



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 14 OCT. 2010

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet d'aménagement de la RD2020 (ex RN20) à Orléans (45)
Dossier d'aménagement

I - Contexte et présentation du projet :

Contournant à l'origine le sud du centre ville d'Orléans, dans une zone alors peu urbanisée, la RD2020 (ex RN20) constitue désormais une coupure urbaine à l'ouest du quartier Saint-Marceau. Ses caractéristiques de voie rapide n'autorisent guère de franchissements est-ouest, le plus souvent dans des configurations peu fonctionnelles (passerelle piétonne).

La Communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire a donc engagé des réflexions pour réaménager cet axe sur 1.5 km entre le pont Joffre et la rue Lévy (« Jardiland »). Elle souhaite redonner à cette voirie une configuration plus urbaine et améliorer le fonctionnement du quartier en rétablissant les échanges est-ouest et en favorisant les circulations douces. Pour cela, une modification de l'agencement des voies et la création de plusieurs carrefours sont prévus. Ce réaménagement sera également l'occasion de mettre en oeuvre un traitement paysager sur l'ensemble de la section.

La réalisation du projet est proposée en deux phases :

- A court terme, un aménagement de la section sud entre le carrefour Candolle et la rue Lévy
- A une échéance plus éloignée, un aménagement de la section nord entre le pont Joffre et le carrefour Candolle, dont les modalités exactes doivent encore faire l'objet de précisions

L'ensemble de ces réflexions a été conduit simultanément à celles menées par la Ville d'Orléans sur le réaménagement du boulevard Jean Jaurès, entre le boulevard Rocheplatte et le débouché nord du pont Joffre, qui prévoit notamment la suppression des trémies.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité du dossier relatif aux deux phases du projet d'aménagement de la RD2020, réceptionné le 19 août 2010 et réputé complet et définitif. Le présent avis est rendu sur la base d'une étude d'impact et de ses annexes. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis à vis du projet. Il permet une hiérarchisation de ces enjeux. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Compte tenu de la densité urbaine environnante et des niveaux de circulation aujourd'hui enregistrés sur la voie, les enjeux environnementaux les plus forts s'articuleront autour :

- Des déplacements « tous modes » et de la gestion des trafics routiers
- Des nuisances aux riverains (relevant principalement du bruit et de la pollution de l'air)
- Du fonctionnement urbain et de la dimension paysagère

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 : Description du projet

L'étude d'impact explicite les objectifs et les orientations du projet, qu'elle replace au sein des dispositions des principaux documents de planification stratégique : Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et Plan de déplacement urbain (PDU). Les justifications du projet sont présentées de manière claire aux pages 84 et 85 de l'étude d'impact. Le périmètre de l'opération est décrit en page 83 sur une carte aisément compréhensible, car signalant au lecteur les principaux points de repère disponibles (Société FAMAR, Lycée Péguy, cimetière).

Le dossier signale succinctement en page 98 que des possibilités d'aménagement alternatif (artère urbaine, voie rapide avec ou sans contre-allée...) ont été étudiées. La description de chacune ainsi que leurs conséquences respectives auraient cependant mérité d'être détaillées davantage, notamment au regard de leurs effets sur l'environnement, afin de préciser les raisons ayant conduit à retenir l'option présentée.

L'étude d'impact rappelle la structuration du projet en deux phases, sur lesquelles le niveau d'avancement des réflexions est inégal. Afin de garantir une analyse cohérente, elle expose les grands principes d'aménagement sur la totalité du tronçon « Pont Joffre – Rue Léwy », avec un niveau de détail adapté à l'avancement des réflexions sur chaque section :

- Pour la section au sud, première à faire l'objet d'aménagements, le dossier décrit de manière assez claire le parti retenu : la future organisation de la voirie est exposée et illustrée de schémas explicites. L'aménagement des carrefours est quant à lui illustré par un schéma en p94, qui en permet une représentation aisée, et est complété par quelques intentions concernant les choix de matériaux.
- Pour la section au nord, dont le niveau de réflexion est moins avancé et qui fera l'objet d'aménagements ultérieurs, le maître d'ouvrage souhaite « prolonger la trame paysagère jusqu'à la tête sud du pont Joffre » mais ne décrit pas explicitement l'aménagement visé. Deux principes d'organisation du carrefour Guignegault (au débouché de la rue des Vieilles Levées) sont présentés en page 92 mais le choix définitif est repoussé à une phase ultérieure.

