

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNES DE CHAMBÉRY – LA MOTTE-SERVOLEX – VOGLANS



Travaux d'aménagement du nœud autoroutier Chambéry A41 – A43 - VRU



Enquête publique portant sur la **demande d'autorisation environnementale** et la **demande de dérogation** aux interdictions relatives aux espèces protégées dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry

Du 27 juin 2018 au 10 août 2018

B – Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur

Application de l'article R123-19 du code de l'environnement

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER
en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
du 23 avril 2018

N°E18000128/38

SOMMAIRE		
PARTIE B – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR		
1.	GÉNÉRALITÉS.....	1
A	Objet de l'enquête publique	1
B	Maîtrise d'ouvrage – Maîtrise d'œuvre – Organisateur de l'enquête	2
2.	PRÉSENTATION DU PROJET	2
A	Historique	2
B	Justification du projet.....	3
C	Caractéristiques principales de l'aménagement	4
3.	L'ENQUÊTE PUBLIQUE	5
A	La concertation préalable	5
B	Le dossier soumis à l'enquête publique	6
C	Le déroulement de l'enquête publique	6
D	Bilan du projet.....	7
4.	AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	13
5.	CONCLUSION ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	15
A	Sur les modalités de l'enquête	15
B	Sur le dossier soumis à l'enquête	17
C	Sur le projet et ses impacts.....	17
D	Avis final du commissaire enquêteur.....	22
6.	CONCLUSION ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LES DEMANDES DE DÉROGATION AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPÈCES PROTÉGÉES	23
A	Sur les modalités et le déroulement de l'enquête publique	23
B	Sur le dossier soumis à l'enquête publique.....	24
C	Sur le contenu de la demande de dérogation déposée par le pétitionnaire	24
D	Sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises	25
E	Sur le coût des mesures environnementales	27
F	Sur le suivi des mesures compensatoires.....	27
G	Sur l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature	28
H	Avis final du commissaire enquêteur.....	29

Abréviations utilisées

Ae : **A**utorité **e**nvironnementale
 AREA : Société des **A**utoroutes **R**hône-**A**lpes
 BAU : **B**ande d'**A**rrêt d'**U**rgence
 CGEDD : **C**onseil **G**énéral de l'**E**nvironnement et du **D**éveloppement **D**urable
 CU : **C**ode de l'**U**rbanisme
 DIRCE : **D**irection **I**nterrégionale des **R**outes – **C**entre-**E**st
 DUP : **D**éclaration d'**U**tilité **P**ublique
 ERC (mesures) : **É**viter, **R**éduire, **C**ompenser
 MECDU **M**ise **E**n **C**ompatibilité des **D**ocuments d'**U**rbanisme
 PADD : **P**rojet d'**A**ménagement et de **D**éveloppement **D**urables
 POS : **P**lan d'**O**ccupation des **S**ols
 PLH : **P**rogramme **L**ocal de l'**H**abitat
 PLU : **P**lan **L**ocal d'**U**rbanisme
 PPRI : **P**lan de **P**révention des **R**isques d'**I**nondations
 SCoT : **S**chéma de **C**ohérence **T**erritoriale
 SAGE : **S**chéma d'**A**ménagement et de **G**estion des **E**aux
 SDAGE : **S**chéma **D**irecteur d'**A**ménagement et de **G**estion des **E**aux
 STAC : **S**ervice de **T**ransport de l'**A**gglomération **C**habérienne
 VRU : **V**oie **R**apide **U**rbaîne
 ZNIEFF : **Z**one **N**aturelle d'**I**ntérêt **É**cologique, **F**aunistique et **F**loristique
 ZPPAUP : **Z**one de **P**rotection du **P**atrimoine **A**rchitectural, **U**rbaîn et **P**aysager

PARTIE B – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

Désigné le 23 avril 2018 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble (dossier n°E18000128/38), et faisant application de l'arrêté de Monsieur le Préfet de Savoie en date du 07 mai 2018 fixant les modalités de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale valant autorisation de réalisation des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur les territoires des communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans et emportant dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, je suis amené à donner mes conclusions et mon avis motivé sur la demande de la société AREA à l'issue de cette enquête publique, conformément à l'article R123-19 du code de l'Environnement.

Mon rapport, accompagné de ses annexes, fait l'objet d'un document séparé, avec lequel le présent document est regroupé. Ces documents distincts forment toutefois un tout indissociable.

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier, des constatations effectuées sur le site, des observations formulées par le public et les personnes publiques consultées, des explications, objections ou propositions développées par le porteur du projet, des renseignements obtenus auprès des personnes averties et de ma réflexion personnelle.

1

1 – GÉNÉRALITÉS

A – Objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry de l'A43 se situant sur le territoire de la commune de La Motte-Servolex.

Ce projet est l'objet de trois procédures menées concomitamment, la maîtrise d'ouvrage et les autorités administratives compétentes n'ayant pas souhaité procéder à une enquête unique, dans le cadre des dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement qui prévoient une telle possibilité d'enquête unique "lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L123-2 du code de l'environnement" :

- 1- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Chambéry, selon le périmètre indiqué au plan ci-dessous, portant à la fois sur :
 - ✓ **la déclaration d'utilité publique** pour la réalisation des travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry ;
 - ✓ **la mise en compatibilité**
 - du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Chambéry,
 - du plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Motte-Servolex,
 - ✓ **le classement de voirie** dans le réseau autoroutier ;
- 2- **l'enquête parcellaire relative à la DUP** organisée du lundi 16 juillet 2018 au vendredi 10 août 2018 visant à déterminer les emprises foncières dont l'acquisition est nécessaire pour la réalisation de l'opération de réaménagement de cet échangeur ainsi que la recherche des propriétaires des droits et autres intéressés ;
- 3- **l'enquête relative à l'autorisation environnementale** valant autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement (Loi sur l'Eau) et dérogation au titre du 4° de l'article L411-2 du même code (espèces protégées).

LE PRÉSENT RAPPORT PORTE SUR LA TROISIÈME PROCÉDURE – IL EST ACCOMPAGNÉ DES CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

LES DEUX AUTRES PROCÉDURES FONT L'OBJET DE RAPPORTS DISTINCTS, CHACUN ÉTANT ACCOMPAGNÉ DES CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

Le but de cette enquête publique est d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, dans le cadre de ce réaménagement.

