



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

« Élargissement de l'A41N à 2x3 voies entre Annecy Nord et la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue » (Haute-Savoie)

Avis de l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement

Avis P n° 2016-ARA-AP-00142

émis le 30 JAN. 2017

DREAL AUVERGNE-RHONE-ALPES / Service CIDDAE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

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 Auvergne-Rhône-Alpes / Service Connaissance, Information, Développement-durable, Autorité Environnementale pour le compte de monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet d'élargissement de l'A41Nord à 2x3 voies entre Annecy nord et la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue, présenté par la société AREA, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis, par la préfecture de la Haute-Savoie, le 30 novembre 2016 en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet.

Cette saisine est conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

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 le 16 décembre 2016.

Le projet soumis à l'enquête concerne les territoires des communes d'Epagny, Metz-Tessy, Pringy, Saint-Martin-Bellevue et Allonzier-la-Caille (département de la Haute-Savoie).

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.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.

Synthèse de l'avis

Le projet objet du présent avis concerne l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A41 dans les deux sens de circulation, au Nord-Ouest de la commune d'Annecy, et concerne un tronçon de 6 km environ. Il est compris entre le diffuseur n°17 d'Annecy Nord et la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue.

Il comprend aussi diverses mises à niveau techniques et environnementales du tronçon concerné (élargissement des bandes d'arrêt d'urgence et amélioration du réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales).

Avec des piles de pont disposées en limite de la bande d'arrêt d'urgence, la configuration actuelle des passages supérieurs ne permet pas d'accueillir les nouvelles voies de circulation. L'élargissement à 2 x 3 voies nécessite notamment de déconstruire et de reconstruire deux passages supérieurs existants : les deux ponts de la RD1201. Les nouveaux ponts seront construits à proximité immédiate des ponts actuels afin de maintenir les circulations sur les ponts existants. La déconstruction des ponts actuels n'interviendra qu'après la mise en circulation des nouveaux ponts. Deux autres ouvrages d'art permettent aux infrastructures existantes de passer sous l'autoroute A41, ce sont les passages inférieurs de la RD172 et le franchissement du chemin de la Mouille à Saint-Martin-Bellevue, qui seront prolongés pour permettre l'élargissement de l'A41.

Ce projet induit des terrassements de près de 600 000 m³ de déblais et 100 000 m³ en remblais. Il comprend aussi la mise en œuvre, sous forme de modelages de l'ensemble des matériaux excédentaires.

Sur la forme, l'étude d'impact, de très bon niveau, comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises. Elle reste toutefois perfectible au regard des quelques observations figurant dans l'avis détaillé ci-après.

Sur le fond, l'étude traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« éviter réduire compenser »). Elle présente une analyse des impacts globalement pertinente et aboutit à des mesures proposées qui, si elles ne sont pas toutes finalisées, s'avèrent avoir un bon niveau de pertinence. Plus dans le détail, certaines thématiques demandent quelques approfondissements eu égard aux observations figurant dans l'avis détaillé ci-après.

Du point de vue de l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, le projet est assorti de mesures de réduction (limitation de vitesse, écrans et merlons acoustiques) qui permettent d'en assurer la maîtrise. On notera que la mise en œuvre de celles-ci aura pour conséquence d'améliorer la situation de certains bâtiments. Vis-à-vis des rares habitations qui seraient encore soumises à des niveaux de bruit intenses, il est précisé que diverses dispositions ont été étudiées sans toutefois que le dossier ne contienne d'engagement à ce sujet.

S'agissant de la biodiversité, l'étude d'impact a correctement identifié les effets potentiels du projet et propose un certain nombre de mesures de compensation dont certaines restent à finaliser dans le cadre d'un dossier de dérogation au titre des espèces protégées, annoncé par le porteur de projet.

