

PREFET DE LA REGION DE FRANCHE-COMTE

*Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Franche-Comté*

Besançon, le – 3 OCT. 2014

Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables

Département évaluation environnementale et financements

**Avis de l'autorité environnementale
sur un projet**

Aménagement et sécurisation de la RD 431 (côte de Fuans)

Avis n°2014-000248

Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté pour le compte du Préfet de Région (autorité environnementale), a été saisie par le Conseil Général du Doubs, concernant le projet d'aménagement et sécurisation de la RD461 (côte de Fuans). Les communes concernées par le projet sont Fuans et Guyans-Venne, dans le département du Doubs.

Le dossier présenté comporte exclusivement l'étude d'impact requise au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, la réglementation ne prévoyant de procédure d'instruction particulière pour ce type de projet. La rubrique visée dans le tableau annexé à cet article est la 6° d) relative aux infrastructures routières d'une longueur inférieure à 3 kilomètres. Le projet a donc fait l'objet dans un premier temps d'un dépôt d'une demande de « cas par cas » auprès de l'autorité environnementale, qui a conclu par un arrêté préfectoral en date du 7 mai 2013 sur la nécessité de réaliser une évaluation environnementale.

L'étude d'impact a été déposée complète par le Conseil Général le 4 août 2013. Le projet est donc soumis à ce titre à l'avis de l'autorité environnementale.

L'étude d'impact date de juillet 2014. La DREAL a accusé réception du dossier le 4 août 2014.

L'avis de l'autorité environnementale, qui sera joint au dossier d'enquête publique, est un avis simple. Il porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine (milieux, eau, paysages, énergie, risques, ressources, nuisances) dans le projet. Il vise à éclairer le public.

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a pris en considération les avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Franche-Comté et du préfet du Doubs.

Dans la suite de cet avis, l'autorité environnementale est désignée par « l'Ae ».

LE PROJET

Ce projet vise à améliorer la sécurité des usagers sur ce tronçon routier.

La section consiste en une deuxième tranche de travaux d'aménagement et de sécurisation de la côte de Fuans sur deux sections de la RD 461 du carrefour avec la RD 242 (dit de la « Vierge ») au carrefour avec la RD 41 (dit « de la Roche du Prêtre ») sur une longueur totale de 2,75 kms et nécessite des travaux de défrichement sur 2,5 ha environ. La première tranche de travaux, rendue nécessaire suite à un glissement de terrain sur une portion de 1,25 kms, a fait l'objet d'une autorisation de distraction du régime forestier et de défrichement pour 1,5087 ha accordée par arrêté du 22 février 2012. Les travaux de la première tranche ont été réalisés en 2012. La longueur totale de la côte de Fuans faisant l'objet des deux tranches successives est d'environ 4 kms.