A ce sujet, le plan détaillé des travaux présenté en annexe 3 aurait mérité d'être agrandi et légendé pour être parfaitement lisible. Quelques illustrations par montage photographique du rendu de l'aménagement auraient par ailleurs utilement pu enrichir la description du projet et en faciliter la visualisation.

Enfin, si l'étude d'impact ne précise pas les horizons de réalisation souhaités pour chaque phase, elle détaille néanmoins finement la succession des étapes nécessaires à l'aménagement de la section sud, dont la durée des travaux est estimée à douze mois.

III-2 : Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales.

Déplacements et gestion des trafics

L'état initial des déplacements et transports repose sur des données récentes et précises, exploitées par une étude spécifique réalisée en juillet 2010. Le caractère structurant de l'axe pour la desserte de l'agglomération est convenablement signalé et intégré aux réflexions. La situation des transports en commun, des modes doux et de l'accidentalité fait l'objet d'un diagnostic clair. Un état des lieux de la capacité de la RD2020 et des différents carrefours a été mené, dont les principales conclusions en terme de remontée de files et de temps de franchissement sont présentées en page 67.

L'ensemble de l'état initial concernant la thématique « transport » est illustré par des cartes lisibles et pertinentes, complétant bien les descriptions de chaque thème.

Le dossier omet toutefois de signaler le classement de cette voirie au sein du Réseau à Grande Circulation, sur lequel les projets de modifications techniques sont encadrés réglementairement.

Nuisances aux riverains

L'état des lieux de l'ambiance acoustique n'est présenté que sur la section de voie au sud du carrefour Candolle, où doivent être réalisés les premiers aménagements. Cet état initial tire parti d'une campagne spécifique de mesure conduite en juin 2010 sur 9 points situés à proximité de la voirie ou au droit des édifices qui la bordent. Le dossier signale l'environnement acoustique défavorable (caractère bruyant, voire très bruyant) créé par la RD2020. Une cartographie représentant les niveaux de bruit constatés, plus explicite qu'un tableau, aurait vraisemblablement constitué une illustration intéressante de l'état des lieux présenté.

L'état initial de la qualité de l'air s'appuie sur des données récentes, mais repose sur une analyse globale à l'échelle de l'agglomération. Quelques données plus détaillées auraient permis de préciser l'analyse, ainsi qu'un rappel des principales orientations du Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

Fonctionnement urbain et paysage

Le dossier recense convenablement les zonages réglementaires relatifs au paysage : l'inscription de la partie nord du projet au sein à la fois de la Zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager (ZPPAUP) d'Orléans et du périmètre du « Val de Loire » classé au patrimoine mondial de l'Unesco, ainsi que les implications qui en découlent, est clairement présentée.

La nature des activités bordant la RD2020 est rapidement décrite en pages 21 et 22 de l'étude d'impact et quelques photographies des abords de la voirie sont présentées en page 39. L'étude jugeant le contexte urbain du projet relativement banal, aucune analyse paysagère ou de fonctionnement n'est menée sur l'environnement du site.

III-3 : Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et si possible, y remédier

Déplacements et gestion des trafics

L'évaluation des impacts du projet sur les transports et les déplacements repose visiblement sur des travaux de modélisation spécifiques. Toutefois, l'étude d'impact en détaille peu la méthodologie (périmètre modélisé, aménagement et nature du réseau, générateurs de trafics complémentaires éventuellement pris en compte), si bien qu'il apparaît difficile de se prononcer sur la robustesse et les conditions d'apparition des ralentissements et des reports d'itinéraires avancés. Il aurait d'ailleurs été souhaitable de présenter une carte des principaux reports à attendre et de leurs itinéraires schématiques.

Compte tenu du niveau variable d'avancement des réflexions suivant les sections, l'évaluation des impacts du projet et les mesures correctives sont présentées à des niveaux de finesse différents.