En ce qui concerne la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes qui mentionne, sur la section concernée d'A41Nord, un corridor écologique identifié comme étant à restaurer, le porteur de projet précise que l'hypothèse de la création d'un passage à faune aurait été étudiée, sans que ce projet n'ait été greffé au projet objet du présent avis. Quoiqu'il en soit, l'option technique retenue dans ce secteur pour le rétablissement de la RD1201 comporte le maintien des ouvrages d'arts existants dans ce secteur, ce qui laisse augurer du fait que le projet ne va pas dégrader la situation actuelle.

Avis détaillé

Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

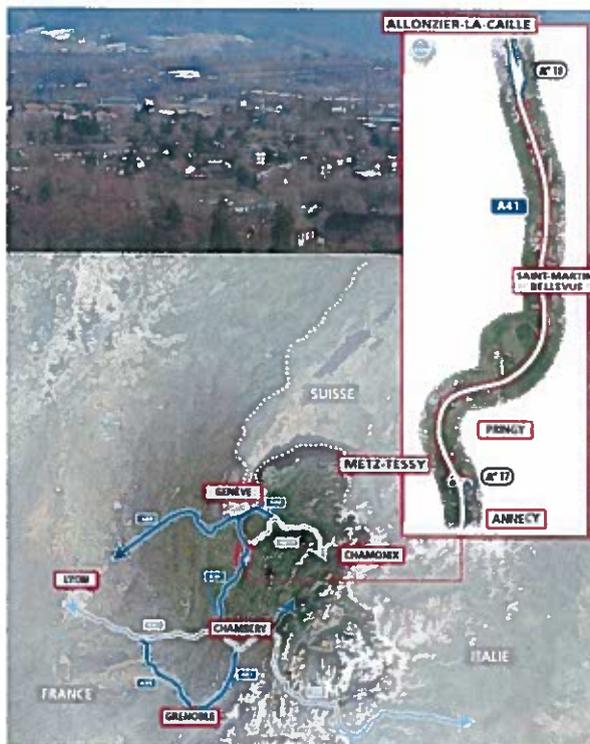
Plan de localisation du projet

Source : Notice technique – Pièce C de novembre 2016 page 3

1 – Présentation du projet et de son contexte

1.1 – Description du projet

Entre Annecy Nord et la barrière de péage de Saint-Martin de Bellevue, l'autoroute A41 accueille un trafic important, majoritairement local et en constante augmentation, ce qui a pour effet d'entraîner des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe. La société AREA, concessionnaire de l'A41, est maître d'ouvrage de l'élargissement à 2 x 3 voies de cet axe, sur les communes de Metz-Tessy, Pringy, Saint-Martin Bellevue et Allonzier-la-Caille.



Le Viéran est un affluent du Fier, il s'agit du principal cours d'eau concerné par le projet. Lors de la construction de l'autoroute, cette rivière a été fortement impactée, rescindée en plusieurs points sur les communes d'Epagny, Metz-Tessy et de Pringy. En plusieurs zones le Viéran chemine au pied des remblais de l'autoroute. Sur la commune d'Epagny Metz-Tessy, des travaux de confortement en enrochement ont été réalisés en 2009 sur 2 méandres proches de la bretelle de sortie du diffuseur d'Annecy Nord afin d'éviter l'érosion du talus autoroutier.

Ce projet comprend :

- des travaux de création d'une voie supplémentaire sur l'autoroute A41 dans les deux sens de circulation, au Nord-Ouest de la commune d'Annecy, sur un tronçon de 6 km environ, compris entre le diffuseur n°17 d'Annecy Nord et la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue. L'axe existant de la section élargie est conservé sur la quasi-totalité du linéaire, cependant une reprise ponctuelle de l'axe du tracé est nécessaire sur deux zones afin de permettre une amélioration géométrique :
 - un décalage de l'axe du sens 1 (direction Genève) au droit du P.R. 134 pour améliorer la visibilité à l'approche de la sortie du diffuseur n°17 dans le sens opposé ;
 - un réalignement de l'axe en direction de Genève au droit du franchissement de la RD 172 ;
- des travaux d'amélioration du réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales ;
- le prolongement de deux ponts permettant aux infrastructures existantes de passer sous l'autoroute A41 :
 - le franchissement de la RD172 (route de Proméry) à Pringy (la route départementale sera reprofilée afin de maintenir la hauteur libre existante sous ouvrage) ;
 - le franchissement du chemin de la Mouille à Saint-Martin-Bellevue ;
- la destruction et la reconstruction de deux passages supérieurs existants : les deux ponts de la RD1201, qui seront construits à proximité immédiate des ponts actuels afin de maintenir les circulations sur les ponts existants, la déconstruction des ponts actuels n'intervenant qu'après la mise en circulation des nouveaux ponts ;