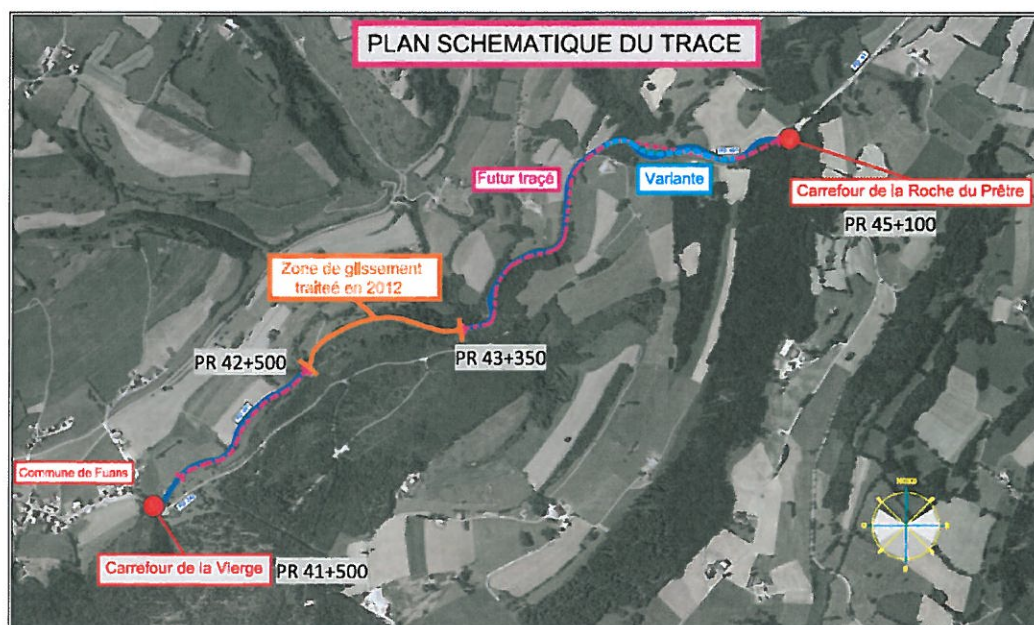


Figure 3 : Localisation des tronçons de la RD 461 faisant l'objet des aménagements

Extrait de l'étude d'impact

Les aménagements réalisés consistent pour la voirie à augmenter les rayons de courbure des virages (passage à une route de type « R60 ») et à reprendre la chaussée existante en y insérant un assainissement ainsi que des accotements. Les travaux sont donc de type terrassements (en terrain rocheux et meubles) et mise en place de drains pour l'assainissement, et de graves naturelles et d'enrobés pour la constitution de la chaussée.

Les deux carrefours concernés seront également repris, avec des travaux plus conséquents au niveau du carrefour de la « Roche du prêtre ». Les aménagements prévus permettront, au niveau du carrefour de la vierge, de ramener la RD242 perpendiculairement à la RD461, et au niveau du carrefour de la Roche du Prêtre, de sécuriser par un carrefour en « T », en parallèle à la réalisation d'un parking pour le restaurant voisin (de 3 200 m²).

Les enjeux identifiés par l'Ae

L'enjeu principal est l'amélioration de la sécurité des usagers, notamment des poids lourds, sur ce secteur où l'infrastructure, peu large, présente a fortiori un profil sinueux avec des fortes pentes (6 à 8%).

Les autres thématiques à enjeu sont le paysage suite aux défrichements et terrassements importants, l'eau (franchissement de cours d'eau et projet en amont de la source du Dessoubre) ainsi que la protection des milieux naturels dans la mesure où des habitats naturels communautaires, des sites Natura 2000 et des habitats d'espèces sont situés à proximité ou au niveau des travaux envisagés.

La synthèse des enjeux proposée dans le dossier présente quant à elle cinq enjeux décrits comme forts : masse d'eau souterraine (en bon état), réseau hydrographique (bassin versant du Dessoubre), protections réglementaires (site Natura 2000), biodiversité (boisements et espèces protégées), et infrastructures (axe majeur du département)

I – Analyse qualitative de l'évaluation environnementale contenue dans le dossier

Clarté de la présentation vis-à-vis du public

Le rapport est de qualité, bien présenté et illustré, proportionné aux enjeux du projet.

A noter toutefois à la marge un passage qui mériterait d'être explicité : dans la partie « Les raisons du projet », la carte proposée lors des premières réflexions (figure 60) n'est pas claire par rapport au texte associé, elle fait en effet mention d'une « solution initiale » alors que 5 variantes ont été analysées, la légende du tracé bleu n'étant pas précisée.

Qualité et complétude des données environnementales mobilisées

Le chapitre 13 sur les hypothèses de trafic, les conditions de circulation et les méthodes de calcul utilisées est clair. Il est fait mention que le trafic une fois la mise en service effective, devrait peu évoluer et rester dans une progression annuelle inférieure à 2 %. Pour autant, il semble délicat de prendre en considération cette progression moyenne depuis 2004 au regard des chiffres présentés, qui comportent une évolution en deux temps (avant 2008 et après), la progression après 2008 étant nettement supérieure. Les perspectives d'évolution mériteraient un traitement plus fin.

