



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

19 MAI 2011

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

**OBJET :**

**Projet intitulé : « Déviation Sud Est de BELLEVILLE »  
(maître d'ouvrage: M le président du conseil général du Rhône)**

**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. : 2937a-2011-ym.odt/0 262

**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 RD109, reliant le diffuseur « Belleville » de l'autoroute A6 à la RD306 (ex RN6) au Sud de l'agglomération, supporte de ce fait une importante fraction de trafic non local.

Le gestionnaire de la voie considère que, malgré plusieurs aménagements de sécurité, les caractéristiques de celle-ci ne sont pas adaptées à ces conditions de trafic. Il présente l'opération comme conduisant à une réduction du temps de parcours et une fluidification de la circulation sur la RD109, annoncée comme améliorant les conditions de sécurité.

On notera que les analyses de trafic montrent que le projet de parc d'activités dénommé « Libertech » (à l'Ouest de la RD306) devrait avoir pour conséquence un fort accroissement du trafic à terme (+40%) sur cet axe.

Le site du projet est concerné en quasi totalité par le risque inondation de la Saône qui, compte tenu de la topographie locale, s'avère complexe à appréhender. Il est aussi, en majeure partie, inclus dans l'espace naturel sensible dit : « prairies inondables entre Belleville et Saint Georges », mais, contrairement à ce que le dossier laisse apparaître sur la carte de la page EIV-9, ne concerne pas de ZNIEFF de type 1.

Il côtoie le plan d'eau de la zone de loisirs dite « des sablons » dont on notera qu'il est interdit à la baignade, et traverse de grands tènements agricoles placés pour partie en « zone naturelle protégée » au sens du plan d'occupation des sols, mais aussi en limite de zone d'urbanisation future pour sa partie Est.

## 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 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, clair, complet et bien illustré.

Le dossier comporte un volet intitulé « **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** ». S'étayant sur un document dénommé « note du 08 août 1995 », il annonce le projet comme constituant une opération indépendante. On notera que la prise en compte du concept d'« unité fonctionnelle » cité au code de l'environnement rend par ailleurs cette position défendable sur la forme.

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés, avec un niveau de précision satisfaisant.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant :

- la vulnérabilité de la nappe phréatique de la Saône qui est globalement considérée comme une ressource exceptionnelle pour l'eau potable ;
- le plan de gestion du val de Saône qui prévoit de maintenir le caractère hydromorphe et/ou inondable des prairies ;
- la présence de zones d'aléa inondation fort ;
- le caractère principalement agricole de l'emprise du projet et une affirmation quant à l'absence d'espèces remarquables.

D'un point de vue général, on regrettera que l'état initial n'apporte pas tous les éléments pouvant informer quant aux tendances d'évolution et notamment les conséquences potentielles des différents projets intéressant ce secteur (*selon nos informations: projets de camping, de pôle commercial, urbanisation future de certaines zones situées aux abords immédiats du projet ...*).

Plus dans le détail, on notera que:

- l'état initial relatif au milieu naturel, outre le fait qu'il s'appuie sur une carte dont certaines des données s'avèrent périmées, ne fait pas explicitement référence à un inventaire de terrain. Or le caractère apparemment banal du secteur n'est pas un gage d'absence d'enjeu relatif au milieu naturel, et le caractère relativement ubiquiste de certaines espèces protégées (cas par exemple de certains reptiles) fait que l'inventaire de terrain démontre rarement leur absence totale. Par ailleurs, on notera qu'un inventaire produit par le conservatoire ornithologique Rhône Alpes en 2006 fait état de la présence, dans le secteur de Belleville, de l'œdicnème criard, petit échassier protégé et emblématique qui affectionne notamment les habitats naturels du type de ceux concernés par le projet ;
- l'arrêté relatif à la protection du captage de Port Rivière a été pris le 29/03/1989 et non pas le 08 juin 1987 (données ARS Rhône Alpes).