Elle doit permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs observations et propositions qui seront éventuellement prises en considération par l'autorité compétente amenée à prendre une décision dans le cadre de ce projet.

Cette enquête publique s'inscrit dans le cadre réglementaire et législatif prévu notamment par les articles :

- L214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau) pour l'autorisation environnementale,
- 4° de l'article L411-2 du code de l'environnement pour la dérogation,
- le chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement articles R123-1 à R123-24 et L123-1 à L123-19 (participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement) ,

B – Maîtrise d'ouvrage – Maîtrise d'œuvre – Organisateur de l'enquête

Le projet objet de la présente enquête publique est conduit sous la maîtrise d'ouvrage confiée à AREA (Société des Autoroutes Rhône Alpes) concessionnaire des autoroutes A41 et A43 – Groupe APRR – 20 rue de la Villette – CS 33413 – F-69328 Lyon Cédex 03.

La maîtrise d'œuvre a été réalisée par le bureau d'études Egis Ville & Transports – Immeuble Le Carat – 170 avenue Thiers – 69455 Lyon Cédex 06 – Tél. : +33 4 37 72 43 37 – Directeur de projet : Sébastien Boyette.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête publique est Monsieur le Préfet de la Savoie – par délégation le Directeur départemental de territoires de Savoie. Interlocuteurs : Monsieur François TOUBIN – Police de l'eau – Chargé de mission digues – DDT 73 /SEEF/MA et Madame Catherine GARDET – DDT 73 – Service environnement eau forêt – Enquêtes publiques.

2 – PRÉSENTATION DU PROJET

A – Historique

Le nœud autoroutier de Chambéry est un carrefour de première importance au sein du réseau routier et autoroutier de la région Auvergne-Rhône-Alpes. À cet endroit, situé au nord de l'agglomération de Chambéry, se croisent en effet 3 axes majeurs de circulation :

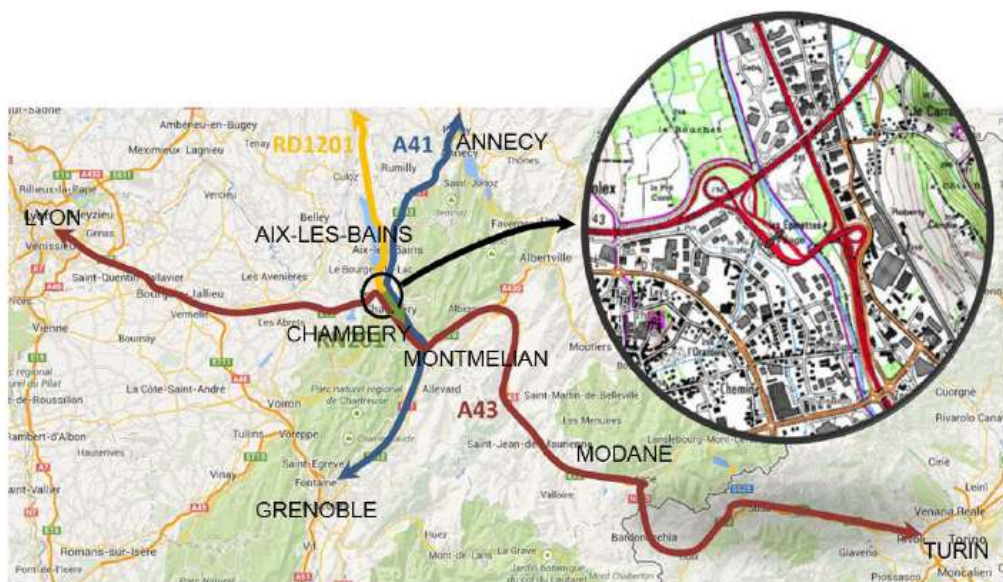
- ✓ l'autoroute A41 qui dessert l'ensemble du sillon alpin du nord au sud, reliant Grenoble à Genève en passant par Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry ;
- ✓ l'autoroute A43, aussi appelée autoroute alpine, qui est orientée est-ouest et relie Lyon à Turin via Chambéry et Modane où elle rejoint le tunnel de Fréjus pour accéder à l'Italie ;
- ✓ la Voie Rapide Urbaine (VRU) de Chambéry (RN201) composé par la section à 2x3 voies en traversée de Chambéry et qui s'inscrit dans le prolongement de la RD1201 (ex RN201) qui relie Genève à Chambéry via Annecy et Aix-les-Bains.

En janvier 2014, l'État a confié à AREA l'étude du réaménagement autoroutier du nœud autoroutier de Chambéry en fixant 4 objectifs :

- ✓ améliorer la fluidité du trafic ;
- ✓ renforcer la sécurité ;
- ✓ maintenir une offre de covoiturage attractive ;
- ✓ optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Les principes retenus dans le cadre de ce réaménagement par AREA et l'État sont les suivants :

- séparer les flux de circulation en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic qu'elle supporte ;
 - réduire les divergences/convergences à proximité de la gare de péage ;
 - diminuer la vulnérabilité du système d'échanges, en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la gare et la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.



3

Les échanges ont permis d'étudier plusieurs scénarios et d'évaluer leurs performances pour atteindre les objectifs fixés par l'État.

B – Justification du projet

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ce qui a pour effet de concentrer les flux routiers qui empruntent ce nœud.

Cet échangeur avait initialement vocation à être un simple diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté d'un contournement autoroutier qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en juin 2014. Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il a eu au contraire une fonction de nœud autoroutier supportant un trafic élevé.

Les éléments issus du diagnostic montrent que le nœud de Chambéry présente des caractéristiques géométriques dégradées et des niveaux de trafic élevés. La combinaison de ces deux facteurs est à l'origine d'une accidentologie supérieure à la normale, dont les conséquences peuvent s'étendre à toute la traversée de Chambéry car le nœud assure, avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

En l'absence d'aménagement, l'augmentation du trafic sur le nœud contribuera à une aggravation progressive de l'accidentologie et à une saturation des bretelles existantes.

