



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION AUVERGNE

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Projet d'élargissement de l'autoroute A71 entre la barrière de GERZAT (63) et l'A75
Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La société APRR, concessionnaire de l'autoroute A71, a déposé en préfecture du Puy-de-Dôme, un projet d'élargissement de l'A71 entre la barrière pleine voie de Gerzat et l'A75 (limite de concession), préalablement à l'ouverture d'une enquête publique.

Le but de l'enquête est d'apporter au public les éléments d'information à l'appréciation de l'utilité publique du projet et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions postérieurement à l'étude d'impact, s'agissant :

- de la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2*3 voies de l'A71
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Gerzat et Clermont-Ferrand.

Selon l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour ce projet est le préfet de région, qui a accusé réception du dossier complet le 28 décembre 2011, et qui doit donner son avis sur le dossier dans les deux mois suivant sa réception, en application de l'article R.122-13 du code de l'environnement. Cet avis, qui porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A71, a été préparé par la DREAL Auvergne. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait l'objet d'un dossier parallèle qui n'a pas fait l'objet de la présente saisine de l'autorité environnementale.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est joint au dossier soumis à enquête publique et mis en ligne sur Internet par la préfecture du Puy-de-Dôme.

RESUME

Ce résumé rassemble les principales observations faites par l'autorité environnementale dans son avis. Il est indissociable du reste de l'avis et ne peut pas s'y substituer.

Enjeux environnementaux du site

Localement, les principaux enjeux environnementaux du site sont liés à la présence de riverains et concernent notamment le bruit et la qualité de l'air.

Globalement, la question des émissions de gaz à effet de serre est importante pour ce type de projet.

Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet prend correctement en compte les enjeux environnementaux locaux, biodiversité, eau, risque inondation en particulier, dans sa conception et dans la conduite des travaux prévus à condition que les mesures envisagées soient effectivement mises en œuvre, ce que le dossier ne garantit pas toujours.

Par ailleurs, le dossier affiche une ambition de profiter du projet pour réduire les impacts environnementaux de l'A 71 actuelle qui aurait pu être plus concrètement mise en œuvre.

En ce qui concerne l'enjeu environnemental global des émissions de gaz à effet de serre, le dossier démontre une augmentation de ces émissions due au projet.

1. Présentation du projet

L'autoroute A71 a été construite dans les années 80, sans prévision d'une mise à 2*3 voies.

Une décision ministérielle du 26 novembre 2007 relative à l'axe autoroutier nord-sud au droit de l'agglomération de Clermont-Ferrand stipule en particulier qu'il sera demandé à APPR « de commencer les études de mise à 2*3 voies de l'A71 au sud du péage de Gerzat, jusqu'à l'A75. Le contrat de concession prévoit ce projet dès lors que le trafic atteindra 45000 v/j, ce qui devrait être le cas vers 2012. Les études correspondantes seront inscrites au futur contrat d'entreprise 2009-2013 d'APRR ».

Les études menées par APPR révèlent la nécessité d'élargir cette portion d'infrastructure.

Une décision ministérielle du 6 juillet 2011 a approuvé la mise en 2*3 voies sur la section barrière de Gerzat / A 75. L'opération désignée consiste en l'ajout d'une voie de circulation de 3,5 mètres de largeur sur la plateforme autoroutière existante et un ensemble de dispositions annexes telles que la modification du raccordement de l'autoroute aux différentes bretelles existantes, la réalisation d'un réseau d'assainissement et de bassins de traitement des eaux pluviales, la mise à niveau des dispositifs de retenue engendrée par le passage à 3 voies.

L'élargissement de l'autoroute pour accueillir une troisième voie de circulation, ne peut se faire que par l'extérieur de la plate-forme actuelle, ce qui nécessite des emprises supplémentaires par rapport à la situation d'aujourd'hui et un total de 12 ouvrages d'art à traiter. L'élargissement est prévu sur un linéaire de 7,6 km.

2. Qualité du dossier

Le dossier comprend bien formellement tous les éléments demandés dans le cadre d'une étude d'impact. Cependant, un sommaire plus détaillé aurait facilité l'accès au dossier par le public.

2.1. Résumé non technique

Le résumé non technique aborde les principales thématiques de l'étude d'impact sous la forme d'une synthèse relativement explicite pour un public non averti et permet ainsi une prise de connaissance rapide des caractéristiques du projet. Afin de localiser le projet de manière efficace, ce document aurait toutefois gagné à comporter un minimum d'illustrations (représentation du tracé concerné par la mise en 2*3 voies de l'A71 sur un fond de carte adapté par exemple).

