu de l'ancienneté du projet, cet état initial est parfois basé sur des données désormais un peu anciennes (données de trafic de 2004, étude bruit en 2005) qui auraient gagné en rigueur à être réactualisées (notamment en ce qui concerne les trafics qui avaient quand même augmenté de 22% entre 2002 et 2004).

On notera, s'agissant du milieu naturel, que l'état initial précise qu'il n'a pas été possible de réaliser un inventaire de terrain aux abords immédiats de la RD910.

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet ne fait pas l'objet de variantes, le **volet justifiant du choix de la solution retenue** reprend les éléments justifiant l'opportunité de l'opération.

Il intègre une **analyse des impacts** qui distingue ceux de la phase travaux de ceux de la phase sous exploitation ultérieure. Celle-ci fait apparaître l'imperméabilisation supplémentaire de 0,7 ha, un trafic inchangé, un risque de déversement accidentel censé être réduit par le projet et une réduction du niveau sonore de 2 dB reliée à un plus strict respect des limitations de vitesses.

Des mesures réductrices et compensatoires sont annoncées. Elles concernent principalement l'adoption d'une couche de roulement permettant un affaiblissement acoustique et la création d'un itinéraire cyclable alternatif.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** fait apparaître un effort du maître d'ouvrage à hauteur de 550 k€ (soit 17% du montant des dépenses), ce qui n'est pas représentatif de l'effort réellement consenti pour ce projet de faible impact. En effet, il inclut 330 k€ d'aménagements hydrauliques dont la principale qualité environnementale est de comporter des cunettes et noues enherbées permettant d'abattre une partie des pollutions chroniques (*on notera qu'une fraction d'entre elles existe probablement déjà dans la situation actuelle*), mais n'intègre pas de disposition coûteuse de prévention des pollutions (étanchéité, bassins multifonctions), ce qui fait que l'essentiel de la dépense évoquée ne serait pas vraiment à verser au crédit de la prise en compte de l'environnement. On y voit aussi apparaître les dépenses liées à l'enherbement des talus, imposé de toutes façons par les règles de l'art. Enfin, il n'est pas précisé si le coût affecté aux enrobés acoustiques concerne le coût total de la couche de roulement (de toutes façons nécessaire) ou seulement le surcoût lié aux propriétés acoustiques de celui-ci.

En revanche, les dépenses prises en faveur de l'environnement aurait pu être abondée par l'estimation des dispositions de chantier permettant de respecter les obligations environnementales et viser les dépenses liées à la constitution de l'itinéraire cyclable alternatif.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier intègre bien un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances** et à **l'estimation des consommations énergétiques**.

Enfin, l'étude d'impact comporte bien un volet santé traitant des aspects air, bruit et eau ainsi qu'un chapitre relatif aux **méthodes utilisées** dont on notera qu'il omet de citer les raisons de l'absence d'un inventaire milieu naturel des abords de la RD910.

→ **L'ensemble de ces éléments font apparaître un dossier complet au sens des rubriques visées par le code de l'environnement et plutôt satisfaisant dans son contenu pour un projet de ce type, malgré le caractère un peu ancien de certaines données utilisées et l'absence remarquée d'inventaire milieu naturel.**

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Le projet correspond à une opération d'ampleur modérée, adaptée au contexte. Les enjeux environnementaux sont pris en considération de façon adaptée et le résultat de la concertation semble aller dans ce sens.

On pourra cependant observer que la prise en compte de données trafic plus récentes aurait été souhaitable, notamment en ce qui concerne la charge polluante des rejets et la situation acoustique des riverains.

Sur ce dernier point, et bien qu'il ne s'agisse pas d'une obligation réglementaire, il eut été intéressant d'évoquer l'opportunité de résorber, à l'occasion du projet, d'éventuels points noirs du bruit (à vérifier en fonction des trafics 2010) ou encore, d'améliorer le dispositif de prévention des

pollutions, fut ce par adjonction de dispositifs rustiques destinés à augmenter le temps de transfert d'une éventuelle pollution accidentelle en direction de la Morge.

→ L'ensemble de ces observations fait apparaître un degré de prise en compte des enjeux environnementaux certes perfectible, mais réglementairement acceptable pour un projet de ce type.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, cette opération routière est annoncée comme n'induisant pas de modification du trafic.

En ce qui concerne les engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau;
- le projet ne concerne aucun élément du réseau Natura 2000.

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

SDAGE Rhône méditerranée: Le dossier évoque le SDAGE 2010, on peut dire que le projet reste globalement neutre vis à vis de l'impact de la RD910 sur les enjeux « eau ».

La conformité au **Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)** n'est pas traitée au dossier. Toutefois, la nature et l'ampleur modérée du projet n'amènent pas l'autorité environnementale à émettre des doutes quant à la compatibilité du projet avec celui-ci.

Protection des espèces: L'absence d'inventaire de terrain ne permet pas de traiter cet aspect. Toutefois le caractère très anthropisé des milieux concernés n'appelle pas une vigilance particulière compte tenu du secteur du projet.

Documents d'urbanisme: Le projet est annoncé comme compatible avec le plan local d'urbanisme de MENTHONNEX sous CLERMONT (2008).

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures présentées pour le chantier restent classiques et correspondent aux us et coutumes pour ce type de projets.

Concernant les nuisances acoustiques, l'adoption, en accompagnement du projet, d'un enrobé faiblement bruyant constitue une initiative très opportune compte tenu de l'intensité des nuisances subies par les habitations les plus proches.

Le maintien du principe de rejet préexistant eut mérité plus amples justifications et notamment une analyse non pas à partir de l'effet légèrement positif du projet vis à vis du risque de déversement accidentel, mais plutôt en se basant sur une analyse du risque de pollution des cours d'eau concernés (Morge et ses affluents) ainsi que les possibilités d'intervention sur déversement de matières polluantes.

En revanche, la création d'un itinéraire alternatif pour les cyclistes constitue un gain notable pour ces usagers.

→ même si elle auraient pu être plus ambitieuses, les mesures proposées sont réglementairement satisfaisantes et adaptées pour un projet de ce type.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier évoque un suivi environnemental du chantier, qui a vocation à devenir une règle habituelle pour les projets d'infrastructures. Il fait état d'un bilan avant et après mise en service relatif aux aspects trafic et sécurité. On pourrait suggérer que ce dispositif inclue le suivi des caractéristiques acoustiques de la couche de roulement ainsi que l'usage de l'itinéraire alternatif destiné aux cyclistes.

→ Le dispositif prévu est classique pour les projets de ce type. Étendu aux aspects évoqués ci dessus (notamment suivi des qualités acoustiques de l'enrobé) il pourrait encore mieux remplir son office.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Bien que perfectible eu égard aux observations qui précèdent, le dossier s'avère globalement adapté compte tenu de l'ampleur modérée du projet et des faibles impacts qui en résultent.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le degré de prise en compte des aspects environnementaux s'avère plutôt meilleur que celui que l'on constate habituellement pour les projets de ce type, du fait notamment des deux mesures phares que sont l'usage d'une couche de roulement permettant un affaiblissement acoustique et la création d'un véritable itinéraire cyclable alternatif.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédure loi sur l'eau et application de l'article L411-2 du code de l'environnement (protection des espèces)).

Le préfet de région, autorité environnementale

Le directeur de la DREAL et par
délégation
le chef du service CÉPÉ

Service CEPE
Le chef de l'unité Evaluation Environnementale
des Plans, Programmes et Projets

Nicole CARRIÉ