Pour la section sud, l'utilisation de modèles de trafic prévoit un allongement des temps de parcours en phase d'exploitation de deux minutes en heure de pointe entre la route d'Olivet et la Porte Saint-Jean. L'étude aurait toutefois pu expliciter plus en détail l'origine des gains de capacité invoqués pour justifier ces faibles perturbations, d'autant que le projet s'oriente plutôt vers une diminution des largeurs de chaussées. L'étude anticipe cependant des impacts temporaires très forts en phase travaux du fait de la réduction de capacité de l'axe : des remontées de files de 1,5 kilomètres environ dans chaque sens sont à prévoir, qui dépasseraient le pont Joffre le soir. Afin de les limiter, le dossier prévoit la réalisation des aménagements les plus lourds hors période scolaire et envisage de dévier une partie du trafic vers le Pont Thinat et l'avenue Gaston Galloux. L'absence d'évaluation du volume de circulation dévié et de ses conséquences sur des réseaux déjà fortement sollicités ne permet cependant pas de s'assurer du caractère adapté de ces mesures et de leur viabilité.

Pour la section nord, en l'état actuel des réflexions, l'étude d'impact estime le temps de franchissement du carrefour Guignegault à 25 minutes en heure de pointe, pour des remontées de files d'environ 1,5 kilomètres dans chaque sens. C'est donc de cet aménagement que découleront les principaux impacts permanents du projet, l'effet des carrefours sud apparaissant, en regard, de deuxième ordre. Les réflexions sur le choix d'aménagement n'étant pas abouties, l'étude d'impact annonce que des optimisations du fonctionnement de ce carrefour et des mesures correctives, seront recherchées dans les phases plus avancées de l'étude et s'accompagneront d'une révision de l'évaluation des impacts du projet. Il est donc difficile de se prononcer à ce stade sur l'évaluation provisoire présentée.

Au vu de ces impacts (avérés ou potentiels), le dossier aurait en tout état de cause mérité d'expliciter davantage les arguments lui permettant d'affirmer en page 16 que « le réaménagement de la RN20 sud et notamment la réalisation de 3 carrefours (dont la place Guignegault) ne remet pas en cause l'accessibilité des usagers motorisés vers le centre ville d'Orléans ».

Par ailleurs, pour ce qui concerne les transports en commun, le dossier annonce sans démonstration l'absence d'impact du projet sur le réseau en phase travaux comme en phase d'exploitation. Les conséquences de l'allongement des temps de parcours et des ralentissements pour les bus qui empruntent la RD2020 (le projet ne prévoyant pas d'aménagements spécifiques) auraient pourtant mérité d'être analysées. Par ailleurs, il omet également d'évaluer les effets de l'aménagement sur le report modal vers le réseau de bus ou le tramway.

Nuisances aux riverains

Les impacts du projet en terme de bruit ne sont étudiés que sur la partie sud. Afin de limiter les nuisances locales en phase de travaux, le chantier fera l'objet de mesures usuelles d'organisation (engins respectant la réglementation, horaires de travail adaptés...). Le dossier n'évalue toutefois pas les impacts sur le bruit générés par les reports de circulation qu'il préconise en phase de travaux. En phase d'exploitation, l'étude d'impact prévoit une diminution du niveau de bruit au droit des points de mesure de l'ordre de 5 décibels. Des précisions sur la méthodologie de calcul des niveaux de bruit et ses hypothèses (modélisation de l'environnement, déduction à partir du niveau de trafic) auraient utilement précisé l'analyse fournie. Par ailleurs, une représentation cartographique des évolutions du niveau de bruit aurait constitué un complément visuel pertinent aux tableaux présentés.

Les impacts temporaires générés sur la qualité de l'air se rattachent aux émissions des engins et à la diffusion de poussières, que des mesures de gestion du chantier et de respect de la réglementation permettront de circonscrire. En phase d'exploitation, le dossier affirme la diminution de la pollution de l'air du fait de la diminution du trafic et de la vitesse. Outre que cette affirmation nécessiterait d'être plus étayée, notamment pour les émissions d'oxydes d'azote, l'étude d'impact aurait dû intégrer les émissions des trafics ayant reporté leur itinéraire du fait du projet, afin de prendre en compte les impacts indirects de manière complète.

