

ENQUETE « LOI SUR L'EAU »
(autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants
du Code de l'Environnement)

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

PRÉFECTURE DU RHÔNE

06 FEV. 2015

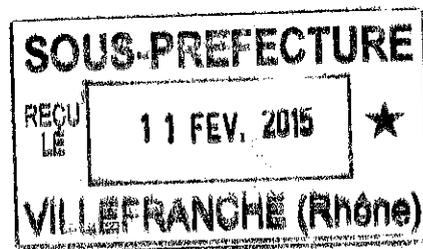
BUREAU DU COURRIER

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

RAPPORT ET CONCLUSIONS



Gaston Martin Commissaire Enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gaston Martin", written over the printed name.

Lyon le 6 Février 2015

ENQUETE « LOI SUR L'EAU »
(autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants
du Code de l'Environnement)

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

RAPPORT

(Huit pages)

Gaston Martin  Commissaire Enquêteur

Lyon le 6 Février 2015

SOMMAIRE

1 GENERALITES

1.1 Préambule	Page 2
1.2 Objet de l'enquête	Page 2
1.3 Cadre juridique	Page 2
1.4 Nature et caractéristiques du projet	Page 3
1.5 Composition du dossier	Page 4

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 5
2.2 Modalités de l'enquête	Page 5
2.3 Information du public	Page 5
2.4 Climat de l'enquête	Page 6
2.5 Clôture de l'enquête	Page 6
2.6 Procès Verbal de Synthèse	Page 6
2.7 Relation comptable des observations	Page 6

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Page 7

4 ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE

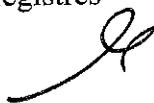
Page 8

ANNEXES

- A 1 Procès verbal de synthèse du Commissaire Enquêteur (auteur CE, 12/01/2015), 7 pages
- A 2 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au procès verbal de synthèse du CE en date du 26/01/2015, 14 pages

PIECES JOINTES

- Constat d'affichage légal
- Parutions dans les journaux d'annonces (deux)
- Deux dossiers d'enquête, avec leurs deux registres



1 GENERALITES

1.1 PREAMBULE

L'ouverture de l'autoroute A 89 (le 21 Janvier 2013) a très sensiblement modifié les conditions de circulation dans le grand Nord-Ouest de Lyon, ce qui nécessite des adaptations de la voirie existante. Dans ce large cadre, le Département du Rhône, Maître d'Ouvrage de l'opération, prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison routière entre la Route Départementale 121 (RD 121), et la RN 7 au giratoire de Joux, à proximité de l'échangeur de Tarare Ouest de l'autoroute A 89.

En respect des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme, ce projet de liaison routière n'a pas fait l'objet d'une concertation. Mais (Page A-3, paragraphe 2.1 Le projet avant l'enquête) : « *Les différents services de l'État, des communes et de l'agglomération de Tarare ont été associés à la conception de ce projet. Leur avis ont été recueillis lors de réunions et intégrés.* »

Cette phase de réflexions et d'études a conduit à la préparation de trois dossiers d'enquêtes publiques menées simultanément :

- la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des POS/PLU des deux communes concernées,
- une enquête parcellaire,
- une enquête « loi sur l'eau ».

Ainsi trois enquêtes publiques ont été conduites du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 sur les deux communes concernées.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête dite « loi sur l'eau » vise l'obtention de l'autorisation du projet. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître de l'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

1.3 CADRE JURIDIQUE

Le cadre juridique est celui :

= du Code de l'Environnement puisque la présente enquête est elle-même conjointe avec l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. On se réfère aux chapitres I, II et III relatifs à l'information et à la participation du public aux décisions le concernant et à la protection de l'environnement. Sont notamment visés les articles R123-7 à R123-23 de ce code,

=du Code de l'Environnement pour les articles propres à ce type de dossier c'est à dire les articles L.211.1 à L.211.14, L.214-1 à L.214-11, et les articles réglementaire associés,



= du Code général des collectivités territoriales article L.224-10, et les articles réglementaires associés.

1.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le Commissaire Enquêteur a organisé, le 24/10/2014, une réunion de travail avec le Maître de l'Ouvrage afin que celui-ci lui présente le dossier. Suite à cette entrevue un échange de questions/réponses a eu lieu.

Les objectifs du projet sont:

- mailler le réseau routier départemental en offrant un nouvel itinéraire de liaison entre Amplepuis et l'autoroute A89,
- réduire les temps de parcours depuis Amplepuis jusqu'à l'autoroute A89,
- réduire la charge de trafic qui circule dans le centre-ville de Tarare,
- améliorer la sécurité dans les secteurs habités de Tarare,
- améliorer le confort des riverains de Tarare en réduisant notamment les nuisances inhérentes au trafic telles que les nuisances sonores et de qualité de l'air.

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison nouvelle entre la RD 121 et le giratoire de Joux, à proximité de l'autoroute A89. L'origine du projet, d'un linéaire de 4100 m environ, se situe à proximité d'une desserte agricole sur la RD 121 (commune de Les Sauvages) et son extrémité sur la RN7 au giratoire de Joux (commune de Joux). Il est important de noter que le projet emprunte sur une grande partie de son tracé (2600 m environ) l'itinéraire d'une ancienne voie romaine actuellement utilisée pour l'exploitation de la forêt et par les agriculteurs.

Le projet comporte, en section courante, une seule chaussée de deux voies de 3,25 m de largeur et une bande dérasée de 1 m de chaque côté, soit une largeur de plateforme de 8,50 m environ. Ce profil est élargi d'une chaussée (3,25m) au droit des deux créneaux de dépassement dont la présence est nécessitée par la forte pente du projet.

Le profil en long présente des pentes et rampes fortes, avec un maximum de 11% et une moyenne générale de 7,7% (contrairement à ce qu'indique le dossier d'enquête dans le quel figure une pente moyenne de 10,8%); sur 3200m de longueur dans la partie centrale du projet, la pente moyenne est 10% environ.

Le projet ne nécessite pas la réalisation d'ouvrages d'art; le dossier d'enquête prévoit la réalisation de boviducs mais ceux-ci ne sont pas situés sur les plans; en ouvrages annexes sont réalisés des bassins de rétention.

Le projet nécessite la réalisation de déblais importants (excédents de 150 000 m³) avec des talus (parfois raidis) de forte pente.

Le projet ne prévoit pas de phaser les travaux.

Le coût prévisionnel général des travaux s'élève à 10 millions d'euros toutes taxes comprises, aux conditions économiques de Juillet 2014.



1.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement est un document unique incluant un plan intitulé : « Vue en plan de la gestion des Eaux Pluviales »

Ce dossier s'entend accompagné de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, ces deux pièces étant identiques à celles figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier contient les développements exigés au code de l'environnement.



2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Suite à une demande de Monsieur le Sous-Préfet de Villefranche sur Saône, enregistrée le 07/10/2014, par ordonnance N° E14000184/69 en date du 08/10/2014, Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné Monsieur Gaston Martin en qualité de Commissaire Enquêteur (CE), en vue de procéder à l'enquête dite « loi sur l'eau » pour la liaison routière nouvelle entre la RD 121 et le giratoire de Joux sur le territoire des communes de Les Sauvages et Joux.

Concomitamment à cette désignation Monsieur Jacques Eydoux a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur Suppléant pour la présente enquête.

2.2 MODALITES DE L'ENQUETE

Les modalités de l'enquête ont été fixées par échanges de courriels.

L'arrêté d'organisation de l'enquête, délivré par la Sous-préfecture de Villefranche sur Saône sous le numéro 2014-83 en date du 04/11/2014 prévoit notamment:

- une durée d'enquête de 37 jours, du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus,
- quatre permanences, aux dates , heures et lieux suivants :

- le 2 Décembre 2014, de 10h à 12h à la mairie de Les Sauvages,
- le 8 Décembre 2014, de 14h à 16h à la mairie de Joux,
- le 22 Décembre 2014, de 10h à 12h à la mairie de Les Sauvages,
- le 6 Janvier 2015, de 14h à 16h à la mairie de Joux,

--- un délai de un mois pour la remise du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur.

A noter qu'à fin d'élargir, pour le public, la faculté de déposer des observations, suggestions, ou contre-propositions, le CE a ouvert une adresse internet dédiée à cette enquête : epa89rd121eau@gmail.com

2.3 INFORMATION DU PUBLIC

Relativement à cette enquête précise, le CE n'a pas eu à connaître l'existence d'information préalable faite par le Département du Rhône.