Pour améliorer la fluidité, alléger le trafic sur les bretelles existantes et pour renforcer la sécurité du point d'échanges, les aménagements à réaliser doivent consister en une remise à niveau des caractéristiques géométriques du système d'échange, permettant :

- de résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés ;
- d'assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long termes.

C – Caractéristiques principales de l'aménagement

L'opération de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry porte sur des travaux à réaliser sur le réseau routier national non concédé et sur le réseau routier concédé, dont le maître d'ouvrage est AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes, filiale d'APRR).

Trois communes sont concernées : Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans.

4



Afin d'expliquer chaque aménagement, le dossier mis à disposition du public découpe le projet en différents éléments fonctionnels décrits très précisément au chapitre 3 de la partie C du projet mis à l'enquête. Issu de la concertation du public lancée au printemps 2014 et du bilan validé par le Préfet à la fin de l'été 2016 complété par des simulations dynamiques menées en 2016, le projet global comprend :

- ✓ la création d'une nouvelle bretelle autoroutière depuis la VRU et la voie parallèle longeant la zone d'activités des Landiers sud, vers A41 en direction d'Annecy comportant deux voies et une nouvelle gare de péage de 4 voies, avec création d'une BAU sur l'infrastructure existante de l'A41 en continuité de la nouvelle bretelle d'entrée ;
- ✓ divers aménagements induits par la création de la nouvelle bretelle (entrecroisement entre le mouvement VRU sud (Chambéry) vers A41 (Annecy) et le mouvement péage vers VRU nord (Aix-les-Bains), modification de la bretelle péage vers VRU nord, déplacement de l'insertion sur la VRU nord depuis le giratoire de La Motte-Servolex, décalage de l'accès à la ZA Landiers nord ;
- ✓ le réaménagement de la gare de péage existante et le déplacement du parking de covoiturage ;

- ✓ le remplacement de l'ouvrage sur la Leysse et la rectification de la bretelle VRU nord (Aix-les-Bains) vers péage ;
- ✓ le remplacement de l'ouvrage sur la Leysse dans le sens péage vers VRU ;
- ✓ la rectification de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage et création d'une 4^{ème} voie sur la VRU entre le diffuseur de La Motte-Servolex et l'échangeur du péage autoroutier ;
- ✓ l'allongement de la bretelle d'insertion vers A43 Lyon.

Ces aménagements seront accompagnés de la réalisation d'ouvrages propres à améliorer de façon significative les conditions de rejets des eaux de ruissellement routières et autoroutières dans le milieu naturel.

Pour accompagner ces projets et ses impacts, des aménagements connexes ne rentrant pas dans la bande soumise à enquête publique seront réalisés par la communauté d'agglomération Grand Chambéry, en partenariat avec AREA qui participera à leur financement :

- création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Voglans,
- création d'un giratoire dans la ZA des Landiers sur la commune de Chambéry,
- développement d'un site de covoiturage à proximité immédiate du giratoire de Villarcher sur Voglans où environ 70 places pourraient être réalisées. D'autres sites sont à l'étude dans la ZA des Landiers Nord ou le long de la VRU plus au sud.

Le coût de construction du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est estimé à 68 M€ HT. Il s'établit selon la décomposition suivante :

- Études et direction des travaux : 7,5 M€ ;
- Acquisitions foncières : 5,8 M€ ;
- Travaux : 54,7 M€.

Le financement sera assuré en intégralité par AREA et compensé selon les modalités contractuelles suivantes :

- Pour un montant de 55 M€ HT valeur juillet 2012 par le contrat de plan 2014/2018 signé entre l'État et AREA en janvier 2014 ;
- Pour un montant de 12,955 M€ HT valeur janvier 2016 pris en charge dans le cadre du contrat de concession d'AREA.

Au terme de la procédure, le Préfet de la Savoie sera l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation de réalisation des travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, DUP emportant dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.

3 – L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A – La concertation préalable

L'État a organisé une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer. Un bilan très complet, détaillé et facilement compréhensible en a été fait et joint au dossier d'enquête. Il propose ensuite une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation (12 mai 2014 – 20 juin 2014), permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation. Il est à noter, à cet égard, que toutes ces contributions sont considérées, dans le cadre de ce bilan, de manière équivalente (aucune hiérarchisation des différents contributeurs ou de supports d'expression n'a été opérée).

En fin de bilan, l'État et AREA tirent les enseignements de cette démarche et proposent les suites à donner.

La concertation mise en œuvre et le bilan qui en a été tiré, joint au dossier, m'apparaissent tout-à-fait adaptés. Je regrette toutefois que le grand public n'ait pas eu l'opportunité d'une information ciblée préalablement à l'enquête publique. Le public a eu l'opportunité de bénéficier d'un tel complément d'information, à l'occasion des présentations du dossier mis à l'enquête lors des séances publiques des organes délibérants des collectivités concernées par le projet (Communauté d'agglomération Grand Chambéry, communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans), dont les médias locaux se sont souvent fait l'écho.

J'estime que la concertation préalable mise en œuvre en amont de la mise à l'enquête publique du projet est adaptée audit projet et permettait à chacun de connaître les objectifs recherchés et de s'exprimer. Je regrette toutefois qu'elle aurait pu être davantage complétée par une information grand public préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, à l'exception toutefois des présentations du dossier lors des séances des organes délibérants des collectivités concernées par le projet (Communauté d'agglomération Grand Chambéry, communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans).

B – Le dossier soumis à l'enquête publique

Le contenu du dossier mis à l'enquête est présenté dans mon rapport (§4-M).

Il m'apparaît que la conception du dossier est de bonne qualité. Il est exhaustif. Cependant cette exhaustivité rend difficile sa lecture complète pour le public de par sa technicité et son volume (plus de 1 000 pages). Le résumé non technique d'une quarantaine de pages est un bon résumé présentant de façon concise et claire le projet, l'état initial du site, les incidences du projet, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues.

