

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

10 AOUT 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 : « aménagement de la RD80 de VONNAS à la RD 1079 »**

**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. : 2741-2010-ym.odt/0 384

**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 route départementale n°80 relie la RD 936 (Villefranche-sur-Saône <-> Bourg-en-Bresse) et la RD1079 qui assure la liaison Mâcon / Bourg-en-Bresse, Elle est aussi en relation avec l'autoroute A40 via les échangeurs de Saint-Genis et de Replonges.

Le projet d'aménagement sur place objet du présent avis, concerne un linéaire d'environ 7 kms sur les communes de VONNAS, PERREX et SAINT CYR sur MENTHON et est destiné à homogénéiser cet itinéraire, améliorer sa sécurité (traitement des intersections et amélioration des accotements) ainsi que sa fonctionnalité vis à vis des déplacements cyclables. On notera aussi que ce projet intègre la mise en place de fourreaux dans l'attente de réseaux NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication).

Bordé par un nombre significatif d'habitations riveraines, cet axe routier concerne essentiellement des enjeux environnementaux diffus. On citera néanmoins la traversée du ruisseau « le Menthon », principal affluent de la Veyle, associé à une zone inondable et à des milieux naturels remarquables. Ce dernier a fait l'objet d'actions en faveur de la faune piscicole. On notera pour mémoire que la capacité hydraulique de l'ouvrage permettant à la RD80 de le franchir est limitée, ce qui peut occasionner des submersions de la chaussée.

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

Comme prescrit à 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 pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version avril 2010 – indice D\_0), complétée par les parties générales du dossier d'enquête préalable à la DUP, 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. Donnant les informations essentielles, celui-ci aurait cependant gagné à contenir les plans et schémas souhaitables pour une meilleure compréhension.

Le projet est présenté au chapitre IV-6 comme s'inscrivant dans des programmes d'amélioration de l'itinéraire, de favorisation des modes doux et de participation au développement par l'amélioration de l'accès aux NTIC. Toutefois, l'autorité environnementale considère qu'il s'agit en réalité de programmes globaux portés par le conseil général de l'Ain, dépassant de beaucoup l'objet et les fonctionnalités du projet soumis au présent avis et donc n'entrant pas dans la définition du « programme » tel qu'évoqué à l'alinéa II de l'article L122-1 du code de l'environnement. Par conséquent, l'absence d'un volet relatif à l'**appréciation des impacts de l'ensemble du programme** est admissible.

On notera, pour des dossiers ultérieurs, qu'il reste souhaitable, y compris dans ce genre de cas, d'intégrer à l'étude d'impact un développement définissant les contours pris en compte pour l'étude d'impact et justifiant le cas échéant, l'absence de chapitre « appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés. On regrettera, comme c'est souvent le cas, l'absence de développement permettant d'appréhender les compétences réellement mises en œuvre.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant la rivière Veyle et plus particulièrement le ruisseau « le Menthon » auquel, semble-t-il, il

n'associe bizarrement pas de zone humide (cf. IV-2-5-5), mais évoque bien la frayère à brochet récemment créée dans son lit majeur, à proximité de la RD80. Il traite du milieu naturel sous un angle très général et n'évoque pas d'inventaire détaillé de terrain sur les zones concernées par les extensions d'emprise. Apparaissent néanmoins les zones de franchissement de la RD80 par la faune sauvage avec un bon niveau de précision.

S'agissant des nuisances sonores, l'ambiance acoustique préexistante est évaluée de façon théorique. Sur ce même sujet, le dossier n'intègre pas l'inventaire des bâtiments sensibles situés dans la zone d'ambiance sonore non modérée liée à la RD80, ni le niveau sonore auquel ils sont soumis, point que regrette M. le préfet de l'Ain dans son avis du 28/07/2010. La présence d'éventuels points noirs du bruit constituerait par exemple un élément d'information important. Ce volet de l'état initial se conclut par un commentaire quant au caractère non significatif de la modification du fait de son caractère d'aménagement sur place associé à l'absence d'effet du projet sur les vitesses et le niveau de trafic.

A cet égard et sans remettre en cause l'affirmation précitée, l'autorité environnementale souhaite rappeler le contenu du R571-45 du code de l'environnement qui précise que « *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'argumentation présentée doit donc s'axer sur la notion de contribution sonore plus que sur les notions de trafic ou de vitesse.

