



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le **17 SEP. 2010**

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

Projet intitulé : « ECOPONT – COL du Grand BOEUF »

Avis de l'autorité environnementale

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2761a-2010-ym.odt/0

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Mise en service progressivement entre 1950 et 1974 (1965 pour la section concernée par le présent avis) l'autoroute A7 est donc antérieure à la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Depuis, un certain nombre de mises à niveau environnementales ont été réalisées concernant notamment les nuisances sonores ainsi que la prévention des pollutions des eaux.

Il n'en demeure pas moins que l'autoroute A7 constitue une coupure en maints endroits vis à vis des déplacements de la petite et grande faune, point confirmé par la cartographie des réseaux écologiques Rhône Alpes finalisée en 2009.

La société Autoroutes de Sud de la France, dans le cadre de la démarche dite « paquet vert », a expertisé, de ce point de vue, l'ensemble de son réseau et identifié 5 départements prioritaires dont la Drôme. Au sein de ce dernier, l'expertise propose 3 actions représentatives de 3 problématiques distinctes (1 passage à grande faune (objet du présent avis), un passage à petite faune et un rétablissement de continuité biologique de cours d'eau).

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

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version du 05 juillet 2010) est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement:

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. Plutôt bien détaillé (13 pages de résumé pour une étude d'impact qui en compte 69), celui-ci aurait cependant gagné à contenir les plans et schémas souhaitables pour une meilleure compréhension.

L'étude d'impact est constituée en considérant le projet comme une entité fonctionnelle indépendante de tout programme. Elle ne comporte donc pas de **volet relatif à l'analyse des impacts du programme**. On notera cependant que le dossier fait référence au programme d'études intitulé: « Requalification du réseau ASF en faveur de la biodiversité - cas de la Drôme ». L'alinéa II de l'article L122-1 donne la définition suivante: « *Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrages et constituant une unité fonctionnelle* ». Or, compte tenu de l'échelle des fonctionnalités naturelles appelées à être rétablies par chacun des trois ouvrages qui ont émergé de ce programme d'études, il paraît légitime de les considérer comme fonctionnellement indépendants du fait de leur éloignement géographique.

Les auteurs de l'étude d'impact (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Clair et plutôt complet, il apporte notamment des éléments, en terme de fonctionnalités, sur le potentiel écologique du secteur concerné (qui est à l'origine du choix de l'implantation de l' « écopont ») malgré son relatif éloignement des ZNIEFF les plus proches, sur les enjeux relatifs à la présence d'amphibiens et de reptiles, sur l'ambiance sonore (dégradée aux abords de l'autoroute), sur la présence d'espèces invasives et évoque une ambiance paysagère digne d'intérêt.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition trois variantes représentatives des diverses solutions raisonnablement envisageables pour assurer la fonction

souhaitée. Le choix est étayé sur une analyse multicritères sommaire mais suffisamment convaincante.

Le dossier intègre une **analyse des impacts** qui met en évidence le potentiel d'impact modéré du projet et un certain nombre de mesures visant à bien maîtriser les impacts inhérents à la phase chantier.

L'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées** plutôt détaillé pour un projet de ce type.

Elle comporte un **volet santé** réduit à des informations générales sur les effets de la pollution de l'air mais qui, du fait de la faible sensibilité du secteur à cet égard, s'avère adapté si l'on y ajoute les éléments relatifs à l'acoustique et aux enjeux « eau » contenus dans l'état initial.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement est présenté comme sans objet**, ce qui constitue une erreur d'appréciation car les mesures environnementales proposées sont bien concrètes et engendrent un surcoût que l'on peut s'essayer à chiffrer.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier intègre bien un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances et à l'estimation des consommations énergétiques**. De pure forme, ce développement est néanmoins adapté compte tenu des caractéristiques particulières du projet.

→ **Le dossier présenté comporte bien les rubriques prévues par le code de l'environnement. On regrettera au passage le traitement un peu lapidaire de ces trois derniers volets d'étude (volet santé, coût des mesures prises en faveur de l'environnement et coût des pollutions et nuisances), à vrai dire sans grande conséquence sur le projet lui même.**

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Le projet est destiné à réduire l'effet de coupure engendré en 1965 par la création de l'autoroute dans ce secteur emblématique des collines drômoises. Son but unique est environnemental (*la restauration d'un corridor écologique identifié dans la cartographie 2009 du réseau écologique régional*).

La mise en compétition de plusieurs variantes, fait quand même assez inhabituel pour un projet de ce type, acte d'une bonne maîtrise de la démarche d'optimisation environnementale. La solution retenue est d'ailleurs celle qui comporte le meilleur rapport avantages fonctionnels/potentiel d'impacts.

