

PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet intitulé : « Autoroute A41 Sud – Complément du demi diffuseur de la Bâtie Sud »

(Maître d'ouvrage : M. le président d'AREA)

**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

Avis n° 2016-084P2392 émis le 07.03.2016

n° 987

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 de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-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 :

– Autoroute A41 Sud – complément du demi diffuseur de la Bâtie Sud – dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – version novembre 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 sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-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.

1) Contexte du projet

Le Grésivaudan (*étymologiquement* : « *vallée de Grenoble* ») joue un rôle essentiel en tant que support d'axes de communication sur ce secteur du sillon alpin. Il cumule cette fonction avec celle de corridor écologique de basse altitude. La rivière Isère y est associée à une importante zone inondable, support de zones humides de grande ampleur associées le plus souvent à des ZNIEFF.

Outre la zone humide dite « les Cloyères », l'enjeu principal du secteur rapproché du projet correspond au torrent dit « du Manival » (ou « *mauvais torrent* ») dont la partie haute correspond à une zone d'érosion intense et qui a fait l'objet d'aménagements lourds visant à maîtriser les effets de ses crues et des laves torrentielles qu'elles véhiculent.

À noter aussi la présence d'un canal de chantourne, ce type d'ouvrage étant, dans ce secteur, souvent le support d'enjeux relatifs aux espèces protégées.



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

L'étude d'impact apparaît complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement.

Plus dans le détail, on notera les points suivants :

État initial : Il apparaît bien documenté et d'un niveau de pertinence globalement élevé. On notera que la caractérisation de la zone humide repose sur une étude pédologique effectuée dans les règles de l'art (*elle conclut à une légère réduction de l'emprise de la zone figurant à l'inventaire départemental*). L'inventaire faune-flore apparaît sérieux. Datant de 2013, il a été réactualisé en 2015 et met en évidence la présence d'un certain nombre d'espèces protégées (*odonates, lépidoptères, coléoptères, amphibiens, reptiles, oiseaux, chiroptères*) au terme d'une approche qui, à l'évidence, vise à l'exhaustivité.

On notera que l'état initial se conclut par une intéressante synthèse environnementale basée sur la définition de zones dites de « *faisabilité* » au sens de la réglementation relative aux milieux naturels et aux espèces.

Justification de la solution retenue : Le dossier met en compétition trois solutions qui correspondent à des micro-variantes. On retiendra que la solution retenue est annoncée comme compatible avec un futur élargissement à 2X3 voies. L'analyse multicritères produite intègre des paramètres environnementaux de façon proportionnée.

L'analyse des impacts prend aussi en compte la phase chantier. Elle met notamment en évidence :

- un mouvement des terres apparemment équilibré, évalué aux alentours de 20 000 m³ (*le dossier aurait toutefois gagné à préciser le taux de réutilisation estimé pour les matériaux extraits et donc les éventuels besoins en termes de dépôt ou de remblais d'apport*) ;
- des impacts chantiers classiquement maîtrisables, au travers notamment d'un plan de respect de l'environnement ;
- un prélèvement d'une très faible surface de zone humide, (400m²) annoncée comme compensée à 200 % (*lieu non défini*) ;
- un effet positif en termes de protection des eaux en lien avec la mise à niveau du dispositif d'assainissement (*actuellement les rejets sont principalement diffus sur ce secteur*) ;
- une imperméabilisation supplémentaire limitée (7400m²) et dont les conséquences sont vraisemblablement minorées par l'intégration d'un bassin multifonctions au projet ;
- la soustraction de 2500 m³ au stockage des crues de l'Isère, non compensé mais faible en valeur absolue au regard de l'étendue du champ d'inondation ;
- une modification de l'ouvrage de franchissement du torrent du Manival (*dimensions non précisées*) motivé apparemment par la protection de l'autoroute et annoncé comme ayant un effet positif, sans toutefois que soient caractérisés ces effets notamment ce qui concerne les fonctions de l'ouvrage vis-à-vis de la faune sauvage ;
- des baisses modérées de trafic sur les RD1090 et 1583 ainsi qu'une augmentation sur l'A41 et sur les accès au diffuseur de la Bâtie ;
- une augmentation des consommations énergétiques de l'aire d'étude entre l'état de référence et l'état projet à l'horizon 2018 (*de l'ordre de 13%*), faible toutefois en valeur absolue à l'échelle de la vallée ;
- comme tous les travaux de ce type, un effet potentiel en termes de dispersion d'espèces végétales invasives ou indésirables ;
- des effets sur diverses espèces protégées (*dérangement et/ou destruction*), vraisemblablement modérés, mais identifiés par l'étude d'impact comme nécessitant des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (*espèces protégées : amphibiens, reptiles, avifaune, chiroptères*). À noter que le dossier (*cf. page 257*) repousse la définition des éventuelles mesures de réduction/compensation à un ultérieur dossier dit « CNPN ».

