

Rapport

Destinataires SDM et mandataires du SDM

Auteur SDM INFRA, SEN et SAJMTE

Date 25.09.2024

Evaluation environnementale d'un projet routier

1. INTRODUCTION

Les aspects environnementaux déterminants d'un projet routier doivent être examinés et suffisamment documentés afin de s'assurer de leur compatibilité avec la législation environnementale et d'éviter les retards qui surviennent lors de l'évaluation et de l'approbation des plans par l'autorité compétente. Cette note, qui se concentre sur les projets routiers dont les plans sont approuvés par une Autorité cantonale, présente :

- les bases légales pour déterminer si un projet est soumis à étude de l'impact sur l'environnement (EIE) (chapitre 2);
- le contenu du rapport environnemental (chapitres 3 et 4).

Il est toutefois rappelé que le Service de l'environnement (SEN) reste, *in fine*, le service spécialisé de la protection de l'environnement au sens de l'art. 10c de la loi fédérale sur la protection de l'environnement [LPE, RS 814.01], de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement [OEIE, RS 814.011] et de l'art. 3 du [règlement sur l'examen des impacts sur l'environnement](#) [REIE, RS 814.100] y compris en ce qui concerne la question de la nécessité de soumettre un projet à EIE. Le SEN reste à disposition en cas de question.

2. BASES LEGALES POUR DETERMINER SI UN PROJET EST SOUMIS À EIE

La liste des installations soumises à étude de l'impact sur l'environnement (EIE), donc nécessitant l'établissement d'un **rapport d'impact sur l'environnement** (RIE) au sens de l'art. 10a LPE, est mentionnée en annexe de l'OEIE et du REIE. Les projets routiers **soumis à EIE** sont :

- toute **nouvelle** route si elle correspond à un type d'installation mentionnée en annexe de l'OEIE (art. 1 OEIE). En ce qui concerne les routes cantonales, il s'agit :
 - o des routes principales suisses (RPS, "aménagées avec l'aide de la Confédération", type d'installation n° 11.2 de l'annexe OEIE);
 - o des "autres routes à grand débit et autres routes principales (RGD et RP)" (type d'installation n° 11.3 de l'annexe OEIE).
- tout projet de **modification** d'une route si l'une des conditions suivantes est remplie (art. 2 OEIE) :
 - o le projet consiste en une transformation ou un agrandissement considérable d'une route correspondant à un type d'installation de l'annexe de l'OEIE, ou s'il change notablement son mode d'exploitation;
 - o après que ladite modification aura été effectuée, l'installation sera assimilable à un type d'installation de l'annexe de l'OEIE.

Lorsque la construction ou la modification d'une route **n'est pas soumise à EIE** (cf. art. 4 OEIE), l'Autorité compétente contrôle le respect des prescriptions sur la protection de l'environnement en se basant sur les conclusions de la **notice d'impact sur l'environnement** (NIE) ou des chapitres traitant de la protection de l'environnement intégrés dans le rapport technique (RT).

Les routes non soumises à l'EIE doivent donc respecter les mêmes prescriptions de protection de l'environnement que les projets qui y sont soumis : les incidences environnementales doivent également être étudiées et les mesures nécessaires pour en diminuer les impacts proposés.

En annexe de la présente note est présentée une interprétation de la notion d'"autres routes à grand débit (RGD) et d'autres routes principales (RP)" mentionnée à l'annexe de l'OEIE. En résumé, la question de la nécessité d'une EIE se pose dès que le trafic journalier moyen (TJM) d'une route dépasse 5'000 véh/j.

3. TRAME GENERALE D'UN RIE OU D'UNE NIE

Le contenu du RIE ou d'une NIE est détaillé dans le manuel EIE (OFEV 2009). La trame générale suivante (module 5, ch. 3.2 du manuel EIE) doit être respectée pour les RIE ou NIE d'un projet routier :

0. Résumé.
1. Introduction et contexte : y compris le n° de la route cantonale concernée, les PR de début et de fin de projet et un plan de situation général.
2. Procédure : explicatif de la procédure décisive et liste des documents nécessaires pour les autorisations spéciales (à titre informatif, une liste non exhaustive est reproduite sur le site du SEN, et consultable [ici](#)).
3. Site et environs : descriptif du voisinage et des biens/domaine de l'environnement à protéger.
4. Description du projet et si nécessaire justification du choix de la variante retenue. Si une analyse de variantes a été réalisée, résumer le choix des critères et l'analyse qui a abouti à choisir la variante retenue.
5. Preuve de la conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire : y compris si nécessaire la vérification de l'inscription du projet dans le plan directeur cantonal selon l'art. 8 de la loi sur l'aménagement du territoire [LAT, RS 700].
6. Impact du projet sur l'environnement : évaluation des domaines environnementaux (voir liste au chapitre 4) affectés par le projet (phases de construction et d'utilisation) et non affectés par le projet, y compris grille de pertinence environnementale.
7. Résumé des répercussions et des conflits environnementaux, contenant si nécessaire les points à étudier/préciser¹, y compris les éventuelles mesures de remplacement, le catalogue des mesures standards et spécifiques planifiées et leur effet attendu, les mesures d'entretien ainsi que les atteintes globales escomptées, la nécessité d'un suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) et le cahier des charges (fonction, tâches, compétences) du responsable du SER.
8. Date, nom(s) et signature du(es) auteur(s).
9. Liste des annexes et annexes.

