



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

21 FEV. 2011

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

OBJET :

**Projet intitulé : « Nœud A43-A432 - Ré aménagement des bretelles A432
Chambéry et Chambéry A432 »
(maître d'ouvrage: M le président d'AREA)**

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. : 2872-2011-ym.odt/0104

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 :

Les caractéristiques des bretelles orientées vers Chambéry sont jugées insatisfaisantes et engendrent insécurité et engorgement.

La récente mise en service de la section la Boisse les Echets de l'autoroute A432 est de nature à augmenter le trafic empruntant cet itinéraire en direction des Alpes et donc à accroître la sensibilité de l'échangeur A432-A43 vis à vis de ces dysfonctionnements.

L'aire d'étude concerne principalement des terres agricoles, mais aussi des zones habitées pour lesquelles les nuisances dues aux infrastructures constituent un sujet de vigilance. Elle concerne par ailleurs le territoire du SAGE de l'Est lyonnais, un espace naturel sensible du département du Rhône correspondant à la portion de côtière située à l'ouest de la bifurcation et un corridor identifié par la cartographie régionale des réseaux écologiques (RERA), matérialisé d'ailleurs par un secteur de plus forte sensibilité vis à vis des collisions avec la faune sauvage.

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.

Cette étude d'impact appelle, sur la forme, les commentaires suivants:

Vraiment très concis, mais donnant quand même l'essentiel des informations nécessaires et correctement illustré, le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement est bien présent au dossier. Celui-ci aurait toutefois gagné à contenir aussi un résumé des chapitres 7 à 10 de l'étude d'impact.

L'absence de volet relatif à l' **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** fait apparaître le projet comme une opération indépendante. La lecture générale du dossier laisse penser que cette conclusion est effectivement défendable. Toutefois, un argumentaire eut été bienvenu.

Les **auteurs de l'étude d'impact** sont bien mentionnés y compris en ce qui concerne les experts de spécialités environnementales.

Un **état initial** de l'environnement est présent au dossier, celui-ci fait notamment apparaître :

- la situation du projet en bordure du couloir fluvio glaciaire d'Heyrieux (forte sensibilité de la nappe, notamment au pied de la côtière) ;
- le fait que l'assainissement des autoroutes concernées est basé, dans ce secteur, sur des dispositifs permettant l'infiltration des eaux ;
- s'agissant du milieu naturel, une absence de protection réglementaire et de ZNIEFF dans l'emprise du projet, mais néanmoins un intérêt naturaliste attesté par la présence d'un espace naturel sensible du département du Rhône ;
- la présence d'espèces protégées (hérisson, écureuil roux, muscardin, quatre espèces de chiroptères, quatre espèces d'oiseaux, lézard vert et lézard des murailles) mais aussi d'espèces végétales envahissantes ;
- une ambiance sonore modérée au sein des zones habitées concernées ;

Le dossier met en compétition trois **variantes** dont on notera qu'elles concernent en réalité un seul parti d'aménagement tout en correspondant néanmoins à une recherche de réduction des emprises

consommées. La **justification du choix de la solution retenue** repose sur une analyse multicritères qui laisse une large part aux paramètres environnementaux.

L'**analyse des impacts** du projet fait apparaître :

- une variation faible de la surface imperméabilisée (+0,3ha) mais une légère réduction des charges polluantes, inhérente aux choix techniques retenus pour l'assainissement ;
- une destruction d'habitats naturels (dont 1ha de prairies et 300 m de haies) assortie d'une compensation équivalente (reconstitution de prairies, création de haies et positionnement des clôtures au plus près des emprises techniques) ;
- un impact sur les reptiles protégés nécessitant dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement et assorti de mesures compensatoires habituelles en pareil cas et devant être réalisées préalablement aux travaux de défrichage ;
- des impacts sonores inférieurs à 2 décibels à terme en façade des habitations concernées, ce qui correspond à une modification réputée non significative au sens de la réglementation sur le bruit.

On notera que les mesures compensatoires relatives au milieu naturel sont notamment présentées dans la partie « paysage » de l'analyse des impacts.

S'agissant d'une infrastructure de transport, le dossier contient bien un volet relatif aux « **coûts collectifs des pollutions et des nuisances, avantages induits pour la collectivité, consommations énergétiques et bilan des émissions de gaz à effet de serre** » qui fait apparaître l'effet négligeable du projet à cet égard.