Fonctionnement urbain et paysage

L'étude d'impact considère le projet comme n'étant pas de nature à générer d'effets négatifs sur le paysage, puisque sa conception même et l'insertion de nombreux éléments végétalisés apporteront une amélioration à l'état existant. Etant annoncé comme n'ayant pas d'impact négatif, aucune mesure corrective spécifique n'est envisagée. Du fait des incertitudes concernant les aménagements envisagés sur la partie nord du tronçon, la compatibilité du projet vis-à-vis de la ZPPAUP et du périmètre classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ne peut être évaluée de manière définitive.

Le dossier analyse peu les impacts du projet sur le fonctionnement urbain, excepté l'aménagement des carrefours qui rétablira des liaisons est-ouest entre les deux côtés de la RD2020.

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

IV-1 : Les déplacements et la gestion des trafics

Le dossier s'attache particulièrement à prendre en compte l'environnement immédiat du projet mais considère peu ses effets indirects, liés notamment aux reports d'itinéraires en phase chantier ou en phase d'exploitation. Etant donné le caractère structurant de la RD2020 pour la desserte de l'agglomération d'Orléans, les conséquences du projet auraient nécessité d'être présentées à une échelle plus globale. Une analyse des impacts sur les grands équilibres de répartition des flux dans l'agglomération aurait été pertinente, et sera fortement souhaitable lorsque la nature de l'aménagement de la place Guignegault, susceptible de modifier profondément les temps de parcours, aura été précisée.

Par ailleurs, le projet aborde peu les transports en commun, en phase travaux aussi bien qu'en phase d'exploitation. Si des difficultés ponctuelles d'insertion des bus sont signalées dans l'état initial, aucune réflexion spécifique sur l'articulation du projet avec le réseau de transport en commun n'est intégrée au dossier (impact des rallongements de temps de parcours, anticipation des éventuelles difficultés liées à l'aménagement de la place Guignegault...). L'étude d'impact ne considère explicitement que des reports d'itinéraire en voiture particulière et ne cherche pas à évaluer les reports modaux éventuels ni la capacité des réseaux (bus ou tramway) à les absorber,

notamment aux heures de pointes. Elle annonce pourtant en page 147 que le projet ne recherche pas « la fluidité totale des circulations » afin d'« assurer un report des modes de transports et une modification des pratiques ». L'absence de prise en compte des transports en commun par le projet ne permet pas de quantifier dans quelle mesure ce réaménagement participe aux reports souhaités.

Le projet prend en revanche bien en compte les modes de déplacements doux en leur accordant une voie dédiée, protégée de la circulation motorisée, et en rétablissant la possibilité d'échanges est-ouest au niveau des futurs carrefours.

D'un point de vue plus large, le dossier explicite peu d'éléments répondant à l'ambition du projet énoncée page 85 de « redistribuer les flux dans un réseau de voies hiérarchisées par une réflexion sur la trame viaire à une échelle plus globale ». En particulier, il annonce que le projet intègre dès sa phase de conception la suppression des trémies Jaurès, mais ne précise pas en quoi il la prend en compte. Par exemple, il ne mentionne pas explicitement si les préconisations d'installer « un verrou » sur les circulations de la RD2020 vers le centre ville, dont fait état le dossier de requalification des mails d'Orléans, seront in fine retenues ou pas.

IV-2 : Les nuisances aux riverains :

Sur la base d'une évaluation limitée à la partie sud de l'aménagement, le projet prend cet enjeu en compte de manière variable : si les nuisances locales liées au bruit sont bien intégrées à un projet qui en entraîne la diminution, la qualité de l'air et la pollution locale sont abordées de manière plus succincte. De plus, le projet n'intègre pas, ni n'évalue, les impacts indirects qu'il est susceptible de générer au-delà de son environnement proche.

IV-3 : Le fonctionnement urbain et le paysage :

L'enjeu paysager local est globalement bien intégré par le projet, qui ménage une plus grande place à l'aménagement végétal et au mobilier urbain. Il est toutefois regrettable qu'il n'intègre à aucun moment la présence de la Loire ni les opportunités d'aménagement de ses abords à proximité du pont Joffre. Cette absence, tolérable à ce stade compte tenu du plus faible niveau d'avancement des réflexions sur la section nord, méritera d'être comblée avec l'affinement du projet. De même, l'évaluation des impacts au regard de la ZPPAUP sera à compléter dans les phases ultérieures.

