

**Demande d'examen au cas par cas préalable  
à la réalisation d'une étude d'impact**

**Article R. 122-3 du code de l'environnement**

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement  
Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

**Cadre réservé à l'administration**

Date de réception

26/02/2014

Dossier complet le

N° d'enregistrement

2014-46

**1. Intitulé du projet**

Aménagement d'un éco-pont au dessus de l'A89 sur la commune d'Orléat, département  
du Puy de Dôme (63)

**2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire**

**2.1 Personne physique**

Nom

Prénom

**2.2 Personne morale**

Dénomination ou raison sociale

ASF Direction de la Construction et de la Maintenance de l'Infrastructure

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

M. Calas, Directeur de la DCMI

RCS / SIRET

Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

**3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et  
dimensionnement correspondant du projet**

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7°a)	Pont inférieur à 100 m

**4. Caractéristiques générales du projet**

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

**4.1 Nature du projet**

Le projet concerne l'aménagement d'un passage pour la faune au dessus de l'A89 sur la commune d'Orléat département du Puy-de-Dôme (63). Le projet consiste principalement en la réalisation d'un ouvrage d'art (largeur 20 m, longueur 55 m, 2 travées) au dessus de l'A89. La localisation de l'ouvrage résulte d'études naturalistes réalisées par Ecosphère (2012-2013) en étroite concertation avec la LPO Auvergne, la Fédération Départementale des Chasseurs du Puy-de-Dôme. La démarche a consisté à analyser l'ensemble du linéaire d'A89 dans le Département pour identifier des tronçons à enjeux propices à la reconnection écologique. Dans un deuxième temps, ces sites ont fait l'objet d'une analyse de faisabilité permettant de préciser les implantations sur le terrain et de définir les mesures d'insertion environnementales à intégrer au projet.

L'ouvrage est dimensionné et aménagé pour assurer le passage du plus large spectre possible d'espèces (petite faune et grande faune). Il se compose d'un ouvrage de génie civil en béton armé de largeur constante de 20 m avec des entonnements en forme de diabolos pour assurer une bonne connexion au massif forestier. Il est surmonté de terre, de plantations, d'andains et de dispositifs de suivi de l'efficacité de l'ouvrage (appareils photos). Des écrans d'occultation sont mis en place sur la totalité du tablier et de l'entonnement. Sur plusieurs centaines de mètres de part et d'autre de l'ouvrage le système de clôture de l'autoroute est renforcé pour guider les animaux de petite taille.

## 4.2 Objectifs du projet

Le site à aménager se trouve dans un territoire soumis à des pressions agricoles importantes. La plaine des Varennes constitue l'un des seuls secteurs humides de la plaine du Puy-de-Dôme qui reste en bon état de conservation.

Le site d'aménagement est situé au niveau d'un continuum boisé nettement identifié au regard de l'occupation du sol. Cet ouvrage permettra de restaurer la continuité écologique dans un axe Nord Sud dans le droit fil des lignes directrices de la Trame verte et Bleue et ce grâce à un ouvrage permettant le passage du plus grand nombre possible d'espèces animales. Par ailleurs le secteur de la plaine des Varennes se distingue par la présence d'un complexe d'étangs, de mares et de prairies humides.

Actuellement aucun passage spécifique pour la faune n'existe dans ce secteur. De la Limagne jusqu'aux monts du Forez, la topographie, associée à un couplage des infrastructures et un tissu urbain dense ne facilitent pas la réalisation d'un tel aménagement.

Les objectifs du projet sont donc :

- d'agir en faveur de la biodiversité (dont grande faune), en restaurant la continuité,
- d'agir pour la sécurité des usagers de l'autoroute (réduction des accidents liés aux chocs avec les animaux).

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'ouvrage est réalisé en quatre phases quasi-exclusivement au sein du DPAC (Domaine Public Autoroutier Concédé) :

- Mise en défens des secteurs sensibles, cloture de la plateforme de travail et renforcement des accès
- Terrassement sur une emprise limitée pour réaliser les culées
- Mise en œuvre du tablier (poutres en béton préfabriqués) reliés par du béton coulé en place
- Aménagements pour la faune (terre végétale sur tablier, plantations, andains, clotures, écrans d'oscultation).

Cette phase de terrassement est réalisée en dehors des périodes de sensibilité définie (avril à aout).

Une attention particulière est apportée à la réalisation des terrassements et du génie civil des culées, puisque cette phase d'une durée de 4 mois est réalisée à l'intérieur d'une plateforme fermée par des clôtures.

La durée totale des travaux est de 15 mois.

Le pré-diagnostic écologique a permis de définir des mesures d'insertion environnementales intégrées en amont du projet et déclinées dans les pièces contractuelles des entreprises exécutrices pour garantir l'absence d'effets néfastes sur l'environnement.

Pendant toute la durée du chantier, l'accompagnement par un écologue est prévu pour s'assurer sur le terrain que les prescriptions de préservation de l'environnement sont respectées.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Comme tout ouvrage d'art, le génie civil fera l'objet de visites de suivi périodiques.

La végétation implantée sur l'ouvrage fera quant à elle l'objet d'un entretien extensif (fauche tardive ou taille de ligneux) sans utilisation de biocides.

**4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet d'aménagement de l'Ecopont de Varennes est soumis aux procédures suivantes :

- autorisations temporaires pour la réalisation des travaux en dehors des emprises ASF
- imprimé cas par cas

Dans un souci de complétude ASF a fait réaliser une évaluation des incidences Natura 2000

**4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli**

Ce formulaire est rempli en rapport avec la rubrique 7. a (pont inférieur à 100 m)

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Largeur de l'ouvrage	20 m
Longueur du tablier	55 m
Nombre de travées	2
Gabarit sous l'ouvrage	5,00 m
Linéaire de clôtures spécial faune	6 0 0 m l

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Commune  
d'Orléat (63)

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_ Lat. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_ Lat. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_

Point d'arrivée : Long. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_ Lat. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐ Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui ☐ Non ☒

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

ASF agit en qualité de concessionnaire du réseau autoroutier pour le compte de l'état. Le présent aménagement fait parti du contrat de plan Etat - ASF 2012 - 2016.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative



**5.1 Occupation des sols****Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?**

Le projet d'aménagement se situe essentiellement sur l'autoroute A89 en service.

Les entonnements de l'ouvrage sont situés en haut des talus autoroutiers (enherbés) et sont reliés aux clôtures du Domaine Public Autoroutier Concédé.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

X

Si oui, intitulé et date  
d'approbation :  
Précisez le ou les  
règlements applicables à  
la zone du projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation  
environnementale ?

Oui

Non

**5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :**

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>- « Zones alluviales de la confluence Dore-Allier » (FR8301032) à environ 2,5 km ;</p> <p>- « Plaine des Varennes » (FR8301033) à environ 1,5 km.</p> <p>Les investigations naturalistes menées par Ecosphère pour le compte d'ASF concluent à l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 (cf. évaluation en annexe).</p>
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ?  Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. pré-diagnostic écologique présenté en annexe. C'est un projet de restauration de continuité écologique favorable à l'environnement La mise en oeuvre du projet intègre les mesures d'insertion environnementale et l'accompagnement par un écologue. De fait, il n'y a pas d'effets nefastes prévisibles au contraire car l'ouvrage assurera la circulation de la faune.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Confère évaluation des incidences Natura 2000 présentée en annexe permettant de conclure à l'absence d'incidences vis-à-vis des enjeux Natura 2000 et du bon fonctionnement des zonages concernés

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, dans quel milieu ?			
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

L'amélioration de la continuité écologique est une mesure en faveur de l'environnement. De plus la zone impactée se situe quasi-exclusivement à l'intérieur du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC).

La variante retenue est la moins consommatrice d'espaces et fait suite à une analyse des sites potentiels sur tout le tronçon d'A89.

L'emprise, les accès et les modalités de réalisation intègrent les préconisations du pré-diagnostic écologique. Ces mesures d'insertion environnementales permettent de ne pas avoir d'effets néfastes sur l'environnement.

En particulier le planning des travaux intègre la réalisation des terrassements en période propice.