Le dossier contient un **volet santé** traitant de façon très générale et informative les thématiques bruit, air et eau, qui répond à la question réglementaire (on notera que l'analyse des impacts contient en réalité des éléments bien plus précis, ciblés sur le projet). Ceci étant, M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 14/02/2011, regrette le manque de rigueur du volet « air » du dossier au regard des impératifs de la circulaire du 25/02/2005 qui y est relative et signale l'absence d'évaluation des risques sanitaires. Il note toutefois le faible potentiel d'impacts du projet à cet égard.

Le dossier précise le **coût des mesures environnementales**. Correspondant à la somme des coûts de l'assainissement et des aménagements paysagers, il est annoncé à hauteur de 950 k€ TTC soit 5% du total des dépenses. On notera qu'en toute rigueur, la partie ornementale et fonctionnelle (enherbement par exemple) de l'aménagement paysager (de l'ordre de 150 k€) ainsi que ceux des ouvrages d'assainissement qui sont nécessaires pour garantir la fonctionnalité et la pérennité de l'ouvrage, n'ont pas normalement vocation à se retrouver dans ce total qui est par conséquent surestimé. Pour autant, le caractère modéré des dépenses environnementales n'est pas nécessairement anormal pour ce type de projets ayant un potentiel d'impacts somme toute modéré.

Enfin, l'étude d'impact contient bien un chapitre relatif aux **méthodes utilisées**, d'un niveau de précision très correct.

→ **Le dossier, dont l'une des qualités est d'être bien concis, respecte les impératifs généraux donnés par le code de l'environnement. Sur le fond, hormis en ce qui concerne les quelques observations ci avant, le contenu du dossier s'avère globalement satisfaisant.**

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 correspond à un aménagement localisé, cohérent avec le reste du réseau et donc n'appelant pas d'observation du point de vue de l'opportunité.

Situé dans un secteur peu contraint, il s'avère peu susceptible d'engendrer des effets négatifs.

Les variantes envisagées ne sont pas nécessairement représentatives de l'ensemble des solutions possibles. Toutefois, les solutions présentées correspondent à des solutions raisonnables et engendrent des impacts résiduels relativement modérés. L'analyse d'un éventail plus large de variantes n'aurait donc probablement pas amené de plus value environnementale à la démarche.

Point positif, les variantes présentées traduisent une recherche de réduction des impacts par réduction de l'emprise globale consommée, la solution retenue correspondant à un compromis acceptable entre qualité routière et impacts.

Enfin, le projet est assorti de mesures réductrices et compensatoires axées sur la prévention des pollutions et la préservation du milieu naturel, adaptées aux enjeux.

→ En conclusion, la méthode de choix puis de mise au point du projet traduit un niveau d'intégration environnementale satisfaisant pour ce type de projets.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, l'étude fait apparaître le caractère non significatif de la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels**, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau ;
- Le dossier comporte un bref développement à ce sujet qui rappelle que le projet est situé à une quinzaine de kilomètres de la zone **Natura 2000** la plus proche, ce qui compte tenu de l'ampleur modérée du projet, légitime à considérer qu'il ne peut avoir d'effet notable sur celle-ci.

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

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, le DRAC Rhône Alpes, dans son avis du 08/02/2011, précise que ce projet n'appelle pas d'observation particulière de sa part. De leur côté, MM les architectes des bâtiments de France du Rhône et de l'Isère, dans leurs avis des 15 et 17 février 2011 confirment l'absence d'enjeu relevant de leur domaine de compétence.

Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA): Le projet n'ayant qu'un effet marginal sur les émissions polluantes, sa compatibilité avec le PRQA n'appelle pas d'observation particulière.

Espèces protégées: Le volet qui y est relatif s'avère assez bien étayé en ce qui concerne l'état initial, il conclut à la nécessité d'obtenir une dérogation pour les lézard vert et lézard des murailles au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Les mesures compensatoires proposées à cet effet s'avèrent classiques en pareil cas.

