Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE
PRÉFET DU PUY-DE-DÔME

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

ÉLARGISSEMENT A 3 VOIES DE L'A71 DANS LE SENS CLERMONT-FERRAND- BOURGES SUR LES COMMUNES DE CHAMPS, VENSAT, SAINT-AGOULIN, JOZERAND, ARTONNE (63)

La société Autoroutes Paris – Rhin – Rhône (APRR) concessionnaire de l'autoroute A71 entre Bourges et Clermont-Ferrand porte un projet d'élargissement à 3 voies de l'A 71 sur le secteur de la Rampe des Volcans, pour lequel elle a sollicité auprès du préfet du Puy-de-Dôme une déclaration d'utilité publique.

Le préfet du Puy-de-Dôme a saisi l'autorité environnementale, qui est le préfet de la région Auvergne, pour avis sur ce projet. Il doit donner son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier, le 5 mai 2015. Cet avis, qui porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet, a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne.

En vertu du même article du code de l'environnement, l'autorité environnementale a consulté le préfet du Puy de Dôme et le directeur général de l'agence régionale de santé par lettres du 19 mai 2015. Le présent avis, transmis à APRR, sera publié sur Internet notamment sur le site de la DREAL.

I Présentation du site et du projet

Le projet est situé en secteur agricole, au niveau des communes de Champs, Vensat, Saint-Agoulin, Jozerand, Artonne.

Il s'étend sur un linéaire d'environ 7 kilomètres (km) entre le nœud d'échanges avec l'autoroute A89 et le nœud d'échanges avec l'autoroute A719 au nord.

Le passage à trois voies comprend deux élargissements :

- l'un par l'extérieur de la voie du sud du projet au point repère (PR) 356.0.
- l'autre par le terre-plein central (TPC) du PR 356.0 au nord du projet.

Le dossier considère que le projet n'engendrera pas d'augmentation de trafic (page 233). Il augmentera en revanche la vitesse maximale autorisée pour les véhicules légers, qui passera de 110 km/h actuellement à 130 après élargissement.

Plusieurs ouvrages seront modifiés par le projet. Deux passages inférieurs[1] pourront subir des interventions mineures consistant à rehausser la tête d'ouvrage[2], un passage inférieur sera élargi par l'extérieur. Enfin un passage supérieur[3] pourra subir un raidissage[4] du perré[5] pour créer une voie latérale de service. Il comporte également la mise aux normes des bassins d'assainissement.

1 Passage inférieur : passage **sous** la route créée
2 Tête d'ouvrage : ouvrage hydraulique permettant de faire passer un écoulement d'eau entre l'extérieur et l'intérieur d'une zone déterminée
3 Passage supérieur : passage **sur** la route créée, par exemple un pont
4 Raidissage : augmentation de la pente
5 Perré : talus revêtu pour assurer sa stabilité

II Qualité du dossier

1 Appréciation globale de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier comprend formellement toutes les parties de l'étude d'impact exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Sur la forme, l'ensemble du dossier est rédigé dans un vocabulaire accessible. Les termes techniques ou scientifiques sont définis en note de bas de page ou dans un glossaire en fin de l'étude d'impact.

2 Résumé non technique

Un résumé non technique complet reprend bien les principales conclusions de l'étude d'impact. Il aurait toutefois pu faire l'objet d'un document à part afin d'être plus facilement identifiable et consultable par le public.

III Raisons du choix du site et justification du projet

Le projet vise à améliorer les conditions de sécurité et de circulation de l'A71 sur la portion de la rampe des Volcans, caractérisée par une forte pente (5,3 % de déclivité sur plus d'un kilomètre).

IV Description de l'état initial de l'environnement, évaluation des impacts du projet et définition des mesures pour y remédier

L'étude d'impact décrit les enjeux environnementaux du site de manière exhaustive. En outre, elle montre bien que le bruit, la biodiversité, notamment celle liée aux milieux aquatiques et les émissions atmosphériques dues au trafic routier sont les enjeux environnementaux les plus importants liés au site et au projet. Les observations de l'autorité environnementale dans le présent avis se concentreront donc sur ces thèmes.

Les impacts en phase travaux sont clairement dissociés des impacts en période d'exploitation.

S'agissant des méthodes d'étude, elles comportent de nombreuses prospections de terrain en 2014 pour les parties relatives aux inventaires faune-flore. Ces séances ont permis également d'illustrer le dossier avec des photos de qualité. La zone d'étude varie à juste titre suivant les enjeux et espèces étudiés. Ainsi, elle s'attache plus finement à la Vallée de la Morge, identifié site sensible le plus proche de la zone de travaux notamment sur le plan faunistique et floristique.

Enfin, le dossier prend en compte les différents plans et programmes concernant la zone du projet. Toutefois contrairement à ce qui est annoncé, l'enquête publique du SRCE[6] a eu lieu du 12 novembre au 16 décembre 2014.