L'impact résiduel sur le milieu apparaît ainsi extrêmement limité compte tenu de la faible emprise, de la nature même du projet, des mesures prévues et de la périodes d'intervention visée (terrassement hors période de sensibilité).

**Dans ce contexte, une étude d'impact ne nous paraît pas nécessaire. Une telle procédure additionnelle aurait pour effet d'empêcher la réalisation et l'achèvement conforme du projet en 2016, objectif actuel.**

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ; X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; X
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :</b> plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; X

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
<p>Étude du milieu naturel, Inventaire Faune-Flore</p> <p>Évaluation des incidences Natura 2000</p>

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

ORANGE

le,

21/02/2014

Signature

Frédéric DEPAEPE

Directeur Opérationnel

**ASF**

Direction Opérationnelle  
de l'Infrastructure Est

337, chemin de la Sauvageonne  
B.P. 40200 - 84107 Orange Cedex  
Tél. 04 90 11 34 34 - Fax 04 90 11 34 75

## **Annexe 1**

## **Annexe 2**





**Figure N°1 - Plan de situation 1**



Figure N°2 - Plan de situation 2



### **Annexe 3**

#### 4.2.2 Photographies prises lors de la visite du site le 02 Octobre 2013

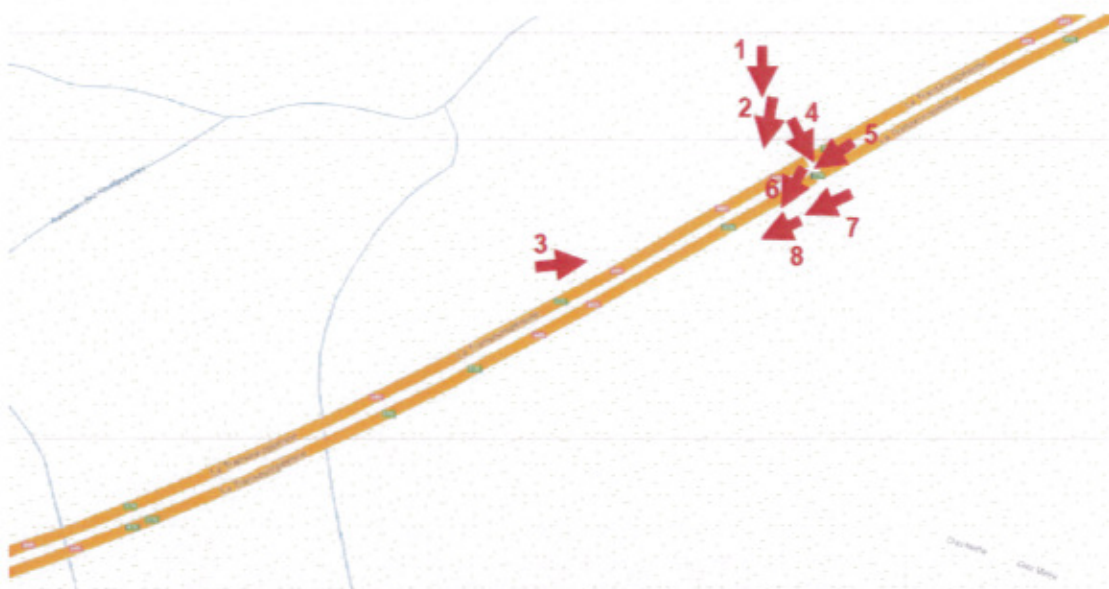


Figure N°7 - Repérage des photographies dans la zone d'implantation de l'ouvrage



1 – Piste d'accès sens 2



2 – Passe américaine sens 2



3 – Vue depuis la piste sens 2



4 – PS 250



5 – Vue depuis le PS 250



6 – Talus sens 1



7 – Pass-américaine sens 1



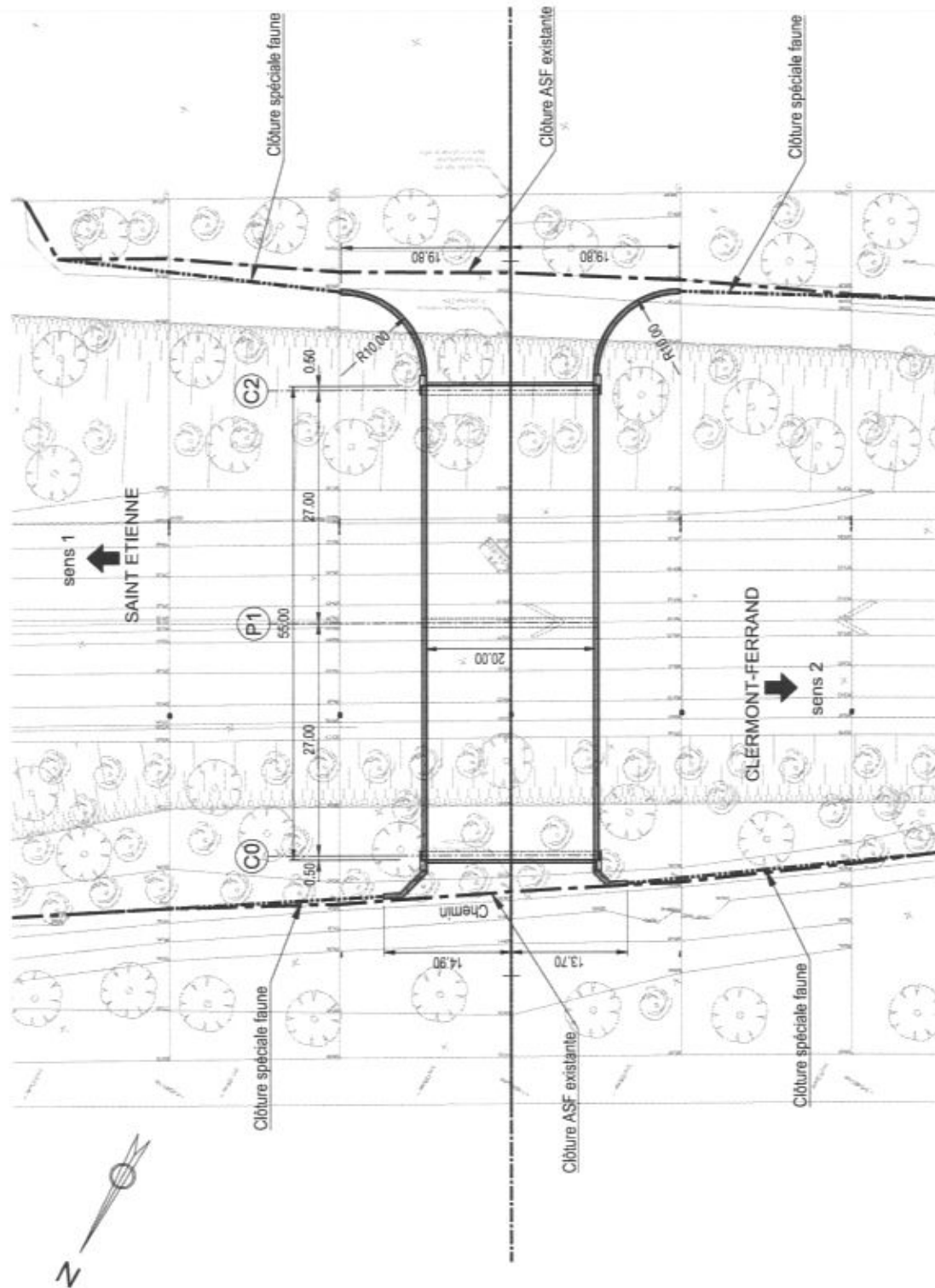
8 – Zone enherbée talus sens 1

## **Annexe 4**

## SOLUTION 2 : OA PRAD - 2 TRAVEES

## VUE EN PLAN

Ech. 1/500



Département du Puy-de-Dôme

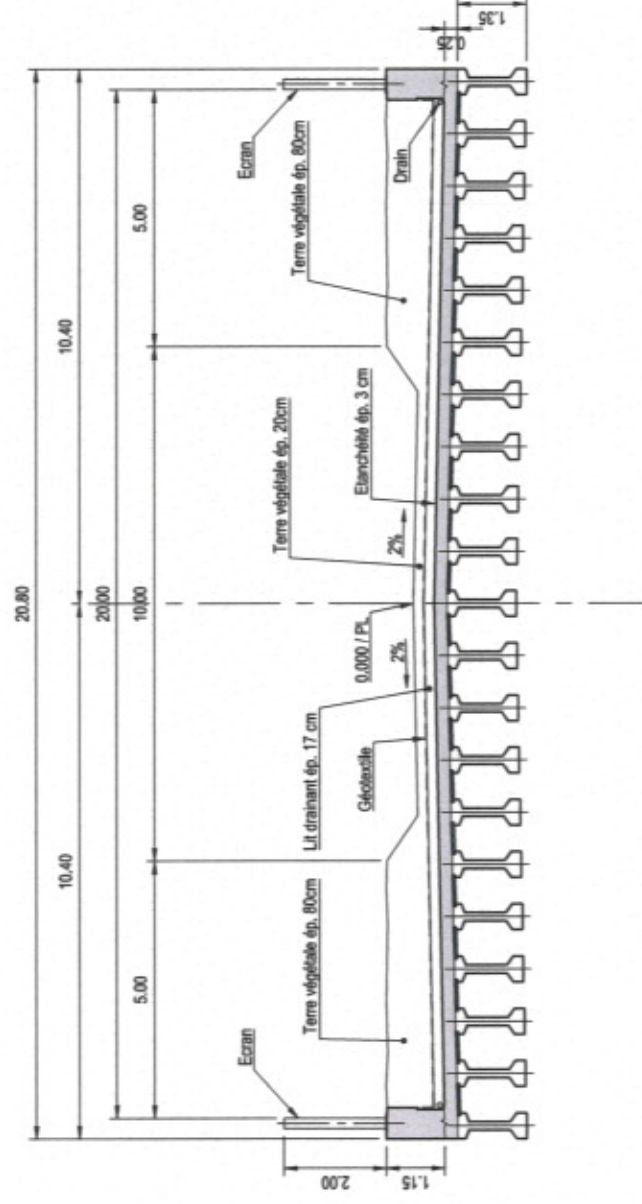
Commune d'Orléat



## Plan de comparaison : 315.00 m

# SOLUTION 2 : OA PRAD - 2 TRAVEES COUPE TRANSVERSALE

Ech. 1/100



## **Annexe 5**



Figure N°3 - Plan de situation 3



Figure N°4 - Photographie aérienne – Zone entre PK 424.5 et 425.0

## **Annexe 6**



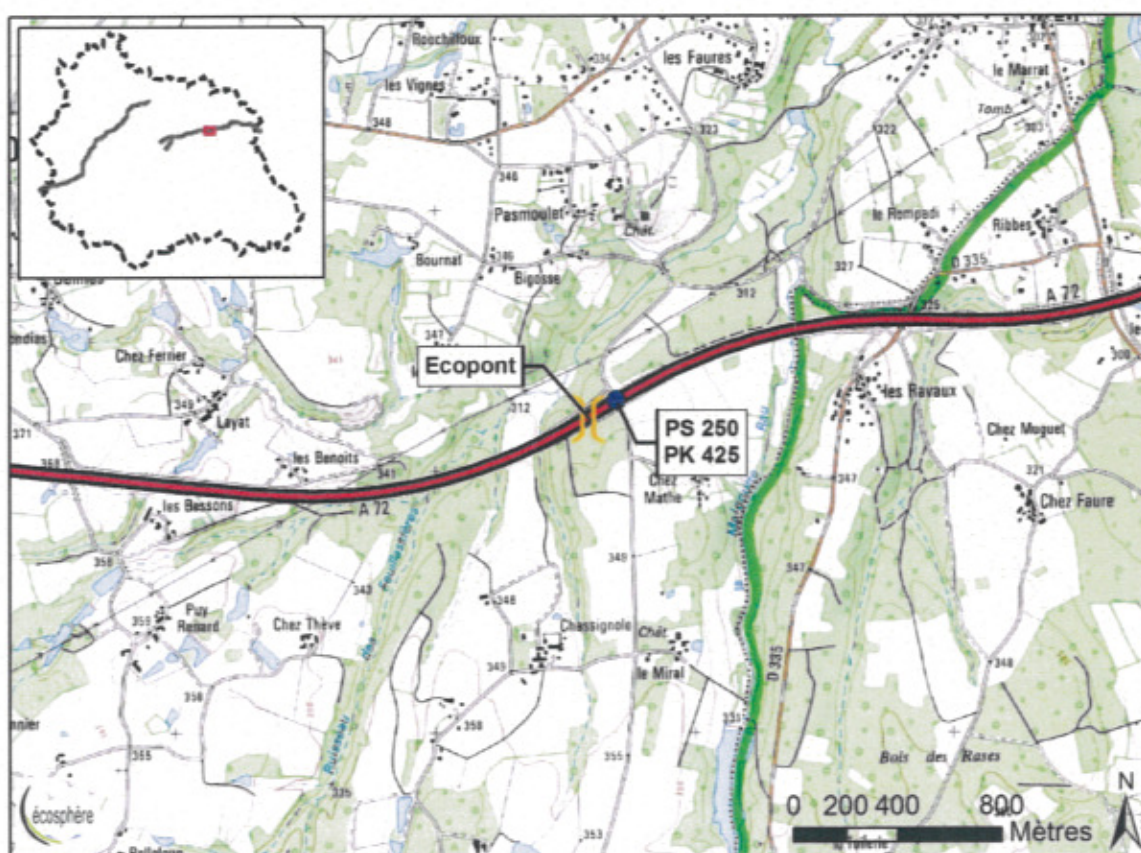
## 10 - FICHE PROJET N°07 « Ecopont sur la commune d'Orléat »

### 10.1 - Localisation

Le site à aménager est situé sur la commune d'Orléat au cœur de la plaine des Varennes. Il s'inscrit dans la région naturelle du Livradois-Forez.

District	Thiers
Commune	Orléat
PK	424,5 et 425

L'écopont sera à positionner dans un secteur en déblai d'une longueur de 150 m entre les PK 424,5 et 425.