- des terrassements d'environ 600 000 m³ de déblais et 100 000 m³ en remblais et dont les matériaux excédentaires seront stockés à proximité ;
- la réalisation d'aménagements paysagers et un défrichage avant les travaux.

1.2 – Principaux enjeux environnementaux

Les enjeux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, l'eau et les milieux aquatiques, la biodiversité, notamment en ce qui concerne la préservation des continuités biologiques.

– **Enjeu « eau et milieux aquatiques »** : La masse d'eau superficielle concernée par le projet est celle du « torrent du VIERAN » (N° FRDR10093).

D'après le SDAGE 2016-2021, son état écologique était « moyen » en 2015, le « bon état » devant être atteint en 2027. Les motifs de report sont les conditions morphologiques et l'ichtyo-faune.

L'ensemble de la section autoroutière concernée se développe dans la vallée du Viéran dont le tracé jouxte le projet sur une portion importante de son linéaire. Plusieurs de ses affluents franchissent l'A41N.

La présence d'un captage d'eau potable, au Sud du projet, dont le périmètre de protection reste éloigné du projet (400m), mais situé en aval, constitue un enjeu fort en termes de prévention des pollutions.

Il existe une sensibilité et une vulnérabilité des milieux récepteurs par rapport à un rejet ou une éventuelle pollution ainsi que les modalités de réaménagement des ouvrages hydrauliques impactés par le projet (allongement).

Concernant la biologie, pour les stations ne possédant pas de peuplement de poissons, ce dépeuplement s'explique par de forts ravinages, des périodes d'assèchement du cours d'eau ainsi que par la présence d'obstacles à l'écoulement, empêchant la recolonisation des secteurs apiscicoles.

En termes d'hydrologie, toutes les stations sont plus ou moins impactées par la présence à proximité d'obstacles à l'écoulement (seuils ou/et chutes en aval de buses) dont la plupart empêchent vraisemblablement la remontée des poissons. Certaines stations, situées sur des têtes de bassins sont, susceptibles de subir des périodes d'assec total.

– **Enjeu biodiversité** : Les abords du projet ne concernent pas de zonage de protection réglementaire ou d'inventaire relatif à la protection des milieux naturels. En revanche, le schéma régional de cohérence écologique fait apparaître la présence d'un corridor écologique identifié comme étant « à restaurer » localisé dans le secteur du pont qui permet à la Route Départementale 1201 de franchir l'A41N dans le secteur du ruisseau de Pas Mercier.

S'agissant de la « trame bleue », de nombreux obstacles à l'écoulement issus du ROE (Référentiel des Obstacles à l'écoulement) sont identifiés le long du Viéran dans la zone d'étude et les berges du Viéran délimitent des espaces perméables liés aux milieux aquatiques.

En termes de flore, un total de 233 espèces a été recensé sur la zone d'étude. Cette diversité s'explique par la présence de milieux très hétérogènes, allant des zones sèches aux zones humides en passant par toute une déclinaison d'espaces plus ou moins anthropisés. Aucune de ces espèces ne dispose cependant d'un statut de protection.

La zone d'étude est confrontée à un important problème de prolifération d'espèces invasives.

Quatre zones humides ont été identifiées aux abords du projet. Deux dans la zone dite « les Contamines », une dans la zone dite « de Bois Rosset » et une dans la zone dite « de Monthoux ». Ces 4 zones sont situées sur la commune de Pringy.