S'agissant de la qualité de l'air, ce chapitre de l'étude d'impact cite in extenso les articles L220-1 et L 220-2 du code de l'environnement dans une version désormais caduque (loi du 12/07/2010). Ce constat fait apparaître la nécessité pour les bureaux d'étude de réactualiser régulièrement les rédactions génériques de ce type dont on notera qu'elle n'apportent pas toujours grand chose, sur le fond, au contenu de l'étude d'impact.

En ce qui concerne la prise en compte du paysage, la DREAL Rhône Alpes, dans son avis du 05/08/2010, regrette que les paysages soient surtout évoqués du point de vue de l'automobiliste et aurait souhaité que le projet intègre aussi la dimension du territoire dans lequel il s'inscrit. A titre d'exemple, il fait observer que les interactions visuelles entre le projet et la Veyle ne sont pas présentées.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** n'évoque pas la mise en compétition de plusieurs variantes, ce qui n'est pas surprenant pour ce type de projets qui s'y prêtent peu. En effet, le parti d'aménagement, modéré et adapté aux enjeux en présence, rend admissible ce type de démarche.

Il intègre une **analyse des impacts** qui évoque la refonte du réseau d'assainissement, traite des impacts potentiels du chantier (mise à jour nécessaire de cette rédaction générique qui cite par exemple la DDAF, fondue depuis au sein de la DDT), et aborde les impacts sur la zone inondable.

S'agissant du réseau d'assainissement, on notera l'augmentation de la capacité des fossés, annoncés comme acceptant une averse décennale pour la plateforme élargie du fait du projet. En revanche, certains phénomènes de stagnation identifiés dans des points bas sont annoncés comme n'ayant pu être traités pour des raisons de faisabilité technique ou financière. On regrettera à ce propos que le dossier ne précise par leurs emplacements. Sur ce même sujet, le maître d'ouvrage, précise qu'il a aussi étudié des dispositifs permettant d'écrêter les débits rejetés et/ou de mieux maîtriser les

pollutions accidentelles mais qu'il n'a pu retenir ceux-ci en raison des inconvénients de ces solutions eu égard aux contraintes et incertitudes d'entretien ainsi que vis à vis des emprises nécessaires.

Compte tenu de la complexité de la gestion des flux d'inondation à l'aval du secteur du projet, le maître d'ouvrage a choisi de ne pas interférer avec les ouvrages hydrauliques concernés (principalement le pont sur le Menthon et ruisseau de l'étang de Labatie).

Le dossier quantifie aussi l'impact du projet sur la zone inondable et décrit sa compensation.

L'impact sur les milieux naturels est traité de façon très sommaire, sous l'angle de la surface cumulée prélevée (1,4 ha). A l'exception des espaces boisés classés, il n'évoque pas les caractéristiques des milieux naturels concernés.

M le préfet de l'Ain, dans son avis du 28/07/2010 attire l'attention sur le fait que le dossier ne présente pas les éléments d'analyse des impacts sur la petite faune. En effet, la RD80 traverse le Menthon, le ruisseau de l'étang de Labatie et passe dans l'aire d'influence de la Veyle, toutes zones potentiellement sensibles en matière de batraciens. Il précise que l'impact du projet sur ce groupe d'espèces reste à évaluer.

Ceux sur les pollutions et nuisances sont évoqués comme négligeables du fait du caractère réputé non significatif de la modification subie par l'infrastructure. A cet égard M le préfet de l'Ain rappelle que « *le fait de ne relever ni d'une infrastructure nouvelle, ni d'une transformation significative, ne justifie en rien, l'absence de prise en compte des nuisances acoustiques.* ». Il précise que des habitations présentes dans ces zones sont soumises à une ambiance sonore importante.

Il n'est pas précisé si des emprunts ou dépôts seront nécessaires pour la réalisation du projet (il est vrai que les volumes en jeu sont probablement assez faibles).

Il n'est pas non plus précisé si le projet induira une augmentation des coupures dues aux clôtures de propriété.

D'un point de vue paysager, la DREAL (avis du 05/08/2010) regrette le caractère peu étayé de l'affirmation d'absence d'impact paysager et attire l'attention sur l'effet que peut avoir la suppression d'arbres et de haies. Elle précise qu'à son sens, « l'appartenance du projet à un territoire relativement ordinaire ne dispense pas de la nécessité d'une étude de l'impact paysager » prenant appui sur un paysagiste qualifié.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** figure en partie F du dossier d'enquête publique, il fait apparaître un effort du maître d'ouvrage à hauteur de 2% du montant des dépenses, ce qui paraît adapté au contexte du projet.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier intègre bien, au chapitre VI-5 un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances et à l'estimation des consommations énergétiques.**

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées** plutôt détaillé pour un projet de ce type.