Le volet **justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition six variantes représentatives des solutions envisageables. Ces variantes sont annoncées comme ayant fait l'objet d'une analyse multicritères qui transparait au dossier sous une forme rédigée. On notera que la présentation tabulaire habituelle est probablement de lecture plus aisée pour le lecteur pressé. Le parti retenu fait l'objet, quant à lui, d'un certain nombre de sous variantes au niveau de chacun de ses raccordements et vis à vis du franchissement du chemin dit « des sablons ».

Il intègre une **analyse des impacts** qui met en évidence :

- les effets positifs attribués au projet en terme de fluidité, de sécurité, de développement économique et de qualité de vie urbaine ;
- des effets sur le niveau des plus hautes eaux inférieurs à 1 cm ;
- un risque de pollution réduit sur la nappe phréatique en raison de la nature des terrains de surface ;
- un prélèvement d'environ 14 000 m<sup>3</sup> sur le volume de stockage des crues, annoncé comme totalement compensé par des décaissements du terrain naturel dans un secteur situé semble-t-il hors de la zone inondée par le crue historique (*on notera que l'un de ces décaissements est annoncé comme cumulant cette fonction de compensation avec celle d'ouvrage multifonction destiné notamment à l'infiltration d'une partie des eaux recueillies par le réseau d'assainissement*).
- la suppression d'environ 330 ml de boisements linéaires ;
- le prélèvement de 1,1ha de terres agricoles au détriment d'une seule exploitation ;
- un potentiel archéologique dans le secteur de Fontenailles ;
- une analyse des impacts acoustiques intégrant plusieurs hypothèses de trafic faisant apparaître un faible nombre de logements exposés, et aboutissant à des protections acoustiques à la source, y compris au droit d'activités commerciales semble-t-il non éligibles;
- une analyse des impacts sur la qualité de l'air intégrant un bilan des émissions d'origine routière.

S'agissant du paysage, on regrettera que les rapports visuels avec le grand paysage ne soient pas abordés, notamment en terme de cumul d'impacts (cf. autres projets précités).

L'étude d'impact intègre un volet traitant des **effets sur la santé** abordant de façon livresque, les effets potentiels du projet sur la qualité de l'eau, de l'air, les nuisances acoustiques et la sécurité.

S'agissant des nuisances acoustiques, M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 11 mai 2011, signale l'absence de modélisation correspondant à la période nocturne. Pour le moins, une justification de cette absence, basée par exemple sur l'écart prévisible jour/nuit paraîtrait indiquée. Il préconise aussi de faire référence aux valeurs guides de l'OMS de 2000 et à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien présent, il évalue celles-ci aux alentours de 715 000 € soit environ 10% du montant des dépenses, valeur probablement donnée par excès car intégrant l'ensemble des dépenses de création du réseau de recueil des eaux (pas totalement voué à la préservation de l'environnement) et l'aménagement paysager (dont une bonne partie est plutôt ornementale qu'environnementale).

S'agissant d'une opération d'infrastructure, l'étude d'impact comporte bien un volet relatif au coût des pollutions et nuisances et aux dépenses énergétiques, qui fait apparaître un gain pour la collectivité basé notamment sur un gain de temps estimé à 40 secondes pour les usagers, mais nettement amoindri par l'allongement de parcours engendré (450 ml).

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées**.

→ **Le dossier d'étude d'impact satisfait à la structure générale prévue par le code de l'environnement. Toutefois, l'ancienneté des études du projet transparait encore en certains endroits du dossier comme par exemple la carte d'état initial du milieu naturel, qui est probablement antérieure à la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF et à la création du site classé du val de Saône.**

### **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 est une infrastructure qui aura pour effet d'augmenter la pertinence des déplacements par mode routier. On notera toutefois que celui-ci s'accompagne de la création d'une voie verte reliant la zone de loisir à la RD306.