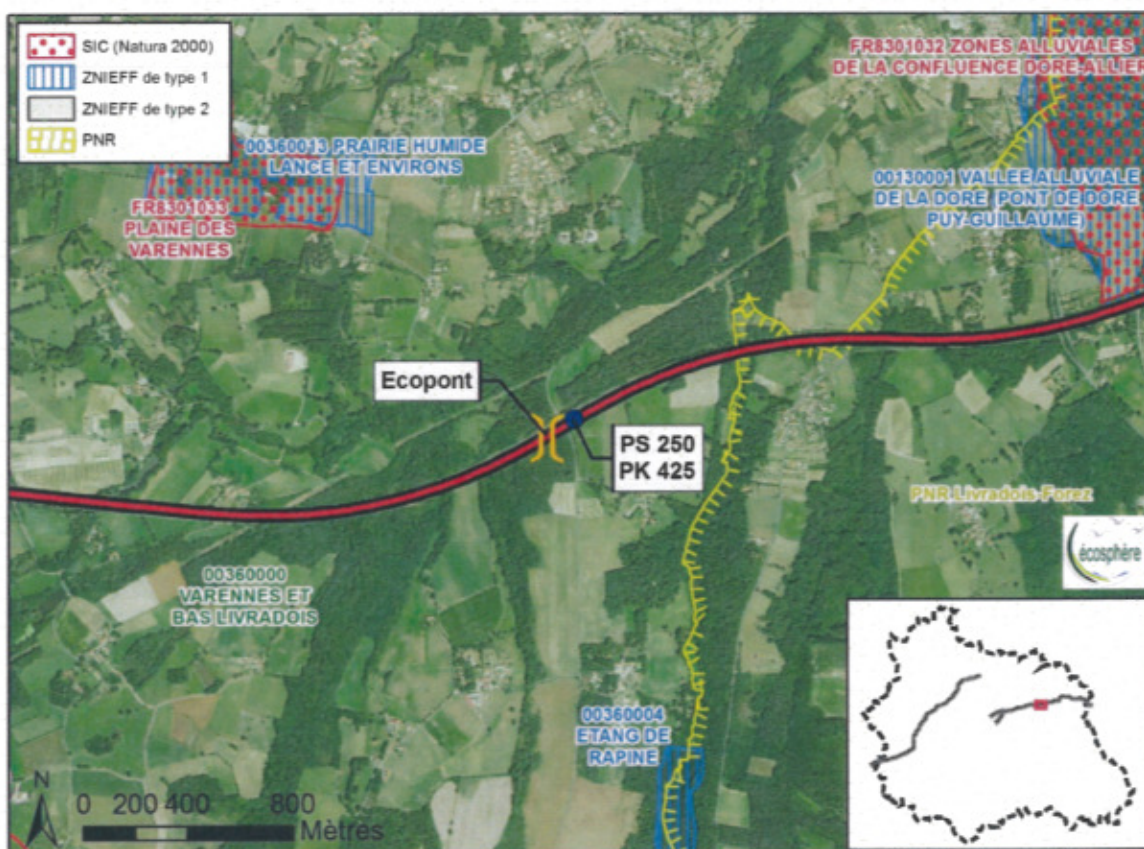


## 10.2 - Contexte réglementaire et zonages d'espaces remarquables

L'ouvrage est concerné par la ZNIEFF de type 2 « Varennes et Bas Livradois » (00360000) et se trouve à la limite du PNR du Livradois-Forez.

Il est situé à proximité de :

- 3 ZNIEFF de type 1 : « Prairie humide Lance et environs » (00360013), « Etang de Rapine » (00360004), « Vallée alluviale de la Dore (Pont-de-Dore / Puy-Guillaume) » (00130001) ;
- 2 sites Natura 2000 (SIC) : « Zones alluviales de la confluence Dore-Allier » (FR8301032), « Plaine des Varennes » (FR8301033).



## 10.3 - Description du site et problématique

Située dans un territoire soumis à des pressions agricoles importantes, la plaine des Varennes constitue l'un des seuls secteurs humides de la plaine du Puy-de-Dôme qui reste en bon état de conservation. Cette plaine se caractérise par la présence d'un complexe d'étangs, de mares et de prairies humides associé à une mosaïque de landes sèches de tonalité atlantique et de pelouses sur dunes parmi les plus belles d'Auvergne. De plus, au cœur de la plaine, se trouvent des massifs boisés à chênaies-charmaies associés à des plantations de conifères, Bois Grimaud et Bois d'Ornon.

Le site d'aménagement est situé au cœur de la plaine des Varennes au niveau d'un continuum boisé nettement identifié au regard de l'occupation du sol. Cette continuité forestière permet le passage Nord / Sud.



Cette trame boisée est caractérisée par des forêts mixtes localement composée de Chênaies pédonculés, Chênaies-charmaies, de Bouleaux et par des forêts alluviales résiduelles. Ces milieux fermés sont associés ponctuellement à des prairies de fauche, des pâturages, des clairières forestières et à un réseau hydrographique dense.



*Environnement côté Sud*



*Environnement côté Nord*

La diversité des habitats présents permet la présence d'une faune riche et variée : Renard, Sanglier, Chevreuil, Blaireau, Lièvre, Lapin, Martre, Hermine, Belette, Fouine... Les prélèvements par les sociétés de chasse des communes concernées par le site à aménager confirment la présence de ces espèces. De plus, le suivi par piège photographique du passage supérieur à proximité du secteur confirme la présence du Renard et du Chevreuil.



*Chevreuil sur le passage supérieur (PS250)*



*Renard sur le passage supérieur (PS250)*



*Autoroute au niveau du pK424,9*

Actuellement, aucun passage spécifique pour la faune n'est présent dans le district de Thiers et en particulier dans le secteur à enjeux que constitue la plaine des Varennes. De la Limagne jusqu'aux Monts du Forez, la topographie associée à un couplage des infrastructures et un tissu urbain dense ne facilitent pas la réalisation d'un tel aménagement. Ce secteur apparaît comme le plus opportun compte-tenu de la situation en déblai de l'autoroute, de la présence de continuité écologique boisée marquée et de l'absence de tissu urbain et de routes fréquentées à proximité.

Le passage de l'autoroute par la grande faune dans le district de Thiers pourrait être amélioré par la création d'un ouvrage spécifique au niveau de ce corridor Nord-Sud. Cet aménagement permettra le déplacement de la faune terrestre dans un corridor NS et EO (Source LPO).

## 10.4 - Présentation de l'aménagement proposé

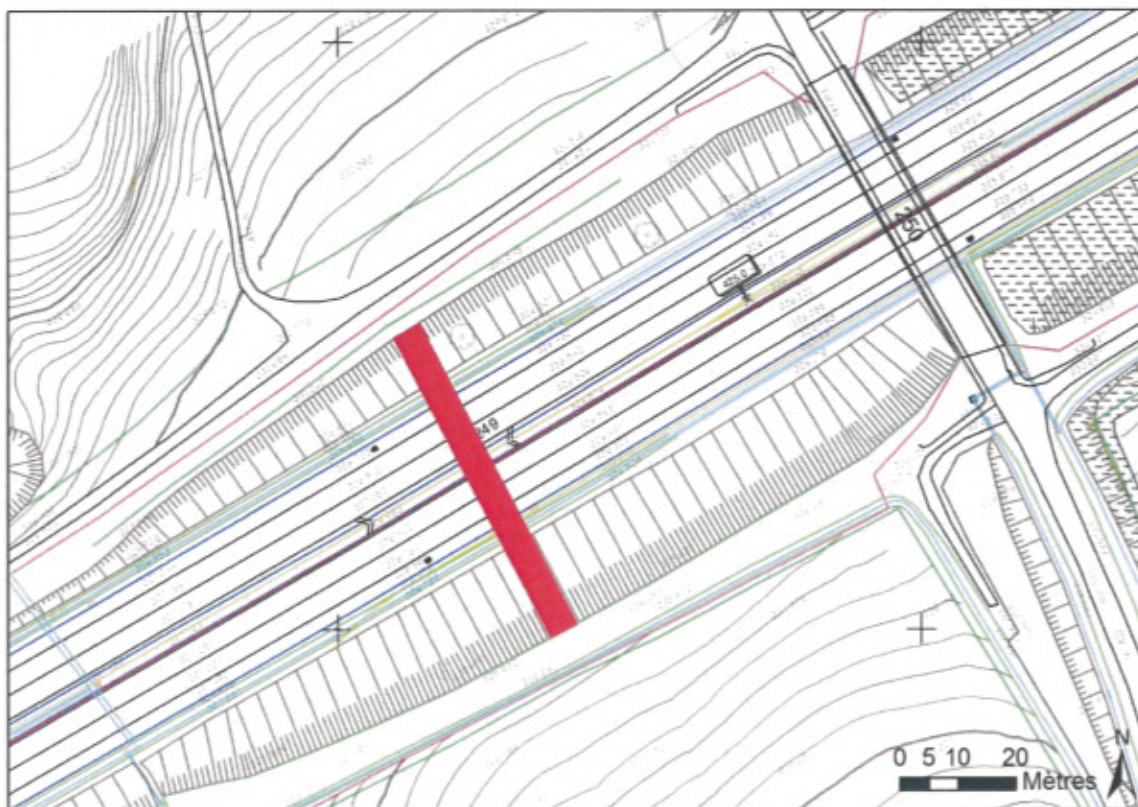
### 1. Description de l'aménagement proposé

Le type de configuration de l'ouvrage à réaliser est un passage supérieur végétalisé - écopont.

Le positionnement exact de l'ouvrage sera défini selon les contraintes techniques.



*Ecopont du Col du Grand Boeuf*





Pour un souci d'efficacité pour la grande faune, l'ouvrage devra présenter une largeur au centre d'au moins 15 m. Néanmoins, la grande faune ne représente pas le cortège d'espèces cibles. Compte-tenu des contraintes techniques (longueur de déblai de 150 m seulement), la largeur au centre pourra être adaptée et diminuée. Dans tous les cas, une stratification variée de la végétation sera recherchée.