Y ont notamment été recensés le Gobemouche noir (nicheur possible), le Lézard des murailles, le Triton alpestre, le Triton palmé ainsi que plusieurs chauves-souris patrimoniales en chasse (Murins de Brandt et à oreilles échancrées). Le secteur Nord abrite un boisement humide avec un petit étang et plusieurs mares colonisées par le Triton palmé et la Salamandre tachetée.

Les espaces boisés de l'aire d'étude abritent de nombreuses espèces d'oiseaux nicheurs patrimoniales (Gobemouche gris, Milan noir, Pic mar et Pic noir, Pouillot siffleur) et sont fréquentés par un minimum de 10 espèces de chauves-souris dont plusieurs d'intérêt communautaire ou régional (Barbastelle d'Europe, Murin de Brandt, Murin à oreilles échancrées et Sérotine commune). En contrebas du boisement, une prairie pâturée et des prairies de fauche ponctuées de quelques haies et arbres champêtres accueillent un cortège avifaunistique riche et diversifié avec plusieurs espèces sensibles en période de nidification (Chouette chevêche, Linotte mélodieuse, Pie-grièche écorcheur, Moineau friquet) ou en transit (Bruant ortolan, Tarier des prés). À noter que ce secteur constitue une zone refuge pour la grande faune, en particulier le Chevreuil dont la densité d'individus y est assez importante.

– **Enjeu déplacements – nuisances acoustiques** : En Haute-Savoie, les déplacements sont très majoritairement assurés par la voiture particulière. L'équipement automobile haut-savoyard y est élevé, avec un taux de motorisation de 0,60 voiture par habitant. Sur le territoire du projet, l'autoroute A41 est directement concurrencée par la RD1201 entre Annecy et Cruseilles. Certaines sections sont particulièrement chargées voire saturées aux heures de pointes. Ces effets s'accroissent d'année en année. Les flux se répercutent alors sur le réseau secondaire parfois très emprunté.

Dans ce contexte, l'un des enjeux du projet concerne ses impacts sur l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, plus particulièrement en ce qui concerne les zones habitées proches du tracé de l'autoroute.

– **Autres enjeux** :

- Le projet est potentiellement concerné par plusieurs canalisations de transport de gaz naturel sur le territoire des communes d'Allonzier la Caille et Saint-Martin Bellevue exploitées par GRT Gaz Région Rhône-Méditerranée. Elles bénéficient de servitudes d'utilité publique instaurées par l'arrêté préfectoral n°DREAL-UID2S74-2016-02 et l'arrêté préfectoral n°DREAL-UID2S74-2016-71.

On notera qu'à cet égard, s'appliquent les prescriptions du code de l'environnement livre V – titre V – chapitre IV intitulé « Sécurité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques de transport et de distribution » et particulièrement les articles R.554-20 et R.554-24 qui prévoient la consultation du guichet unique par le responsable du projet.

- Le projet interagit potentiellement avec des éléments du patrimoine (site inscrit du château de Monthoux et site inscrit du château et du hameau de Prémery).

2 – Analyse de l'étude d'impact, de la qualité et de la pertinence des informations contenues

2.1 – Caractère complet de l'étude

Sur le plan formel, l'étude d'impact comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version en vigueur à la date de dépôt du dossier, et couvre les thématiques requises.

Elle est globalement bien illustrée, les nombreuses cartes, plans photographies du site sont de bonne qualité, mais les synthèses, bien utiles en fin de paragraphes, ne sont pas toujours présentes.

Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux et les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées.

2.2 – État initial et analyse des impacts du projet sur l'environnement

État initial : De manière générale, l'état initial est documenté de façon satisfaisante. Il est réalisé sur une aire d'étude cohérente et traite de l'ensemble des thématiques environnementales. Outre une analyse bibliographique, il intègre des prospections de terrain sur les sujets qui le nécessitent (reconnaitances pédologiques pour délimitation précise des zones humides, analyses in situ de la qualité des cours d'eau, inventaires faune et flore – y compris espèces invasives, mesures acoustiques nécessaires au calage du modèle, mesures qualité de l'air). Dans l'ensemble, les enjeux ont bien été identifiés, hiérarchisés et localisés.