Par ailleurs les dispositions légales d'information par voie de presse et par affichage ont été respectées :

--- affichage en 6 points (cf constat d'affichage joint en pièces jointes):

- 1 panneau sur la RD 121 au droit du futur embranchement,
- 1 panneau sur la RD 121 à proximité du futur embranchement,

- 1 panneau sur la RN7 au giratoire de Joux,
- 1 panneau sur la zone de parking située au bas de la voie romaine, près de la RN7,
- 1 panneau sur la voie romaine à proximité du lieu-dit La Montagne,
- 1 panneau sur la voie romaine à son intersection avec la RD 121.

Après avoir demandé au Maître de l'Ouvrage de renforcer le nombre de panneaux en début d'enquête (passage de deux à six panneaux),le CE a vérifié par lui-même que l'affichage a été réalisé et maintenu pendant la durée de l'enquête.

--- parution dans deux journaux et à deux dates différentes d'un avis informant le public: Le Progrès des 10/11 et 02/12/2014, et Le Pays des 13/11 et 04/12/2014 (cf pièces jointes).

2.4 CLIMAT DE L'ENQUETE

Au cours de l'enquête, le CE n'a eu à relever aucun incident; aucune visite n'a eu lieu pendant les permanences sur ce dossier précis.

A aucun moment il n'est donc apparu nécessaire d'organiser une réunion publique complémentaire ni , a fortiori, de prolonger l'enquête.

2.5 CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a été close le 6 Janvier 2015, conformément à la prévision. Le CE a collecté lui-même l'ensemble des documents (dossiers et registres) aux sièges des deux permanences.

2.6 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Le CE a rédigé le Procès verbal de synthèse (cf annexe A 1) et l'a présenté au pétitionnaire, représenté par Madame D Chuzeville, Présidente du Conseil Général du Rhône, Monsieur M Mercier Vice-Président du même Conseil Général et quatre collaborateurs des services du Département, le 12 Janvier 2015.

Le mémoire en réponse du Maître de l'Ouvrage, en date du 26/01/2015, est également joint en annexe A 2.

2.7 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Sur les deux communes concernées, le CE n'a constaté aucune observation ni orale, ni écrite. Aucun courrier n'a été adressé au CE, ni par voie postale, ni par voie électronique.

Les communes n'ont pas délibéré pour émettre un avis sur cette demande d'autorisation; leur avis est donc considéré comme favorable.



3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

En l'absence de toute observation, il revient au commissaire enquêteur de donner son avis.

L'avis du commissaire enquêteur est quasiment formulé dans le procès verbal de synthèse puisque dans ce document le commissaire enquêteur donne son avis sur l'étude d'impact et fait part au pétitionnaire des questions soulevées par le dossier.

***Avis du CE :** Je ne retranscris pas ici mon avis sur l'étude d'impact que je considère comme globalement insuffisamment approfondie (se reporter au Procès Verbal de Synthèse joint en annexe). Par contre, compte tenu de son importance, je retranscris ci -dessous mon analyse sur le dossier d'autorisation:*

Le dossier d'autorisation explicite, en page 33, paragraphe 4.2.3.3 Pollution saisonnière : « Elle est liée à l'usage des sels de déverglacage et à l'utilisation de produits phytosanitaires. Elle concerne surtout les premières eaux d'une pluie. Ces produits seront proscrits, l'entretien des ouvrages et des espaces enherbés de la liaison RD 121 /A 89 sera réalisé mécaniquement. **De plus aucun salage ne sera réalisé en hiver (le salage est source d'une pollution miscible à l'eau et donc impactante sur le milieu naturel, aussi ce type de pollution sera absent).**

Le même dossier en page 58, préconise : « un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique en favorisant la décantation... le contact des eaux avec la végétation et le sol... l'action du soleil... ». En son paragraphe 4.3.3.3 Gestion de la pollution saisonnière on peut lire « L'entretien des espaces verts du tracé fera l'objet d'une attention particulière avec une interdiction au recours aux produits phytosanitaires (désherbants, engrais) en rendant obligatoires des moyens mécaniques ou thermiques.. »

Cependant, en page EI-9 de l'étude d'impact, au paragraphe mesures proposées pour compenser les effets négatifs liés à la forte pente pendant la saison hivernale, il est précisé « Des actions préventives et curatives (salage, déneigement..) seront engagées lorsque cela s'avérera nécessaire. En cas de fortes chutes de neige, la route sera fermée à la circulation jusqu'au passage d'une saleuse et/ou d'une déneigeuse. »

Je constate donc une contradiction rédhibitoire entre le dossier d'autorisation et l'étude d'impact . Cette contradiction, qui touche à la conception même du projet, présente un aspect inacceptable pour le dossier d'autorisation : en effet le projet présenté par ce dernier dossier ne satisfait pas du tout à la réalité future selon la quelle on répandra du sel de déneigement à titre préventif et/ou curatif.

Ce constat a été souligné oralement au maître d'ouvrage, lors de la remise du Procès verbal de synthèse.



4 ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE

Je ne retranscris pas ici (pas plus que mon avis sur l'étude d'impact au chapitre précédent), l'analyse du mémoire en réponse du pétitionnaire sur mon avis sur l'étude d'impact. Ceci est fait dans le cadre de la DUP.

Sur la contradiction soulignée au paragraphe précédent, le Maître d'ouvrage répond :

« Il existe une ambiguïté de rédaction entre le dossier « loi sur l'eau »et l'étude d'impact sur la mise en œuvre d'un salage en saison hivernale.

La rédaction du dossier loi sur sur l'eau traite dans un même texte des produits phytosanitaires et du salage... Le Département s'est engagé dans une politique d'entretien routier « zéro phytosanitaire » depuis plusieurs années.

Par ailleurs, le même dossier en page 58, préconise : « un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique en favorisant la décantation... le contact des eaux avec la végétation et le sol... l'action du soleil... »

Ce traitement sera également efficace sur la pollution saisonnière, en particulier celle due aux sels.

En ce sens, la phrase du dossier « loi sur l'eau » est à considérer comme une erreur matérielle. Le projet fera bien l'objet d'un traitement identique à celui des autres routes départementales bénéficiant du même niveau de service (déneigement, salage ou autres procédés). »

Cette réponse n'est en rien satisfaisante :

++ s'agit-il d'une ambiguïté ou d'une erreur? A mon sens, ni l'une, ni l'autre, c'est une contradiction,

++ les produits phytosanitaires n'ont rien à faire dans le débat (ces produits sont proscrits, l'entretien est mécanique),

++ il s'agit des sels de déneigement/ déverglaçage qui eux , sont miscibles à l'eau ce qui impacte le milieu naturel et le traitement proposé n'est pas efficace contre cette pollution.

Je considère donc que la contradiction qui existe dans le dossier n'est pas levée par le mémoire en réponse du Département.

**ENQUETE « LOI SUR L'EAU »
(autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants
du Code de l'Environnement)**

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

(Document provisoire)

(Sept pages)

Gaston Martin, Commissaire Enquêteur



Lyon le 12 Janvier 2015

SOMMAIRE

Remarques liminaires (1,2 et 3)	Page 2
I Objet de l'enquête	Page 2
II Avis du Commissaire Enquêteur sur l'étude d'impact et le dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau »	Page 3
III Synthèse des observations reçues	Page 7
IV Conclusion du Procès Verbal de Synthèse	Page 7



Remarque liminaire 1:

La réforme de l'enquête publique découlant des travaux du Grenelle II de l'Environnement et de la loi ENE du 12 Juillet 2012 est entrée en vigueur depuis le 01 Juin 2012 à la suite de la mise en application du décret n° 2011-2018 du 29 Décembre 2011.

Ceci impose désormais au Commissaire Enquêteur, entre autres novations, au titre de l'article R 123-18, de rencontrer le pétitionnaire et de lui communiquer un procès verbal de synthèse des observations reçues. Le but est de permettre à ce dernier d'apporter les réponses les plus complètes et les plus précises possible, réponses dont le Commissaire Enquêteur doit tenir compte dans ses conclusions.

Par ailleurs, au titre de l'article R 123-19, il est exigé du Commissaire Enquêteur que son avis soit motivé clairement et précisément. Ceci implique (notamment dans le cas présent où il y a étude d'impact), que le Commissaire Enquêteur donne son avis personnel sur tous les aspects contenus dans cette étude (état initial, effets du projet et conséquences de celui-ci en matière d'environnement et de santé, mesures compensatoires, modalités du suivi de ces mesures...).

Cette remarque liminaire explique le contenu du présent procès verbal.

