

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Reconstruction du viaduc de Charmaix » sur la
commune de Fourneaux**

(Maître d'ouvrage : M. le président de la SFTRF)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2015-000P2182

émis le 8 . DEC. 2015

n° 1476

Affaire suivie par : Yves MEINIER (DREAL Rhône-Alpes/Service CAEDD/AE)
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr
Ref : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\infrastructures\AE infra Savoie\A43_rampeAccesCharmaix\04-avis\TransPref\20151208_DEC_viaducCharmaix_avis AE_signe.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Unité Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

– Reconstruction du viaduc du Charmaix – Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – version 5 – Décembre 2015.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Synthèse de l'avis

Le projet est nécessaire au maintien de la continuité d'un itinéraire autoroutier existant, indispensable au bon fonctionnement des échanges franco italiens. Il est motivé par des considérations techniques liées à la pérennité de l'ouvrage d'art existant. **L'opportunité de sa réalisation** n'appelle donc pas d'observation.

Sur la forme, le dossier est non seulement complet mais s'avère d'un excellent niveau tant en termes de présentation que de contenu.

Sur le fond, le projet correspond au remplacement d'un ouvrage d'art existant. Dans la mesure où le maintien de l'exploitation de l'autoroute est une contrainte incontournable, il s'ensuit un déplacement localisé du tracé du viaduc, entraînant inévitablement divers effets environnementaux localisés.

Parmi ces effets, ceux qui concernent les espèces protégées ont été traités avec rigueur et un arrêté préfectoral signé le 27/10/2015, accorde pour une durée de 5 ans, l'ensemble des dérogations nécessaires. On soulignera à cette occasion la pertinence des mesures compensatoires et du dispositif de suivi dont celui-ci est assorti, notamment en ce qui concerne les chiroptères.

La question des précautions à adopter vis-à-vis du captage de Charmaix, situé à l'aval du chantier reste, quant-à elle, à affiner en lien avec l'agence régionale de santé notamment en ce qui concerne le dispositif de suivi à mettre en place.

Celle des autres enjeux « eau » a vocation à être finalisée dans le cadre de la procédure loi sur l'eau. On notera qu'en phase exploitation, après démolition de l'actuel viaduc, l'interaction de l'autoroute avec le torrent du Charmaix sera considérablement réduite par rapport à la situation actuelle et la mise à niveau du dispositif d'assainissement constituera une opération de rattrapage environnemental notable.

En termes de paysage, le projet se traduisant par une réduction importante du nombre d'appuis et donc une amélioration de la silhouette de l'ouvrage, il devrait engendrer un effet positif, pour autant que la coloration retenue soit adaptée pour ajuster la perception de l'ouvrage, que les travaux annexes (*pistes notamment*) soient réalisés dans un esprit de discrétion et que les emprises de l'ancien ouvrage soient effectivement bien cicatrisées.

En ce qui concerne les impacts plus globaux, la capacité de l'ouvrage n'étant pas modifiée, on peut affirmer que le projet n'aura pas d'effet sur les trafics qui l'empruntent et donc sur les consommations énergétiques ainsi que les pollutions et nuisances qui y sont liées.

En termes de méthode, le choix d'une variante générale dite « amont » réduit la longueur ainsi que la hauteur de l'ouvrage et donc son potentiel d'impact paysager. Il réduit aussi le nombre d'appuis et donc les effets d'emprise sur les habitats naturels. Cette démarche s'inscrit donc bien dans le cadre d'une recherche de réduction des effets négatifs éventuels.

La piste de chantier, potentiellement porteuse d'effets négatifs a, elle aussi, fait l'objet de multiples variantes et propositions d'adaptation mettant en concurrence divers tracés ainsi que des alternatives de franchissement du Charmaix (gué ou pont provisoire). Même si le tracé retenu (*solution dite « aval »*) s'avère in fine le seul réalisable du point de vue géotechnique, cette démarche traduit une réelle volonté d'intégration du projet.

La méthode de déconstruction a de même été choisie dans l'esprit d'une recherche d'évitement puis de réduction des impacts.