Un tableau récapitule les enjeux concernant le milieu naturel (pages 78 et 79 de l'étude d'impact) au sein de l'état initial qui aurait gagné à bénéficier d'une synthèse globale hiérarchisant l'ensemble des enjeux.

Analyse des impacts : Tous les types d'impacts (permanents, temporaires, directs ou indirects) ont été étudiés. Les impacts du projet d'élargissement de l'autoroute A41 concernent essentiellement les thématiques exposition des populations aux pollutions et nuisances, « eau », « biodiversité » et « déplacements » :

Concernant l'enjeu « eau » : L'intervention dans ou aux abords immédiats d'un cours d'eau comporte le risque d'induire des pollutions des eaux superficielles. L'impact négatif est temporaire, important en phase chantier et peut durer jusqu'à plusieurs mois. On notera que le projet inclut des modifications des ouvrages hydrauliques et un re-méandrage localisé du Viéran.

Les impacts du projet sur les zones humides sont directs, permanent, et à court terme. Il implique aussi la destruction potentielle d'individus d'espèces patrimoniales. Les espèces concernées sont le Crapaud commun, le Triton alpestre, le Triton palmé et la Couleuvre à collier.

Concernant les enjeux Natura 2000 : Le dossier contient un développement dénommé « incidence sur les zones du réseau natura 2000 qui conclut, au vu de l'éloignement de sites Natura 2000, que les incidences du projet sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant motivé leur désignation au réseau Natura 2000 peuvent être considérées comme négligeables.

De façon plus générale, **concernant l'enjeu « biodiversité »** :

La propagation des espèces allochtones (espèces floristiques invasives) est une menace importante pour la biodiversité à l'échelle mondiale. Les inventaires réalisés mettent en évidence la présence de 9 espèces de plantes invasives dans la zone d'étude. Elle fait état du fait que les mouvements de terre liés à l'élargissement pourraient conduire à déplacer les graines voire les racines (rhizomes) de ces différentes espèces. Dans les zones de stockage et au niveau des espaces décapés (de superficie importante si l'on compte l'emprise et les structures annexes), ces graines et rhizomes peuvent trouver un terrain propice pour leur germination ou leur développement, créant de nouveaux foyers de dissémination. Les circulations d'engins peuvent également déplacer des rhizomes le long des voies de circulation favorisant la dissémination des espèces.

Par ailleurs, la modification des milieux dans l'emprise et à proximité directe du projet peut entraîner un changement des comportements de la faune en termes de déplacements. Cet impact est temporaire. Le chantier d'élargissement de l'autoroute prévoit le maintien des ponts actuels jusqu'à ce que les nouveaux soient construits et mis en service. Ainsi, les animaux pourront toujours franchir l'autoroute dans ce secteur. Ils pourront néanmoins être temporairement dérangés par le chantier, du fait de la circulation des engins, du bruit, des émissions lumineuses, des dispositifs de protection...

En ce qui concerne le potentiel de destruction des habitats d'espèces, l'étude d'impact le met en relation avec l'emprise des futures voies de circulation, la création de voies de service et des bassins de traitement des eaux pluviales, ainsi qu'avec la reprise de la géométrie de la RD1201 et aux opérations de modelage au Nord de Pringy.

Une demande d'autorisation au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement est annoncée et est réputée concerner l'ensemble des espèces ou habitats d'espèces susceptibles d'être impactées de manière temporaire ou définitive par le projet.

Concernant l'enjeu « déplacements » et l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances :

La réalisation des travaux intersecte plusieurs voies de communication et réseaux. L'étude d'impact pointe les effets potentiels liés aux coupures produites par la phase chantier qui peuvent conduire à ne pas rétablir temporairement sur place certaines voiries ou accès, entraînant des perturbations plus ou moins longues des circulations sur les axes concernés et par une gêne à la circulation spécifiquement à proximité des bases travaux et des différentes aires de stationnement des engins.