A l'intérieur de l'ouvrage, un rideau boisé et des zones herbeuses devront être prévus afin de faciliter le passage de la faune. Compte-tenu du contexte de réseau humide à proximité, il serait judicieux de prévoir des mares aux entrées de l'ouvrage.

Le traitement des clôtures aux entrées de l'ouvrage et jusqu'à l'OH 257 à l'Est et l'OH 242 à l'Ouest devra être revu. Il s'agira de clôtures de 2 m de haut enterrées sur 30 cm de profondeur. Du treillis petite maille sera positionné sur 70 cm au bas de la clôture (cf. photos ci-dessous).



Exemple de clôtures à réaliser - Ecopont du col du Grand Bœuf

<b>Type de configuration</b>	Passage supérieur végétalisé configuration en diabolos
<b>Description des aménagements</b>	<p>Parapets en bois doublés par un rideau boisé (hêtres, noisetiers)</p> <p>Zone herbeuse centrale pouvant accueillir des espèces végétales mellifères (fauchage tardive 1 fois par an)</p> <p>Andain en position centrale constitué de souches d'arbres et de rochers arrimés entre eux et au sol</p> <p>Creusement de plusieurs mares à chaque entrée</p> <p>Conservation des boisements aux entrées est et ouest</p> <p>Mise en place de blocs rocheux anti-intrusion à chaque entrée</p>
<b>Largeur centre</b>	Au moins 15 m
<b>Traitement des clôtures</b>	<p>Repositionnement des clôtures de 2 m sur plusieurs centaines de mètres de part et d'autre de l'autoroute</p> <p>Treillis soudé de 6,5 x 6,5 mm + 25 x 25 mm sur une hauteur de 70 cm adossé à la clôture</p> <p>Enfouissement des clôtures sur 30 cm de profondeur</p>



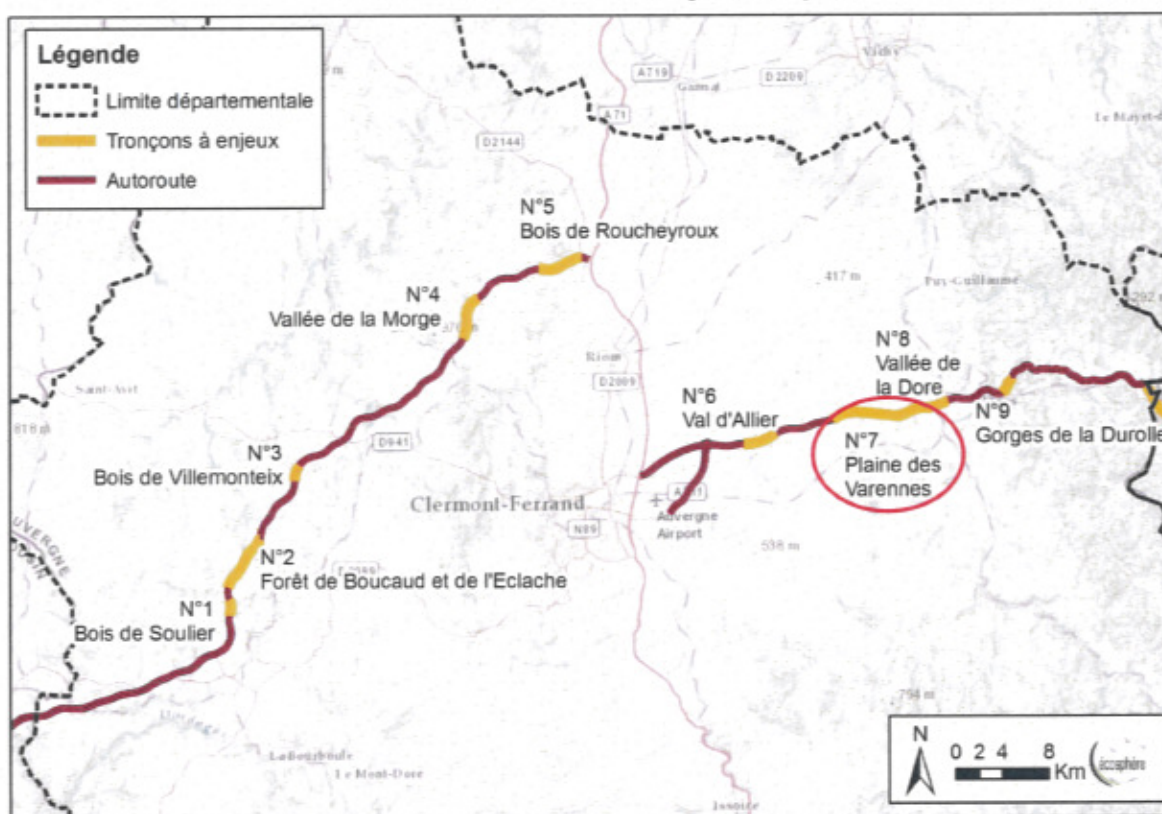
### Remarques importantes (Source LPO) :

Si la réalisation de cet aménagement ne peut se faire, l'amélioration de l'ouvrage supérieur PS250 demeure indispensable afin d'assurer et faciliter le déplacement de la faune. La requalification du passage supérieur consisterait à remplacer un trottoir existant par une piste de 3 m de large séparée de la chaussée (séparation des flux) grâce à un muret de pierres accompagnée de la mise en place d'andains (souches, pierres), d'un substrat adapté aux déplacements (graviers...), de panneaux d'occultation des côtés...

### 2. Justifications écologiques

L'analyse paysagère a permis d'identifier des tronçons à enjeux combinant plusieurs éléments constitutifs des continuités écologiques. Le secteur de la Plaine des Varennes se situe au niveau d'un tronçon à enjeux avec la présence de corridors connus et d'un continuum agropastoral fragmentés par l'autoroute.

Carte de localisation des tronçons à enjeux

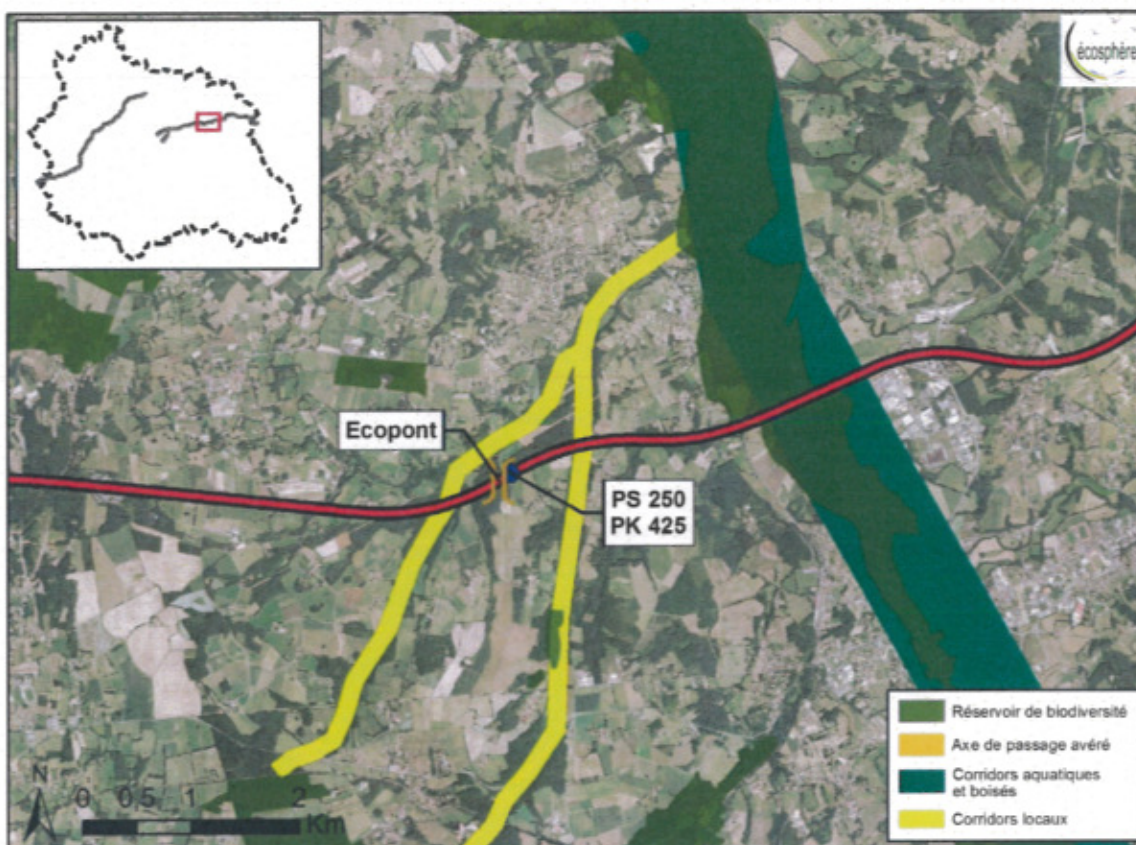


Ce secteur se distingue par la présence de milieux humides associés à des landes sèches et des boisements de feuillus. Cette trame paysagère se retrouve sur plusieurs kilomètres de part et d'autre de l'autoroute. L'intérêt de l'ouvrage provient de la combinaison de la fonctionnalité du réseau local et de la richesse spécifique.