Sur le plan de la méthode, les variantes mises en compétition couvrent bien l'ensemble des options raisonnablement envisageables, y compris celle de l'aménagement sur place de la RD109.

Les arguments avancés à l'appui de la justification de la solution retenue prennent en compte les enjeux environnementaux.

L'analyse des impacts apparaît satisfaisante pour les enjeux les plus prégnants (enjeux liés aux crues de la Saône), mais on regrettera que la question du cumul des impacts avec d'autres projets notoires dans ce secteur n'ait pas fait l'objet de développements.

S'agissant des effets négatifs potentiels, on notera qu'un cadrage informel avait été effectué par la DIREN Rhône Alpes le 15 juin 2007 sous l'égide de M le sous préfet de Villefranche sur Saône, concernant notamment les modalités de réduction et de compensation des impacts sur l'écoulement des crues de la Saône. Ces préconisations ont été suivies et le projet présenté est assorti de mesures annoncées comme annulant son impact sur ce facteur.

### 3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet, est présenté comme engendrant une augmentation d'environ 10% des émissions de gaz à effet de serre des usagers concernés, significative en pourcentage, mais faible en valeur absolue.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, le projet est situé à faible distance de la zone Natura 2000 n° FR8202006 des « prairies humides et forêts alluviales du val de Saône aval » dont les limites ne sont d'ailleurs pas rendues fidèlement par la carte de la page EIV-9 qu'il conviendra de mettre à jour (erreur aussi sur les limites des ZNIEFF). On regrettera que le dossier ne comporte pas de développement individualisant l'évaluation d'incidence Natura 2000, toutefois, il est possible de préciser que, coté Est, le projet est séparé de la Zone Natura 2000 par l'autoroute A6 qui constitue une barrière pour l'essentiel des impacts sauf peut être en ce qui concerne le rejet n°3 pour lequel une clarification aurait été utile.

Coté Sud, le projet en est plus éloigné (400 m environ) mais est potentiellement en connexion hydraulique avec celle-ci. Le potentiel d'effets paraît là aussi très faible mais il aurait été souhaitable de formaliser, au sein de l'étude d'impact, une analyse à ce sujet.

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

**SDAGE Rhône méditerranée** : le dossier aborde le respect du SDAGE sous l'angle d'une affirmation de compatibilité. Le point le plus important concernant la bonne prise en compte des objectifs en terme d'écoulement et de stockage des crues, les mesures réductrices et compensatoires proposées s'avèrent efficaces assurant donc le respect du SDAGE. Pour autant, il aurait été souhaitable, comme on le constate désormais dans la plupart des dossiers qui nous parviennent, que l'étude d'impact contienne une analyse de cette compatibilité orientation par orientation.

**Site classé du val de Saône**: Ce site est évoqué dans l'état initial au sein de la rubrique relative aux milieux naturels et non de la rubrique paysage, ce qui peut prêter à confusion. On notera que le texte précise bien que celui-ci a été créé en 2005 mais que la carte de la page EIV-9 le présente comme étant en projet. Bien que situé à faible distance du projet routier, il en est séparé par l'autoroute A6. Compte tenu de la faible ampleur du chantier, on peut donc penser que le projet n'entraînera pas de conséquence préjudiciable sur le site (*on notera cependant que l'analyse paysagère effectuée par la DREAL Rhône Alpes met en évidence que le secteur des « grandes terres » lui est quand même paysagèrement lié à grande échelle par le biais de la structure agricole*).

**Documents d'urbanisme** : Le dossier précise que le projet ne nécessite pas de mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de BELLEVILLE, valant plan local d'urbanisme (emplacement réservé).

**Espace naturel sensible (ENS) des « prairies inondables entre Belleville et Saint Georges »** : Le dossier précise que la partie de l'ENS concernée par le projet n'est pas celle qui a justifié la création de cet ENS.