SDAGE Rhône méditerranée 2010 et SAGE de l'Est lyonnais : Le dossier contient un bref développement concluant, après l'avoir analysé objectif par objectif, à une compatibilité du projet avec le SDAGE. M le DDT69, dans son avis du 16/02/2011 précise à ce sujet que *« les enjeux eaux souterraines sont très bien pris en compte, l'état initial est complet, la sensibilité du milieu récepteur constitué par le couloir d'Heyrieux est bien appréciée. Les documents d'orientation (SDAGE et SGE de l'Est lyonnais) sont bien pris en compte et les contraintes fortes en découlant (notamment application de la doctrine « eaux pluviales ») sont bien identifiées. »*

Documents d'urbanisme: M le DDT69, dans son avis du 16/02/2011, précise que le POS de Saint Laurent de Mure est en révision et que le projet de PLU a été arrêté le 22/12/2010. Elle note que ce projet fait apparaître, dans l'emprise du projet, des espaces boisés classés ainsi que, sous réserve de vérification plus fine, un emplacement réservé (emplacement V22). Une démarche de mise en cohérence des deux projets apparaît donc indispensable. Plus sur le fond, il souligne la consommation foncière importante du projet autoroutier et regrette que le devenir des terrains appelés à être enclavés ne soit pas mieux précisé au dossier.

3.4) Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Le dossier présente un certain nombre de mesures :

- pour les impacts agricoles et considérant avec justesse que des mesures collectives de type aménagement foncier ne semblent pas adaptées, le maître d'ouvrage s'engage à « *examiner avec chaque exploitant la nature de ses préjudices individuels et les moyens d'y remédier.* » ;
- s'agissant de la prévention des pollutions, le projet est assorti d'une mise à niveau du dispositif reposant sur une séparation des eaux issues des bassins versants naturels de celles issues des bassins versants routiers, un remplacement de l'assainissement semi diffus actuel par un réseau de collecte semi étanche et l'équipement de chaque bassin versant avec des dispositifs de traitement et de confinement avant infiltration. M le DDT69, dans son avis du 16/02/2011, considérant que les enjeux « eaux souterraines sont bien pris en compte » laisse penser que les mesures proposées sont bien adaptées ;
- maîtrise de la propagation des espèces envahissantes sur la base de mesures pas vraiment précises (l'enherbement au plus tôt apparaît comme un minimum sans être suffisant pour garantir la maîtrise de ces espèces). On notera par ailleurs qu'un suivi en exploitation sera aussi nécessaire ;
- s'agissant du milieu naturel, les mesures sont principalement axées sur la gestion (entretien extensif) et l'aménagement écologique et paysager des délaissés (positionnement des clôtures au plus près des emprises techniques, aménagement des ouvrages existants pour que ceux-ci puissent être utilisés par la faune sauvage, reconstitution de 300 ml de haies et d'1ha de prairies, création de deux hibernaculum à destination des reptiles) ;
- un projet d'aménagements paysagers plutôt complet et varié pour un dispositif autoroutier en rase campagne, mais hautement souhaitable, ne serait ce que du point de vue des milieux naturels auxquels ils contribueront. On notera d'ailleurs que le plan des aménagements paysagers (page 103) pourrait très bien faire office de plan des mesures en faveur des milieux naturels ;
- S'agissant de la faune sauvage, le projet est présenté comme intégrant des clôtures annoncées comme étant positionnées au plus près des emprises techniques, ce qui est une excellente chose car elle permet aux espèces d'accéder aux dépendances vertes du projet. Toutefois, il eut été intéressant que le dossier précise les zones équipées de clôtures de façon à clarifier les zones considérées comme extérieures aux emprises techniques (cas par exemple des larges délaissés internes à la bifurcation).

Ces mesures d'intégration ont bien sûr vocation à être abondées par des mesures de prévention des pollutions et de réduction des impacts sur les espèces **en phase travaux**, dans le cadre d'un système qualité environnement tel qu'appliqué en général par les maîtres d'ouvrages routiers. M le DDT69, dans son avis du 16/02/2011 rappelle à cet égard qu'il conviendra de choisir les périodes d'intervention en fonction des cycles de vie des espèces.

Par ailleurs, l'un des enjeux de ce projet, compte tenu de l'importance de la surface appelée à être enclavée par le projet de nouvelle bretelle, est d'assurer la bonne connexion de celle-ci avec les

milieux naturels environnants. Or le dossier ne semble pas prévoir de **dispositif permettant à la faune sauvage d'accéder ou de sortir de la zone enclavée** dont on a tendance à penser qu'elle risque d'être assez attractive, notamment pour la petite faune, surtout si l'on prend en compte les mesures compensatoires milieu naturel et les aménagements paysagers qui y sont prévus.