Remarque liminaire 2:

Les dispositions législatives issues de la même loi ENE conduisent le Maître de l'ouvrage à l'obligation de prendre en considération les observations du public alors qu'auparavant celles-ci servaient simplement à éclairer l'information de l'autorité décisionnaire.

Remarque liminaire 3:

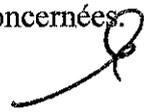
Eues égard aux difficultés rencontrées avec le pétitionnaire pour trouver une date de remise du présent Procès Verbal, le Commissaire Enquêteur a accepté une remise le 12 Janvier 2015 (soit trois jours ouvrables après la fin de l'enquête) en se réservant expressément la possibilité de compléter le présent document , par écrit, avant le 19 Janvier 2015. C'est en ce sens que le présent rapport ne constitue qu'un document provisoire.

En conséquence, la rédaction proposée ci-après, trop hâtive, est sans doute à parfaire.

I Rappel de l'objet de l'enquête :

La présente enquête dite « loi sur l'eau » vise l'obtention de l'autorisation du projet. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître de l'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Elle s'est déroulée du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus; le Commissaire Enquêteur a tenu au total quatre permanences réparties dans les deux communes concernées.



II Avis du Commissaire Enquêteur sur l'étude d'impact et sur le dossier d'autorisation « loi sur l'Eau »:

Le commissaire enquêteur n'est pas un expert en la matière (c'est l'Autorité Environnementale qui porte la compétence en matière d'environnement et le rôle de celle-ci vise à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux). Cependant pour fournir d'une façon claire et précise un avis motivé, le Commissaire Enquêteur doit nécessairement avoir un avis personnel sur l'étude d'impact.

Mon avis est construit en prenant en compte le dossier présenté, en l'analysant à la fois en tant que tel et parfois aussi à l'aune des observations faites par le public et en recoupant le tout, quand cela a pu être le cas, avec les observations que j'ai pu faire sur le terrain.

Je reproduis donc ci-après, in extenso, mon avis sur l'étude d'impact extrait du procès verbal de synthèse relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En remarque préliminaire, d'une façon générale et non exhaustive, le dossier présente:

--- des erreurs techniques très regrettables : en page E II -16, la valeur de la pente moyenne indiquée est de 10,8% alors que, de fait, elle n'est que de 7,7% environ sur l'ensemble du projet (ce qui reste une pente très forte); pour être plus précis la zone la plus critique présente une pente de 10% sur une longueur de 3200 m. En outre, l'altitude du point bas du projet est, en page E III -5, valorisée tantôt à 500m, tantôt à 540m, alors que sa valeur réelle est de 440m environ. De plus, en page E I-10, il est précisé que les terrassements peuvent atteindre une profondeur de 6m alors que le chiffre exact est 16m environ,

---des imprécisions de rédaction telles : « les virages sont plus ou moins serrés » (page E I- 6), « la pente est plus ou moins forte » (page EI-8), « des boviducs seront mis en place au niveau de la voirie, permettant ainsi aux troupeaux de passer d'une pâture à l'autre », alors que rien n'est représenté sur les plans, « la pente est relativement importante (10,7% environ) » (page C 5)

---des contradictions: sur la même page C 5 il est stipulé que la RD 121 présente « de nombreuses contraintes de circulation (étroitesse des voiries, virages trop serrés...) » et que « les principes retenus pour une liaison entre Amplepuis et Tarare reposent sur : un réaménagement des voies existantes, un élargissement des voies existantes , lorsque cela s'avère nécessaire, » alors que le projet proposé n'envisage aucun traitement de la RD 121; en page C 7 il est précisé que « Le recalibrage et réaménagement sur place de la RD 121, depuis la RD 8 jusqu'à la RN 7 a été envisagé. Cependant, cette option a été rapidement abandonnée, car, en plus de ne pas répondre aux objectifs de cette opération, elle présentait plusieurs dysfonctionnements importants (carrefour avec la RN 7,...., augmentation du temps de parcours, traversée de la commune par des poids lourds, ...) » alors que, de fait, elle pourrait répondre aux objectifs, que des poids lourds traverseront le bourg dans le projet proposé et qu'indubitablement cette option ferait effectivement gagner du temps. Les plans et le texte font apparaître à de nombreuses reprises une limitation en tonnage à 19 t alors qu'en page E IV -5, en mesure de réduction, il est stipulé: « la voie sera interdite à la circulation pour les véhicules de plus de 12t »

L'ensemble de ces erreurs, imprécisions et contradictions affecte sérieusement la qualité du dossier.

Par ailleurs les comparaisons de variantes me semblent omettre des solutions qui pourraient présenter un intérêt et nécessiter une véritable comparaison avec les solutions présentées.

Ainsi, un simple maillage entre RD 8 et RN 7 par simple amélioration sur place (rectification de certains virages, amélioration d'autres) coûterait nettement moins cher, porterait beaucoup moins

atteinte à l'environnement, serait moins générateur de risques liés à la forte pente, pour un service presque équivalent; le seul aspect négatif de ce véritable maillage serait la traversée de Les Sauvages, mais des solutions courtes pourraient être trouvées.

Ainsi également, une sous-variante du maillage par la RD 165 pourrait consister, au lieu de recréer une voie nouvelle entre la RD8 et la RD 165, à modifier, sur une courte portion, le RD 165 en re-conditionnant le seul point dur actuel qu'est le passage au dessus de la voie ferrée; l'ouvrage à réaliser serait, à mon sens, compte tenu du gabarit au dessus de la voie ferrée, de la largeur et de la circulation de celle-ci, de difficulté tout au plus moyenne. L'impact sur l'environnement serait moindre.

Pour terminer, une variante consistant en l'aménagement de la RD 10 (évoqué à maintes reprises dans les contributions recueillies) pour la relier de façon confortable à la RN 7 mériterait aussi la comparaison.

En outre, parmi les variantes d'aménagement d'accès à la RN 7, il m'aurait semblé judicieux de comparer celles proposées à une variante intermédiaire qui viendrait réutiliser, en l'élargissant côté Ouest, le chemin conduisant au lieu-dit En Vermare. Cette variante aurait le mérite de réduire très fortement les terrassements dans cette zone (ceux-ci vont jusqu'à des hauteurs de l'ordre de 16m, avec des pentes de talus que l'on est pas sur de pouvoir réaliser aujourd'hui, faute d'étude géotechnique préliminaire), sans pour autant pénétrer dans la zone rouge du PPRI de la Brévenne. Par ailleurs (page EI-14), comme c'est dans cette zone que « de nombreuses entités archéologiques sont recensées », il vaudrait mieux l'éviter en se tenant au plus près de la voirie existante et en l'aménageant.

Deux points fondamentaux du dossier d'étude d'impact me paraissent discutables:

---affirmer , en page E II-9 que « l'opération est équivalente au programme » ne peut être admis sans réflexion complémentaire puisque, dans le même paragraphe, il est écrit, en quasi contradiction: « pour renforcer la pertinence de cet itinéraire, la présente opération peut être complétée, à terme, par une déviation du centre-bourg des Sauvages »,

---en page E II -10, la comparaison entre les itinéraires 1 et 2 est sujet à caution : elle ne tient pas réellement compte des nuisances de l'itinéraire 2 dans la traversée de Les Sauvages, du fort impact environnemental de ce même itinéraire (notamment par son fort excédent de déblais qui s'élève à 150 000 m3, et par la création d'une voirie nouvelle en lieu et place de la voie romaine qui est actuellement une desserte agricole), de la dangerosité de la voirie créée (à cause essentiellement de sa pente), de ses difficultés de circulation hivernale.

Pour conforter ce dernier point, j'observe de fortes contradictions et/ou imprécisions dans le tableau de comparaison des itinéraires en page C 10: dans la colonne de l'itinéraire 2, il est évoqué « l'élargissement de la RD 121, ... la potentialité d'une déviation de la commune de Les Sauvages,... la mise en place d'une déviation spécifique de la commune de Les Sauvages » par contre, au titre du cadre de vie la réduction des nuisances et du risque accidentogène dans la traversée de Les Sauvages n'est plus évoquée alors qu'elle l'est dans la colonne relative à l'itinéraire 1 : tout se passe, à ce sujet, comme si, dans la colonne de l'itinéraire 2 la déviation de Les Sauvages était partie intégrante du projet présenté alors qu'elle en est exclue de façon très claire. Cette hypothèse est d'ailleurs corroborée par la lecture des tableaux présentés en pages EIV-26 et EIV-28 : on n'y relève que des nuisances temporaires dans la traversée du bourg de Les Sauvages (traversées de poids lourds pour accéder au chantier) alors que les nuisances permanentes liées à la circulation qui seront forcément accrues, ne sont pas signalées.