L'étude d'impact d'un peu plus de 500 pages, très complète, fait l'objet d'un document séparé. Elle possède elle-même un bon résumé non technique de 60 pages. Son volume et sa complexité la rendent malgré tout difficilement abordable rapidement pour un lecteur non spécialiste. Elle m'apparaît bien structurée et comprend un diagnostic documenté ainsi qu'un ensemble d'analyses qui appréhendent de manière satisfaisante les différentes problématiques liées à l'environnement et à la santé des populations.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est correctement et complètement présenté. Il contient les informations et les documents indispensables à une bonne compréhension du projet et énumérés dans la réglementation. Les différentes parties du dossier présenté au public, bien que volumineuses et d'un maniement peu aisé, sont claires et faciles à comprendre. Les plans, schémas, croquis et photos inclus ou annexés sont nombreux, ils sont particulièrement soignés et permettent de parfaitement visualiser les ouvrages envisagés.

Le dossier m'apparaît complet. Il permet de bien appréhender les enjeux liés au ruissellement des eaux de surface et aux infiltrations avec les risques encourus. Il aborde point par point ce que l'on est en droit d'attendre d'une telle étude pour un dossier sensible vis-à-vis de l'environnement. Elle reprend l'étude du patrimoine naturel avec les sensibilités écologiques, les zones humides, les inventaires ZNIEFF et Natura 2000. Elle définit les mesures ERC par rapport aux différentes incidences relevées.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est recevable vis-à-vis de l'information du public et sur le plan réglementaire.

C – Le déroulement de l'enquête publique

Organisation de l'enquête publique

Les mesures de publicité ont été prises afin que l'information du public soit conforme à la réglementation et au-delà.

Je me suis tenu à la disposition du public à l'occasion de huit permanences, 4 à Chambéry – siège de l'enquête publique et 3 à La Motte-Servolex, et 1 en mairie de Voglans.

Les différentes étapes de la procédure d'enquête publique m'apparaissent avoir été respectées dans leur forme et dans les délais, la publicité de l'enquête, notamment a été conforme et s'est faite dans les délais prescrits.

J'ai trouvé un bon accueil auprès des collectivités concernées, des administrations, du maître d'ouvrage ... J'ai pu bénéficier de la part des différents interlocuteurs que j'ai rencontrés d'une écoute permanente et d'une bonne réactivité à répondre à mes questions ou à me fournir les documents qui m'étaient nécessaires pour la compréhension et le traitement du dossier.

L'enquête m'apparaît avoir été organisée et s'être déroulée selon les méthodes, principes et prescriptions prévues par la réglementation, la jurisprudence et les usages. Les obligations relatives à la publicité par affichage et voie de presse, à la présence du commissaire enquêteur et à la forme du registre d'enquête, ont été respectées et ont permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération. Le public a disposé des horaires habituels d'ouverture des lieux d'enquête pour consulter le dossier et s'exprimer. Le dossier était également accessible sur internet et le public avait la possibilité de s'exprimer par mail en complément aux registres déposés en mairie ou via le registre dématérialisé disponible 24h/24 et 7j/7.

Aucun incident n'a été porté à ma connaissance au cours de l'enquête. Il ne m'a pas semblé utile de répondre favorablement à la demande d'un intervenant lors de l'enquête visant le prolongement de l'enquête jusqu'à fin septembre 2018, et l'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre.

J'estime que cette enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est recevable dans son déroulement et sur le plan réglementaire.

La participation du public

Cette enquête publique a été dématérialisée. Une adresse mail a été mise à la disposition du public. Cette dématérialisation a été très utilisée, essentiellement pour la consultation du dossier puisque 385 visiteurs ont été comptabilisés ayant procédé à 442 téléchargements du dossier ou de parties de dossier, mais seulement 5 observations ont été portées au registre. Pour 2 d'entre elles il s'agissait d'observations relatives au projet en général, sans rapport avec l'autorisation environnementale, également mentionnées sur le registre dématérialisé portant sur la demande préalable de DUP. Pour deux autres observations il s'agit d'observations relatives à la bretelle vers Annecy se rapportant à la demande préalable de DUP. 1 observation transmise par courriel concerne également l'enquête préalable à la DUP, le contributeur concluant par un avis très défavorable à l'aménagement projeté.

Les modes d'expression traditionnels n'ont été davantage utilisés puisque seulement 1 contribution a été recueillie sur les registres celle-ci ayant également été portée au registre dématérialisé de l'enquête relative à la demande préalable de DUP. Au cours des permanences, les participants intervenaient essentiellement sur la conception du projet du projet.

D – Bilan du projet

Sur la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

Je souhaite, dans ce bilan, dégager les principaux aspects positifs du projet, mais aussi ses inconvénients, risques et incertitudes tels qu'ils apparaissent à l'issue de mon analyse.

Aspects positifs du projet

Des aménagements qui répondent aux besoins de circulation dans l'agglomération et dans la ville

Le projet a pour objectifs d'améliorer les conditions de circulation en fluidifiant le trafic et en le sécurisant. Il ne fait que déplacer certains mouvements en créant de nouvelles bretelles en remplacement de bretelles inadaptées, ainsi que la reprise des caractéristiques géométriques de certaines bretelles existantes. Il ne prévoit l'ajout d'aucune fonctionnalité au nœud actuel en matière d'itinéraires de circulation, mise à part la création d'une nouvelle bretelle de la VRU vers Annecy (A41), ni d'augmentation de capacité de l'infrastructure existante par ajout de voies de circulation. Il n'a pas pour objectif de générer du trafic. Il n'est donc pas en contradiction avec les objectifs de "non augmentation de la part modale de la voiture" et de "stabilisation du trafic sur la VRU" fixés par le Plan de Déplacement Urbain de Chambéry Métropole.

L'amélioration et la sécurisation de la circulation m'apparaissent être au cœur du projet. Cette amélioration se traduit, notamment, par une plus grande fluidité et une meilleure régularité, deux aspects appréciables pour les utilisateurs quels qu'ils soient, résultant de :

- ✓ la dissociation des flux sortant de Chambéry vers Lyon et Annecy (nouvelle bretelle vers Annecy) ;
- ✓ l'augmentation de la capacité des voies (4^{ème} voie sur la VRU, reconstruction du pont sur le Leysse à 3 voies au lieu de 2 actuellement, dans chaque sens) ;
- ✓ le traitement des points durs sensibles en termes de sécurité (reprise bretelle 13-10, insertion à 2 voies de la bretelle vers Lyon, ...) ;
- ✓ amélioration des accès à la zone d'activité des Landiers nord ;
- ✓ globalement l'amélioration de la lisibilité du nœud autoroutier pour l'utilisateur.