L'ensemble de ces considérants traduit une bonne compréhension de la séquence « éviter>réduire>compenser ».

Détail de l'avis

1) Contexte du projet

Réalisé en 1976, le viaduc du Charmaix sur l'autoroute A43 est construit sur un secteur sujet à de lents mouvements du sol, déplaçant les fondations de l'ouvrage. Ceux-ci, malgré diverses mesures de gestion mises en place à cet égard, menacent sa pérennité à moyen terme.

Le projet viaduc est situé sur un versant ubac raide, majoritairement boisé. Comme l'ont montré les études du projet, celui-ci n'est pas exempt d'enjeux naturalistes. De plus, le schéma régional de cohérence écologique identifie sur cette zone, le principe d'un corridor écologique à remettre en bon état. Le viaduc du Charmaix étant, dans ce secteur, le principal pourvoyeur de transparence vis-à-vis de la faune sauvage, sa contribution au rétablissement du corridor fait partie des sujets importants.

Par ailleurs, bien que la commune de Fourneaux ne soit pas incluse dans l'aire optimale d'adhésion du parc national de la Vanoise, les limites de celui-ci sont suffisamment proches pour que cet enjeu fasse partie de ceux concernés par le projet.

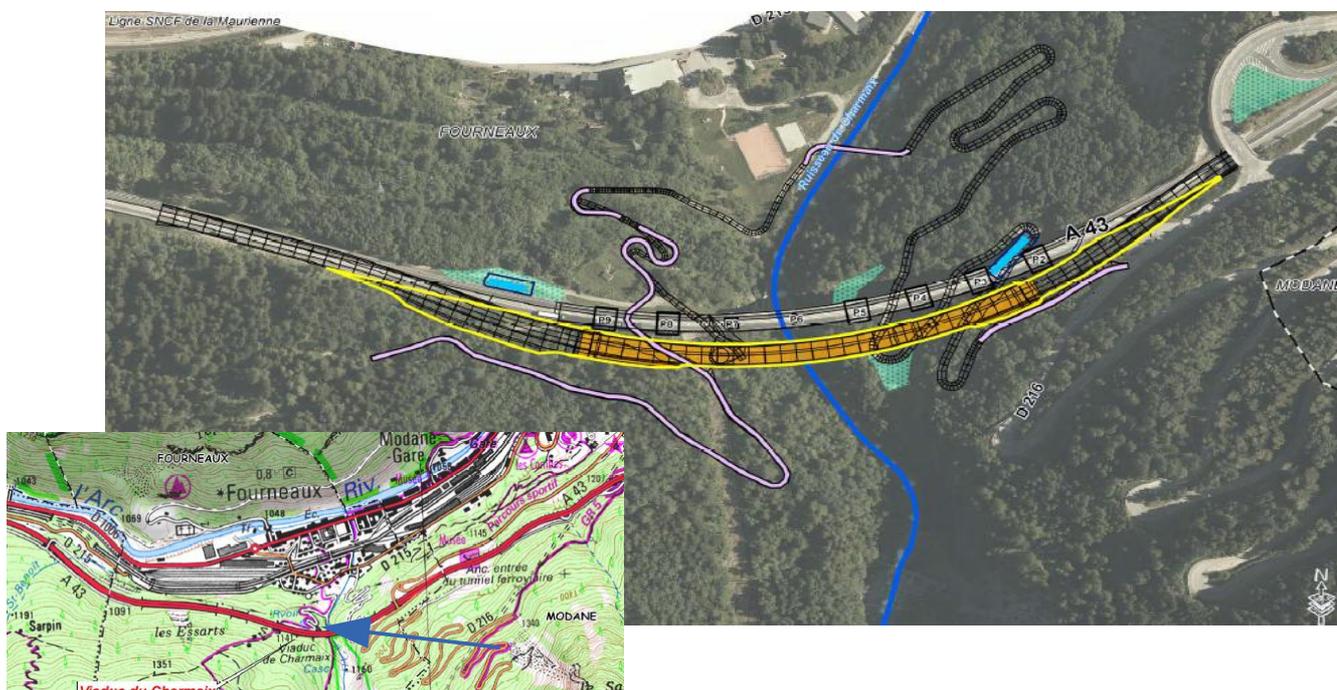
L'enjeu « eau » principal correspond bien sûr au torrent du Charmaix, de bonne qualité physico-chimique mais dont la géométrie qui, dans le secteur du projet, comprends une succession de fosses de dissipation et plus globalement, pâtit d'un substrat instable, est défavorable à la faune aquatique.