L'analyse des méthodes utilisées fait l'objet du chapitre 14 et reprend l'ensemble des thématiques ayant fait l'objet d'analyse de données ou d'inventaires particuliers. La description des généralités sur les méthodes employées est finement développée ainsi que les spécificités propres au projet. Il aurait été souhaitable, notamment pour l'avifaune, de recueillir les données en opérant par un passage précoce et un passage tardif. Un paragraphe sur les zones humides compléterait utilement ces descriptions.

L'analyse de l'état initial est correctement réalisée et se conclut par une synthèse claire sous forme de tableau. Quelques erreurs mineures ont toutefois été constatées, s'agissant du fait de représenter sur la carte du réseau hydrographique p.21 une station de pompage, à l'amont de Guyans-Vennes à 1km, sans la mentionner dans le corps de texte du dossier, ou de la figure 24 sur les émissions atmosphériques qui est incomplète, ou enfin de la référence au règlement sanitaire départemental pour le bruit des travaux alors même que ces dispositions ont été abrogées.

L'analyse des impacts distingue les effets en phase chantier des effets en phase exploitation. Les mesures sont proposées en parallèle à cette analyse, en séparant les mesures d'évitement ou de réduction. Aucune mesure compensatoire n'est proposée. Une estimation du coût de certaines mesures est proposée, sans pour autant que l'estimation du coût global des mesures soit faite. Pour autant, l'ensemble des mesures et leurs modalités de suivi et impacts potentiels sont clairement présentés, de manière synthétique.

II – Prise en compte de l'environnement dans le dossier

II.1 Intégration de la démarche : justification du projet et analyse des variantes

Malgré un trafic faible (2500 véhicules / jour), les accidents sont nombreux, ce qui s'explique par une forte proportion de poids lourds au niveau d'une section peu adaptée pour leur circulation (route sinueuse, forte pente, accotements peu adaptés). Cet axe constitue un enjeu pour le Conseil Général, dans la mesure où il permet la desserte des habitants du Haut-Doubs et des secteurs transfrontaliers.

La présentation intègre l'ensemble des réflexions qui ont été menées sur le projet depuis les années 1994 et les premières études préliminaires. Les choix successifs retenus intègrent l'environnement (notamment paysager, milieux naturels, espèces protégées, bruit). La démarche d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement a ainsi clairement été mise en œuvre lors du processus d'élaboration du projet.

Pour autant, deux points posent question :

- lors des travaux de 2012, des coupes ont été réalisées par de nombreux propriétaires, détruisant ainsi des secteurs inventoriés pourtant comme sensibles en 2011, ce qui met en évidence une difficulté lors des travaux à sensibiliser les propriétaires concernés et à protéger les secteurs sensibles.
- aucune réflexion fine n'est proposée sur les impacts du projet retenu sur le trafic poids lourds, qui sera ainsi facilité au détriment d'autres modes de transport. Dans un contexte où les véhicules légers ont la possibilité d'emprunter une autre voirie (RD 242) et où la pollution de l'air est un enjeu sanitaire important, ce point mériterait d'être développé.

II.2 Compatibilité avec l'affectation des sols et articulation avec les plans programmes

L'analyse est faite au sein d'un chapitre particulier. Elle porte exclusivement sur les documents d'urbanisme et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (inexistant dans le secteur). Pour autant, l'analyse de l'articulation du projet avec d'autres plans-programmes est faite dans les chapitres thématiques (comme pour les documents relatifs à la qualité de l'air).

Pour le SDAGE, la phrase « le projet n'engendrera pas de modification vis-à-vis de la qualité des eaux » est à développer. Il est toutefois important de noter que la diminution du risque accidentogène et la mise en place du système d'assainissement réduira in fine les risques de pollution accidentelle.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), en cours d'élaboration, fait l'objet de mises à disposition du public de certains documents préparatoires. C'est pourquoi l'analyse de la compatibilité du projet avec les réflexions sur le SRCE en cours mériterait un traitement particulier.