En ce qui concerne l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, une modélisation acoustique du projet est produite au dossier. Celle-ci fait apparaître les bâtiments subissant une modification significative de l'exposition au sens de la réglementation et, plus globalement, s'est attachée à identifier les points noirs du bruit.

L'étude produit aussi une modélisation de la qualité de l'air en ce qui concerne les NOx, les PM10 et PM 2,5, le benzène, et produit les indices pollution population aux horizons 2020 et 2040. elle donne aussi, en quatre points représentatifs, les niveaux de concentration concernant 11 autres polluants. l'ensemble des données relatives à ces 16 polluants est décliné en ces quatre points, en quotient de danger et en excès de risque individuel.

2.3 – Justification du projet et étude de variantes

L'étude d'impact comporte un développement intitulé « esquisse des principales solutions de substitution et raisons du choix » qui justifie le projet par la nécessité de réguler les conditions d'écoulement du trafic, d'améliorer la sécurité et le niveau de service aux usagers de l'autoroute A41N dans le secteur considéré, en lien avec l'augmentation de trafic engendrée par la mise en service de l'A41Nord (LIANE).

En termes de parti d'aménagement, la seule solution de substitution envisagée est de ne pas élargir l'autoroute (solution fil de l'eau). Réputée provoquer à terme un engorgement de l'autoroute aux heures de pointe, elle n'a pas été retenue.

On notera que le chapitre 7 de l'étude d'impact « présentation du projet » fait état de la mise en compétition de deux options bien différenciées pour le rétablissement de la RD 1201 : le rétablissement sur place avec reconstruction de nouveaux ouvrages de franchissement, et un nouveau tracé à l'Est de l'A41. La solution retenue par le Conseil Départemental, à savoir un aménagement sur place a été choisie notamment pour des raisons de sécurité routière. Il est dommage que le dossier n'ait pas rendu compte d'une analyse multicritères à ce sujet. En effet, la solution retenue peut aussi être créditée d'avantages environnementaux, notamment en ce qui concerne le milieu naturel.

2.4 – Compatibilité avec les documents cadres

L'étude d'impact, listant l'ensemble des plans, programmes et documents d'urbanisme intéressés, produit, pour ceux qui sont réputés pouvoir être concernés, une analyse de la compatibilité du projet. Elle décrit l'articulation du projet avec ces différents documents.

Elle précise, entre autres, que le projet est compatible avec :

- les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016-2021 ;
- les objectifs et orientations du SCOT du bassin Annécien ;
- le Schéma régional de cohérence écologique (S.R.C.E.) Rhône-Alpes.

Pour diverses raisons (emplacements réservés, incompatibilité du règlement de certaines zones...), le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur sur les communes de Metz-Tessy, Pringy et Saint-Martin-Bellevue. De fait, le dossier global transmis contient, pour chacune de ces communes, un dossier de mise en compatibilité.

2.5 – Résumé non technique

L'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique qui reprend l'ensemble des éléments développés dans l'étude d'impact. Lisible et clair, il gagnerait toutefois à contenir les plans et illustrations qui lui permettraient de jouer pleinement son rôle.

3) Prise en compte de l'environnement par le projet

Des mesures d'évitement et de réduction en phase travaux et exploitation sont proposées pour les principaux enjeux identifiés.

Cette partie est déclinée par thématiques principales :

3.1 – Eau

En ce qui concerne la prolongation des ouvrages hydrauliques de franchissement, la méthode retenue s'est axée sur l'évitement, les terrassements ayant été évités là où cela était possible. Sur les 13 ouvrages concernés, seuls quatre font l'objet d'un prolongement classique et quatre seront équipés de « dalles sur tête » évitant l'intervention en lit mineur.

Vis-à-vis de la prévention des pollutions, le projet inclut une mise à niveau environnementale du dispositif d'assainissement de l'autoroute.