L'autre enjeu fort concerne le captage d'eau potable de Charmaix, situé à moins de 150 à l'aval du viaduc actuel. L'ensemble des captages et prises d'eau de ce secteur concernent une ressource désignée par le SDAGE comme stratégique.

Le torrent du Charmaix correspond aussi à un enjeu notoirement très fort en termes de risques naturels, correspondant à des risques d'émission majeure de laves torrentielles (*dix événements recensés durant les 150 dernières années*).

À noter aussi la présence de risques miniers (*ancienne mine de fer et charbon dite « de la cote Velin, située à l'amont immédiat du projet*) dont la caractérisation n'est pas totalement achevée.

L'autoroute actuelle, quant-à-elle, s'avère perfectible notamment en ce qui concerne la prévention des pollutions des eaux : au niveau de la collecte, on constate le mélange localisé des eaux de plate-forme avec les eaux d'un bassin versant naturel important. Au niveau des rejets, il n'y a pas de dispositif permettant d'intercepter ou d'abattre les pollutions avant rejet dans le milieu naturel.



2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

La structuration de l'étude d'impact répond aux exigences de contenu du code de l'environnement (article R122- 5). Elle appelle les quelques commentaires suivants :

Les thématiques abordées par l'**état initial** couvrent l'ensemble des thématiques visées au code de l'environnement. Leur développement et leur niveau de pertinence s'avèrent en général très bons.

L'état initial du milieu naturel, très bien développé pour un projet de ce type, est le résultat de prospections qui se sont déroulées sur plus de 3 ans ce qui a même permis de produire des conclusions quant aux tendances d'évolution à cette échelle. Il met en évidence deux espèces de plantes protégées, une espèce de lépidoptère, (*Apollon*) ainsi que divers reptiles attendus dans ce type de secteur (*lézard des murailles, vipère aspic*). Parmi les nombreuses espèces d'oiseaux protégées, l'hirondelle des fenêtres colonise certaines parties du viaduc. Il en est de même des chiroptères (*qui ont fait l'objet d'une prospection bien documentée*) dont on notera cependant qu'ils ne l'utilisent vraisemblablement pas en tant que gîte d'hivernation.

En ce qui concerne le paysage, l'étude présente un état initial comprenant un bon rapport photographique axé sur les points de visibilité depuis la zone urbaine ainsi que les visions de proximité. La question des visions lointaines, bien que vraisemblablement d'enjeu modéré aurait toutefois mérité un développement.

L'état initial apporte bien sûr de nombreux éléments en ce qui concerne les risques naturels, qui constituent à l'évidence l'une des contraintes environnementales les plus fortes de l'aire d'étude. Il met notamment en évidence les enjeux liés aux laves torrentielles du torrent du Charmaix et apporte des éléments concernant les risques géotechniques.

S'agissant des **impacts du projet**, l'étude distingue bien ceux engendrés par la phase travaux, de ceux de la phase d'exploitation et fait notamment apparaître :