En conclusion, je m'autorise à qualifier les parties « Notice », « Présentation du projet et justification de la solution retenue » et « Résumé non technique », de médiocres et insuffisamment approfondies.

L'état initial de l'étude d'impact semble parfois incomplet : je n'ai pas procédé à un inventaire précis sur le terrain mais plusieurs riverains signalent dans leurs observations que des mares existantes ne sont pas reportées sur les plans. Il en est de même d'un ruisseau qui prend sa source au bord de la future voie. L'état initial semble aussi manquer de précision quant à la véritable nature et à la réelle utilisation actuelle de la Voie Romaine.

L'analyse des effets sur l'environnement et des mesures d'insertion envisagées suscitent de ma part les observations suivantes.

Les seules photographies présentées sont celles du paysage existant, aucun photomontage avec le projet n'est proposé alors qu'il apparaît que le paysage sera beaucoup modifié par des terrassements très importants dans la zone de raccordement de la voie romaine au giratoire de Joux. Ces terrassements, d'une hauteur de 16m environ dans l'axe de la chaussée conduiront à des talus d'une hauteur supérieure à 20m, seront visibles du hameau En Vermare, du giratoire de Joux (notamment en venant de l'autoroute A 89) et de la colline située en face du projet. Le traitement évoqué en page E IV-35 consiste en la végétalisation des talus (très délicate pour ceux dont la pente est de trois de hauteur pour deux de base !), de constitution de haies et de boisement le long de la voie nouvelle. Il ne m'apparaît pas (cela n'est en tout cas pas démontré !) que les mesures d'insertion envisagées sont à la mesure des terrassements projetés.

L'analyse des effets positifs du projet sur les déplacements (page EI -14) paraît elle aussi entachée d'erreur. En effet, le texte annonce un gain de temps de parcours de « 13 minutes environ pour les usagers utilisant la RD 8 jusqu'à la commune des Sauvages (sic!) puis la RD 121 et enfin la RN 7 » alors que le temps de parcours annoncé en page C 5 pour l'itinéraire actuel est de 19 minutes. Il y a forcément une erreur importante puisque cela revient à dire qu'une fois le projet réalisé, l'usager mettra 6 minutes pour aller d'Amplepuis à l'autoroute.

Sur ce point précis, j'ai pris soin de signaler cette distorsion aux services du Département, avant l'ouverture de l'enquête, dès le 05/11/2014. Il m'a été répondu, le 18/11/2014, qu'il y avait des coquilles dans les pages concernées et que le Département envisageait de corriger ces pages; à ma connaissance ces correctifs n'ont pas été apportés. Le courriel de réponse précise que, pour l'itinéraire en question, le temps de parcours actuel est de 20 à 23 minutes (au lieu de 19) et que le gain de temps de parcours sera de 8 à 13 minutes selon les conditions de circulation (au lieu de 13). Je regrette vivement que le dossier n'ait pas été corrigé, clarifié et approfondi et que la réponse demeure aussi floue et, par certains côtés, irréaliste.

Le point important des gains de temps de parcours m'apparaît donc traité de façon très insuffisante.

Quant au sujet voisin (et lié) de l'analyse des coûts collectifs induits par le projet, il me semble lui aussi tout aussi imprécis, voire erroné.

Je ne suis pas un expert de ce type de question, mais il ne m'apparaît pas exact de considérer (tableau page EVI-3) que l'ensemble du trafic sur le RD 8 en provenance du col de Les Sauvages et se dirigeant vers Tarare va ensuite vers le giratoire de Joux pour emprunter l'autoroute A 89; ce n'est sans doute qu'une faible proportion qui emprunte ce trajet car l'usager refuse d'emprunter l'autoroute, dont le péage est cher entre Tarare Est et Tarare Ouest. En outre (tableau page EVI-4), alors que le trafic actuel sur la RD 121 est de l'ordre de 600 véhicules/jour, (dont sans doute une bonne partie vont en direction de l'actuel giratoire de Joux) il ne semble pas réaliste de supposer que le report de trafic en direction de la voie romaine sera de 1000 véhicules/jour (venant en diminution des 3540 véhicules/jour utilisant le RD 8 vers Tarare.



Les coûts qui en découlent, allant finalement jusqu'à un gain pour la collectivité de 4 975 714 €/an (je me garde de la comparaison avec le montant de l'investissement puisque celle-ci ne me semble pas pouvoir être faite) sont donc sans doute très sensiblement erronés.

Les conclusions de ce point de l'étude d'impact me semblent douteux.

Je complète ci-dessous mon avis par l'analyse du dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau »

Le dossier d'autorisation explicite, en page 33, paragraphe 4.2.3.3 Pollution saisonnière : « Elle est liée à l'usage des sels de déverglaçage et à l'utilisation de produits phytosanitaires. Elle concerne surtout les premières eaux d'une pluie. Ces produits seront proscrits, l'entretien des ouvrages et des espaces enherbés de la liaison RD 121 /A 89 sera réalisé mécaniquement. **De plus aucun salage ne sera réalisé en hiver (le salage est source d'une pollution miscible à l'eau et donc impactante sur le milieu naturel, aussi ce type de pollution sera absent).**

Le même dossier en page 58, préconise : « un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique en favorisant la décantation... le contact des eaux avec la végétation et le sol... l'action du soleil... ». En son paragraphe 4.3.3.3 Gestion de la pollution saisonnière on peut lire « L'entretien des espaces verts du tracé fera l'objet d'une attention particulière avec une interdiction au recours aux produits phytosanitaires (désherbants, engrais) en rendant obligatoires des moyens mécaniques ou thermiques.. »

En page EI-9 de l'étude d'impact, au paragraphe mesures proposées pour compenser les effets négatifs liés à la forte pente pendant la saison hivernale, il est précisé « Des actions préventives et curatives (salage, déneigement..)seront engagées lorsque cela s'avérera nécessaire. En cas de fortes chutes de neige, la route sera fermée à la circulation jusqu'au passage d'une saleuse et/ou d'une déneigeuse. »

Je constate donc une forte contradiction entre le dossier d'autorisation et l'étude d'impact . Cette contradiction, qui touche à la conception même du projet, présente un aspect rédhibitoire pour le dossier d'autorisation : en effet le projet présenté par ce dernier dossier ne satisfait pas du tout à la réalité future selon la quelle on répandra du sel de déneigement à titre préventif et/ou curatif.



III Synthèse des observations reçues

Aucune observation n'a été portée sur les registres déposés dans les communes (Joux et Les Sauvages).

Deux observations ont été recueillies par le biais de la messagerie électronique dédiée à cette enquête mais l'une d'entre elles est un duplicata d' une contribution adressée au titre de la DUP et l'autre a été postée par erreur sur cette adresse alors qu'elle concerne également la DUP.

Ainsi donc pour cette enquête aucune contribution spécifique n'est à relever au titre du dossier d'autorisation « loi sur l'eau »

IV Conclusions du présent procès verbal

Je remarque à nouveau une difficulté très significative liée à la qualité de l'étude d'impact : contradictions importante entre le dossier d'autorisation « loi sur l'eau » et l'étude elle même.

Je sollicite le pétitionnaire pour l'établissement d'un mémoire en réponse le plus précis possible sur le sujet spécifique de l'utilisation ou non de sels de déverglaçage. Je l'en remercie par avance (envoi par mail et original par courrier)

Accusé de réception du pétitionnaire :

Gaston Martin Commissaire Enquêteur



Lyon, le 12 Janvier 2015

COPIE DE L'ACCUSÉ
DE RECEPTION
DU PV DE SYNTHESE

III Synthèse des observations reçues

Aucune observation n'a été portée sur les registres déposés dans les communes (Joux et Les Sauvages).

Deux observations ont été recueillies par le biais de la messagerie électronique dédiée à cette enquête mais l'une d'entre elles est un duplicata d' une contribution adressée au titre de la DUP et l'autre a été postée par erreur sur cette adresse alors qu'elle concerne également la DUP.

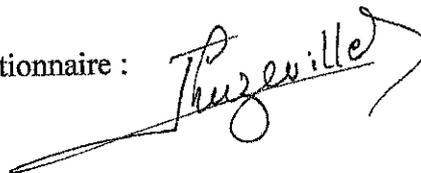
Ainsi donc pour cette enquête aucune contribution spécifique n'est à relever au titre du dossier d'autorisation « loi sur l'eau »

IV Conclusions du présent procès verbal

Je remarque à nouveau une difficulté très significative liée à la qualité de l'étude d'impact : contradictions importante entre le dossier d'autorisation « loi sur l'eau » et l'étude elle même.

