



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
sur le projet « Aire de services des volcans d'Auvergne Est-
Autoroute A71 »
présenté par la société Total Marketing France
sur les communes de Champs et Saint-Agoulin
(Puy-de-Dôme)**

Avis n° 2017-ARA-AP-00435

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 9 janvier 2018, a donné délégation à son président, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mars 2017 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet d'aire de services des volcans d'Auvergne Est-Autoroute A71 sur les communes de Champs et Saint-Agoulin (63).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 11 décembre 2017, par l'autorité compétente pour autoriser le projet (permis de construire), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois. Conformément aux dispositions du III du même article, le préfet du Puy-de-Dôme et le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés le 22 décembre 2017. La direction départementale des territoires et l'agence régionale ont transmis une contribution le 15 janvier 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Avis

1. Présentation du projet.....	4
1.1. Contexte et localisation du projet.....	4
1.2. Description du projet.....	4
2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné.....	5
3. Qualité du dossier.....	5
3.1. Résumé non technique.....	6
3.2. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
3.3. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement.....	8
3.4. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	9
3.5. Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et suivi envisagé.....	9
3.5.1. Mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser.....	9
3.5.2. Suivi envisagé.....	10
3.6. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	10
4. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	10

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et localisation du projet

Le présent avis concerne le projet nommé « Aire de service des Volcans d'Auvergne Est / A71 ». Ce projet porte tant sur la construction d'une nouvelle aire de service à l'est de l'autoroute que sur des travaux de réaménagement de l'aire déjà existante à l'ouest de l'autoroute¹. Le projet est situé dans le département du Puy-de-Dôme à 30 kilomètres au Nord de Clermont-Ferrand sur les communes de Champs et Saint-Agoulin. Outre, le permis de construire, objet de la présente saisine, le projet a déjà fait l'objet de diverses autorisations administratives².

Le site d'implantation du projet est situé à environ 2,5 km au Nord-Nord-Ouest du centre bourg de la commune de Saint-Agoulin et s'étend de part et d'autre de l'autoroute A71 mise en service en 1989. Reliant Orléans et Clermont-Ferrand, son trafic moyen journalier annuel en 2016 tous sens confondus était d'environ 1 727 poids lourds et 13 777 véhicules légers. A Saint-Agoulin existe une aire de service qui est accessible dans les deux sens, la desserte étant assurée par une arche monumentale symbolisant l'entrée en Auvergne. La création de cette aire et de la section autoroutière a fait l'objet d'un soin d'intégration paysager particulier avec notamment l'installation de l'aire de service au sein d'une butte.

Les travaux de réaménagement dans l'aire ouest sont complètement intégrés à cette dernière. Le projet de création de l'aire Est, est bordé :

- à l'Ouest par l'autoroute A71 ;
- au Nord et à l'Est par la route départementale 207 ;
- au Sud, par une voie de service permettant l'accès à l'autoroute A71.

1.2. Description du projet

Le projet vise à réaménager et étendre l'aire des Volcans d'Auvergne sur l'autoroute A71. Ce projet se décompose en deux parties : modification de l'aire existante à l'ouest de l'autoroute et création d'une aire complémentaire nouvelle à l'est.

À l'ouest de l'autoroute, il s'agit de modifier l'aire existante en déplaçant la distribution de carburants poids lourds, en la disposant à proximité du parking qui leur est dédié, et d'utiliser la place ainsi libérée pour créer des places de parkings et revoir la voirie.

Côté Est, la création de l'aire s'accompagne de la réalisation d'une station service dédiée aux véhicules légers et bus de tourisme incluant 100 places de stationnement³, d'espaces de boutiques et d'une aire de détente (aire de pique-nique, jeux pour enfants) ainsi que divers services (sanistation⁴, station de gonflage, borne de recharge pour véhicules électriques et à terme un restaurant). Les objectifs poursuivis par le projet sont :