Biodiversité – Corridors écologiques

Les infrastructures étant déjà existantes, le projet n'augmentera pas significativement l'effet de coupure d'ores et déjà constaté. Il ne remet pas en cause la fonctionnalité et le rôle de lien de l'espace perméable lié au milieu aquatique de la Leysse. Les nouveaux ouvrages de franchissement (sans piles en berges) offriront de meilleures possibilités de rétablissement de corridors que l'existant.

Les impacts du projet

Le projet ne constituant pas une infrastructure nouvelle, les incidences de son aménagement restent limitées. Il s'inscrit majoritairement au droit de secteurs urbanisés et artificialisés.

Le projet ne sera pas de nature à augmenter les risques naturels ou technologiques. Concernant les risques liés au transport de matières dangereuses, la situation à terme me semble être améliorée du fait des meilleures conditions de sécurité.

Le projet ne remet pas en cause la fonctionnalité et le rôle de lien de l'espace perméable lié au milieu aquatique de la Leysse. Concernant les autres espaces, j'observe que le projet ne détériore aucune des continuités écologiques existantes.

La fluidification attendue de la circulation, la création ponctuelle de protections phoniques, le traitement de certaines façades exposées, permettront non seulement de ne pas augmenter les nuisances sonores mais d'améliorer la situation actuelle au regard des nuisances subies actuellement. J'observe qu'aucun bâtiment ne subit d'augmentation significative du bruit, et qu'aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir au titre du projet.

Un traitement des eaux de ruissellement

La mise en œuvre de 4 bassins d'assainissement multifonctions assurant le confinement d'une pollution accidentelle, le traitement de la pollution chronique, l'écrêtement des débits de pointe vers le milieu naturel et la création de 3 fossés subhorizontaux enherbés permettront de lutter contre les pollutions accidentelles. J'estime que la création de ces ouvrages est une mesure positive qui améliore la qualité des eaux de voirie rejetées dans le milieu naturel, puisque, aujourd'hui, les

eaux sont rejetées sans traitement dans le milieu naturel. Cette disposition prévue au projet permet une augmentation de la qualité des habitats des espèces inféodées aux milieux aquatiques (oiseaux, amphibiens, poissons,...).

Les ouvrages prévus permettront de traiter la pollution chronique, de confiner une éventuelle pollution accidentelle et d'écrêter les débits rejetés dans le milieu naturel.

J'estime qu'il s'agit là d'un progrès significatif en matière de protection de l'environnement et de sécurité sanitaire.

Une insertion paysagère et environnementale soignée qui résout aussi des problèmes existants et améliore l'image de Chambéry.

Certains objectifs concrets du projet m'apparaissent très valorisants et positifs :

- la couverture de la gare de péage : le choix architectural fait pour le traitement de l'auvent s'inscrit dans la continuité de la couverture existante, sa forme évoquant le relief du territoire, tout en cherchant un maximum de simplicité ;
- le soutènement de la nouvelle bretelle d'accès à l'A41 vers Annecy bordant et qualifiant la VRU de Chambéry, axe structurant de l'agglomération : ce mur pourrait devenir un support de communication visuelle et artistique avec des savoirs faire locaux. Le principe d'utiliser un tel support pour valoriser et faire connaître l'incubateur Savoie Technolac, véritable moteur pour le territoire, labellisé "French Tech in the Alps" et accompagnant l'installation de start-up étrangères à haut potentiel en France m'apparaît un signe fort particulièrement positif
- afin d'apporter une présence végétale sur la zone d'activités des Landiers très minérale et aride, la face est du mur de soutènement de la nouvelle bretelle sera généreusement végétalisée ;
- sur le secteur de construction du nouveau pont franchissant la Leysse, l'objectif est d'assurer une continuité modes doux sous l'ouvrage.

L'ensemble de ces mesures confirme que le projet présenté à l'enquête publique n'est pas un aménagement visant à augmenter la capacité routière du nœud autoroutier. Elles participent à l'amélioration de la situation existante en matière d'insertion urbaine et environnementale, actuellement fortement impactée par la vétusté de l'infrastructure.

Ainsi les usagers du nœud autoroutier auront de Chambéry une meilleure image. De plus les riverains qui souffrent d'un environnement paysager dégradé pourront bénéficier de ces améliorations.

Des aménagements très majoritairement sur l'emprise existante

Le projet soumis à enquête est bien un projet d'aménagement d'une infrastructure existante. Il ne nécessite pas de travaux dispendieux d'espaces non occupés jusqu'alors. En effet la quasi-totalité des aménagements prévus sont situés sur l'emprise existante.

Cependant, certains aménagements nécessitent de sortir de l'emprise existante. D'autres terrains devront être acquis ailleurs pour permettre l'aménagement de certains échanges, ou en compensation d'impacts négatifs de certaines dispositions.

Un chantier maîtrisé

L'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre pendant les travaux me semblent de nature à limiter sensiblement les désagréments occasionnés par un chantier de cette importance.

Inconvénients, risques et incertitudes du projet

Un réaménagement très contraint d'infrastructures existantes qui se veut respectueux des impératifs environnementaux.

Il m'apparaît que l'auteur du projet a examiné très sérieusement et complètement toutes les voies permettant de réduire au maximum les impacts liés à ces travaux de sécurisation et de fluidification du trafic au niveau du nœud autoroutier de Chambéry. Le choix retenu ne me semble pas présenter de solution plus satisfaisante eu égard aux effets sur les espèces protégées et/ou habitats d'espèces protégées que les travaux entraînent. Le maître d'ouvrage présente un ensemble de mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre et permettront de ne pas porter atteinte à l'état de conservation des populations d'espèces protégées présentes, à court et à long terme, à l'échelle de leur aire de répartition biogéographique.

À titre compensatoire, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre des mesures de compensation favorables aux espèces impactées lors de la réalisation des travaux et des aménagements pérennes du projet.