Le schéma des carrières (SDC) du Doubs, non actualisé mais dont les réflexions sont en cours, aurait également pu être évoqué. Ces dernières se basent sur une étude régionale avec des orientations stratégiques communes à tous les départements franc-comtois, qui ont été rendues publiques par le biais des deux SDC déjà connus (90 et 39) pour lesquels l'Ae a rendu un avis et une information publique a été réalisée. Plusieurs axes de ces schémas concernent le projet, notamment l'orientation II sur la gestion durable de la ressource et l'orientation III sur le développement du recyclage des matériaux. La compatibilité du projet avec ces deux axes mériterait d'être développée.

II.3 Analyse thématique (dont mesures mises en œuvres)

Transports et GES : voir la partie raisons II.1 du présent avis.

Gestion des matériaux : les terrassements généreront plus de déblais que de remblais, qui seront concassés sur place et réutilisés pour reconstituer la chaussée. Les déblais excédentaires seront mis en dépôt définitif dans un lieu qui n'est pas précisément établi (à ce stade, de même que le volume) : soit en modelage à proximité du chantier, soit évacués en décharge spécialisée. En cas de modelage, solution la moins impactante pour l'environnement, les autorisations nécessaires devront être obtenues, et le lieu de remodelage validé par la Direction Départementale des Territoires. L'Ae recommande que la gestion des matériaux, au droit du secteur où ont été observées les plantes invasives et dans le cadre du remodelage, soit faite avec les précautions nécessaires de manière à ne pas étendre le développement de ces espèces.

Sécurité des usagers : au niveau du carrefour de la « Roche du prêtre », deux solutions d'aménagements sont proposées et à ce jour, aucune n'est retenue. Si le choix de la mise en place d'un parking pour le restaurant est maintenu de l'autre côté de la RD41, la sécurité des piétons traversant cette route sera impactée. La gestion de ce risque mériterait d'être développée dans l'étude d'impact.

Eau et milieux aquatiques :

L'analyse de l'état initial est correctement réalisée, que ce soit pour les eaux souterraines ou superficielles. Le secteur est situé à l'amont du bassin versant du Dessoubre, sur le plateau calcaire en amont immédiat des sources alimentant le Dessoubre dont l'état des lieux du SDAGE a conclu à son mauvais état chimique en 2009 en raison de pollution par des HAP et du tributylétain. Le projet est donc situé à l'amont immédiat d'un milieu particulièrement sensible.

Même si le projet induit une légère augmentation de la surface imperméabilisée qui fera l'objet d'un salage en période hivernale, le projet d'élargissement ne devrait pas entraîner d'impacts significatifs en phase d'exploitation.

Les principaux risques de ce projet sont liés à la phase travaux : des mesures de réduction sont prévues par la création d'aires imperméabilisées temporaires sur le chantier, notamment par la mise en place de géomembranes. Ces aires imperméabilisées sont destinées au remplissage des réservoirs, à l'entretien des engins et à leur stationnement. Cependant, le rapport ne fait pas mention de leur localisation ; elles mériteraient d'être implantées à l'écart des deux cours d'eau temporaires situés à proximité ou traversés par le projet. Ces aires devraient en outre permettre la rétention des substances pouvant être déversées accidentellement dans le milieu. L'Ae recommande qu'un plan de gestion en cas de pollution accidentelle soit établi.

Par ailleurs, ces mesures visant à réduire les risques des pollutions par fuites d'hydrocarbures seraient utilement complétées par des mesures visant à limiter le départ de matières en suspension pendant la phase travaux. L'Ae recommande ainsi que sur le tronçon qui traverse le cours d'eau intermittent, les travaux soient réalisés en période d'assez et, en cas d'impossibilité, que soient prise à minima les mesures nécessaires à l'évitement du départ de matières en suspension ou de laitance de béton vers les milieux aquatiques.