Bien que le réaménagement se donne pour objectif d'améliorer les liaisons est-ouest entre quartiers, la réflexion limitée à l'emprise routière aborde peu le fonctionnement urbain à l'échelle des quartiers concernés. Le projet n'anticipe par ailleurs pas l'étude de sa compatibilité avec d'autres aménagements structurants programmés à proximité (quartier du Val Ouest évoqué en page 90, ARENA...)

V - Résumé non technique, analyse des coûts collectifs et avantages induits :

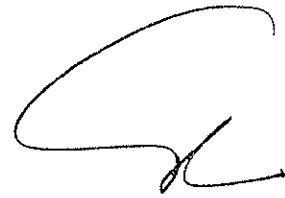
Le résumé non-technique très synthétique, disponible au début de l'étude d'impact, condense l'ensemble des problématiques abordées. Néanmoins, l'absence de toute carte ou illustration ne facilite pas une visualisation aisée et autonome par le lecteur.

L'analyse des coûts collectifs et avantages induits apparaît incomplète. D'une part, le bénéfice retiré de la réduction du niveau de bruit aux abords du projet et les coûts générés par les pertes de temps imposés aux usagers n'ont pas été intégrés au bilan. D'autre part, l'évaluation du coût de la pollution n'a été effectuée que sur le tronçon de RD2020 réaménagé, et n'intègre pas les effets des déplacements ayant subi un report d'itinéraire ou un report modal.

VI - Conclusion :

Compte tenu de l'avancement variable des réflexions suivant les sections, le projet intègre les enjeux environnementaux de manière hétérogène. L'évaluation de ses impacts sur l'environnement et la prise en compte de ce dernier apparaissent relativement satisfaisantes sur la partie sud, à l'exception de la qualité de l'air et des transports en commun. Toutefois, les incertitudes concernant les choix d'aménagement de la partie nord, dont les effets paraissent en l'état sensiblement supérieurs à ceux de la partie sud, compliquent l'estimation des conséquences globales du projet. Aussi le choix de ce parti d'aménagement et les impacts qui en découlent gagneront-ils à être précisés pour assurer la cohérence du programme.

Au-delà, une approche à une échelle spatiale plus large aurait amélioré la prise en compte de l'environnement, notamment au niveau des effets indirects et du fonctionnement urbain. Elle aurait également permis d'intégrer des réflexions sur l'articulation et les interactions éventuelles de ce projet d'aménagement de la RD2020 avec d'autres projets à vocation identique, notamment celui du réaménagement des trémies du boulevard Jean Jaurès porté par la Ville d'Orléans.



Gérard MOISSELIN

Requalification de la RD2020 – section « pont Joffre – Jardiland » (45)
Dossier d'aménagement

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux vis à vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	0	Absence d'espèces protégées
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (N2000), les zones humides	E	+	Hors zonage d'inventaire mais mitoyen du site Natura 2000 de la vallée de la Loire
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	0	
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Z.R.E.	E	+	Proximité de la Loire et faible profondeur de la nappe sous-jacente
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	0	
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	+	Projet visant à réaménager un axe structurant de desserte routière urbaine
Sols (pollutions)	E	+	Présence d'un ancien site industriel (station service –garage) à proximité du projet
Air (pollutions)	E	+++	Contexte urbain dense Projet visant à réaménager un axe structurant de desserte routière urbaine
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...) et technologiques	E	+	Projet situé en zone inondable d'aléa faible à moyen, localement fort. Enjeu géré par des mesures adaptées Présence potentielle de cavités souterraines
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	+	Déchets de déconstruction
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	0	Requalification d'une infrastructure existante sans extension d'emprises
Patrimoine architectural, historique	E	+	Projet partiellement en Zone de protection du patrimoine
Paysages	E	++	Projet partiellement inscrit dans le périmètre « Val de Loire-UNESCO »
Odeurs	E	0	
Emissions lumineuses	NC	0	
Trafic routier	E	+++	Requalification d'une portion d'un axe structurant de l'agglomération
Sécurité et salubrité publique	NC	0	
Santé	E	++	Contexte urbain dense
Bruit	E	+++	Contexte urbain dense Projet visant à réaménager un axe structurant de desserte routière urbaine
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	E	0	