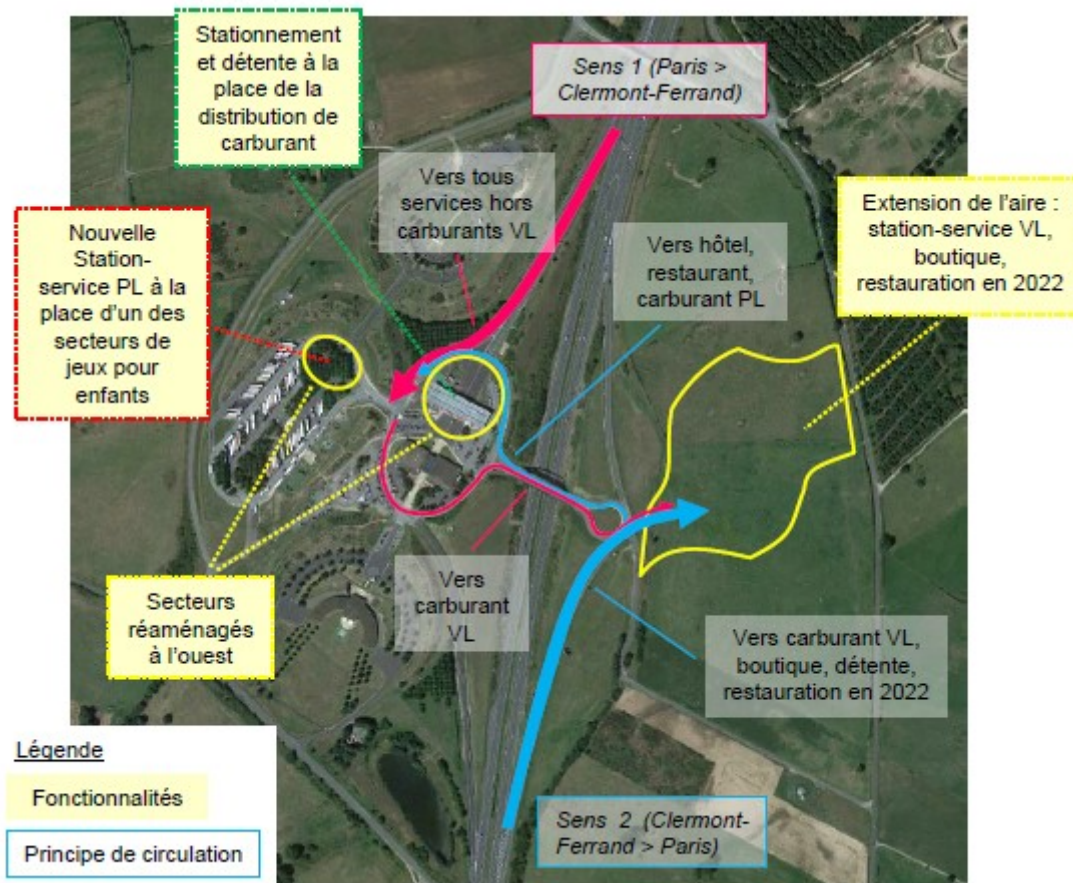
1 page 7 de la pièce A « la définition du projet [...] en y incluant non seulement l'extension de l'aire coté est mais aussi le remaniement de deux secteurs de l'aire existante côté ouest de l'autoroute »

2 il s'agit, par ordre chronologique : d'une autorisation d'assainissement autonome (21 juillet 2016), d'une déclaration au titre de la Loi sur l'eau (8 août 2016), de deux déclarations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (03 mars 2017 et 02 juin 2017) et d'une dérogation à la législation sur les espèces protégées (7 juin 2017)

3 Pour les véhicules légers

4 site dédié, notamment à la vidange des eaux usées de camping car

- d'améliorer la sécurité sur l'aire et pour la section courante ;
- d'améliorer la capacité d'accueil et la qualité d'accueil de l'aire ;
- d'améliorer la qualité des services et la diversification des offres aux clients ;
- de valoriser les caractéristiques architecturales de l'aire pour respecter l'identité et l'ambiance paysagère existante.



Principe d'aménagement et de fonctionnement de l'aire (pièce A, page 12)

2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux principaux concernant ce projet sont :

- la préservation du patrimoine naturel et des espèces protégées ;
- la gestion économe du foncier ;
- l'intégration paysagère du projet.

3. Qualité du dossier

Le projet relevant d'un permis de construire, le dossier comprend les documents nécessaires à son instruction et en particulier le document n°11 qui comprend trois pièces dont la pièce dite « B - Etude d'impact » datée d'octobre 2017.