**Monuments historiques** : M le chef du service départemental de l'architecture et du paysage, dans son avis du 28/04/2011, évoque le fait qu'une infime portion du projet soit comprise dans le périmètre de protection modifié d'un monument historique mais précise que l'environnement à cet endroit est très dégradé du fait de la présence de l'autoroute, de ses bretelle d'accès et d'un important carrefour giratoire.

**Patrimoine archéologique** : Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 12 mai 2011, précise qu'elle n'a pas d'observation particulière à formuler sur le fond. En revanche, sur la forme, elle préconise de citer, dans la rubrique « A- 5 textes régissant l'enquête », le livre V du

code du patrimoine et le décret 2004-490 du 03 juin 2004 relatif à l'archéologie préventive. Elle rappelle que, compte tenu de la sensibilité archéologique de la zone d'étude, le projet finalisé devra lui être transmis afin d'examiner d'éventuelles prescriptions d'archéologie préventive.

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

S'agissant des **effets temporaires**, les mesures proposées résultent de l'adoption de rédactions types. Elles correspondent à des précautions habituelles de chantier.

A ce sujet, M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 11 mai 2011, préconise que l'approvisionnement et l'entretien des engins se fasse sur des aires étanches adaptées. Il rappelle aussi les prescriptions du code de l'environnement en ce qui concerne le bruit de chantier (production d'un dossier « bruit de chantier » notamment) et insiste sur la nécessité d'accorder une importance particulière à la lutte contre la prolifération de l'ambroisie.

En ce qui concerne les **effets permanents**, les mesures d'intégration principales portent sur :

- la transparence du projet : 3 ouvrages de décharge sont prévus. De fait, l'impact sur le niveau des plus hautes eaux est annoncé comme inférieur au niveau de précision du modèle hydraulique ;
- le volume de stockage des crues : les décaissements proposés sont annoncés comme excédant les besoins en terme de volume de compensation. Ceci étant, le fait que l'un des décaissements corresponde aussi semble-t-il à un ouvrage d'assainissement multifonctions mériterait une petite clarification en terme de volume affecté ;
- la prévention des pollutions : le principe de recueil des eaux dans un réseau de collecte non étanche aboutissant à quatre points de rejet (trois dans le réseau communal et un en infiltration vers la nappe de la Saône) satisfait le service en charge de la police de l'eau (cf. avis du service navigation Rhône Saône du 13/05/2011). On notera cependant que le dossier n'apporte pas d'élément justifiant de l'acceptabilité (quantitative notamment) de ces rejets par le réseau communal. Il n'apporte pas non plus d'élément quant au temps de transfert d'une éventuelle pollution jusqu'à la nappe et aux modalités d'intervention envisagées. Sur ce même sujet, M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 11 mai 2011, préconise, pour l'entretien des dépendances vertes situées à l'amont du plan d'eau des Sablons, de privilégier les procédés mécaniques ;
- la compensation des prélèvements sur les milieux naturels est envisagée au travers des seuls aménagements paysagers. Ce principe reste néanmoins acceptable compte tenu de la faiblesse des enjeux annoncés. Pour le moins, il importera de vérifier que la longueur de boisements linéaires créés excède bien les 330ml prélevés ;
- la réduction de l'effet de coupure: l'absence de clôture et la faiblesse du trafic nocturne prévisible rendent cet aspect moins critique. On notera que les trois ouvrages hydrauliques de décharge ainsi que le passage inférieur réduit prévu sur le chemin des sablons constitueront des éléments positifs vis à vis de la petite et meso-faune locale ;
- la compensation des impacts agricoles est évoquée au travers du listing des solutions envisageables. On notera que, s'agissant d'une exploitation unique aux dires du dossier, la question d'un éventuel remembrement perd probablement de son intérêt. Ceci étant, le projet comporte des points de franchissement et est annoncé comme garantissant le défruits des parcelles ;
- les mesures de réduction acoustiques paraissent avoir été approvisionnées largement (protections à la source et protections de façades) au regard du faible nombre d'habitations concernées (ce qui amène un montant financier important par habitation) et semblent même intégrer des protections pas nécessairement imposées par la réglementation (au droit d'établissements commerciaux par exemple). A leur sujet, M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 11 mai 2011,

préconise, pour les protections de façades, la prise en compte du confort thermique et des contraintes relatives à la pureté de l'air.