S'agissant du cours d'eau principal (le Viéran), son cours étant proche de l'autoroute, l'élargissement est annoncé comme imposant un re-méandrage de celui-ci assorti de précautions de chantier classiques en pareil cas.

La modification du tracé de la RD1201 dans le cadre du projet, imposée par la nécessité de maintenir l'ouvrage existant en service durant la construction du nouvel ouvrage, nécessite une déviation du ruisseau du « Pas Mercier ». L'autorité environnementale note qu'il s'ensuit une réduction significative de la longueur de l'ouvrage hydraulique ainsi qu'une réduction de son biais. Ceci ajouté aux éléments fournis concernant la reconstitution du lit sur l'emprise de l'actuelle RD appelée à être démolie, laissent augurer d'un effet vraisemblablement positif du projet sur ce point particulier.

En ce qui concerne l'articulation avec la déviation de Pringy, le dossier précise que les deux dispositifs d'assainissement seront clairement disjoints.

S'agissant des effets du projet sur les zones humides, le dossier annonce un prélèvement d'environ 1 ha de zone humide (mais, sachant que certaines de ces zones seraient aussi impactées par le projet de déviation de Pringy, ce décompte mériterait d'être confirmé) et annonce une compensation à hauteur d'un ratio surfacique de 200 %. Il propose une compensation au lieu dit « bois Rosset » et précise que d'autres zones sont en cours d'identification en lien avec le conservatoire des espaces naturels. Cette démarche devra être menée à son terme.

3.2 – Biodiversité

Concernant cette thématique, les inventaires réalisés sont adaptés et ont permis de bien cerner les enjeux écologiques du projet. Il en découle des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts qui sont globalement satisfaisantes.

Le dossier annonce, pour le projet, une emprise d'environ 45 ha annoncée comme anthropisée à 70 %. Il en résulte des prélèvements modérés sur les milieux naturels (0,35ha sur les pelouses calcicoles, 5 ha pour les prairies, 6ha pour les milieux boisés). Cet impact est présenté comme faible.

Le projet concernant un corridor écologique identifié au SRCE comme étant à restaurer, le dossier précise que la création d'un passage à faune dans ce secteur a été étudiée mais que celui-ci n'a pas été intégré au projet. En revanche, la solution retenue pour le rétablissement de la RD1201 comporte la reconstitution des passages supérieurs existants sur l'autoroute sans qu'il soit précisé si ceux-ci sont conçus de façon à améliorer leur fonctionnalité en termes de franchissement de la faune sauvage. On ne sait donc pas si le projet va améliorer la situation, mais il est possible d'affirmer, compte tenu de la situation actuelle, qu'il ne la dégradera pas.

Certains ouvrages hydrauliques ont annoncés comme devant bénéficier d'améliorations favorables à la petite et moyenne faune sauvage (banquettes dans les ouvrages rétablissant le « Pas Mercier »). D'un point de vue général, ce type de projets d'élargissement a vocation à être l'occasion d'étudier l'opportunité d'une amélioration de la fonctionnalité de l'ensemble des ouvrages hydrauliques pour la petite faune. Ce point mériterait d'être davantage développé en ce qui concerne le projet objet du présent avis.

En ce qui concerne les travaux, le dossier annonce la mise en œuvre d'un système de management environnemental qui intégrera un certain nombre de mesures classiques de prévention des effets indésirables du chantier (par exemple : clôtures à amphibiens dans certains secteurs, actions de maîtrise des espèces invasives ou indésirables...). Il s'agit d'un point très positif.

S'agissant de la protection des espèces, un dossier de demande de dérogation est annoncé comme étant en cours de rédaction. L'étude d'impact, sans préciser les effectifs en cause, liste les espèces concernées et

propose plusieurs mesures compensatoires qui devront être validées et quantifiées à l'occasion de l'instruction de ce dossier (plantations, ensemencement de prairies pour recréation de milieux ouverts, création de zones favorables à certaines espèces au lieu dit « Eminent » dont on notera qu'il est significativement distant du projet, conventions de gestion pour fauche tardive, mares de substitution pour amphibiens, hibernacula pour reptiles, andains de branchages pour petite et microfaune).