- un effet positif du projet en ce qui concerne ses interactions avec le torrent du Charmaix (*enjeux « eau » et « risques naturels »*) dans la mesure où le futur viaduc ne nécessitera plus de pile dans son lit mineur ;
- un effet positif en ce qui concerne la maîtrise des rejets du fait de la dissociation des écoulements issus du bassin versant naturel de ceux issus de la plate-forme autoroutière et de la création d'un dispositif permettant d'intercepter les éventuelles pollutions accidentelles avant rejet au milieu naturel ;
- vraisemblablement un effet neutre sur les écoulements souterrains (*à surveiller toutefois en ce qui concerne le captage de Charmaix*) ;
- un effet maîtrisé sur les espèces protégées (*adaptation des périodes de chantier, mises en défens, tubes d'exclusion pour chiroptères ...*), et même positif eu égard aux mesures compensatoires prévues au projet (*nids artificiels, aménagements spécifiques chiroptères sur parties de viaduc non totalement déconstruites, îlots de sénescence forestiers*), en accompagnement des demandes de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (*principalement chiroptères et hirondelles de fenêtre*) ;
- un effet neutre en ce qui concerne la pollution de l'air, dans un contexte déjà relativement peu préoccupant (*étayé toutefois sur une étude de qualité, qui présente des modélisations de la dispersion des panaches de pollution*) ;
- un effet significativement positif en ce qui concerne l'exposition des riverains aux nuisances sonores, lié à la modification favorable du tracé ;
- un effet paysager plutôt favorable, pour lequel, l'effet « *ouvrage neuf* », renforcé par la politique retenue pour la colorimétrie de l'ouvrage (*teinte claire volontairement retenue pour rendre l'ouvrage plus lumineux*), est largement compensé par la réduction de la masse apparente de l'ouvrage (*réduction importante du nombre d'appuis et élancement du tablier*) ;

Le **dispositif de suivi**, outre un suivi de chantier moderne, basé sur un système de management environnemental, est complété en exploitation par un suivi de la qualité des rejets sur une période de 10 ans, un suivi des stations d'espèces végétales protégées sur 3 ans et un suivi des mesures liées aux dérogations pour les espèces protégées dont il aurait été indiqué de donner le détail (*protocoles, durée du suivi*) au-delà de ce que contient le tableau de la page 174.

L'étude d'impact, comme le prévoit la réglementation, comporte un chapitre traitant des éventuels **cumuls d'effet avec d'autres projets connus**. À cette occasion, le dossier développe le cas de la liaison électrique souterraine à courant continu Savoie-Piémont dont on note qu'elle devrait être établie en encorbellement des viaducs (*vu le contenu du volet architectural du dossier, un développement sur l'éventuel effet paysager aurait été le bienvenu*). Il traite aussi du projet de micro centrale hydroélectrique sur le torrent du Charmaix qui, passant sous le viaduc, devrait interagir en termes de cumuls d'effet du chantier.

Elle développe les **principales solutions de substitution au projet présenté** et précise les raisons pour lesquelles elles n'ont pu être retenues. L'autorité environnementale observe que les solutions présentées apparaissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables. Elle fournit, à l'appui de ce développement, une comparaison multicritères fournie qui intègre les facteurs environnementaux de façon proportionnée et aboutit à un choix pertinent au regard des enjeux.

L'étude d'impact analyse, de façon bien détaillée, l'**articulation du projet avec les plans les programmes concernés**. Elle n'omet pas à ce titre d'évoquer le plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics de la Savoie avec lequel le projet interagit significativement du fait de l'important volume de matériaux de déconstruction engendré par le projet.

S'agissant du **développement spécifique aux infrastructures de transport** (*alinéa III du R122-5*), l'étude d'impact démontre aisément l'absence d'effets indésirables tant en ce qui concerne les éventuels développements de l'urbanisation que pour les effets indirects liés à l'agriculture ainsi que sur les consommations énergétiques et le coût collectif des pollutions et nuisances.

Elle présente les **méthodes utilisées** de façon complète et transparente.

Elle comporte, tant au sein de l'état initial qu'au sein de l'analyse des impacts, des développements correctement détaillés, qui, concaténés les uns aux autres peuvent être considérés comme satisfaisant aux exigences du code de l'environnement en matière d'**évaluation d'incidences Natura 2000**. Leur conclusion quant à l'absence d'effet dommageable notable sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches peut donc aisément être partagée.

Enfin, le dossier comporte, comme le veut la réglementation, un **résumé non technique**, agréablement synthétique et très bien conçu.

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Nota : Ce développement figure ci-avant dans la synthèse de l'avis.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.

Le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Michel DELPUECH