- l'insertion paysagère pâtit de l'objectif de protection du tracé contre les inondations (relèvement du profil en long). Toutefois les aménagements paysagers, relativement sobres, sont jugés adaptés. Ceci étant, le fait de considérer que « le développement futur de l'urbanisation ... atténuera progressivement l'impact du projet sur cet espace », n'est pas véritablement recevable dans la mesure où cette urbanisation pourrait être liée à des effets indirects du projet.

➔ **Les mesures proposées sont globalement adaptées : En ce qui concerne les enjeux « eau », on notera l'avis favorable du service en charge de la police de l'eau (service navigation Rhône Saône) dans ses avis des 04/08/2010 et 13/05/2011.**

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier ne présente aucun dispositif de suivi.

Ce point aura vocation à être rectifié pour intégrer les divers suivis qui seront de toutes façons nécessaires. On citera à titre d'exemple :

- le suivi général environnement indispensable en phase chantier ;
- le suivi du bon fonctionnement des dispositifs d'assainissement et de la qualité des rejets ;
- le suivi des plantations et des éventuelles espèces invasives (surtout en phase de chantier) ;
- le contrôle ex post des nuisances acoustiques ...

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

#### 4.1 Avis sur la forme :

Bien que la complétude de l'étude d'impact soit avérée, il importera de mettre à jour certaines de ses parties tel qu'évoqué ci avant et selon les préconisations de M le directeur de l'agence régionale de santé dans son avis du 11 mai 2011.

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

Le projet apparaît comme allant dans le sens d'une amélioration de la pertinence des déplacements automobiles et, à échelle toutefois assez réduite, engendre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

On notera cependant que la vocation purement routière du projet est atténuée par le fait que celui-ci intègre aussi un volet « voie verte » permettant de desservir la zone de loisirs des Sablons (*et dont l'opportunité sera renforcée au cas où des aménagements cyclables seraient aussi réalisés au Nord du carrefour de Fontenailles*).

La variante retenue, si elle n'est pas la moins dommageable pour l'environnement correspond à une forme de compromis dont on notera quand même qu'il est destiné à accompagner l'étalement urbain, déjà envisagé sur une partie de ce secteur au travers des documents d'urbanisme.

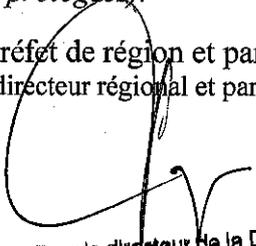
On regrettera au passage que le dossier n'ait pas plus clairement replacé les effets environnementaux du projet dans un contexte qui prenne en compte les tendances d'évolution, ce qui eut pertinemment amené à analyser le cumul des impacts avec d'autres projets notoires du secteur (*à titre d'illustration, il n'est probablement pas souhaitable de dissocier l'impact du projet en terme de prélèvement surfacique sur une exploitation agricole, de ceux d'autres prélèvements qui pèseraient potentiellement, du fait d'autres projets, sur cette même exploitation*).

En revanche, les mesures d'intégration environnementales s'avèrent assez rigoureuses en ce qui concerne les enjeux les plus prégnants (zone inondable de la Saône) et on notera l'avis favorable exprimé par le service en charge de la police de l'eau dans son avis du 13 mai 2011.

Enfin, l'autorité environnementale conseille, outre les mises à jour évoquées au paragraphe 4-1 ci avant, d'inclure au dossier un volet relatif au dispositif de suivi à envisager.

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 relatives à l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées)*).

Pour le préfet de région et par délégation  
pour le directeur régional et par délégation

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

Philippe GRAZIANI