Je sollicite le pétitionnaire pour l'établissement d'un mémoire en réponse le plus précis possible sur le sujet spécifique de l'utilisation ou non de sels de déverglaçage. Je l'en remercie par avance (envoi par mail et original par courrier)

Accusé de réception du pétitionnaire :



Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon, le 12 Janvier 2015





ENQUÊTE LOI SUR L'EAU

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DÉPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

MÉMOIRE EN RÉPONSE



Lyon le 26 Janvier 2015

SOMMAIRE

Remarques liminaires (1,2 et 3)

1 Objet de l'enquête

II Avis du Commissaire Enquêteur sur l'étude d'impact et le dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau »

III Synthèse des observations reçues

IV Conclusion du Procès Verbal de Synthèse

MEMENTO

La totalité du procès-verbal de synthèse du Commissaire-Enquêteur est intégralement reprise, paragraphes en italique.

Le Département apporte paragraphe par paragraphe, ses éléments de réponse.



Remarque liminaire 1 :

La réforme de l'enquête publique découlant des travaux du Grenelle II de l'Environnement et de la loi ENE du 12 Juillet 2012 est entrée en vigueur depuis le 01 Juin 2012 à la suite de la mise en application du décret n° 20 11-20 18 du 29 Décembre 2011.

Ceci impose désormais au Commissaire Enquêteur, entre autres novations, au titre de l'article R 123-18, de rencontrer le pétitionnaire et de lui communiquer un procès verbal de synthèse des observations reçues. Le but est de permettre à ce dernier d'apporter les réponses les plus complètes et les plus précises possibles, réponses dont le Commissaire Enquêteur doit tenir compte dans ses conclusions.

Par ailleurs, au titre de l'article R 123-19, il est exigé du Commissaire Enquêteur que son avis soit motivé clairement et précisément. Ceci implique (notamment dans le cas présent où il y a étude d'impact), que le Commissaire Enquêteur donne son avis personnel sur tous les aspects contenus dans cette étude (état initial, effets du projet et conséquences de celui-ci en matière d'environnement et de santé, mesures compensatoires, modalités du suivi de ces mesures...).

Cette remarque liminaire explique le contenu du présent procès verbal.

Remarque liminaire 2 :

Les dispositions législatives issues de la même loi ENE conduisent le Maître de l'ouvrage à l'obligation de prendre en considération les observations du public alors qu'auparavant celles-ci servaient simplement à éclairer l'information de l'autorité décisionnaire.

Remarque liminaire 3 :

Eues égard aux difficultés rencontrées avec le pétitionnaire pour trouver une date de remise du présent Procès Verbal, le Commissaire Enquêteur a accepté une remise le 12 Janvier 2015 (soit trois jours ouvrables après la fin de l'enquête) en se réservant expressément la possibilité de compléter le présent document, par écrit, avant le 19 Janvier 2015. C'est en ce sens que le présent rapport ne constitue qu'un document provisoire.

En conséquence, la rédaction proposée ci-après, trop hâtive, est sans doute à parfaire.

1 Rappel de l'objet de l'enquête :

La présente enquête dite « loi sur l'eau » vise l'obtention de l'autorisation du projet. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître de l'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. Elle s'est déroulée du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus; le Commissaire Enquêteur a tenu au total quatre permanences réparties dans les deux communes concernées.



II Avis du Commissaire Enquêteur sur l'étude d'impact et sur le dossier d'autorisation « loi sur l'Eau » :

Le commissaire enquêteur n'est pas un expert en la matière (c'est l'Autorité Environnementale qui porte la compétence en matière d'environnement et le rôle de celle-ci vise à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux). Cependant pour fournir d'une façon claire et précise un avis motivé, le Commissaire Enquêteur doit nécessairement avoir un avis sur l'étude d'impact.

Mon avis est construit en prenant en compte le dossier présenté en l'analysant à la fois en tant que tel (et parfois aussi à l'aune des observations faites par le public) et en recoupant cette analyse, quand cela a pu être le cas, avec les observations que j'ai pu faire sur le terrain.

Imprécisions dans la rédaction

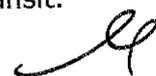
Erreurs techniques

--- des erreurs techniques très regrettables : en page E II -16, la valeur de la pente moyenne indiquée est de 10,8% alors que, de fait, elle n'est que de 7,7% environ sur l'ensemble du projet (ce qui reste une pente très forte) ; pour être plus précis la zone la plus critique présente une pente de 10% sur une longueur de 3200 m. En outre, l'altitude du point bas du projet est, en page E III -5, valorisée tantôt à 500m, tantôt à 540m, alors que sa valeur réelle est de 440m environ. De plus, en page E 1-10, il est précisé que les terrassements peuvent atteindre une profondeur de 6m alors que le chiffre exact est 16m environ.

Il s'agit aucunement d'imprécisions de rédaction, encore moins d'erreurs techniques. Tout dépend de la section qui est observée. Sur la partie rectiligne qui suit la voie romaine, la petite moyenne est de 10,8 % sur 1960 m. Ensuite, les pentes varient de 7 à 11% et présentent un maximum de 11,02% sur 429 m. La pente moyenne s'établit à 7,15% sur l'ensemble du projet.

Elles sont donc importantes sans toutefois présenter des valeurs exceptionnelles lorsque l'on observe un certain nombre d'infrastructures créées en moyenne montagne, comme par exemple :

- Reventin-Vaugris – RN7 – longueur : 1460 m – pente moyenne : 10%
- Département du Jura – RD 27 – longueur : 5500 m – pente moyenne : 9% - pas de limitation de tonnage
- Département du Jura – RD 52 – longueur : 1500 m – pente moyenne : 13% - descente interdite aux plus de 19 T (cette interdiction à 19T fait l'objet d'études pour envisager sa suppression et autoriser un trafic tout tonnage)
- Département de la Loire – RD 1082 – longueur : 30000 m – pente moyenne : 8% - limitation aux plus de 12 T en transit.



L'altitude du point bas est en effet de 440 m.

Imprécisions dans la rédaction

---des imprécisions de rédaction telles : « les virages sont plus ou moins serrés » (page E 1-6), « la pente est plus ou moins forte » (page E1-8), « des boviducs seront mis en place au niveau de la voirie, permettant ainsi aux troupeaux de passer d'une pâture à l'autre », alors que rien n'est représenté sur les plans, « la pente est relativement importante (10,7% environ) » (page C 5)

Ce dossier a été établi sur la base d'une étude d'avant projet et à partir d'éléments dont la précision reste à développer en fonction des compléments à recueillir ou des accords à trouver : absence de lever topographique sur certaines zones, discussion en cours pour les traversées d'animaux qui, compte tenu du trafic, pourrait s'effectuer sur la chaussée, A ce stade, une rédaction par trop affirmative et précise serait de nature à contraindre à l'excès alors même que le Département souhaite pouvoir élaborer en concertation certains dispositifs.

Des éléments précis (rayons de courbures, pentes, ...) sont toutefois contenus dans les plans et documents techniques du dossier.

Par ailleurs, les éventuelles imprécisions dans la rédaction ne nuisent en aucun cas à la compréhension du dossier.

Contradictions apparentes

--- des contradictions: sur la même page C 5 il est stipulé que la RD 121 présente « de nombreuses contraintes de circulation (étroitesse des voiries, virages trop serrés ...) » et que « les principes retenus pour une liaison entre Amplepuis et Tarare reposent sur un réaménagement et un élargissement des voies existantes lorsque cela s'avère nécessaire, » alors que le projet proposé n'envisage aucun traitement de la RD 121, en page C 7 il est précisé que « le recalibrage et réaménagement sur place de la RD 121, depuis la RD 8 jusqu'à la RN 7 a été envisagé. Cependant, cette option a été rapidement abandonnée, car, en plus de ne pas répondre aux objectifs de cette opération, elle présentait plusieurs dysfonctionnements importants (carrefour avec la RN 7, ..., augmentation du temps de parcours, traversée de la commune par des poids lourds, ...) » alors que, de fait, elle pourrait répondre aux objectifs, que des poids lourds traverseront le bourg dans le projet proposé et qu'indubitablement cette option ferait effectivement gagner du temps.

La traversée de Les Sauvages est autorisée à tous les poids lourds et ne peut être limitée en tonnage car elle sert d'itinéraire de délestage en cas de problème sur la RN 7.