Un tableau de synthèse (page 201 de l'étude d'impact) permet d'évaluer l'importance des mesures proposées :

- compensation des milieux boisés : 6,6 ha prélevés, compensés à 100 % sur ripisylves du Viéran ou à proximité du projet (un plan de localisation permettrait de conforter cet engagement) ;
- compensation de milieux humides : 0,2 ha au lieu dit « Rosset » très inférieur à l'objectif annoncé ;
- milieux ouverts : 4,6 ha de compensation pour 5,6 ha consommés, inférieur là aussi à l'objectif de compensation.

On notera une initiative annoncée au dossier, de mutualisation de mesures compensatoires entre la déviation de Pringy, le projet d'écoquartier voisin et le projet d'élargissement de l'A41. Restant à finaliser, cette initiative, pour autant qu'elle puisse bien distinguer les responsabilités de chaque porteur de projet, pourrait apporter de meilleures garanties d'efficacité des mesures compensatoires du fait de l'augmentation de leur taille et, de ce fait, de l'augmentation de la probabilité de dépassement de la taille critique minimale.

Parmi les enjeux restant à approfondir, une étude de la localisation la plus adaptée des clôtures à grande faune, visant à éviter de rendre inaccessibles celles des dépendances vertes qui pourraient être les plus utiles pour la faune (et donc les plus attirantes) reste aussi à engager (en les positionnant par exemple au plus près des emprises techniques).

Cet ensemble constitue un bon début de prise en compte des enjeux relatifs aux milieux naturels mais nécessite d'être finalisé.

3.3 – Exposition des populations aux pollutions et aux nuisances

Indépendamment du projet, la limitation de la vitesse prévue sur le tronçon concerné (110 km/h) et l'amélioration technologique des véhicules vont dans le sens d'une maîtrise des pollutions et des nuisances.

Le projet, accompagnant l'augmentation de trafic prévue, aura un effet favorable en termes de fluidité du trafic avec les conséquences environnementales qui y sont liées.

On notera que, sur la partie la plus sensible de ce point de vue, le dossier contient un engagement de cofinancement d'un écran acoustique prévu dans le cadre du projet de la déviation de Pringy et dont l'effet sera favorable.

Malgré cette mesure de réduction, il identifie quatre bâtiments restant exposés à terme à des niveaux sonores excédant 70 décibels. Le dossier, précise à leur sujet qu'une optimisation du profil des accotements (merlons acoustiques) a été étudiée sans que le dossier contienne d'engagement de réalisation à ce sujet.

3.4 – Agriculture

Environ 15 ha de foncier agricole, répartis sur 6 exploitations, sont impactés par le projet. Cette surface intègre deux îlots qui ne sont pas concernés directement par l'élargissement de l'A41 mais par des zones de modelage pour le dépôt de déblais, qui pourraient être de nouveau exploitées après remise en état (le dossier précisant que ces zones seront remises à l'agriculture suite aux travaux).

De ce fait, l'impact réel du projet autoroutier sur l'agriculture est annoncé comme limité à 6,5 ha environ.

Afin de maîtriser l'impact résiduel, il est noté qu'une attention particulière serait portée sur la limitation du prélèvement occasionné par les rétablissements de voiries et les ouvrages annexes.

3.4 – Risques naturels

Au sens du plan de prévention des risques naturels, une partie de l'emprise du projet se situe en zonage réglementaire « rouge », dans lequel les risques sont réputés forts. Correspondant à un projet constitué de

« travaux et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics », il peut être envisagé sous réserve de présenter une vulnérabilité restreinte, de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures d'urbanisme, procédure loi sur l'eau, autorisation de défrichement).

Le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop at the top, followed by a vertical line, a horizontal stroke, and a final vertical stroke extending downwards.

M. DELPUECH