Ce document est doté d'un guide de lecture listant ses différentes pièces et expliquant leur rôle. Cependant, le choix de l'intégrer au sein de la pièce « A – *présentation de l'opération et informations administratives ; synthèse de l'évaluation des incidences* » sans recours à une table générale des matières ne rend pas son usage aisé.

L'exercice d'évaluation environnementale est avant tout une démarche itérative visant à interroger le contenu du projet au regard des incidences de sa mise en œuvre sur l'environnement. L'étude d'impact doit retranscrire cette démarche, intégrant notamment diagnostic, justification des choix, évaluation des incidences et description des mesures prises par le pétitionnaire pour éviter réduire ou compenser les éventuels effets négatifs.

Au vu du dossier, il apparaît que cette démarche a bien été conduite. Sur le plan formel, le plan retenu pour l'étude d'impact comporte l'ensemble des parties attendues dans le cadre de la réglementation⁵, bien qu'il ne suive pas la structuration et les termes du code de l'environnement.

Les modalités de présentation du projet retenues, à savoir une entrée essentiellement thématique, doublée d'un découpage par site d'implantation rend difficile l'appréhension globale du projet. De plus, certaines parties mériteraient la réalisation d'un exercice de synthèse⁶.

3.1. Résumé non technique

Le résumé non technique de 13 pages reprend tous les éléments de l'étude d'impact, il est synthétique et bien illustré⁷. Pour lui assurer une bonne visibilité et le rendre plus facilement accessible par le public, il mériterait d'être mieux mis en évidence, par exemple en faisant l'objet d'un fascicule spécifique.

3.2. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

Sur la forme, le rapport de présentation produit un diagnostic territorial et un état initial de l'environnement regroupés dans l'étude d'impact. Il aborde l'ensemble des thématiques environnementales décrites à l'article R.122-5-2° du code de l'environnement.

Les données relatives aux milieux naturels sont issues de l'étude menée pour obtenir la dérogation relative à la législation sur les espèces protégées et datent de 2014-2015.

Deux zones d'études ont été définies, l'une dite rapprochée, l'autre dite élargie⁸.

D'une manière générale, hormis pour le volet paysager, les thématiques environnementales abordées sont suffisamment développées au regard des enjeux liés à la nature du projet et à sa localisation. Néanmoins, de façon assez récurrente la taille choisie ou la qualité des figures et cartes présentées⁹ rend leur compréhension mal aisée.

5 art. R122-5 du code de l'environnement

6 Par exemple, s'agissant de l'emprise du chantier, faute d'avoir précisé les chiffres sur la partie ouest, l'on ne connaît pas précisément la surface totale du chantier.

7 NB : un plan général du projet, englobant les parties Ouest et Est, serait cependant utile pour faciliter l'appréhension globale du projet par le public.

8 Page 26 de l'étude d'impact

9 Exemple : pages 10,17,21, 79

Une synthèse et une hiérarchisation des enjeux sont proposées, ce qui est bienvenu. Elle souligne notamment les enjeux détaillés ci-après.

De nombreuses cartes relatives à l'état initial de l'environnement indiquent la zone de projet ce qui est pertinent. Toutefois, le périmètre du projet y figurant est limité aux seuls travaux de création de l'aire nouvelle située à l'Est de l'autoroute et occulte les travaux d'aménagement sur l'aire existante.

L'Autorité Environnementale recommande de compléter le périmètre du projet sur les cartes.

- **Milieux naturels et espèces protégées**

L'inventaire des milieux et des zonages patrimoniaux indique que le site d'étude se situe en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel. Les inventaires menés n'ont pas mis en lumière la présence d'espèce végétale protégée. S'agissant des habitats naturels, la cartographie réalisée indique que les habitats sont pour l'essentiel banaux, cependant sur la partie ouest la cartographie semble avoir été simplifiée (échelle plus grande).

Le diagnostic réalisé ne met pas en évidence d'enjeux forts sur le plan du patrimoine naturel.