La démarche ERC "Éviter, Réduire, Compenser" élaborée pour ce projet assure une bonne prise en compte des enjeux environnementaux. Elle s'applique de manière proportionnée aux enjeux et au projet.

Les principales mesures d'évitement tiennent au projet en lui-même dont les choix et la conception évitent les effets directs sur les milieux :

- l'abandon du projet initial intitulé projet "maximal" dans le dossier, avec une nouvelle bretelle de sortie A1 (depuis Annecy) vers la VRU permet d'éviter des impacts sur des zones à fort enjeu en évitant la destruction de 26 300 m² de zones humides, la destruction de 6 000 m² de domaine vital du Muscardin, 400 ml de fossés fréquentés par 9 espèces d'odonates, 400 ml de fossés accueillant 6 espèces d'amphibiens protégés, 150 ml de ripisylve du ruisseau de Belle-Eau, couloir de déplacement et zones de chasse pour les chiroptères, 300 ml de ripisylve de la Leysse ;
- la mise en place d'un mur de soutènement au droit de l'insertion sur l'A43 en direction de Lyon permet d'éviter un impact sur environ 800 m² de zone humide
- la conception du rétablissement de la voie communale longeant la nouvelle bretelle en direction d'Annecy (A41) a permis d'éviter l'impact sur l'enjeu de conservation majeur que constitue la présence de l'Écrevisse à pieds blancs au sein du boisement humide du Carré ;
- afin de limiter l'impact des travaux sur les autres stations d'espèces à enjeux peu mobiles, un certain nombre de celles-ci ont été évitées lors de la définition des emprises chantier, des ouvrages d'assainissement et des choix des zones de modelés des excédents de matériaux.

De nombreuses mesures de réduction des impacts du projet sur le milieu naturel sont définies au dossier.

Cependant l'ensemble de ces mesures ne couvrira pas la perte de 1,09 ha de zones humides impactées par la réalisation du projet. Il apparaît donc nécessaire de rechercher des surfaces complémentaires dans ce type de milieu. Le dossier fait état d'une compensation sur un site à La Ravoire situé à moins de 8km de l'échangeur, apportant une compensation surfacique de 2,99 ha, soit 267% de la superficie totale impactée (1,53 ha de restauration de zones humides fortement impactées et 1,46 ha d'amélioration de fonctionnalités de zones humides dégradées), satisfaisant ainsi aux critères du SDAGE.

Sur la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées

Malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet et en dépit de la réalisation de compensations, certaines dégradations résiduelles vont subsister entraînant,

pour des espèces de mammifères terrestres, d'amphibiens et reptiles, d'oiseaux, d'insectes ou de poissons :

- la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées ;
- la capture ou l'enlèvement de spécimens d'espaces animales protégées ;
- la destruction de spécimens d'espaces animales protégées ;
- la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées ;

J'observe que le projet ne concerne pas directement de sites Natura 2000, les sites les plus de la zone d'étude étant situés à environ 3,1 km au nord et en aval hydraulique, à environ 4,5 km au nord-est et à environ 5,6 km à l'est. Le dossier d'autorisation environnementale et l'étude d'impact intègrent un volet d'incidence Natura 2000. L'évaluation préliminaire aboutit à la conclusion que le projet ne risque pas de porter atteinte de manière significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 mentionnés précédemment.

11

Au regard de cette analyse, aucun des sites Natura 2000 n'a été retenu pour l'analyse plus poussée des incidences du projet.

La zone d'étude n'est pas concernée par un corridor d'importance régionale. Elle est actuellement traversée par de très grandes infrastructures de transport (autoroutes A43 et A41, VRU et voie ferrée) qui fragmentent le territoire. Elle est majoritairement constituée de secteurs urbanisés et artificialisés et ne semble pas présenter d'intérêt écologique, à l'exception toutefois de la Leysse qui constitue le principal corridor écologique de la zone d'étude, mais dont l'état actuel est dégradé en raison de travaux en cours. La trame boisée de la Leysse apparaît aussi importante pour la faune nocturne, mais est actuellement très dégradée.

La zone d'étude est concernée par deux ZNIEFF (type 1 et 2) choisies pour l'équilibre et la richesse de leur écosystème ou pour la présence d'espèces rares et menacées. Ces 2 ZNIEFF sont dégradées au niveau du centre de la zone d'étude puisque la ZAC des Landiers ouest y a été implantée, les berges de la Leysse déboisées et une digue créée à l'est de la piste cyclable dans le cadre du projet d'aménagement de la confluence Leysse-Hyères.

Dans le cadre du projet, une équipe de six personnes du bureau TERE0 a été chargée d'effectuer les **inventaires écologiques** et les analyses des données recueillies de la zone d'étude, équipe pluridisciplinaire aux compétences variées et reconnues (naturalistes, botanistes ornithologue agronomes, spécialiste des milieux aquatiques, compétences naturalistes ...).

Sur les inventaires floristiques :

Les enjeux concernant la flore apparaissent faibles sur la zone d'étude :

- aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur l'ensemble de la zone d'étude ;
- par contre, la problématique "espèces invasives" est très marquée sur l'ensemble de la zone d'étude, en lien avec l'importante activité anthropique du secteur et la relative importance des milieux remaniés ; une vigilance accrue s'imposera notamment en phase travaux.

Sur la faune :

Des recherches appuyées ont été réalisées sur les espèces protégées présentes dans cette zone, qu'il s'agisse d'espèces d'intérêt communautaire et prioritaire, ou d'espèces protégées réglementairement au niveau national. Chacune de ces espèces (mammifères terrestres et semi-aquatiques, chiroptères, avifaune, amphibiens, reptiles, entomofaune, faune piscicole, crustacés) ont été localisées cartographiquement. Leur niveau de population a été estimé ainsi que leur état de conservation.

À l'échelle de la zone d'étude, les travaux de recalibrage et de renaturation de la Leysse, du projet d'aménagement de la confluence Leysse-Hyères à Chambéry ont remis en cause une grande partie des cordons boisés installés sur les berges de la Leysse.

Le corridor est actuellement fortement dégradé pour plusieurs cortèges d'espèces, principalement celles dépendant d'un cordon boisé pour la reproduction ou leurs déplacements et les espèces nocturnes sensibles à la pollution lumineuse.