1 Biodiversité

La zone d'étude est située dans un espace essentiellement agricole et naturel. Le projet concerne deux ZNIEFF[7]de type I et quatre sites Natura 2000. Une majorité des habitats sont à juste titre identifiés sans lien fonctionnel avec la zone de projet. Le projet n'aura pas d'impact sur les espèces qu'ils abritent et l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, réalisée de manière proportionnée aux enjeux et aux caractéristiques du projet et conclut correctement à l'absence d'incidence significative sur les habitats et les espèces des sites Natura 2000 concernés.

Au-delà du réseau Natura 2000, les enjeux écologiques de l'ensemble de la zone d'étude sont bien étudiés dans le dossier. Ils peuvent être considérés comme globalement modérés, mais sont inégalement répartis au sein de l'aire d'étude immédiate.

6 SRCE : Schéma régional de cohérence écologique. Le rapport du commissaire enquêteur sur ce document est en ligne sur le site extranet dédié depuis le 12 février 2015.

7 ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique.

Ainsi, plusieurs secteurs se distinguent par un intérêt écologique plus important :

- la vallée de la Morge : habitat d'intérêt communautaire avec présence de plusieurs espèces protégées ;
- le boisement au niveau du Ruisseau des Combes ;
- Les prairies au nord de la zone, à proximité de l'aire des Volcans.

S'agissant de l'emprise de l'élargissement, le dossier montre un intérêt écologique faible. L'A71 étant déjà existante sur deux fois deux voies, l'impact écologique de la création d'une troisième voie sera donc modeste.

En revanche, certains bassins de récupération des eaux pluviales[8] présentent un enjeu écologique, notamment celui à proximité duquel a été observée une population de libellules Agrion de Mercure, mais aussi ceux qui accueillent des amphibiens en reproduction.

Par conséquent, le dossier indique que les travaux prévus pour améliorer ces bassins autoroutiers dans le cadre du projet, feront l'objet d'un dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèce protégée et de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau ».

Il aurait été judicieux d'intégrer dans l'étude d'impact les conclusions de ces dossiers, en particulier le détail des mesures de compensation prévues en faveur des amphibiens qui occupent actuellement les bassins.

2 Bruit

L'état initial a été caractérisé en 2014 par des mesures en façade pour quatre habitations parmi les plus exposées, au hameau « Le Mas » sur la commune de Jozerand. Les niveaux de bruit ainsi mesurés sont inférieurs aux seuils réglementaires. Le merlon acoustique[9] existant au niveau du hameau « Le Mas » permet d'atténuer le bruit généré par les véhicules circulant sur l'A71.[10]

Parallèlement, une modélisation de l'état initial fait apparaître des niveaux de bruit maximums au Mas avec des écarts allant de 2 à 5 décibels A (dB(A)) avec les mesures effectivement réalisées. Ces écarts auraient dû être expliqués dans le dossier.

L'impact sonore supplémentaire dû au projet est estimé à 2 dB et expliqué par l'augmentation des vitesses de circulation permises par l'élargissement. Sur cette base, le dossier considère que le merlon actuel est suffisant et aucune mesure supplémentaire de réduction de l'impact n'est prévue.

3 Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'évaluation des risques sanitaires (ERS) liée aux rejets atmosphériques est réalisée conformément à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

Le projet engendrera une dégradation légère de la qualité de l'air en PM10[11] et dioxyde d'azote (N02) du fait de l'augmentation de la vitesse de circulation des véhicules légers mais le dossier estime correctement que l'impact du projet sur cet enjeu n'est pas significatif.

---

8 **Bassins d'eaux pluviales autoroutiers** : utilisé dans le processus d'épuration des eaux usées. Ces bassins se retrouvent long des grands axes routiers.

9 **Merlon acoustique** : butte de terre antibruit

10 A titre de repère, l'OMS fait des recommandations relatives au bruit dans l'environnement. Par exemple, afin de protéger la majorité de personnes contre une gêne grave pendant la journée, le niveau extérieur du bruit régulier et continu ne devrait pas excéder 55 dB(A) sur les balcons, terrasses et dans les zones résidentielles extérieures. Pour protéger contre une gêne modérée pendant la journée, ce niveau ne devrait pas excéder 50 dB(A).

11 **PM 10** : particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, dont le nom anglais est « particulate matter 10 » ou PM 10 en abrégé. Ces particules peuvent notamment être mises en cause dans les affections respiratoires ou cardiovasculaires.

S'agissant des GES, le dossier évalue que l'augmentation de vitesses de circulation générera un accroissement des émissions évalué à environ 9 %.

V Prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier montre que les impacts environnementaux du projet seront globalement modérés.

Certains seront même positifs, par exemple l'amélioration de la performance des bassins de récupération des eaux pluviales.

Toutefois, des précisions auraient dû être apportées concernant d'une part le bruit et d'autre part la préservation des espèces qui exploitent actuellement les bassins afin de pouvoir s'assurer de la prise en compte suffisante de ces enjeux.

Clermont-Ferrand, le 03 JUIL. 2015

Le préfet

Michel FUZEAU