- **Zones agricoles**

L'extension sur la partie située à l'Est de l'autoroute s'étend au moins pour partie sur des terres mises en valeur par deux exploitations d'élevage bovin¹⁰ via des conventions d'occupation temporaire pour une activité de fauche. Les surfaces concernées et les caractéristiques des exploitations ne sont pas précisées¹¹.

L'Autorité Environnementale recommande d'approfondir l'état des lieux lié à l'agriculture, notamment : orientations technico-économiques et superficie des exploitations avec la part affectée par le projet.

- **Paysage**

L'étude permet d'appréhender l'ambiance paysagère dans laquelle s'inscrit le projet. Cependant, les vues du périmètre du projet depuis et vers le projet sont trop limitées pour caractériser les enjeux du territoire concerné. À l'occasion du cadrage, il avait été explicitement indiqué que ce volet était l'un des enjeux importants du projet. À ce stade le dossier ne permet pas d'apprécier ni de qualifier cet enjeu puisque aucune vue n'est présentée ni décrite depuis la RD 207, l'autoroute A 71 dans le sens province-Paris ou encore depuis la chaîne des Puys.

L'Autorité Environnementale recommande d'approfondir l'état des lieux relatif au paysage, notamment en travaillant sur des zones de visibilité, en les qualifiant, en définissant leur sensibilité et plus généralement en présentant des photographies vers et depuis le site du projet.

3.3. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement

L'étude d'impact analyse de manière globalement proportionnée les enjeux, les impacts prévisibles du

10 Page 65 de l'étude d'impact

11 NB : certains éléments figurent cependant dans la partie relative aux impacts.

projet et les mesures prévues. Elle différencie les impacts temporaires, liés à la phase travaux, et les impacts permanents à l'issue de la réalisation du projet avec leur qualification en termes d'impacts directs ou indirects et leur intensité (faible, moyen, fort).

En application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dans l'étude d'impact sont identifiés 3 autres projets susceptibles d'avoir des effets cumulés. Le dossier ne traite des cumuls d'impacts qu'avec un seul projet (élargissement de l'A71 au droit du projet), ce qui est pertinent et correctement abordé.

Concernant le patrimoine naturel, le dossier chiffre les surfaces d'habitats impactées ce qui est très pertinent. Toutefois, du fait des insuffisances concernant la définition des périmètres d'étude précédemment évoquées, les chiffres donnés ne paraissent pas totalement fiables et notamment rien ne permet d'assurer la prise en compte des travaux sur l'aire existante. L'on retiendra toutefois que les chiffres présentés sont dans des ordres de grandeur vraisemblables.

S'agissant des enjeux agricoles, les chiffres donnés font état de la disparition d'une surface de 13,44 ha¹² de prairies de fauche affectant 2 exploitations. Pour l'agriculteur le plus concerné quantitativement, la superficie impactée représente 6% de sa surface agricole utile (SAU). Pour l'autre agriculteur, faute de ne pas avoir pu être contacté l'impact n'est pas estimé. Une analyse est effectuée en comparaison avec une exploitation moyenne dans le Puy-de-Dôme. Les éléments présentés ne permettent cependant pas d'évaluer correctement les impacts du projet. Notamment, contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact¹³ le fait que les surfaces soient utilisées exclusivement pour la fauche et que les conventions sont temporaires ne permet pas de conclure à une incidence faible du projet sur les exploitations concernées.

Le paysage fait l'objet d'un traitement par deux photomontages dont l'un représente une vue aérienne du site ce qui ne permet pas d'apprécier l'insertion du projet au plan topographique. Ainsi, ce volet est traité de manière insuffisante puisque le projet n'est pas présenté notamment depuis des points de vue à priori sensible (RD 207, A 71 dans le sens Province-Paris, chaîne des Puys). Le dossier ne permet pas de qualifier l'importance de l'impact paysager du projet.

L'Autorité Environnementale recommande d'approfondir l'analyse des impacts agricoles et paysagers du projet, par exemple pour ces derniers à l'aide de photomontages avant/après, avec des prises de vues qui seraient géolocalisées et justifiées (emplacement) notamment au regard des points de sensibilité eux-mêmes identifiés de manière pertinente.