- **Fonctionnalité de la zone**

Le site à aménager se trouve sur un corridor boisé nord-sud. Cet axe de passage vient en complément des corridors constitués par les cours d'eau des Feuillassières et de la Malgoutte. Cette situation confère à l'aménagement prévu un rôle important pour améliorer la transparence de l'autoroute.

De plus, la création de l'écopont est complémentaire avec le projet d'écoduc qui sera réalisé au niveau du cours d'eau des Feuillassières. Ces 2 projets permettront ainsi d'optimiser la fonctionnalité du tronçon autoroutier à hauteur de la plaine des Varennes.



#### • Espèces cibles

Ce type d'aménagement est optimal pour la grande faune mais cet aménagement permettra également de répondre aux besoins en déplacements locaux de la plupart des autres espèces présentes.

Cortège ou espèces cibles	Justifications présence/potentialité	Enjeux de l'ouvrage
Mustélidés	Présence potentielle	Déplacements fonctionnels locaux Réduction de la mortalité sur les abords immédiats de l'autoroute
Chat forestier	Présence potentielle	Déplacements fonctionnels locaux
Micromammifères	Présence potentielle	Déplacements fonctionnels locaux
Chiroptères	Présence avérée	Déplacements fonctionnels locaux Réduction de la mortalité
Sangliers	Présence avérée	Déplacements fonctionnels locaux Dispersion Est/Ouest Réduction de la mortalité sur les abords immédiats de l'autoroute



Chevreuils	Présence avérée	Déplacements fonctionnels locaux Dispersion Est/Ouest Réduction de la mortalité sur les abords immédiats de l'autoroute
Renards	Présence avérée	Déplacements fonctionnels locaux Dispersion Est/Ouest Réduction de la mortalité sur les abords immédiats de l'autoroute

### 3. Justifications techniques

La faisabilité technique de la création d'un passage supérieur végétalisé conditionne le choix pour l'emplacement. La configuration en déblai de l'autoroute associée à la présence d'un tissu urbain peu dense et d'un continuum d'espaces naturels bien conservés constituent autant d'éléments pouvant justifier le choix de l'emplacement.

De plus, l'absence d'ouvrage fonctionnel pour la grande faune sur plusieurs kilomètres conforte le choix du site.

Enfin, la route communale située à proximité du secteur en déblai présente une fréquentation très faible. En effet, cette route ne dessert que quelques hameaux situés de part et d'autre de l'autoroute. Le suivi de l'ouvrage (PS250) par piège-photo permet de conforter ce contexte.

Le passage supérieur a été suivi pendant 34 jours du 25 juillet 2012 au 28 août 2012. Sur cette période, 5 passages de véhicules motorisés ont été comptabilisés ainsi que quelques passages de randonneurs et cyclistes. Globalement, la fréquentation humaine est donc très faible sur cette route (moins de 1 véhicule par jour en période estivale).



Localisation du PS250



PS250

#### 4. Acceptabilité

Le secteur est peu fréquenté et est inscrit en zone naturelle ZN dans le PLU de la commune d'Orléat ce qui garantit la pérennité de l'environnement et donc la fonctionnalité de l'aménagement.

Enfin, les partenaires impliqués dans l'étude (LPO Auvergne et FDC 63) ont montré un intérêt pour le site d'aménagement et l'ouvrage proposé compte-tenu des enjeux écologiques présents (proposition en priorité 1).

### 10.5 - Pré-diagnostic et évaluation des enjeux écologiques

Le pré-diagnostic du projet se base sur 1 passage printanier en juin et un passage plus tardif en septembre (pour Ecosphère).

	Juin 2013	Septembre 2013
Passage flore	3 au 7 juin	19 septembre
Passage faune	4 au 9 juin	19 septembre

Dans un souci de complétude du pré-diagnostic, des prospections de terrain additionnelles ont été réalisées par la LPO Auvergne et la FDC 63 durant le mois de juillet et d'août 2013. Ces passages supplémentaires ont permis d'augmenter la précision des inventaires de terrain et des préconisations en phase chantier.

#### 10.5.1 - Analyse des enjeux phytoécologiques

Ce site est localisé dans la partie sud de la Grande Limagne, entre Clermont-Ferrand et Thiers. Dans cette plaine, l'influence continentale se ressent de manière notable avec une baisse des précipitations jusqu'à 700 mm annuel. Le sol au niveau du site d'étude est formé de colluvions argileuses ou sablo-argileuses.

##### Description générale :

Le site d'étude est situé à proximité du ruisseau des Feuillassières. Il comprend uniquement des boisements mésophiles situés sur les terrasses au-dessus du vallon.

On recense au total 43 espèces végétales et 3 formations végétales.



## Carte des formations végétales



- Formation végétale 1 : Chênaie-charmaie acidiline (code Corine : 41.2, alliance du *Carpinion betuli*)



Cette formation occupe le site des deux côtés de l'autoroute. Le Chêne rouvre, le Charme et le Tilleul sont les trois essences principales de la strate arborée. La strate buissonnante est diversifiée et, par endroit, assez dense (Noisetier, Chèvrefeuille à balais, Alisier torminal, Cournouiller sanguin, Genévrier) formant un cortège plutôt thermophile. La strate herbacée comprend un cortège d'espèces acidophiles comme la Germandrée scorodaine, le Chèvrefeuille des bois, la Canche flexueuse, la Luzule de Forster, le Pâturin des bois...



- Formation végétale 2 : Pré bois (Code Corine : 31.8D)



Les talus d'autoroute sont recouverts d'une végétation arbustive avancée composée d'espèces nitrophiles (Noisetiers, Aubépine à un style, Prunelliers, Cornouiller sanguin). Le Pin sylvestre est localement abondant.

- Formation végétale 3 : Robinieraie (Code Corine : 83.324)



Un bois dense à Robinier faux-acacia est présent au nord et à l'ouest de l'autoroute. En strate herbacée, les espèces nitrophiles dominent comme le Gaillet gratteron, l'Ortie, le Dactyle, etc...

#### Enjeux réglementaires :

Aucune espèce végétale protégée n'a été recensée.

Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été recensé.

#### Enjeux patrimoniaux :

- Les enjeux concernant la Flore sont liés à la présence de :
  - 1 espèce assez commune (l'Alisier torminal) dans la chênaie-charmaie.
- Le seul enjeu concernant les habitats correspond à la chênaie-charmaie (habitat assez commun).

#### **L'analyse phytoécologique révèle que les enjeux sont :**

- **Moyens sur la chênaie-charmaie pour l'habitat et les espèces assez communes présentes ;**
- **Faibles sur le reste du site.**

Espèces invasives présentes :

Une espèce à caractère envahissant est identifiée sur le site : le Robinier faux-acacia. Cette espèce est abondante sur les talus de l'autoroute.

Le Robinier faux-acacia devient particulièrement envahissant après une coupe, si les rejets ne sont pas contrôlés.

**Liste des espèces végétales observées**

**Nomenclature utilisée :** Base de Données Nomenclature de la Flore de France version 5 (La BDNFF a été réalisée par M. Benoît BOCK avec le concours des membres du Réseau Tela Botanica à partir de la dernière version de 1999 de l'index synonymique de la Flore de France, établie par Michel KERGUEN).