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et principaux enjeux environnementaux du site

• **Enjeux liés à la présence de populations riveraines : acoustique, qualité de l'air et volet sanitaire**

Sur le plan du bruit, l'état initial a détecté une habitation exposée à plus de 70 dB(A).

Sur la qualité de l'air, le dossier documente bien l'état actuel, sans toutefois apporter d'interprétation sanitaire aux données produites (qualité de l'air, des sols, et des végétaux). Les données mesurées auraient pu être mises en perspective avec les mesures des stations fixes de l'agglomération ainsi qu'avec les seuils réglementaires traduisant des objectifs sanitaires inscrits dans le code de l'environnement.

Afin que les risques sanitaires soient considérés dans leur globalité, l'incidence des rejets atmosphériques de l'A71 mériterait d'être rapprochée en toute circonstance des effets de la pollution de fond appréhendés dans l'état initial.

A noter, l'absence d'établissement sensible dans la bande d'étude de 300 mètres de part et d'autre de l'A71.

• **Hydrogéologie et milieu aquatique**

Du nord au sud, les cours d'eau traversés par l'A71 sont le Bédât et la Tiretaine. L'Artière, sur la partie sud de la zone d'étude, longe l'autoroute à proximité du diffuseur du Brézet.

La capacité hydraulique de l'ouvrage du fossé de Donnavignat apparaît insuffisante et il est indiqué que des débordements sont possibles sur les terrains situés entre le D210 et l'A71. De même, les traversées des cours d'eau et la section longée par l'Artière sont des points particuliers à traiter vis-à-vis du risque de

pollution accidentelle.

Le secteur ne présente pas de ressource en eau destinée à la consommation humaine. De même, hors agriculture, les eaux souterraines sont peu utilisées par les autres usagers à proximité de l'autoroute. Les aquifères sont relativement bien protégés des pollutions par des horizons argileux du sous-sol.

• Milieu naturel, biodiversité et continuité écologique

Le projet s'inscrit dans :

- le périmètre du site Natura 2000 n°FR 8301037 Marais salés de Saint-Beauzire,
- le périmètres de la ZNIEFF de type II «Coteaux de Limagne occidentale».

Le projet se situe en limite notamment :

- des zones Natura 2000 n°FR 8301036 Vallées et coteaux thermophiles au Nord de Clermont-Ferrand de Beauregard-Vendon et FR 8301035 vallée et coteaux xérothermiques des Couzes et Limagnes dont le site le plus proche est le site de Crouel,
- de trois ZNIEFF de type 1 « versant du plateau de Châteauguay ; Puy de Var - le Claire et Puy de Crouel.

La fonctionnalité des sites est relativement indépendante

La flore et la faune présentes sur le périmètre d'étude sont correctement analysées, les enjeux écologiques induits ont été localisés sur des cartes très lisibles et bien légendées en fin de description du milieu naturel.

Les zones favorables à la présence de reptiles et de batraciens ont bien été identifiées.

Quatre ordres d'insectes ont été étudiés (lépidoptères, odonates, orthoptères et coléoptères patrimoniaux).

Sur le plan de la faune piscicole, il convient de noter la présence significative de la loche franche qui montre ainsi que la pollution métallique reste limitée dans ce secteur et dans une moindre mesure la présence de la truite fario malgré la forte artificialisation des cours d'eau de la zone.

S'agissant des espèces envahissantes, il a été inventorié six espèces végétales (le robinier faux-acacia, la renouée du Japon, le séneçon du Cap, la vigne-vierge, L'ailanthe et le buddleia de David) qui ont été localisées pour une représentation judicieuse sur une carte. La rubrique particulière concernant l'ambrosie est également utile. Les emprises des grands ouvrages sont des lieux à surveiller ; la proximité de l'aéroport de Clermont-Ferrand – Aulnat corrobore pour l'autorité environnementale l'intérêt d'une vigilance particulière afin de ne pas faciliter la dissémination. Cet enjeu est bien identifié dans les conclusions de l'étude.

Cependant, la partie sur le « séneçon du Cap » aurait mérité d'être étoffée. Il aurait été utile de préciser que cette espèce a été vue récemment sur le puy de Crouel et également en dehors de la zone d'étude, sur le marais de Saint-Beauzire. APRR a déjà été alerté sur ce problème. En effet, depuis trois ans, il est constaté une augmentation considérable de la présence de cette plante envahissante, le long de l'Autoroute. A partir de ce foyer principal, cette plante se répand sur les sites Natura 2000 voisins et menace la biodiversité qui s'y trouve (première mention en 2010 sur le marais salé de Saint-Beauzire, recouvrement du versant nord du Puy de Crouel).