Développer une liaison Les Sauvages – Giratoire de Joux en utilisant la RD121 et la RN 7 conduirait à une augmentation importante des poids lourds de fort tonnage dans la traversée du bourg qui est inadaptée à un trafic important de ce type de véhicules.

La solution retenue conduit à une augmentation du trafic des seuls PL < 19T.

Cette traversée reste apte à recevoir un trafic inférieur à 2000 véhicules/jour limité à 19T. Elle pourra bien sûr être améliorée dans

l'avenir si le Département met en œuvre, en concertation avec la commune des Sauvages, un contournement.

Il n'existe donc aucune contradiction dans les propos du Maître d'Ouvrage qui indique clairement les conséquences des différents projets et ce qui pourrait être envisagé dans le cadre d'aménagements ultérieurs.

Limitation de tonnage

Les plans et le texte font apparaître à de nombreuses reprises une limitation en tonnage à 19 t alors qu'en page E IV -5, en mesure de réduction, il est stipulé « la voie sera interdite à la circulation pour les véhicules de plus de 12t »

Des analyses poussées sur l'exploitation des voiries à fortes pentes ont conduit à autoriser la circulation de Poids Lourds d'un tonnage maximum de 19T.

Cette limitation de tonnage est reprise dans le dossier mis à l'enquête (y compris en page EIV-5).

Conclusions remarques précédentes

L'ensemble de ces erreurs, imprécisions et contradictions affecte sérieusement la qualité du dossier.

Comme évoqué précédemment, il n'y a pas d'erreurs ou imprécisions qui remettent en cause la qualité du dossier.

En effet, les coquilles du dossier, comme cela vient d'être mentionné, restent minimes, très ponctuelles et sont éclairées par les documents graphiques.

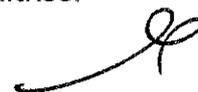
Elles ne remettent donc pas en cause ni la qualité des études, ni l'opinion que le public peut se faire de l'opération.

Les services de l'État l'ont d'ailleurs souligné dans leur avis sur le projet en date du 30 septembre 2014 : quelques imperfections de forme mais un dossier qui répond sur le fond aux objectifs de la démarche :

Extrait de la conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

« **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 précédents (mais qui n'ont pas de conséquences sur les conclusions générales de l'étude) ou encore d'abriter la question d'écarts relevés entre les divers valeurs annoncées successivement, pour certains facteurs, au sein du dossier.

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 gérer), 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. »



Variantes

Toutes les solutions envisageables ont fait l'objet d'analyses approfondies qui n'ont pas toutes été explicitées dans le présent dossier. Pour autant, l'ensemble des solutions a été examiné avec objectivité en vue d'établir un véritable comparatif sur les différentes variables et faire émerger les avantages et inconvénients de chaque solution. Par ailleurs, le Maître d'ouvrage est surpris par la force des propos qui pointent que telle solution sera meilleure sans analyse technique approfondie qui en fait la démonstration.

Variante1

Par ailleurs les comparaisons de variantes me semblent omettre des solutions qui pouvaient présenter un intérêt et nécessiter une véritable comparaison avec les solutions présentées. Ainsi, un simple maillage entre RD 8 et RN 7 par simple amélioration sur place (rectification de certains virages, amélioration d'autres) coûterait nettement moins cher, porterait beaucoup moins atteinte à l'environnement, serait moins générateur de risques liés à la forte pente, pour un service presque équivalent; le seul aspect négatif de ce véritable maillage serait la traversée de Les Sauvages, mais des solutions courtes pourraient être trouvées.

L'aménagement entre la RD8 et la RN7 a été envisagé et rapidement abandonné (page C7). En effet il apporterait une circulation PL de fort tonnage, difficilement gérable dans la traversée de Les Sauvages et ne répond pas aux objectifs de l'opération (mailler le réseau routier, diminuer les temps de parcours). Il est à noter que sur cette partie, et malgré les aménagements réalisés, la RN 7 est particulièrement dangereuse du fait de ses nombreux virages.

Par ailleurs ces aménagements ne semblent pas correspondre aux attentes des automobilistes qui pourraient l'emprunter actuellement mais ne le font pas.

Variante2

Ainsi également, une sous-variante du maillage par la RD 165 pourrait consister, au lieu de recréer une voie nouvelle entre la RD8 et la RD 165, à modifier, sur une courte portion, le RD 165 en reconditionnant le seul point dur actuel qu'est le passage au dessus de la voie ferrée; l'ouvrage à réaliser serait, à mon sens, compte tenu du gabarit au dessus de la voie ferrée, de la largeur et de la circulation de celle-ci, de difficulté tout au plus moyenne. L'impact sur l'environnement serait moindre.

Le passage sur la voie ferrée peut probablement être élargi assez facilement, néanmoins il reste perpendiculaire aux deux branches de la RD 165 dont l'aménagement est très difficile en entrée d'agglomération d'Amplepuis (environ 5m entre façade dans le hameau de Bagatelle).

Par ailleurs la RD 165 présente une largeur d'environ 3,5m sur toute sa longueur (dont environ 2,3 km dans le Département de la Loire où elle devient RD 64).

Variante3

Pour terminer, une variante consistant en l'aménagement de la RD 10 (évoqué à maintes reprises dans les contributions recueillies) pour la relier de façon confortable à la RN 7 mériterait aussi la comparaison.

Cette solution paraît intuitivement séduisante mais , une fois étudiée, on constate qu'elle impose la difficile reprise d'un ouvrage sous la voie ferrée dans l'agglomération d'Amplepuis.

Par ailleurs, la RD 10 devient la RD 5 dans le Département de la Loire qu'elle emprunte sur environ 5 km pour rejoindre la RN 7 par la RD 55 et la RD 54 en traversant Machézal.

Pour optimiser le tracé (réduction de 2 km), il conviendrait de créer un accès sur la RN 7 en direction de Tarare à partir de la RD 55 du Département de la Loire à la sortie de l'ouvrage sous la RN 7.

Cette solution est donc difficile à mettre en œuvre.

Variante4

En outre, parmi les variantes d'aménagement d'accès à la RN 7, il m'aurait semblé judicieux de comparer celles proposées à une variante intermédiaire qui viendrait réutiliser, en l'élargissant côté Ouest, le chemin conduisant au lieu-dit En Vermare. Cette variante aurait le mérite de réduire très fortement les terrassements dans cette zone (ceux-ci vont jusqu'à des hauteurs de l'ordre de 16m, avec des pentes de talus que l'on n'est pas sûr de pouvoir réaliser aujourd'hui, faute d'étude géotechnique préliminaire), sans pour autant pénétrer dans la zone rouge du PPRI de la Brévenne.

Par ailleurs (page EI-14), comme c'est dans cette zone que « de nombreuses entités archéologiques sont recensées », il vaudrait mieux l'éviter en se tenant au plus près de la voirie existante et en l'aménageant.

Beaucoup de variantes ont été étudiées. Toutes n'ont pas été citées dans le dossier, notamment celles qui n'apparaissent pas réalistes. Ainsi, des solutions très proches du chemin de En Vermare ont été examinées. Pour rejoindre la Voie Romaine, elles rencontrent perpendiculairement les lignes de niveau et imposent des pentes extrêmement importantes, 17%, qui sont incompatibles avec les conditions de sécurité.

Opération et Programme

Deux points fondamentaux du dossier d'étude d'impact me paraissent discutables:

---affirmer, en page E 11-9 que « l'opération est équivalente au programme » ne peut être admis sans réflexion complémentaire puisque, dans le même paragraphe, il est écrit, en quasi contradiction: pour renforcer la pertinence de cet itinéraire, la présente opération peut être complétée, à terme, par une déviation du centre-bourg des Sauvages »,

---en page E II -10, la comparaison entre les itinéraires 1 et 2 est sujet à caution : elle ne tient pas réellement compte des nuisances de l'itinéraire 2 dans la traversée de Les



Sauvages, du fort impact environnemental de ce même itinéraire (notamment par son fort excédent de déblais qui s'élève à 150 000 m³, et par la création d'une voirie nouvelle en lieu et place de la voie romaine qui est actuellement une desserte agricole), de la dangerosité de la voirie créée (à cause essentiellement de sa pente), de ses difficultés de circulation hivernale.