Certaines espèces bénéficiant d'un statut de protection nationale ou régionale font l'objet d'une demande de dérogation pour les impacts suivants :

- risque de destruction d'individus ;
- destruction ou dégradation de l'habitat propice à ces espèces ;
- dérangements d'individus ;
- rupture des connectivités écologiques.

En effet, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels sont observés.

Une évaluation des besoins de compensation a été effectuée sur la base des surfaces d'habitats réellement impactées pour chaque espèce bénéficiant d'un statut de protection. J'observe que les surfaces restaurées seront également propices à l'accueil d'autres espèces communes ne présentant pas de statut de protection.

Le niveau de compensation proposé tient compte de :

- l'état de conservation des espèces ;
- l'état de conservation des milieux naturels ;
- le niveau d'altération de l'habitat ;
- la possibilité de report de l'espèce ;
- de l'efficacité attendue des mesures de compensation proposées.

En mutualisant les besoins de compensation, et en associant entre ces milieux des relations écologiques, les besoins de compensations doivent permettre d'atteindre à terme les quantités d'habitats fonctionnels suivants :

- 8 ha de boisements dont au minimum 1,5 ha de boisements humides,
- 5,4 ha de milieux ouverts,
- 1 350 ml de haies,
- 200 ml de fossés,
- 1 site de reproduction pour les amphibiens.

Je note que :

- afin de compenser les 4,6 ha de milieux boisés impactés lors de la réalisation des travaux (3,75 ha de boisements secs – 0,85 ha de boisements humides), il est prévu la protection et la restauration de 8 ha de milieux boisés, dont au minimum 1,5 ha de boisements humides ;

- afin de compenser la destruction d'un site de reproduction propice aux amphibiens, il est prévu la restauration et la protection d'un site de reproduction propice à ce groupe ;
- 1 340 ml de haies seront reconstruites dans le cadre du projet. Ces haies permettront la restauration de milieux de reproduction de certaines espèces, mais aussi la restauration des connectivités écologiques entre zones nodales actuellement déconnectées ;
- 5,4 ha de milieux ouverts ou semi ouverts seront restaurés dans le cadre du projet, milieux humides ou non ;
- un fossé naturel propice aux amphibiens sera reconstitué parallèlement à l'autoroute ou en limite d'un des sites de compensation ;
- afin de créer des zones propices aux reptiles, des milieux spécifiques seront également spécialement positionnés au pied des haies ou des lisières, exposés sud ou sud-est.

Les sites retenus pour ces compensations sont cités. Sur les 36 ha que constituent ces sites, 23 ha sont actuellement maîtrisés foncièrement par AREA. Le solde est en négociation.

Parallèlement à ces mesures de compensation, le pétitionnaire s'engage à mettre en œuvre toute une série de mesures d'accompagnement et de suivi telles que :

- le suivi de la qualité des eaux en phase de travaux (MSP01) : suivi mensuel pendant les terrassements et l'exécution de l'assainissement de paramètres physicochimiques,
- le suivi de la qualité des eaux en phase exploitation (MSP02) : le suivi de la qualité des rejets se fera sur 5 ans, par mesures de paramètres physicochimiques et des teneurs en éléments de traces métalliques dans l'eau et les sédiments, et par un suivi de la qualité biologique,
- le suivi du chantier par un écologue (MSN01), dont le rôle sera celui de garant écologique sur le chantier et d'interlocuteur privilégié des administrations et des associations,
- le suivi des espèces concernées par le projet (MSN02), afin d'évaluer la dynamique des populations des espèces protégées concernées par le projet ; ce suivi sera réalisé durant les 5 premières années,
- le suivi sur le long terme des mesures de compensation (MSN03), dans leur mise en œuvre et dans l'évolution des sites de compensation mis en place dans le cadre du projet, sur le long terme jusqu'à 30 ans (durée de la concession).

Bien que réduites autant que possible, ces dégradations nécessitent l'octroi d'une dérogation au régime de protection des espèces protégées.

4 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Au terme de cette enquête,

- après avoir examiné l'ensemble des pièces du dossier ;
- après plusieurs réunions avec le maître d'ouvrage et autres organismes ou personnes qualifiées ou représentatives, avant et durant l'enquête ;
- après avoir lu, reçu, entendu le public ;
- après avoir pris en compte les réponses du maître d'ouvrage à mon procès-verbal de synthèse, mon avis s'est fondé sur l'appréciation complète et précise du projet, détaillée dans mon rapport d'enquête.

Je me suis attaché à analyser en totalité son contenu, à en saisir les enjeux, en toute indépendance et impartialité, dans le but de formuler des conclusions personnelles et motivées.

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un unique point d'échange ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers empruntant ce nœud. C'est un

ouvrage vieillissant, conçu comme un diffuseur classique devant supporter un trafic faible, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic élevé. Sa configuration présente un ensemble de contraintes géométriques se traduisant par des conditions de sécurité et de fluidité dégradées, conséquence des niveaux de trafic élevés, tant quotidiens que saisonniers, qu'il supporte. Ces deux facteurs sont à l'origine de dysfonctionnements réguliers dont les conséquences, congestions et/ou accidents, peuvent s'étendre à toute la traversée du territoire chambérien, le nœud autoroutier assurant, avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

Il s'agit donc de répondre à la problématique routière d'un ouvrage existant hors normes et saturé, présentant des dysfonctionnements de fluidité et de sécurité.

Dès lors, j'estime qu'une adaptation de cette infrastructure est tout-à-fait indispensable.

Je considère que la demande d'autorisation déposée par la société AREA afin d'être autorisée à procéder aux travaux nécessaires au réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est justifiée.