L'analyse des corridors écologiques présentée dans le résumé non technique pour la faune précise « il n'a pas été identifié d'axe de déplacement particulier. Seul l'ouvrage sous la D769 est probablement utilisé par la faune pour traverser l'autoroute ». La partie spécifique de l'étude d'impact proprement dite ne développe pas beaucoup plus cette thématique. Il est précisé que l'« inspection n'a pas permis de mettre en avant des zones de passages empruntées par la petite et la grande faune. Il n'a pas été relevé de détérioration particulière. Seuls les lapins de garenne peuvent passer sous les mailles du grillage et ainsi coloniser les différents délaissés de part et d'autre du tracé. ». Cette analyse est à nuancer cependant car l'imperméabilité de l'infrastructure pour la faune a déjà été mis en échec dans un passé récent. En effet, en 2011, deux interventions de battues administratives ont été effectuées pour des sangliers sur le secteur du Brézet. De même, la carte « inventaire mammifères-Observations et ouvrages » ne fait pas référence à l'espèce sanglier en terme d'utilisation probable ou aléatoire des aires de l'infrastructure.

Les impacts actuels de l'A 71 sur l'avifaune, les chiroptères et les insectes sont bien évalués.

• Paysage

Le linéaire concerné par le projet offre une alternance de vue ouvertes et fermées, avec des fenêtres sur la chaîne des Puys et sur la plaine de la Limagne. Cette vitrine sur les volcans d'Auvergne constitue un point d'intérêt paysager important, notamment dans le sens nord-sud.

De l'extérieur, l'autoroute fait partie du paysage et reste peu visible y compris des contreforts de la bordure ouest de Clermont-Ferrand.

- **Enjeu de maîtrise de la consommation d'espaces**

La valorisation foncière sur le périmètre d'étude est peu analysée. Il s'agit notamment des zones de maraîchage importantes dans ce secteur ainsi que la structuration du réseau d'irrigation.

2.3. Justification du projet

Cette partie abordée à partir de la page 21 du dossier fait l'objet d'une inversion dans le cadre de l'assemblage du document transmis à l'autorité environnementale (succession des pages 16 puis 27 jusqu'à 17 pour reprendre à 35). Cette erreur de reprographie nuit à la bonne compréhension du dossier.

L'étude met en avant les aménagements récents du réseau autoroutier, tels que l'A89 depuis Bordeaux en 2006 ou le viaduc de Millau sur l'A75 en 2004, font aujourd'hui de cette autoroute une zone charnière au centre des déplacements Est/Ouest et Nord /Sud.

Une étude de trafic réalisée en 2008 émet des hypothèses de croissance des trafics de 2% jusqu'en 2013, puis de 1% par la suite.

Il est rappelé que le seuil de déclenchement des opérations de mise à 2*3 voies pour les autoroutes concédées est établi par expérience à un trafic moyen journalier annuel de 45000 Unités de Véhicule Particulier / jour. Les observations et prévisions de trafic montrent que ce seuil est d'ores et déjà dépassé pour la section comprise entre le nœud A71/A710 et A75 (>60000 uvp/j) et qu'il le sera prochainement pour la section comprise entre la barrière pleine voie de Gerzat et le nœud A71/A710. Le tableau page 22 de l'étude d'impact évalue la fréquence de ces périodes de saturation du trafic, qui atteint en 2008 30 jours par an dans le sens nord-sud entre l'A 710 et l'A 75.

Il est regrettable que le dossier n'intègre pas suffisamment dans son analyse les adaptations en cours de modes de transport du secteur. Le covoiturage n'est pas abordé, notamment au paragraphe « H.IV Analyse de l'offre de transports », alors que les aires dédiées existantes sont saturées. L'évolution de recours aux transports en commun (réseau inter-urbain en évolution, tarification unique du réseau Transdôme à 2 €) et ferré (réhabilitation de plusieurs gare en périphérie de l'agglomération clermontoise) aurait dû être relevée.

Les données en terme d'accidentologie présentées ne sont pas spécifiques au périmètre du projet et apparaissent confuses pour être reprises en terme de justification de l'opération. De même, les difficultés potentielles pour les services d'entretien et de sécurité relèvent essentiellement de la gestion de l'autoroute actuelle.

De plus, les conséquences du projet en matière de conditions de circulation dans la traversée de l'agglomération clermontoise ne sont pas clairement établies.