Sur les cartes et plans reproduits dans le texte ou en annexe devront au minimum être mentionnées l'échelle, la légende et l'indication du nord.

Les chapitres environnementaux peuvent être traités sous la forme de chapitres distincts dans le RT uniquement pour les projets simples, à faible incidence environnementale.

¹ Uniquement des problématiques qui n'ont pas d'influence sur le déroulement du chantier et/ou qui ne sont pas nécessaires à l'autorité compétente pour pouvoir approuver le projet, comme l'analyse de la concentration en HAP de l'enrobé bitumineux à dégrapper à effectuer au plus tard lors du démarrage du chantier

4. DOMAINES DE L'ENVIRONNEMENT A EVALUER

Le [Manuel EIE](#) (OFEV 2009) et la [Directive cantonale concernant le contenu des RIE](#) définissent les thématiques environnementales à traiter.

La liste des domaines environnementaux devant impérativement être traités dans la RIE ou la NIE d'un projet routier (voir point 6 du chapitre 3 de la présente note) est mentionnée ci-dessous :

- Nature (faune, flore et biotopes)
- Paysage
- Emissions lumineuses
- Forêt
- Sols et agriculture
- Sites contaminés
- Gestion des déchets et des matériaux
- Gestion des substances et organismes dangereux pour l'environnement
- Eaux souterraines et approvisionnement en eau
- Eaux superficielles, écosystème aquatiques, espace réservé aux eaux et pêche
- Evacuation des eaux
- Prévention des accidents majeurs
- Protection de l'air
- Bruit
- Vibrations et bruit solidien
- Monuments historiques, archéologie et protection des sites
- Archéologie et paléontologie - Voies de communication historiques
- Mobilité douce et chemins pour piétons
- Rayonnements non-ionisants
- Dangers naturels.

Les chapitres non pertinents pour le projet routier étudié devront tout de même être cités ou listés, et mentionnés comme tels dans l'évaluation environnementale.



Lucien Pignat
Ingénieur chef de projet



Elisabeth Carrupt
Ingénieure environnement

Annexes : Interprétation de la notion "Autres routes à grand débit et autres routes principales" mentionnée à l'annexe de l'OEIE selon discussions avec le SEN

Evaluation environnementale d'un projet routier

Annexe 1 : Interprétation de la notion "Autres routes à grand débit et autres routes principales" mentionnée à l'annexe de l'OEIE selon discussions avec le SEN

La législation fédérale ne permet pas de déterminer clairement si une route doit être considérée comme une "autre route à grand débit (RGD) ou autre route principale (RP)" (type d'installation n° 11.3 selon l'annexe OEIE). Pour l'interprétation, il faut donc se baser sur l'art. 10a LPE. Le type d'installation "autre route à grand débit et route principale" doit ainsi être considéré comme un cas de figure pour les routes :

- ne correspondant pas aux types d'installation n° 11.1 (routes nationales) et 11.2 (routes principales aménagées avec l'aide de la Confédération) de l'annexe de l'OEIE, et
- pouvant néanmoins affecter sensiblement l'environnement, notamment en raison de leur grand volume de trafic.

La qualification d'une route en tant qu'autre route à grand débit et route principale dépend donc en principe de la question de savoir si elle a un impact potentiellement important sur l'environnement. Il faut partir du principe que les routes au sens de l'ordonnance sur les routes de grand transit [ORGT, RS 741.272] remplissent en général ce critère en raison de leur affectation, car elles présentent un volume de trafic potentiellement important et peuvent donc avoir un impact considérable sur l'environnement. Il convient de mentionner que de nombreuses routes de grand transit constituent également des installations au sens des n° 11.1 ou 11.2 de l'annexe de l'OEIE, de sorte que l'obligation d'EIE est déjà donnée pour cette raison.

Il existe toutefois des routes qui ne relèvent pas de l'ORGT, mais qui présentent néanmoins un volume de trafic potentiellement important. Pour évaluer de tels cas, il convient de recourir, à titre d'aide à l'interprétation, à des critères issus de l'ingénierie routière, dans laquelle les termes RGD et RP sont également utilisés. La distinction résulte de la fonction et de la tâche de la route.

Selon la jurisprudence, si la charge de trafic est **supérieure à la charge admissible pour les routes collectrices** (500 véhicules privés par heure), il faut partir du principe qu'il s'agit d'une RP soumise à l'EIE (arrêts du Tribunal administratif du Canton de Zurich du 29 mars 2001², consid. 3b, dans BEZ 2001 n° 22, et du 15 novembre 2017³, consid. 6.1, dans BEZ 2008 n° 6 ; ATF 1C_228/2018, consid. 8.5).

Par ailleurs, selon le Manuel EIE Module 2 (OFEV, 2009), les "autres routes principales" sont "des axes à grande capacité, réalisés sans fonds fédéraux (...); l'appréciation du potentiel de trafic doit se fonder en premier lieu sur le fait que la route est ou non conçue comme (...) une route principale, ou si les nuisances prévisibles sont supérieures à celles admises pour des routes collectrices (cf. norme VSS 40'044, 2019)".

Ainsi, une valeur de 5'000 véh/jour paraît opportune, car en Valais le trafic horaire maximum (à l'heure de pointe) correspond à environ 10% du TJM.

² Numéro d'affaire VB.2001.00001

³ Numéro d'affaire VB.2007.00298