Le dossier évalue le **coût des mesures d'intégration** à 830 000 € incluant les aménagements paysagers (*dont on notera que tous ne sont vraisemblablement pas liés à une mitigation des effets négatifs du projet*), et 500 000 € identifiés comme correspondant à des mesures d'accompagnement dont le dossier laisser supposer qu'il s'agirait de mesures de suivi.

Enfin, le dossier développe les **aspects spécifiques aux infrastructures de transport**. S'agissant de l'effet sur une éventuelle extension de l'urbanisation il évoque le fait que le projet accompagne le développement de l'urbanisation et non l'inverse, ce qui, vu les divers projets constatés dans le secteur, est défendable.

Le **résumé non technique**, qu'il faut toutefois aller chercher en page 56 du dossier, est d'un développement adapté.

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

Le projet est annoncé comme allant dans le sens d'une amélioration des performances du réseau routier par son effet en termes de transfert d'une partie du trafic des routes départementales 1090 et 1583 vers l'autoroute A41.

Ce faisant, il augmente la pertinence du mode routier, avec toutefois pour effet positif une réduction potentielle de l'exposition des populations riveraines de la RD aux pollutions et nuisances liées au trafic. Le retour d'expérience nous montre toutefois qu'à long terme, avec l'augmentation générale des déplacements, cet effet a en général tendance à s'annuler.

Parmi les effets positifs du projet, on notera la mise à niveau du dispositif d'assainissement dans le sens d'une meilleure maîtrise des pollutions chroniques et accidentelles.

Bien que le projet n'entraîne qu'un prélèvement modéré sur des milieux naturels que l'étude d'impact a identifié comme correspondant à des secteurs d'enjeux écologiques majoritairement faibles, il est annoncé comme devant être accompagné d'une demande de dérogation à la protection des espèces (*sans toutefois que les contours de cette dérogation soient précisés*).

En termes de **méthode** et bien que la faible ampleur du projet ne soit pas très propice à cet exercice, l'analyse des impacts fait apparaître une bonne application de la doctrine « éviter>réduire>compenser » laquelle transparait dans la demande d'une dérogation à l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL) qui permet de limiter significativement l'emprise des bretelles créées sur des zones à enjeu (*abords du torrent du Manival et zone humide*).

Les mesures d'intégration s'avèrent globalement adaptées, notamment en ce qui concerne la phase chantier. L'autorité environnementale relève toutefois un manque de clarté en ce qui concerne certaines d'entre elles, qu'elle recommande de clarifier :

- définition du lieu de compensation du prélèvement sur la zone humide ;
- meilleure explicitation (*dimensions, profil ...*) des travaux de renforcement du Manival sous l'autoroute, évoqués en page 235 du dossier ;
- détermination des mesures désignées au dossier sous le vocable « *CNPN* » à prendre en faveur des espèces protégées et que le dossier repousse par défaut au dépôt ultérieur d'un dossier de demande de dérogation.

En conclusion, sur la forme, le dossier apparaît complet au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Il reste toutefois perfectible eu égard aux points soulignés ci-avant.

L'autorité environnementale recommande notamment, autant que possible, de joindre au dossier d'enquête le dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées) qu'annonce l'étude d'impact.

Sur le fond, il s'agit d'un type de projet devenu classique, notamment sur ce secteur du Grésivaudan, visant à reporter les trafics sur le réseau autoroutier. Sa remarquable compacité, servie notamment par les dérogations géométriques dont il bénéficie, contribue à en réduire l'ampleur et donc les impacts qui y sont liés en termes de consommation d'emprise. S'ensuivent des effets environnementaux globalement faibles mais dont le dossier laisse supposer qu'ils pourraient être significatifs vis-à-vis de certaines espèces protégées.

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 Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône


Michel DELPUECH