→ **Pour la bonne forme, il serait souhaitable de reprendre aussi en partie G du dossier d'enquête, les éléments relatifs au coût des dépenses en faveur de l'environnement figurant actuellement en partie F.**

### 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 de modernisation d'un itinéraire routier. Les enjeux environnementaux principaux (gestion des eaux de plateforme, traversée du Menthon) ont été pris en considération. Le maître d'ouvrage, même si le projet in fine les prend peu en compte, a néanmoins étudié un certain nombre de dispositifs qui eussent pu rendre son projet plus performant de ce point de vue.

Il a notamment étudié la possibilité d'améliorer la transparence de la RD 80 vis à vis de l'écoulement des crues, mais a renoncé au redimensionnement des ouvrages concernés en raison des effets négatifs que ces modifications auraient pu avoir sur l'hydrogramme de crue à l'aval du projet.

S'agissant des nuisances, bien qu'il s'agisse d'un thème important du fait de la proximité d'habitations, l'étude d'impact a peut être un peu rapidement écarté ce sujet qui eût mérité meilleur développement sur la forme.

M le préfet de l'Ain (cf. son avis du 28/07/2010) regrette que n'ait pas été mieux approfondie la thématique de la gestion des déchets (notamment possibilités de réemploi des matériaux issus du rabotage de la chaussée actuelle qui représentent un volume a priori important).

Il attire aussi l'attention sur la nécessité d'avoir une « *vision d'aménagement cohérent sur cette partie du territoire du département* », en lien avec le potentiel d'effets indirects du projet.

Concernant les déplacements cyclables, la DREAL Rhône Alpes (cf. son avis du 05/08/2010) regrette le dimensionnement des bandes cyclables (0,80m) qu'elle juge bien étroites pour une route fréquentée par les poids lourds et rappelle qu'une largeur minimale comprise entre 1,20m et 1,50m est habituellement retenue, eu égard notamment aux préconisations du code de la route (marge latérale de sécurité de 1,50m pour dépassement d'un cycliste).

➔ **Ces observations font apparaître le choix d'un projet finement adapté pour éviter que ne soient mis en cause les enjeux environnementaux les plus délicats. S'agissant du projet lui-même, cette démarche, plutôt habile, n'est pas vraiment critiquable. On notera toutefois que ce type de projets est souvent considéré par les grands gestionnaires d'infrastructures comme des opportunités pour traiter l'ensemble des problématiques environnementales générales concernées par leur réseau (notamment en ce qui concerne la mise à niveau progressive du réseau vis à vis de la prévention des pollutions, vis à vis de la maîtrise des nuisances (traitement d'éventuels points noirs du bruit) ainsi que vis à vis des risques naturels), positionnement de principe en général apprécié par l'autorité environnementale.**

#### 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'infléchissant pas les consommations énergétiques et donc les émissions de gaz à effet de serre.

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 (le site le plus proche est situé à plusieurs kilomètres du projet).

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

**SDAGE Rhône méditerranée:** L'ONEMA (cf. son avis du 09/07/2010) considère qu'il convient, même en l'absence d'intervention sur les ouvrages hydrauliques du Menthon et du ruisseau de Labatie, de mettre en place des dispositifs visant, pour les rejets qui y sont destinés, à aller dans le sens de l'orientation 5C du SDAGE. Il insiste aussi sur la nécessité de compenser un éventuel prélèvement sur zone humide dans l'esprit de l'orientation 6B-5 de ce même SDAGE.

**Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)** n'est pas évoqué 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.

**Périmètres de protection de captage:** le projet est annoncé comme ne concernant pas des enjeux de ce type.

**Protection des espèces:** L'étude d'impact ne précise pas si des espèces végétales ou animales protégées ont été identifiées sur l'emprise prélevée par le projet. S'agissant de talus routiers dans un secteur qui n'appelle normalement pas à la vigilance, il s'agit d'un enjeu peu prégnant mais qui aurait mérité meilleur traitement.

**Plan de prévention des risques :** Les plans concernés ne sont pas approuvés, toutefois des cartes d'aléa sont disponibles. Le projet, tel qu'il est conçu (absence d'intervention sur les ouvrages hydrauliques rétablissant les cours d'eau concernés et compensation des prélèvements sur le volume d'eau stocké (annoncés comme inférieurs à 1000m<sup>3</sup>)) ne semble pas de nature à infléchir le contenu de celles-ci.