→ **Ces observations font apparaître un niveau d'intégration de l'environnement très satisfaisant**

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, cette opération n'aura, à l'évidence aucun effet sur les trafics routiers et donc les émissions de gaz à effet de serre.

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

Patrimoine bâti: M. l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 03 septembre 2010 précise que le projet ne concerne aucune protection relevant de sa compétence.

Espèces protégées: le dossier liste les espèces protégées susceptibles d'être concernées par le projet (3 espèces d'amphibiens, 3 espèces de reptiles, 1 espèce de chiroptères et une espèce d'oiseaux). Toutefois le dossier n'analyse pas la nécessité ou non de recourir à une dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. On notera à cet égard que l'effet du projet devrait à terme être positif pour chacune de ces espèces. S'agissant de la phase chantier, les mesures réductrices paraissent adaptées sur le fond et les destructions possibles seront très probablement compensées par l'effet positif de l'ouvrage lui même.

SDAGE Rhône méditerranée: le dossier ne développe pas d'argumentaire de compatibilité avec le SDAGE. Toutefois, l'ampleur modérée du projet et son éloignement des milieux aquatiques sensibles laissent peu de doute quant à sa bonne compatibilité avec les objectifs du SDAGE.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration environnementale, outre le fait qu'elles reposent d'abord sur le positionnement judicieux de l'ouvrage, concernent principalement la phase travaux:

Le projet est présenté comme engendrant un mouvement des terres d'ampleur modérée qu'il est néanmoins prévu d'optimiser en maximisant la réutilisation des matériaux extraits (sous réserve de précautions relatives aux espèces invasives), voire en adoptant des remblais dits « allégés ».

Il est assorti d'une recherche de réduction de l'emprise concernée par les travaux avec évitement des secteurs les plus sensibles ainsi que d'un dispositif de sauvegarde des amphibiens et reptiles. On notera, pour ces derniers le caractère malheureusement limité de l'efficacité des mesures habituelles.

L'utilisation d'une bâche rendant « inattractif » la zone de chantier paraît être un dispositif pertinent sur le plan écologique. Toutefois, il conviendra de s'assurer de son innocuité notamment en ce qui concerne les risques potentiels d'érosion engendrés par les eaux qui pourraient être concentrées par ce dispositif.

Cet ensemble est complété par des mesures dites de « remise en état après travaux » qui s'avèrent majoritairement être des mesures destinées à initier la fonctionnalité écologique du nouvel ouvrage dont elles sont en réalité indissociables (aménagement des abords (plantations, mares)).

→ Les mesures proposées correspondent à des exigences qui ont vocation à devenir normales pour tous les projets d'infrastructures de faible ampleur. La bâche destinée à empêcher le retour des espèces protégées dans l'emprise des travaux devra être conçue de façon à éviter d'éventuels effets indésirables en ce qui concerne l'écoulement des eaux.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

L'étude d'impact présente un dispositif de suivi écologique qui comporte:

- durant les travaux, un dispositif s'inspirant d'une démarche qualité environnementale s'appuyant sur un « chargé environnement » et un contrôle externe assuré par des écologues indépendants, sans omettre le fait que le pétitionnaire soit certifié ISO 14001;
- après mise en service, un document de gestion qui est annoncé comme restant à établir mais dont les objectifs principaux figurent dans l'étude d'impact. A décharge, on notera que le suivi nécessaire sera inhérent aux fonctionnalités propres de l'ouvrage et non à la surveillance d'éventuels effets négatifs.

On regrettera toutefois que le dispositif permettant d'éviter la dispersion des espèces invasives, bien connu du pétitionnaire, ne soit pas mieux abordé au dossier.

→ Le dispositif de suivi est globalement adapté aux enjeux sous réserve de la prise en compte des remarques qui précèdent.

D'un point de vue général, l'autorité environnementale conseille, pour les dossiers à venir, de bien identifier le développement relatif au dispositif de suivi, sans omettre d'en évaluer le coût. En effet, la rédaction de l'article L122-3 alinéa 2 du code de l'environnement instituée par la loi du 12/07/2010, prévoit explicitement que l'étude d'impact contienne « une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine ».

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Les observations qui précèdent montrent que le dossier reste perfectible sur quelques points précis (notamment coût des mesures environnementales), sans toutefois que cette observation soit de nature à remettre en cause sa recevabilité générale.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le projet correspond à une opération de mise à niveau environnementale de l'autoroute A7 dans ce secteur. La méthode qui a conduit à sa mise au point et à son optimisation environnementale étant par ailleurs satisfaisante, il s'ensuit un niveau d'intégration environnementale bien adapté aux enjeux.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédure loi sur l'eau et application de l'article L411-2 du code de l'environnement (protection des espèces)).

Pour le préfet de région et par délégation
le directeur régional

Le directeur régional de l'environnement de
l'aménagement et du logement
Rhône-Alpes

Philippe LEDENVIC