2.4. Analyse des impacts du projet et mesures proposées

- **Acoustique, qualité de l'air et volet sanitaire**

Compte tenu de l'enjeu fort du passage du projet en secteur urbanisé, il est regrettable que l'approche de la problématique bruit n'aille pas au delà des strictes obligations réglementaires.

Une mesure compensatoire pour l'impact sonore est prévue pour l'habitation au lieudit « Pralong », déjà actuellement exposé à plus de 70 dB(A) et qui subira une augmentation de plus de 2 dB(A) avec le projet. Il s'agit d'un dispositif de type protection de façade répondant aux critères réglementaires. De plus, un contrôle des niveaux sonores après la mise en service de l'élargissement devrait être réalisé.

Sur le calcul des émissions, une prise en compte différenciée des heures de pointe et des heures creuses aurait permis de faire mieux apparaître les impacts positifs liés à une réduction de la congestion qui est l'un des objectifs du projet.

L'évaluation des risques sanitaires (ERS) liée aux rejets atmosphériques est réalisée conformément aux méthodes actuellement en vigueur, décrites dans 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*. Une étude de niveau I est présentée.

Des scénarios d'exposition dit réalistes évaluent les risques sanitaires strictement liés à l'A71,

indépendamment des autres apports extra autoroutiers qui auraient dû être cumulés.

Les évaluations présentées pour les rejets atmosphériques de l'A71 décrivent une réduction importante des risques sanitaires encourus par les riverains à l'horizon 2034 par le seul fait des perspectives d'amélioration du parc automobile mais le dossier ne prévoit pas de mesures spécifiques au projet pour amplifier cette réduction.

De plus, il est indiqué que le futur Plan Local d'Urbanisme de Gerzat prévoit pour 2030 la création d'un écoquartier au nord-est de la ville, dans le quartier de Rochefort, proche de l'A71. Ce nouveau quartier devrait accueillir environ 3 750 nouveaux habitants, augmentant ainsi de 142 actuellement à 1154 en 2034 les habitants situés dans la bande d'étude (bande de 300 mètres de part et d'autre de l'A71).

En matière de qualité de vie et de transport durable, pour les ouvrages de franchissement impliquant une reconstruction, l'étude insiste peu sur l'utilité de prévoir des caractéristiques intégrant des trottoirs ou bandes multifonctionnelles (deux mètres de large minimum) afin de préserver la possibilité de franchissement sécurisé pour les modes de déplacement doux (ex.RD 7712 et 766). De même, l'étude n'apporte pas de réflexion particulière en matière d'intermodalité des transports (point multimodaux avec stationnement,...) alors que des aménagements sont prévus au niveaux de plusieurs bretelles d'accès à l'A71.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, le projet va conduire à une augmentation des émissions qui est bien identifiée dans le dossier.

• **Hydrogéologie et milieu aquatique**

L'étude évalue bien les impacts potentiels sur les cours d'eau présents sur le périmètre. Ils sont fortement artificialisés mais se révèlent paradoxalement relativement riches en population piscicole. Aussi, l'analyse des impacts du projet sur la morphologie et sur la continuité écologique des cours d'eau aurait pu être plus détaillée.

Le projet conduit à la dérivation de l'Artière sur plus de 100 mètres qui constitue une perturbation de la morphologie du cours d'eau et accentue les risques potentiels de pollution pendant la phase de déplacement. L'impact est bien évalué dans le dossier (destruction de la ripisylve et perte du fond de lit actuel). Les mesures prévues sont adaptées : limitation des défrichements à la zone impactée, replantation d'une ripisylve adaptée (disposition et espèces arbustives et arborescentes : saule, aulne glutineux, frêne commun, joncs et phragmites) et dispositif de suivi du bon état sanitaire de la ripisylve recréée (surveillance d'une éventuelle colonisation de la berge par des plantes invasives par exemple).

• **Milieu naturel, biodiversité et continuités écologiques**

Comme l'indique le dossier, il est exact que les impacts sur les espaces et habitats naturels peuvent être qualifiés de très faibles ou nuls, notamment dans le cadre des évaluations d'incidences au titre des enjeux Natura 2000.

En ce qui concerne les espèces végétales invasives, le risque d'aggravation de la dissémination imputable aux travaux de construction de la troisième voie est bien analysé. Il est notamment dû à l'apport extérieur de terre, aux terrassements et surfaces non végétalisées. Des mesures adaptées sont proposées, mais l'engagement d'APRR à les mettre en œuvre et la présentation des modalités concrètes auraient utilement pu être présentées, le dossier se limitant à des vœux théoriques comme " il faudra veiller à planter systématiquement un couvert herbacé ".