3.4. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Le projet résulte d'une réflexion reposant sur quatre objectifs :

- améliorer la sécurité sur l'aire et pour la section courante ;
- améliorer la capacité d'accueil et la qualité d'accueil de l'aire ;
- améliorer la qualité des services et la diversification des offres aux clients ;
- valoriser les caractéristiques architecturales de l'aire pour respecter l'identité et l'ambiance paysagère existante.

Ces objectifs ont permis de faire émerger 3 « solutions type ». L'analyse de ces solutions est faite au regard de ces quatre objectifs et d'un critère « impact résiduel prévisible sur l'environnement ». Ce dernier inclut la

12 Un agriculteur est concerné pour 5,67 ha, l'autre pour 7,77 ha

13 cf. p. 124 de l'étude d'impact

consommation d'espace et la gestion des eaux (pluviales et usées). Aucune solution ne se révèle parfaite et celle retenue est la seule à ne pas avoir de réponse « *solution la moins favorable* » à l'un des objectifs poursuivis.

La justification du projet repose sur les dysfonctionnements de l'aire actuelle. Ils sont expliqués comme liés au volume de trafic de l'A71 à la fréquentation de l'aire. Les données de trafic sont présentées à l'échelle annuelle (trafic moyen journalier annuel), alors que le nombre de véhicules entrants est comptabilisé journalièrement (entre le 1^{er} juin 2015 et le 31 août 2015). Ceci rend délicate la comparaison entre ces différentes données et en particulier cela ne permet pas de quantifier le nombre de jours pour lesquels l'aire fonctionne au-delà de sa capacité d'accueil, sachant que celle-ci n'est pas mentionnée. Si l'étude présente les conséquences des dysfonctionnements (notamment les bouchons remontant depuis la bretelle d'accès jusqu'à la section autoroutière), elle ne présente ni leur importance ni leur fréquence. Ainsi, le dossier ne justifie pas l'importance de la nécessité de la réalisation du projet au regard des impacts environnementaux induits.

L'Autorité Environnementale recommande que soient présentés la capacité d'accueil de l'aire et le nombre jours pour lesquels elle est dépassée.

3.5. Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et suivi envisagé

3.5.1. Mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser

L'étude d'impact présentée comprend une partie spécifique à la mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser incluse dans le chapitre 5 de l'étude d'impact.

Sur le fond chaque thème est traité logiquement avec, quand c'est le cas, l'évitement puis les mesures de réductions (séparées si nécessaires entre phase chantier et phase d'exploitation) et enfin les éventuelles mesures de compensation.

Cependant, du fait d'un état initial incomplet et imprécis notamment sur les enjeux paysager et agricole, aucun impact n'étant précisé, aucune mesure n'est concrètement définie sur ces enjeux. **L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur ces points.**

3.5.2. Suivi envisagé

L'étude d'impact doit comporter¹⁴ les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées. Les indicateurs de suivi proposés font l'objet d'une partie qui leur est spécifiquement dédiée (parties 6.3 et 6.4). Ils portent sur la gestion des eaux pluviales et usées, des milieux naturels ainsi que des épisodes de pollution accidentelle.

3.6. Méthodes utilisées et auteurs des études

La présentation des méthodes utilisées et des experts qui ont concouru à l'étude d'impact ainsi que la mention des études et des investigations qui ont contribué à sa réalisation sont conformes aux prescriptions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette partie est présentée en fin de l'étude d'impact. Elle est décrite de manière thématique, claire et pédagogique et permet de comprendre que l'étude d'impact repose essentiellement sur l'agrégation des

14 cf. art. R122-5 (9°) du code de l'environnement.

données collectées dans le cadre de l'obtention des diverses autorisations administratives auxquelles le projet a déjà été soumis. Elle souligne également, s'agissant de la faune, les limites du travail effectué.

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

La justification du projet est fondée sur des objectifs d'amélioration du fonctionnement de l'aire de service existante en lien avec une fréquentation accrue de l'autoroute qui peut induire des risques de sécurité pour les usagers de l'autoroute. Toutefois les éléments présentés ne permettent pas de quantifier l'importance de ces enjeux, notamment au regard des enjeux environnementaux.

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet comporte quelques lacunes sur les volets paysagers et agricoles qui nuisent à une prise en compte adaptée de ces enjeux par le projet.

Les autres enjeux liés au projet sont traités de manière proportionnée.