*** Etendue du territoire impacté**

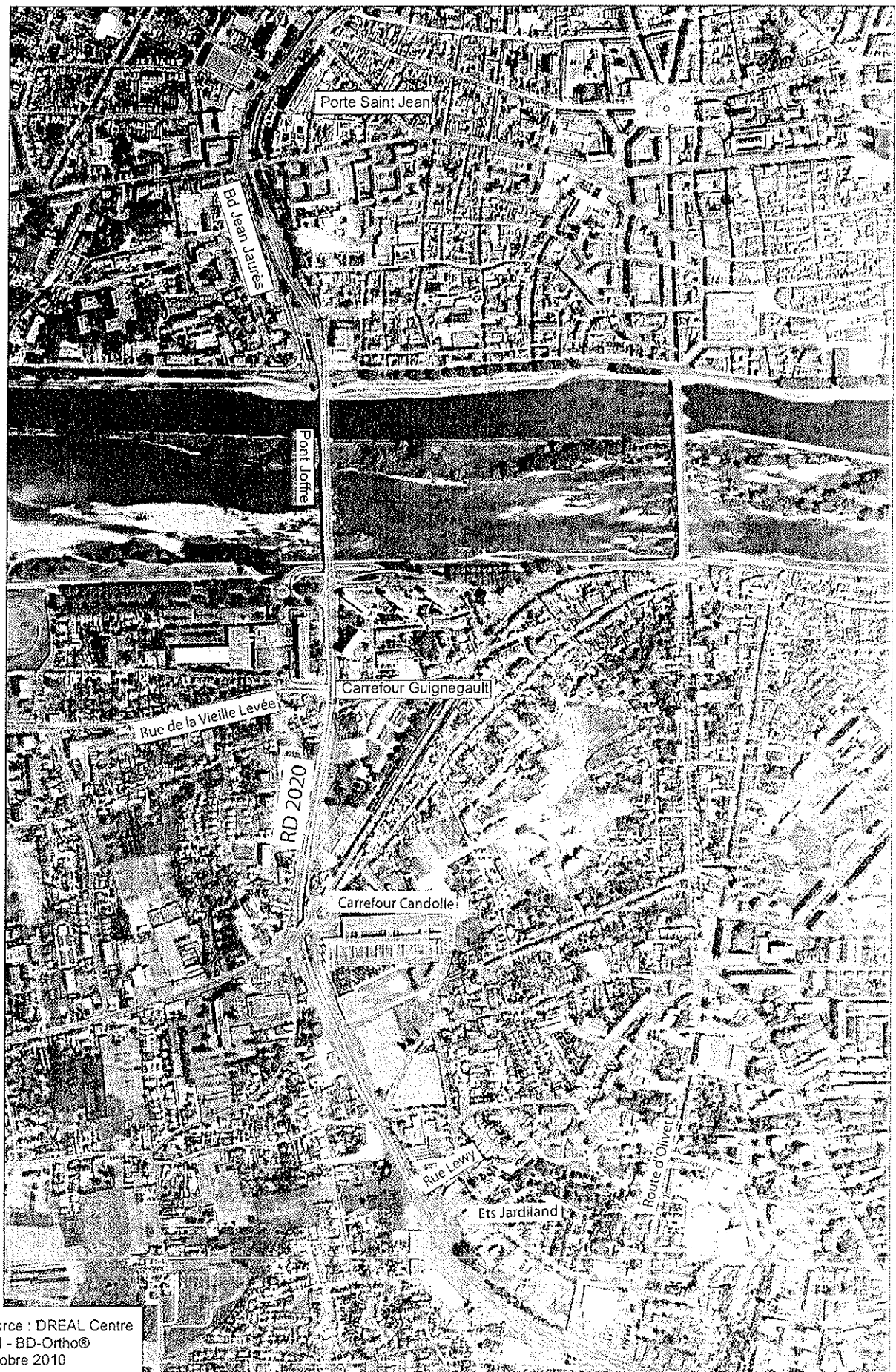
E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : pas d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné

Requalification de la RD 2020 - section "pont Joffre - Jardiland" (45)
Dossier d'aménagement

Annexe : carte de localisation



Source : DREAL Centre
IGN - BD-Ortho®
Octobre 2010