S'agissant enfin de l'usage éventuel de **produits phytosanitaires**, le dossier précise qu'AREA a mis en place depuis juillet 2009, une politique d'utilisation des produits phytosanitaires de manière à en limiter l'impact sur l'environnement. Il s'agit d'un point important qui va dans le sens de l'orientation 5D du SDAGE Rhône méditerranée 2010 qui prévoit de « lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles ».

→ Sous réserve d'être complétées pour tenir compte de ces observations, les mesures proposées paraissent globalement adaptées aux enjeux et s'avèrent même, en ce qui concerne les habitats naturels, d'un niveau plutôt satisfaisant. Elles auraient cependant vocation à être détaillées notamment en ce qui concerne la prévention des pollutions des eaux souterraines en phase chantier et la maîtrise des espèces invasives pendant et après le chantier. Par ailleurs il importe de décrire les dispositifs permettant d'assurer la transparence de la nouvelle bretelle pour la faune sauvage et si besoin de les abonder autant que nécessaire.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier ne présente pas de dispositif de suivi spécifique au projet. Il évoque toutefois certains dispositifs de suivi existant indépendamment du projet mais concernant l'aire d'étude:

- suivi qualité des eaux organisé dans le cadre du SAGE de l'Est lyonnais (point de suivi concerné : dans le couloir d'Heyrieux, en aval du projet, sur la commune de Saint-Bonnet-de-Mure) ;
- surveillance de la qualité de l'air effectuée par COPARLY.

On aurait certainement pu évoquer aussi le dispositif général de suivi environnemental très probablement mis en œuvre par AREA sur l'ensemble de son réseau et qui aurait bien sûr vocation à couvrir les nouvelles voies projetées. Il importera de vérifier que ce dispositif intègre bien les problématiques relatives au suivi des espèces invasives (et actions correctrices le cas échéant), au suivi du fonctionnement du réseau d'assainissement et de la qualité des eaux aux points de rejet, au suivi sanitaire des dépendances vertes et notamment des plantations, au suivi des collisions avec la petite et grande faune...).

Il importe aussi, y compris pour les chantiers de ce type, de mettre en place un dispositif permettant de garantir le bon déroulement du chantier du point de vue de la prise en compte de l'environnement (dispositif de type plan d'assurance environnement par exemple).

Enfin, la vérification de la bonne mise en œuvre des mesures réductrices et compensatoires puis le contrôle de l'efficacité de celles-ci sont indispensables dès lors que ces mesures atteignent une certaine ampleur, ce qui est le cas du projet présenté.

→ Le dispositif de suivi et de contrôle annoncé au dossier est très en retrait de ce qui est de toutes façons nécessaire et auquel le maître d'ouvrage est d'ailleurs accoutumé. Il s'agit donc probablement plutôt d'un problème de formalisation que d'une question de prise en compte à la base.

Le dispositif de suivi reste donc à formaliser tout en vérifiant que celui-ci inclut bien l'ensemble des points évoqués ci avant.

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, l'article L122-3 alinéa 2 du code de l'environnement prévoit désormais 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 :

Le dossier respecte les impératifs généraux du code de l'environnement. Bien que celui-ci reste perfectible eu égard aux observations figurant ci avant, l'autorité environnementale a apprécié la concision du document présenté.

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

Le projet correspond à un aménagement sur autoroutes en service dont le potentiel d'effets négatifs est modéré.

S'agissant de la méthode de mise au point du projet, le fait que les variantes présentées ne relèvent en réalité que d'un seul parti d'aménagement n'est, dans le cas particulier de ce projet, pas vraiment préjudiciable à la bonne prise en compte de l'environnement dans la mesure où le parti retenu apparaît comme l'une des solutions les moins porteuses d'impacts.

Ceci étant, les variantes mises en compétition traduisent clairement une recherche de réduction des impacts et, si la solution retenue n'est pas la moins génératrice d'impacts, elle n'en demeure pas moins un compromis acceptable entre les divers impératifs.

Les mesures réductrices et compensatoires, sous réserve d'être abondées dans le sens de la prise en compte des observations ci avant peuvent être considérées comme bien adaptées aux enjeux.

En revanche, le dispositif de suivi a vocation à être mieux formalisé, en cohérence d'ailleurs, avec la politique générale adoptée semble-t-il par le maître d'ouvrage.

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

Pour le préfet de région et par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,
le chef du service CEPE

Ph. GRAZIANI