**Références pour évaluer la rareté régionale des taxons :** Catalogue de la flore vasculaire de la région Rhône-Alpes, réalisé par les Conservatoires Botaniques Alpin et du Massif-Central (mai 2011)

**Légende :**

**NB : ne sont mentionnées que les espèces à partir du degré de rareté « assez commun »**

Gr : groupe d'espèces	Degré de rareté
Subsp. : Sous-espèce	TR : Très Rare
Var. : variété	R : Rare
Cv : cultivar	AR : Assez Rare
LRR : Liste Rouge Régionale	AC : Assez commun
PR : protection Rhône-Alpes	C : Commun
PN : protection nationale	CC : Très commun
H2 : annexe II directive "Habitats" (Dir. Hab.)	
SNAPC : Spontanée, Naturalisée, Adventice, Plantée, Cultivée	

Nom Latin	Nom Français	PN	DH	LRN	Rareté Auv	PR Auv.	LRR Auv	SNAPC	Invasives avérées
<i>Sorbus torminalis</i>	Alisier torminal				AC				

**10.5.2 - Analyse des enjeux faunistiques**

Les boisements sont assez homogènes. La partie nord comporte un sous étage avec une strate arbustive et du bois mort au sol. La communauté des espèces d'oiseaux observés est classique. Le Grimpereau des jardins, le Rougegorge, la Fauvette à tête noire font partis des espèces communes rencontrées.

L'absence de points d'eau ne permet pas aux amphibiens de se maintenir dans le secteur. Un cours d'eau passe un peu plus au nord, ce qui permet d'observer le Caloptéryx éclatant en lisière forestière. Cette libellule très répandue est en effet liée aux cours d'eau et semble se reproduire sur ce dernier.

Le boisement situé au sud de l'autoroute semble plus soumis à une gestion forestière que celui situé au nord. Par conséquent, la futaie ne présente pas de sous étage. Cette caractéristique correspond à l'écologie du Pouillot siffleur dont un couple semble se reproduire.





Habitat du Pouillot siffleur



Pouillot siffleur - Photo : Licence CC-BY-SA / Rainbirder (hors site)

Les chiroptères ont été suivis par SM2 au nord de l'autoroute en lisière d'une petite route qui traverse le bois situé à hauteur du projet d'écopont (du 9 au 15 juillet 2013).

L'activité mesurée est moyenne (722 contacts) et assez régulière durant tout le suivi. Elle est dominée par la Pipistelle commune. La diversité spécifique est assez faible avec toutefois la présence d'espèce forestière de haut vol comme la Noctule de Leisler, la Noctule commune et la Barbastelle d'Europe.

On notera également une activité moyenne des murins de petite taille, groupe très diversifié, comprenant plusieurs espèces forestières dont certaines à fort enjeu de conservation (Murin d'Alcathoe, de Bechstein, de Brandt...) et qu'il n'a pas été possible de distinguer. Ce groupe des Murins de petite taille est sensible à la circulation routière et au fractionnement des massifs forestiers, il devrait donc pouvoir bénéficier de l'écopont.

#### Enjeux de conservation :

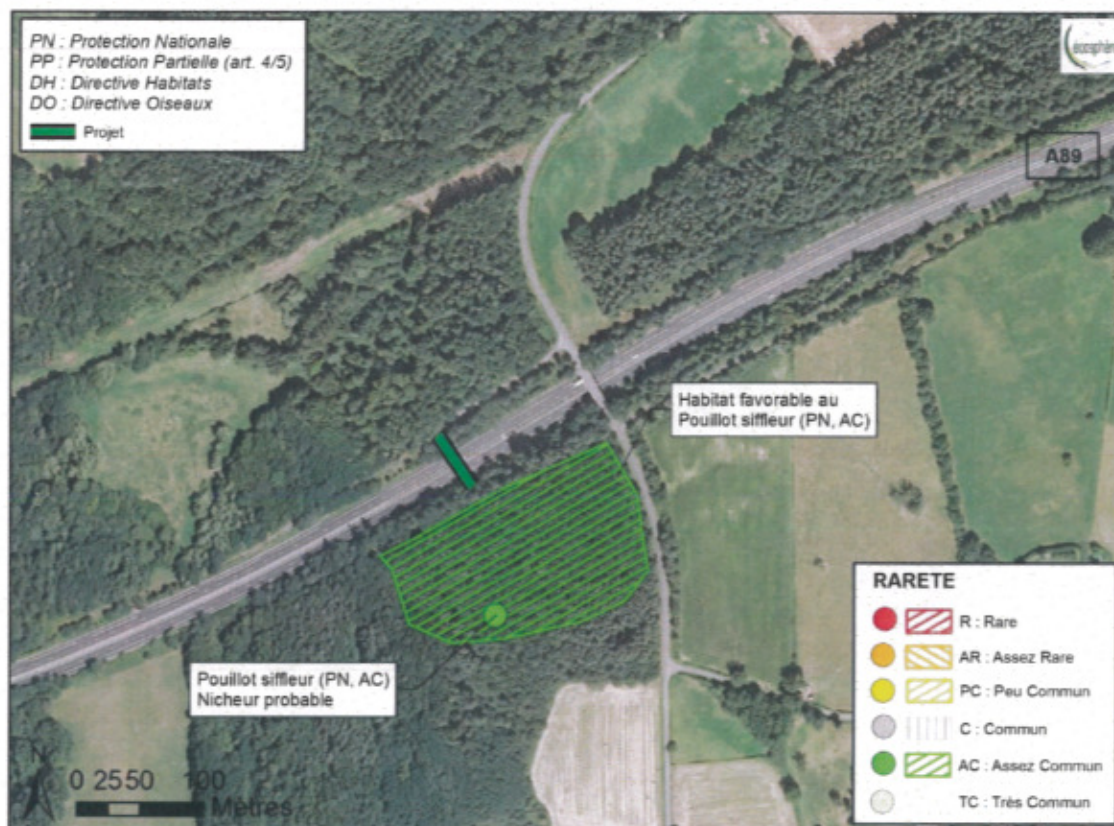
La plupart des espèces rencontrées sont communes, seul le Pouillot siffleur est considéré comme assez commun en Auvergne. Il est bien représenté dans le Puy-de-Dôme et les enjeux écologiques peuvent être considérés comme faibles.

#### Enjeux réglementaires :

En ce qui concerne les enjeux réglementaires, rappelons que la plupart des oiseaux nicheurs recensés sont protégés au titre des individus et des habitats par l'article 3 de l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (J.O.R.F. du 5 décembre 2009).

Pour les chiroptères, les espèces recensées sur le site d'étude sont inscrites à l'annexe IV (II et IV pour la Barbastelle d'Europe) de la directive « Habitats » et sont protégées à l'échelon national par l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007 au titre des individus et de leurs habitats (gîtes de repos ou de reproduction). Les espèces forestières recensées *in situ* sont susceptibles de se reproduire et d'hiverner dans la zone d'étude ou aux abords (Barbastelle et noctules).