En ce qui concerne la faune (oiseaux, chauves-souris et insectes en particulier), le projet ne présente pas d'impact supplémentaire significatif par rapport à la situation actuelle. Cependant, la mise en œuvre du projet aurait pu être valorisée pour améliorer cette situation, d'autant que le dossier annonce page 389 qu'"APRR, [...] profite [...] des travaux d'élargissement pour améliorer ses dispositifs de protection de l'environnement".

Ainsi, par exemple, des plantations arbustives pourraient être envisagées sur le périmètre limitrophe avec l'A75 qui est proche du site Natura 2000 du Puy de Crouel, caractérisé par la présence de nombreux insectes sur les pelouses sèches et le recensement du Vesper de Savi (seul chiroptère vulnérable présent sur la liste rouge et identifié par les opérations de détection acoustiques). Ces aménagements pourraient contribuer à guider les espèces vers les corridors identifiés. Pour l'avifaune, les chiroptères, ces ouvrages spécifiques (type tremplin vert ou barrière d'envol) permettrait d'éviter certaines collisions lors des déplacements. Par ailleurs, le dossier pourrait utilement étudier la valorisation des remblais stockés sur le

site voisin du marais de Saint-Beauzire, ce qui permettrait d'améliorer la qualité de ce site Natura 2000.

Sur le plan des continuités écologiques, les travaux nécessaires à la création de la troisième voie et des ouvrages de franchissement est l'occasion d'améliorer les possibilités de déplacement de la petite faune. Le guide méthodologique du SETRA préconise un passage tous les 300 mètres en moyenne à adapter en fonction des enjeux pour assurer la transparence des infrastructures. L'étude n'a pas été au bout de cette réflexion, hormis peut être dans le cadre de la circulation des batraciens.

Une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement a été déposée pour les espèces suivantes : lézard des murailles, lézard vert, alyte accoucheur et triton palmé.

L'impact du projet sur la ressource en matériaux (ressources minérales non renouvelables) aurait pu être mieux appréhendé dans ce dossier (volume de granulats nécessaires, distances des sites d'approvisionnement potentiels, choix d'utiliser ou pas des matériaux issus des roches massives, limiter le recours aux sables alluvionnaires y compris pour le béton des ouvrages d'art,...).

• **Paysage**

L'analyse paysagère est adaptée aux enjeux du périmètre aménagé. Cette mise en 2*3 voies de l'A71 sera l'occasion de requalifier les abords dégradés de l'autoroute et de traiter le rapport au paysage de cet équipement en une unité cohérente.

Il est notamment prévu :

- des prairies fleuries mellifères sur les accotements et les aires des diffuseurs. Le dossier ne précise pas si les espèces végétales retenues pour cette mesure seront bien locales. Cette précaution est importante pour ne pas aggraver le risque de dissémination de plantes invasives.
- le maintien ou la reconstitution des plantations existantes,
- la mise en place de revêtements minéraux pour les perrés de ponts.

• **Enjeu de maîtrise de la consommation d'espace**

L'impact strictement foncier du projet est limité. Quelques acquisitions complémentaires seront nécessaires, soit pour les aménagements en bordure soit pour la réalisation de bassins de traitement des eaux pluviales. Ces nouvelles emprises totalisent environ 4,4 ha (1,8 ha sur Gerzat et 2,6 ha sur Clermont-Ferrand).

En ce qui concerne l'agriculture, les dessertes agricoles et les réseaux d'irrigation seront tous maintenus ou rétablis sur place. Des emprises foncières limitées et très localisées seront les seuls impacts agricoles. Il est prévu un traitement au cas par cas des éventuels préjudices. A ce stade, il est cependant mis en évidence une incompatibilité avec le SCoT en vigueur pour une zone maraîchère bénéficiant d'une protection stricte (superficie de 1,8 ha).

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

Le projet prend correctement en compte les enjeux environnementaux locaux, biodiversité, eau, risque inondation en particulier, dans sa conception et dans la conduite des travaux prévus à condition que les mesures envisagées soient effectivement mises en œuvre, ce que le dossier ne garantit pas toujours.

Par ailleurs, le dossier affiche une ambition de profiter du projet pour réduire les impacts environnementaux de l'A 71 actuelle qui aurait pu être plus concrètement mise en œuvre.

En ce qui concerne l'enjeu environnemental global des émissions de gaz à effet de serre, le dossier démontre une augmentation de ces émissions due au projet.

Clermont-Ferrand, le

27 FEV. 2012

Le préfet

Francis LAMY