Enfin, le dossier devra préciser les caractéristiques (nature, dimensions,...) du dispositif actuel de franchissement du cours d'eau intermittent situé sur le secteur nord du projet et les éventuels effets induits par les travaux d'aménagement de la RD 461. Ces impacts pouvant soumettre les nouveaux ouvrages à la loi sur l'eau, l'étude devra préciser et justifier si les ouvrages de franchissement ainsi que les abords de voirie seront modifiés et l'existence d'un impact sur les cours d'eau et déposer le cas échéant un dossier loi sur l'eau.

Le projet permet de réaliser un assainissement routier, ce qui, à terme, impacte favorablement le projet par rapport à l'existant.

Milieux naturels :

Le dossier présente une analyse assez bonne des enjeux relatifs à la biodiversité dans le secteur. La présence d'un habitat d'intérêt communautaire en site Natura 2000 (Hêtraie neutrophile) ayant une bonne diversité avifaunistique à proximité, les sensibilités relatives au Lynx boréal dans les secteurs forestiers, aux corridors écologiques ainsi qu'aux chiroptères sont mises en avant.

• L'évaluation d'incidences Natura 2000

La conclusion d'une incidence non significative du projet sur le site Natura 2000 (destruction d'habitat commun sur 90 m environ à l'intérieur du site Natura 2000 le long de la route) n'appelle pas de remarques particulières.

Il est à noter que certaines parcelles de Hêtraie neutrophile ont déjà fait l'objet de coupes de la part des propriétaires actuels, sans relation avec le projet de modification de la route porté par le conseil général.

- **Les impacts induits par le projet sur les espèces protégées**

Les impacts restent limités pour ce projet bien que 2 hectares de défrichement soient prévus sur l'ensemble du chantier.

Une réflexion a été menée conduisant à des mesures de réduction proportionnées proposées pour chaque cortège d'espèce. Toutefois le pétitionnaire indique que les conditions climatiques imposent de réaliser les travaux entre avril et octobre, aussi un risque de destruction sur l'avifaune persiste, une présentation d'un phasage des travaux le moins impactant possible serait souhaitable.

Il n'est en outre prévu aucune mesure compensatoire sur le volet biodiversité. Au regard de la destruction de deux hectares de forêt (habitat commun) en période de nidification des oiseaux, l'Ae recommande vivement que des mesures compensatoires soient définies. Le dépôt d'une demande de dérogation à la protection des espèces au sens de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement paraît quant à lui nécessaire.

Bruit : Une augmentation des niveaux de bruit entre la situation actuelle et future est observée pour certains points de Fuans à proximité du carrefour de la « Vierge ». Or, ces derniers sont déjà proches de ou supérieurs à 65 dB(A) en période diurne (60 dB(A) en période nocturne). Il s'agit donc d'habitations en « ambiance sonore non modérée ». L'opération projetée intégrerait utilement dans son projet le traitement direct de ces nuisances.

L'analyse des autres thématiques n'appelle pas de remarque particulière.

Synthèse globale

Le dossier est de qualité et l'environnement est globalement bien pris en compte, par le biais de mesures d'évitement et de réduction adaptées.

Le projet vise à sécuriser cette route particulièrement accidentogène.

Des mesures compensatoires mériteraient d'être proposées en lien avec le défrichement de deux hectares de forêt en période de nidification. Un dossier de dérogation à la protection des espèces devra quant à lui être déposé.

La vigilance devra être forte pendant la phase travaux, pour limiter les impacts sur l'eau, la biodiversité et le développement des espèces invasives. Pour ce faire, l'Ae recommande que des mesures de réduction soient définies (pour la gestion du risque de pollution par le départ de matières en suspension, et en établissant un phasage de travaux le moins impactant pour l'avifaune). Ces mesures et des informations complémentaires comme la localisation et le devenir des aires imperméabilisées, la réalisation d'un plan de gestion en cas de pollution accidentelle, la localisation des zones de modelage ou encore la liste des prescriptions environnementales en phase travaux, seront utilement transmises pour avis aux services de l'Etat compétents, notamment la police de l'eau.

Le Préfet,

Pour le Préfet de Région,
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales



Eric PIERRAT