**Risques technologiques:** La DREAL Rhône Alpes (cf. son avis du 02/07/2010) précise que ce dossier n'appelle pas de commentaire de sa part au regard des risques technologiques.

**Documents d'urbanisme:** Le projet est annoncé comme compatible avec les documents d'urbanisme (cf. V-2-5-2). Toutefois, M le préfet de l'Ain, dans son avis du 28 juillet 2010, attire l'attention sur la nécessité de vérifier les limites de l'espace boisé classé au lieu dit « Luponnas ».

### 3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

On notera que le maître d'ouvrage s'engage à replanter un linéaire équivalent aux 900ml de haies arrachées, ce point restant malheureusement conditionné à l'acceptation des propriétaires des terrains concernés. A ce sujet, M le préfet de l'Ain (cf. son avis du 28/07/2010) regrette qu'aucune spécification technique ne figure dans cet engagement (largeur des haies reconstituées et espèces utilisées).

S'agissant des nuisances de la phase chantier, M. le préfet de l'Ain attire l'attention sur le caractère succinct des mesures prises pour limiter les nuisances sonores et préconise des mesures plus contraignantes dans les zones d'habitation. Il regrette aussi, s'agissant des impacts du chantier sur la faune sauvage, que n'aient pas été précisées les mesures de réductions retenues comme le choix des périodes d'interventions envisagées.

En ce qui concerne les mesures de prévention des pollutions, Mme la déléguée régionale de l'office national de l'eau et des milieux aquatiques préconise, au regard de l'orientation 5C du SDAGE, de recourir à des dispositifs permettant de réduire les pollutions chroniques et de confiner d'éventuelles pollutions accidentelles avant rejet dans les ruisseaux du Menthon et de l'étang de Labatie.

S'agissant de la compensation du prélèvement sur le volume de stockage des crues (évalué à un peu moins de 1000 m<sup>3</sup>), celle-ci est annoncée comme faisant l'objet d'une compensation totale, en bordure du Menthon, dans l'emprise concernée par le dossier et en accord avec les acteurs locaux. Elle est évoquée comme apportant une plus value écologique. On regrettera toutefois que cette intéressante mesure ne soit pas mieux décrite au dossier (*la rubrique coûts environnementaux*

*l'évoque en tant que « frayère »*), ce qui eut peut être permis de la mettre en relation avec le point précédent évoqué par l'ONEMA.

→ Les principales mesures proposées (replantation de haies, milieux aquatiques et humides liés au Menthon, redimensionnement des fossés) paraissent de bon aloi. Elles auraient, pour certaines, gagné à être mieux décrites. On peut toutefois regretter l'absence de mesures explicitement ciblées sur le rétablissement des circulations de la petite faune (batraciens notamment), les nuisances acoustiques (*pour lesquelles il est vrai que le projet n'aggrave pas véritablement la situation*), ou encore le réemploi des déchets issus du chantier.

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Aucun dispositif de suivi n'est évoqué dans l'étude d'impact, ce qui, sur le plan de l'environnement n'est pas inattendu compte tenu des enjeux en présence et du peu d'impacts du projet. On notera toutefois qu'il eut été intéressant de citer les observatoires que le conseil général de l'Ain, principal gestionnaire d'infrastructures du département, ne peut manquer de mettre en œuvre sur l'ensemble de son réseau (collisions avec la faune sauvage, entretien des talus, suivi des espèces invasives, fonctionnement des réseaux de collecte...).

### 4) Avis de l'autorité environnementale :

#### 4.1 Avis sur la forme :

Sous réserve de la petite mise au point concernant la position du développement relatif aux dépenses engagées pour l'environnement, le dossier est recevable sur la forme. On notera toutefois son caractère perfectible sur un certain nombre de points dont l'importance est à relativiser au regard de l'ampleur modéré du projet et de la faiblesse de ses impacts globaux.

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

Les avis favorables, eu égard à leur compétence en matière d'environnement, de M le préfet de l'Ain (28/07/2010), de M. le directeur de l'agence régionale de santé Rhône Alpes (23/07/2010), de la direction régionale des affaires culturelles Rhône Alpes (avis des 08/07/2010 et 15/07/2010) montrent que le projet, notamment du fait de la faiblesse de ses impacts liée à son caractère modéré, s'avère acceptable du point de vue de l'environnement.

L'ONEMA, qui conclut au fait que le projet ne présente pas d'impacts majeurs pouvant remettre en cause la préservation des milieux aquatiques va dans le même sens.

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

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

Philippe GRAZIANI