## Carte des espèces animales remarquables et/ou protégées



## 10.6 - Evaluation préliminaire des incidences Natura 2000

Dans un rayon de 5 km autour du projet, 3 sites Natura 2000 sont recensés au titre de la directive « Habitats ». Il s'agit des SIC (cf. carte ci-dessous) :

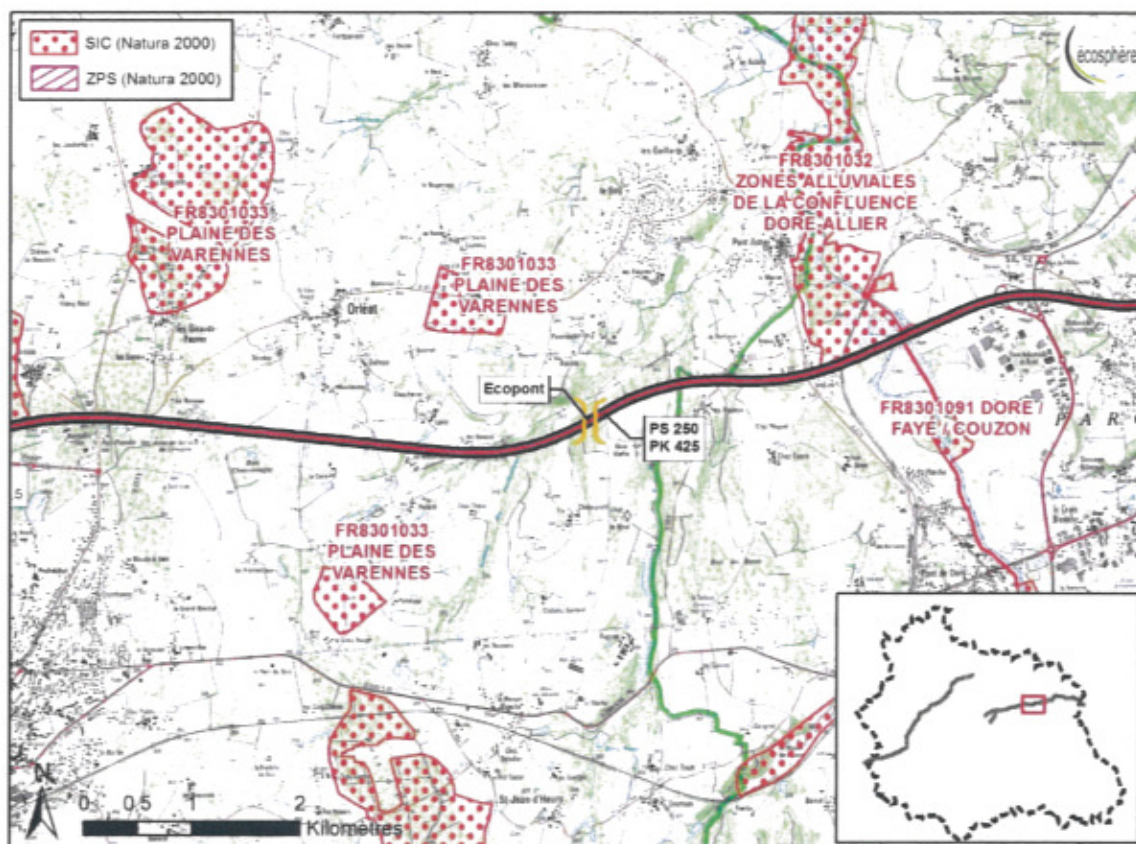
- Plaine des Varennes, FR8301033 ;
- Zones alluviales de la confluence Dore-Allier, FR8301032 ;
- Dore / Faye / Couzon, FR8301091.

La zone d'influence du projet ne se superpose pas directement avec l'un des périmètres des sites Natura 2000. De plus, l'emprise du chantier du projet sera très limitée et de nombreux dispositifs spécifiques vont être mis en place afin de limiter l'impact sur les milieux naturels et le réseau hydrographique, notamment en utilisant des géotextiles dans les chemins d'accès et en délimitant une emprise chantier la plus restreinte possible.

Enfin, la réalisation de l'aménagement permettra d'améliorer la connectivité entre les sites Natura 2000, notamment ceux de la Plaine des Varennes et offrira des nouveaux milieux de vie notamment pour les amphibiens et les insectes. Ces objectifs vont directement renforcer les objectifs de conservation des DOCOB des sites Natura 2000 concernés. En particulier, on citera les objectifs de préservation des territoires de déplacements des chiroptères et de maintien des échanges intrapopulationnels pour les amphibiens mentionnés dans le DOCOB de la SIC « Plaine des Varennes ».



Le but visé par l'aménagement « restaurer des continuités écologiques » couplé au respect des mesures d'insertions précédemment cités permet ainsi de limiter considérablement les impacts sur les sites Natura 2000 à proximité. On peut conclure à l'absence de susceptibilité d'incidence notable du projet vis-à-vis des enjeux Natura 2000.



## 10.7 - Préconisations en phase chantier

Compte-tenu de la nature et du coût financier, la réalisation de l'ouvrage est susceptible de faire l'objet d'études réglementaires (formulaire cas par cas). Les inventaires de terrain menés au printemps et été 2013 ont permis d'ajuster le projet afin de diminuer les impacts et d'aboutir au moindre effet en phase chantier et après la création de l'ouvrage ; l'écopont permettant de restaurer la continuité écologique du secteur.

**Sous réserve du respect des mesures d'insertion environnementales par ASF et ses intervenants présentées ci-dessous, la réalisation de l'écopont ne devrait pas avoir d'effets néfastes ou des effets négligeables sur les espèces protégées et les milieux :**

- Les activités de défrichement et de terrassement doivent être proscrites pendant la période de reproduction des oiseaux (fin mars à début juillet) permettant ainsi un impact négligeable sur ces espèces au regard du projet.
- La mise en défens de certains secteurs (cf. carte des préconisations) permettra d'éviter les stations les plus sensibles.
- Dans la mesure du possible, il convient d'utiliser les chemins déjà existants. Il faudra éviter au maximum la coupe des arbres indigènes, c'est-à-dire des Pins et des Chênes. Si



une coupe était inévitable, un expert devra vérifier que les arbres à abattre ne comportent pas de gîtes pour les chiroptères. Les impacts sur les chiroptères seront limités compte-tenu des emprises limitées du chantier, de l'absence de création de pistes supplémentaires (utilisation des chemins existant) et de l'absence de circulation d'engins en lisière de forêts (circulation dans le DPAC).

► Il faut également éviter, dans la mesure du possible, de détruire ou déplacer des caches naturelles (par exemple, amas de bois mort, tas de grosses pierres...) en hiver, car elles constituent souvent des abris hivernaux pour de nombreuses espèces (reptiles, amphibiens, micromammifères...).

► Il peut être intéressant de baliser les secteurs à éviter avant les opérations.

► Enfin, les écologues en charge du suivi du chantier devront sensibiliser le personnel du chantier aux problématiques environnementales du site et expliquer les objectifs de l'aménagement afin de favoriser une approche ludique des opérations et éviter des incidents.

#### • **Synthèse des préconisations générales**

Les préconisations suivantes doivent être respectées afin d'éviter des impacts significatifs notables :

##### - Dates de travaux

- Le choix d'un calendrier de chantier doit être adapté aux espèces présentes : prioritairement avant ou après la saison de reproduction, c'est-à-dire privilégier le chantier durant l'automne et l'hiver ;
- Le suivi du chantier par des écologues durant toute la durée des travaux permettra de limiter les impacts en orientant la localisation des accès ou du stockage de matériel et de veiller aux respects des contraintes environnementales préconisés.

##### - Pistes d'accès

- L'accès au chantier doit se faire à partir du chemin existant situé au nord de l'autoroute ;
- Les pistes d'accès au chantier seront recouvertes de géotextile favorisant ainsi la remise en état du site.

##### - Localisation des travaux

- Les emprises en phase chantier seront limitées notamment au niveau des pistes d'accès ;
- Les espèces végétales protégées ou patrimoniales ainsi que des habitats prioritaires à préserver seront piquetées ;
- La délimitation du chantier par un grillage grande faune permettra d'empêcher toute entrée d'espèces protégées dans la zone de chantier.

##### - Précautions particulières

- La dissémination des espèces invasives peut-être problématique lors de travaux ; une attention particulière devra être menée au niveau de la propreté des engins de chantier ;
- Compte-tenu de la présence d'un passage supérieur à proximité, le passage devra être protégé pour éviter toute circulation motorisée ;
- Etant donné la présence du Robinier faux-acacia en zone travaux, un suivi pluriannuel devra être mis en place afin de limiter les rejets.

- **Voie d'accès**

L'accès se fait facilement depuis une route communale en utilisant un chemin forestier goudronné permettant d'accéder au plus près de la clôture (cf. carte ci-dessous).

**Carte des préconisations en phase chantier**



**REMARQUES :** les échanges se poursuivront en automne et hiver 2013 entre ASF/Ecosphère/BE Ingénierie pour affiner davantage les mesures environnementales et concrétiser les modalités dans les pièces contractuelles des entreprises afin d'aboutir à des effets négligeables lors de la réalisation.