Pour conforter ce dernier point, j'observe de fortes contradictions et/ou imprécisions dans le tableau de comparaison des itinéraires en page C 10 dans la colonne de l'itinéraire 2, il est évoqué « l'élargissement de la RD 121, ... la potentialité d'une déviation de la commune de Les Sauvages, ... la mise en place d'une déviation spécifique de la commune de Les Sauvages) par contre, au titre du cadre de vie la réduction des nuisances et du risque accidentogène dans la traversée de Les Sauvages n'est plus évoquée alors qu'elle l'est dans la colonne relative à l'itinéraire 1 : tout se passe, à ce sujet, comme si, dans la colonne de l'itinéraire 2 la déviation de Les Sauvages était partie intégrante du projet présenté alors qu'elle en est exclue de façon très claire. Cette hypothèse est d'ailleurs corroborée par la lecture des tableaux présentés en pages EN-26 et EN-28 : on n'y relève que des nuisances temporaires dans la traversée du bourg de Les Sauvages (traversées de poids lourds pour accéder au chantier) alors que les nuisances permanentes liées à la circulation qui seront forcément accrues, ne sont pas signalées.

Le Maître d'Ouvrage affiche clairement ses intentions et les options qui pourraient être envisagées par la suite dans le cadre de l'aménagement de ses réseaux, en concertation avec la municipalité qui sollicite l'étude d'une déviation.

Le trafic prévu sur cette nouvelle liaison varie, selon les hypothèses de report depuis la RD8 et la RD 313, entre 1000 et 2000 véhicules par jour, très inférieur au trafic supporté par la RD 121 en cas de délestage de la RN 7.

Dans ces conditions, le projet est fonctionnel en lui-même et ne demande pas d'autre aménagement pour être mis en service.

La déviation de Les Sauvages pourrait améliorer la situation dans la traversée du bourg mais ne s'impose pas dans l'immédiat comme un élément à caractère obligatoire.

L'opération est donc bien équivalente au programme.

Conclusions sur Notice, Présentation du projet et résumé non technique

En conclusion, je m'autorise à qualifier les parties « Notice », « Présentation du projet et justification de la solution retenue » et « Résumé non technique », de médiocres et insuffisamment approfondies.

Il est rappelé que ce dossier a fait l'objet d'un examen approfondi par les services compétents de l'État (DREAL, DDT, ...) dans le cadre de la formulation des avis réglementaires. Si des coquilles ont été effectivement relevées, le contenu du dossier a été reconnu comme une bonne analyse du projet.

Toutes les modifications, précisions et compléments demandés ont été apportés par le Maître d'ouvrage, ce qui a permis aux services de l'État d'émettre des avis favorables sur ce dossier.



Étude d'impact

L'étude d'impact a fait l'objet d'inspection in situ et d'une étude « 4 saisons ».
Elle a été réalisée par un bureau d'études spécialisé dont la compétence est reconnue dans ce domaine.

Mares et points d'eau

L'état initial de l'étude d'impact semble parfois incomplet : je n'ai pas procédé à un inventaire précis sur le terrain mais plusieurs riverains signalent dans leurs observations que des mares existantes ne sont pas reportées sur les plans. Il en est de même d'un ruisseau qui prend sa source au bord de la future voie.

Un repérage des différents points d'eau, mares et talwegs le long de la voie romaine a été précisément effectué par les bureaux d'étude qui ont travaillé sur ce dossier. Les mares situées en dehors du périmètre d'étude n'ont volontairement pas été reportées sur les plans.

Le ruisseau prenant sa source au bord de la future voie est un des nombreux talwegs naturels, qui récupèrent les eaux pluviales jusqu'aux ruisseaux localisés en aval (dont le ruisseau du Vermare). Il ne s'agit pas d'un ruisseau pérenne, susceptible d'accueillir une faune inféodée importante.

En outre, le principe de gestion des eaux pluviales mis en place dans le cadre de la voie nouvelle permettra d'assurer la qualité des eaux du ruisseau du Vermare.

Nature Voie Romaine

L'état initial semble aussi manquer de précision quant à la véritable nature et à la réelle utilisation actuelle de la Voie Romaine.

La nature de la Voie Romaine est précisée dans l'état initial de l'environnement, au travers de l'organisation urbaine (cartographie de la voie romaine comme "autre chemin") et des déplacements.

Elle apparaît comme un chemin de desserte agricole et de randonnée.

Le Département du Rhône travaille aujourd'hui avec les Communes à la révision du PDIPR qui reste en vigueur jusqu'à l'approbation du plan révisé.

Photomontages

L'analyse des effets sur l'environnement et des mesures d'insertion envisagées suscitent de ma part les observations suivantes.

Les seules photographies présentées sont celles du paysage existant, aucun photomontage avec le projet n'est proposé alors qu'il apparaît que le paysage sera beaucoup modifié par

des terrassements très importants dans la zone de raccordement de la voie romaine au giratoire de Joux.

Ces terrassements, d'une hauteur de 16m environ dans l'axe de la chaussée conduiront à des talus d'une hauteur supérieure à 20m, seront visibles du hameau En Vermare, du giratoire de Joux (notamment en venant de l'autoroute A 89) et de la colline située en face du projet. Le traitement évoqué en page E N-35 consiste en la végétalisation des talus (très délicate pour ceux dont la pente

est de trois de hauteur pour deux de base !), de constitution de haies et de boisement le long de la voie nouvelle. Il ne m'apparaît pas (cela n'est en tout cas pas démontré !) que les mesures d'insertion envisagées sont à la mesure des terrassements projetés.

Une analyse des modifications paysagères a été apportée en complément de l'avis de l'autorité environnementale.

Cette analyse s'est attachée à mettre en évidence les modifications des perceptions paysagères pour les riverains du projet (hameaux alentours).

Bien que les modifications au niveau du giratoire de Joux puissent apparaître importantes, elles se situent dans un secteur confiné en creux de vallée et les perceptions paysagères des riverains n'en seront pas modifiées.

Temps de parcours

L'analyse des effets positifs du projet sur les déplacements (page EI -14) paraît elle aussi entachée d'erreur. En effet, le texte annonce un gain de temps de parcours de « 13 minutes environ pour les usagers utilisant la RD 8 jusqu'à la commune des Sauvages (sic!) puis la RD 121 et enfin la RN 7 » alors que le temps de parcours annoncé en page C 5 pour l'itinéraire actuel est de 19 minutes. Il y a forcément une erreur importante puisque cela revient à dire qu'une fois le projet réalisé, l'usager mettra 6 minutes pour aller d'Amplepuis à l'autoroute. Sur ce point précis, j'ai pris soin de signaler cette distorsion aux services du Département, avant l'ouverture de l'enquête, dès le 05/11/2014. Il m'a été répondu, le 18/11/2014, qu'il y avait des coquilles dans les pages concernées et que le Département envisageait de corriger ces pages; à ma connaissance ces correctifs n'ont pas été apportés. Le courriel de réponse précise que, pour l'itinéraire en question, le temps de parcours actuel est de 20 à 23 minutes (au lieu de 19) et que le gain de temps de parcours sera de 8 à 13 minutes selon les conditions de circulation (au lieu de 13).

Je regrette vivement que le dossier n'ait pas été corrigé, clarifié et approfondi et que la réponse demeure aussi floue et, par certains côtés, irréaliste.

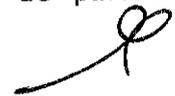
Le point important des gains de temps de parcours m'apparaît donc traité de façon très insuffisante.

Le Département pour objectiver cette question, essentielle au regard de l'intérêt de cette nouvelle infrastructure, a réalisé des études allant bien au-delà des demandes habituelles pour ce type de projets.

Suite à votre demande et par mail du 18/11/2014, le Département du Rhône vous a apporté les précisions demandées :

Pour un itinéraire partant d'Amplepuis jusqu'au giratoire de l'A89 sur la RN7, le temps de parcours sur les 3 itinéraires (RD8-RN7, RD165-RD 64-RN7 et RD8-RD121) est estimé entre 20-23 minutes.

Ces valeurs sont des valeurs moyennes calculées par divers logiciels de calcul d'itinéraires et vérifiées in situ. Ces temps de parcours entre



Amplepuis et le giratoire de Joux n'incluent pas les perturbations de trafic notamment aux heures de pointe.

De même en page EI 14; des modifications sont à apporter : Les gains de temps de parcours sont compris environ entre 8 et 13 minutes en fonction des conditions de circulation. »

Le Département envisageait de modifier les dossiers mis à la disposition du public.

Compte tenu de la complexité de cette opération, du nombre de dossiers en circulation et de la diversité des interlocuteurs (Préfecture, DDT, DREAL, ...). Ces modifications n'ont pas pu être mises en œuvre.

Coûts induits

Quant au sujet voisin (et lié) de l'analyse des coûts collectifs induits par le projet, il me semble lui aussi tout aussi imprécis, voire erroné.

