



associations affiliées à



**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DE PROTECTION DE LA VALLEE DE LA NOUE (APVN) AU DEBAT PUBLIC RCEA AVEC L'APPUI DU COMITE DEPARTEMENTAL DE PROTECTION DE LA NATURE DE SAONE-ET-LOIRE (CDPN 71)**

Depuis plusieurs années, l'APVN suit le dossier RCEA. Elle a assisté à de nombreuses réunions publiques d'information, rencontré la DDE en 2006 et répondu à l'enquête parcellaire publique en 2007 pour le projet de passage à 2 fois 2 voies du secteur La Chapelle-du-Mont-de-France/Trivy/Dompierre-les-Ormes.

L'APVN prend acte de la volonté des pouvoirs publics d'achever rapidement l'aménagement de la RCEA dans l'optique d'améliorer la sécurité routière mais aussi de faciliter les liaisons transversales Est-Ouest et de dynamiser les territoires desservis. **Elle regrette que le projet proposé ne s'appuie que sur un dispositif routier sans faire appel à un développement transversal du ferroutage** pour les poids lourds qui sont et seront de plus en plus nombreux sur cet axe. Le délestage de la RCEA d'une partie des poids lourds ouvrirait des possibilités d'aménagement moins ambitieuses que celles qui sont envisagées. De plus, il est maintenant bien admis que ce sont les poids lourds qui détériorent le plus les routes.

En tant qu'association purement environnementale, **il ne nous appartient pas de nous prononcer a priori sur l'opportunité d'une mise en concession autoroutière ou sur les modes de financement**. Sur ce point, nos adhérents s'exprimeront en fonction de leurs convictions, soit individuellement, soit collectivement à travers les différentes associations et collectifs qui se sont créés. En revanche, dans ses domaines de compétences, l'APVN exprimera ses points de vue dès que le projet précis sera connu. Dès maintenant, elle attire l'attention sur les nuisances potentielles du projet et l'incidence qu'il peut avoir en termes de détériorations de l'environnement de nos concitoyens.

**La libre circulation des habitants de Saône-et-Loire sur la RCEA.** Beaucoup d'entre eux utilisent la RCEA dans le cadre de leur travail, notamment entre leur domicile et les bassins d'emplois du mâconnais. La réduction quasi inévitable (avec ou sans concession) des connections entre la RCEA et les réseaux routiers secondaires, associée à la nécessité pour certains de réduire les coûts en évitant les péages, compliquera et allongera les itinéraires. Cela n'est pas souhaitable ni pour l'environnement, ni pour la qualité de vie de ce type d'usagers.

**Le trafic sur les voies parallèles à la RCEA sera « mathématiquement » accru**, notamment à cause des riverains voulant rejoindre la RCEA et des véhicules voulant traverser le département sans être soumis à un péage. Des chauffeurs de poids lourds peuvent être poussés dans ce sens par leur société pour des raisons économiques. Des estimations indiquent que le trafic sur ces voies parallèles atteindrait rapidement le niveau qu'il avait avant l'existence de la RCEA. Cela est totalement inadmissible en termes de nuisances et dangerosité. En effet, il s'agit de « résidus » de l'ancienne N 79 mal entretenus, voir abandonnés et de très petites routes de desserte des villages. De plus, ces voies secondaires sont souvent empruntées par des engins agricoles, des animaux de ferme, des cyclistes, des promeneurs... La création d'un réseau parallèle approprié nécessiterait des travaux très importants et coûteux sur le secteur du département 71.

La RCEA représente une emprise importante sur les surfaces avoisinantes, notamment dans les secteurs restant à aménager, où elle serpente dans une vallée étroite (e.g. La Chapelle-du-Mont-de-France). **Cela constitue une large « plaie » dans l'écosystème, néfaste à la biodiversité animale et végétale plus particulièrement dans des zones humides de territoires classés Natura 2000.** La brèche constitue un handicap aux mouvements de la faune sauvage mais complique aussi la gestion des parcelles par les agriculteurs. Elle coupe et « tue » certains villages comme le bourg de Clermain. Enfin, elle entraîne la disparition de nombreuses haies et bosquets.

La vallée du secteur restant à aménager (voir paragraphe précédent) est bordée de petites collines. Les populations sont concentrées dans la vallée et dans les hameaux perchés sur les collines. **Cette configuration du terrain fait que les nuisances sonores sont déjà très importantes et variables selon les vents.** Ces nuisances ne pourront que s'accroître avec le trafic (poids lourds) et la vitesse des véhicules. Nous sommes persuadés que l'amélioration des revêtements « silencieux » et les protections (murs anti-bruits, diffuseurs...) n'empêcheront pas les nuisances sonores dans des bourgs comme Verosvres, Trivy, La Chapelle-du-Mont –de-France, Brandon... L'obligation de résultat dans le cas d'une concession autoroutière, est toutefois ici un point positif pour les riverains. L'accroissement du trafic sur les voies parallèles traversant les villages ou la présence de « parcs à camions » générera des nuisances sonores supplémentaires. Pour être complet, il faut également tenir compte de toutes les autres **nuisances inhérentes aux grands axes routiers** (gaz pollués, métaux lourds, déchets jettes par les routiers sur les accotements...).

La RCEA d'une part constitue presque une digue parallèle à la rivière dans les secteurs de la vallée de la Noue et de la Grosne. Cet obstacle empêche l'étalement des eaux en cas de crues importantes (heureusement peu fréquentes) et peut ainsi **aggraver les effets des crues.** La configuration de la traversée de La Chapelle-du-Mont-de-France, Clermain et Sainte-Cécile, semble typique de ce type de risque. D'autre part, la création de la RCEA a parfois suscité des **modifications de tracé de rivière comme la Noue** au niveau de la zone industrielle Genève-Océan, qui a été transformée en une sorte de caniveau bétonné et rectiligne. Nous demanderons une réhabilitation de ce tronçon de la Noue et serons vigilants pour que de tels abus ne se reproduisent plus lors de futurs aménagements.

**L'intégration paysagère** liée aux aménagements déjà réalisés de la RCEA nous semble loin d'être parfaite. Les buttes « végétalisées » ne correspondent pas au bocage typique des régions traversées. Le Col des Vaux a complètement perdu sa spécificité et son charme, etc...

**En résumé d'un point de vue environnemental et, conformément au Grenelle de l'environnement, l'APVN aurait souhaité un développement transversal du ferroutage Est-Ouest qui aurait délesté la RCEA de poids lourds et aurait permis des aménagements de cette route très sécurisants mais avec des conséquences moins néfastes sur l'environnement que ceux qui sont envisagés.**

Le 1<sup>er</sup> février 2011

**Jean Grizard**  
Président de l'APVN

**Jean-Pierre Gillot**  
Président du CDPN 71

**Association de Protection de la Vallée de la Noue**

**Comité Départemental de Protection de la Nature en Saône et Loire**

71520 La Chapelle du Mont de France  
Tél. 03 85 50 28 65 / 03 85 50 90 83

11 rue du poirier chanin  
71240 Sennecey-le-Grand

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 - Déclarée en Préfecture de Mâcon le 16 juillet 1997  
Agréée le 6 janvier 2006 au titre de l'article L 142.1 du code de l'environnement dans le cadre géographique du département de Saône et Loire