Je ne suis pas un expert de ce type de question, mais il ne m'apparaît pas exact de considérer (tableau page EVI-3) que l'ensemble du trafic sur la RD 8 en provenance du col de Les Sauvages et se dirigeant vers Tarare va ensuite vers le giratoire de Joux pour emprunter l'autoroute A 89, ce n'est sans doute qu'une faible proportion qui emprunte ce trajet car l'usager refuse d'emprunter l'autoroute, dont le péage est cher entre Tarare Est et Tarare Ouest. En outre (tableau page EVI-4), alors que le trafic actuel sur la RD 121 est de l'ordre de 600 véhicules/jour, (dont sans doute une bonne partie vont en direction de l'actuel giratoire de Joux) il ne semble pas réaliste de supposer que le report de trafic en direction de la voie romaine sera de 1000 véhicules/jour (venant en diminution des 3540 véhicules/jour utilisant la RD 8 vers Tarare.

Les coûts qui en découlent, allant finalement jusqu'à un gain pour la collectivité de 4 975 714 €/an (je me garde de la comparaison avec le montant de l'investissement puisque celle-ci ne me semble pas pouvoir être faite) sont donc sans doute très sensiblement erronés.

Les conclusions de ce point de l'étude d'impact me semblent douteuses.

Il faut effectivement avoir une grande expertise pour calculer les coûts induits d'un projet, notamment d'un projet routier où les croisements-ajouts de trafics sont complexes. Ce type d'analyse n'est pas intuitif.

Les coûts collectifs induits ont été calculés sur la base des trafics analysés par des bureaux d'études spécialisés dans ces domaines. Leur compétence en la matière est reconnue.

On constate habituellement que si la valeur exacte des trafics est très difficile à appréhender, la tendance est toujours fiable. C'est ce qui nous permet d'affirmer les coûts présentés dans ce dossier.

*Je complète ci-dessous mon avis par l'analyse du dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau ».
Le dossier d'autorisation explicite, en page 33, paragraphe 4.2.3.3 Pollution saisonnière :
Elle est liée à l'usage des sels de déverglçage et à l'utilisation de produits phytosanitaires.
Elle concerne surtout les premières eaux d'une pluie. Ces produits seront proscrits,
l'entretien des ouvrages et des espaces enherbés de la liaison RD 121 /A 89 sera réalisé*



mécaniquement. **De plus aucun salage ne sera réalisé en hiver (le salage est source d'une pollution miscible à l'eau et donc impactante sur le milieu naturel, aussi ce type de pollution sera absent).**

Le même dossier en page 58, préconise : « un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique en favorisant la décantation ... le contact des eaux avec la végétation et le sol ... l'action du soleil ... ». En son paragraphe 4.3.3.3 Gestion de la pollution saisonnière on peut lire « L'entretien des espaces verts du tracé fera l'objet d'une attention particulière avec une interdiction au recours aux produits phytosanitaires (désherbants, engrais) en rendant obligatoires des moyens mécaniques ou thermiques ... »

En page EI-9 de l'étude d'impact, au paragraphe mesures proposées pour compenser les effets négatifs liés à la forte pente pendant la saison hivernale, il est précisé « Des actions préventives et curatives (salage, déneigement ...) seront engagées lorsque cela s'avérera nécessaire. En cas de fortes chutes de neige, la route sera fermée à la circulation jusqu'au passage d'une saleuse et/ou d'une déneigeuse. »

Je constate donc une forte contradiction entre le dossier d'autorisation et l'étude d'impact. Cette contradiction, qui touche à la conception même du projet, présente un aspect rédhibitoire pour le dossier d'autorisation : en effet, le projet présenté par ce dernier dossier ne satisfait pas du tout à la réalité future selon laquelle on répandra du sel de déneigement à titre préventif et/ou curatif.

III Synthèse des observations reçues

Aucune observation n'a été portée sur les registres déposés dans les communes (Joux et Les Sauvages).

Deux observations ont été recueillies par le biais de la messagerie électronique dédiée à cette enquête mais l'une d'entre elles est un duplicata d'une contribution adressée au titre de la DUP et l'autre a été postée par erreur sur cette adresse alors qu'elle concerne également la DUP.

Ainsi donc pour cette enquête aucune contribution spécifique n'est à relever au titre du dossier d'autorisation « loi sur l'eau »

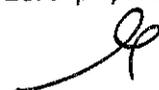
IV Conclusions du présent procès verbal

Je remarque à nouveau une difficulté très significative liée à la qualité de l'étude d'impact : contradictions importantes entre le dossier d'autorisation « loi sur l'eau » et l'étude elle-même.

Je sollicite le pétitionnaire pour l'établissement d'un mémoire en réponse le plus précis possible sur le sujet spécifique de l'utilisation ou non de sels de déverglacage. Je l'en remercie par avance (envoi par mail et original par courrier).

Il existe une ambiguïté de rédaction entre le dossier « loi sur l'eau » page 33 paragraphe 4.2.3.3 « Pollutions saisonnières » et l'étude d'impact sur la mise en œuvre d'un salage en saison hivernale.

La rédaction du dossier loi sur l'eau traite dans un même texte des produits phytosanitaires et du salage. Le département du Rhône a toujours été très attentif aux risques de pollution accidentelle ou saisonnière. Il s'est engagé dans une politique d'entretien routier « zéro phytosanitaire » depuis déjà plusieurs années.



En ce qui concerne l'utilisation de sel en viabilité hivernale, il s'est engagé dans une réduction des agents salants pour un même niveau d'utilisation de ses routes.

Par ailleurs, le même dossier en page 58, préconise : « un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique en favorisant la décantation ... le contact des eaux avec la végétation et le sol ... l'action du soleil ... ».

Ce traitement sera également efficace sur la pollution saisonnière, en particulier celle due aux sels.

En ce sens la phrase du dossier « loi sur l'eau » est à considérer comme une erreur matérielle. Le projet fera bien l'objet d'un traitement identique à celui des autres routes départementales bénéficiant du même niveau de service (déneigement, salage ou autres procédés).



**ENQUETE « LOI SUR L'EAU »
(autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants
du Code de l'Environnement)**

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

CONCLUSIONS

(Une page)


Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 6 Février 2015

Après :

- avoir étudié attentivement le dossier d'enquête initial reçu le 28/10/2014,
- avoir visité les lieux et pris contact avec les différents intervenants sur le projet (les services du Conseil Général du Département du Rhône et les maires des deux communes concernées),
- avoir recueilli quelques documents complémentaires d'information et de communication,
- avoir participé à l'organisation de l'enquête publique,
- avoir organisé une réunion de présentation du projet, le 24/10/2014, avec le pétitionnaire,
- avoir vérifié l'affichage public et revisité les lieux,
- m'être procuré les journaux d'annonces légales à fin de vérification des parutions (cf pièces jointes),
- avoir créé une adresse électronique dédiée à cette enquête (epa89rd121eau@gmail.com),
- avoir assuré au total quatre permanences réparties dans les deux communes concernées,
- avoir rédigé et présenté (le 06/01/2015) au pétitionnaire le Procès Verbal de Synthèse,
- avoir pris connaissance du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage en date du 26/01/2015.

J'ai constaté :

- +++ que l'enquête publique, diligentée du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus, s'est déroulée dans les conditions prévues par la réglementation,
- +++ qu'aucun incident susceptible de remettre en cause sa légalité n'est venu perturber le bon déroulement de celle-ci.
- +++ qu'il n'est apparu nécessaire, ni de prévoir une réunion publique, ni, a fortiori, de prolonger l'enquête,

Considérant les points suivants :

- ## le projet ne présente à mon avis pas une utilité publique démontrée (voir mon avis défavorable à l'enquête préalable à la DUP),
- ## il existe entre le dossier d'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation une contradiction lourde de conséquences environnementales au sujet de l'utilisation des sels de déverglaçage et de déneigement (interdiction dans le dossier, utilisation prévue dans l'étude d'impact),
- ## cette contradiction est telle que, même en faisant l'hypothèse (pour cet alinéa seulement) que le projet soit déclaré d'utilité publique par Monsieur le Préfet, il faudrait reconsidérer le dossier pour définir une solution admissible pour le traitement de la pollution saisonnière due aux sels de déverglaçage/ déneigement.

j'émet un AVIS DEFAVORABLE au dossier d'autorisation « loi sur l'eau » dans le cadre de l'enquête « loi sur l'eau » relative à la liaison RD 121 / giratoire de Joux.

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 6 Février 2015