Conclusions sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique

✓ **Je constate que :**

- l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions du code de l'environnement en matière de publicité et aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, dans la presse, par affichage par les services municipaux dans les communes concernées par le projet, par affichage in situ par les services du maître d'ouvrage, sur le site internet des services de l'État dans le département de la Savoie ;
- que chaque commune concernée par le projet a été dépositaire d'un dossier complet avant le début de l'enquête publique, et que celui-ci a été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les dossiers mis à la disposition du public dans les mairies concernées sont restés complets du début à la fin de l'enquête publique ;
- que le dossier a été mis en ligne à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/778> pendant toute la durée de l'enquête ;
- que la durée de l'enquête a été de 45 jours consécutifs ;
- que 8 permanences ont été tenues à des horaires variés dont une jusqu'à 18 heures 30 et une un samedi matin ;
- un registre d'enquête a été mis à disposition du public dans chacun des mairies des communes concernées durant toute la durée de l'enquête aux heures habituelles d'ouverture de celles-ci et lors de mes permanences ;
- j'ai clos ces registres à l'issue de l'enquête ;
- un registre dématérialisé a été mis en ligne permettant au public de s'exprimer 24h/24 et 7j/7 ; ce registre a été clos automatiquement à l'issue de l'enquête publique le vendredi 10 août 2018 à 23 heures 59 ;
- aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête n'est à signaler.

J'estime que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont respecté scrupuleusement les règles régissant le droit des enquêtes publiques, les dispositions législatives et réglementaires, ainsi que les dispositions de l'arrêté préfectoral prescrivant cette enquête publique.

Conclusions sur la participation du public à l'enquête publique

✓ **J'observe que :**

- le public bénéficiait de bonnes conditions matérielles pour prendre connaissance du dossier ;

- les permanences se sont déroulées dans un climat serein ;
- le public a eu suffisamment de temps pour formuler ses observations, questions, critiques ou contre-propositions, dans sa commune ou dans une des communes concernées par le projet ou sur internet via un registre dématérialisé 24/24 et 7/7;
- en dépit de la teneur du projet soumis à l'enquête, de la publicité correctement réalisée et des possibilités offertes pour me rencontrer par la tenue de 8 permanences assurées dans chacune des trois communes directement impactées par le projet, la participation du public a été très faible, contrairement à ce que j'ai pu constater à l'enquête préalable à la DUP menée simultanément.

✓ **J'estime :**

- que le dossier mis à l'enquête publique est clair, bien organisé et accessible à tout public connaissant ou non les contraintes liées à l'environnement ;
- que les huit permanences que j'ai tenues en mairies de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans se sont déroulées sans incident particulier, dans des locaux adaptés, permettant de consulter dans de bonnes conditions les documents et favorables aux entretiens ;
- que les mesures de publicité mises en place étaient conformes à la réglementation, tant dans le contenu que dans le calendrier ;
- que les municipalités de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans ont mis en œuvre tous les moyens nécessaires à une bonne accessibilité du dossier ;
- qu'au contact des habitants et des élus rencontrés, j'ai pu mesurer les espoirs suscités par ce réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry et les effets bénéfiques attendus notamment en termes de sécurité.

15

5 – CONCLUSION ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- Après une étude attentive et approfondie du dossier d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale déposée par la société AREA – Concessionnaire des autoroutes A41 et A43 pour pouvoir engager les travaux de réorganisation du nœud autoroutier de Chambéry ;
- Après avoir rencontré les services ayant instruit ou établi le dossier ;
- Après avoir effectué une visite de terrain ;
- Après avoir assuré 8 permanences afin de recevoir les éventuels participants qui auraient pu se déplacer pour consulter le dossier et consigner sur l'un des registres d'enquête leurs observations, remarques; propositions et contre-propositions ;
- Après avoir, une fois l'enquête terminée, informé le représentant de la société AREA de la qualité de la participation à l'enquête publique et des attentes manifestées par le public ;

A - Sur les modalités de l'enquête

J'ai constaté le respect des obligations réglementaires concernant le déroulement de l'enquête publique notamment sur les points suivants :

- les **réunions de préparation** des modalités de l'enquête publique ;
- la réalité des **mesures de publicité** en conformité avec la réglementation et les dispositions de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique ;
- la **visite des lieux** avant le début de l'enquête ;

- la mise à disposition pendant toute la durée de l'enquête **du dossier d'enquête publique et d'un registre d'enquête** en chacune des mairies des communes concernées par le projet (Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans) ;
- **l'accueil du public** lors de mes permanences ; celles-ci au nombre de 8, ont été tenues en mairie de Chambéry – Siège de l'enquête (4), en mairie de La Motte-Servolex (3) et en mairie de Voglans (1) aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies, précisés en l'article 6 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique et repris au paragraphe 4 – H de mon rapport ; le public pouvait s'exprimer en disposant de l'information nécessaire et en toute liberté ;
- la remise **du procès-verbal de synthèse et du mémoire en réponse** : le représentant de la société AREA a apporté les réponses aux observations du public et à mes propres interrogations.

J'estime que les règles de procédure prévues par la loi et relatives à la démocratisation des enquêtes publiques, à la protection de l'environnement et plus généralement les textes sur l'enquête publique, ont été respectés et appliqués. Aucun incident n'a été à déplorer. Durant l'enquête et postérieurement, il n'a pas été porté à ma connaissance un quelconque problème particulier.

J'ai trouvé auprès des mairies qui m'ont hébergé pour tenir mes permanences, un excellent accueil.

J'estime que l'organisation mise en place notamment par les mairies de Chambéry, de La Motte-Servolex et de Voglans, a permis un bon déroulement de l'enquête, en particulier lors des permanences. Celles-ci se sont déroulées dans le calme, dans un excellent rapport d'échange avec le public. Les services municipaux m'ont assuré de bonnes conditions matérielles avec notamment la mise à disposition de vastes salles pour l'accueil du public, assurant la confidentialité des échanges.

J'ai bénéficié de la part des différents services que j'ai pu consulter, d'une écoute permanente et d'une excellente réactivité à répondre à mes interrogations ou à me fournir les documents complémentaires qui m'étaient nécessaires pour la compréhension et le traitement du dossier.

Sur le thème de l'information du public, je considère que le nécessaire a été fait pour mettre en œuvre les moyens permettant au public d'avoir une bonne connaissance du projet.

L'information concernant l'enquête, les moyens de publicité mis en œuvre ont été conformes à la réglementation. Le public a pu avoir accès au dossier, s'entretenir avec le commissaire enquêteur, et exprimer ses avis, remarques, observations, propositions et contre-propositions éventuelles.

Considérant :

- la législation et la réglementation applicables au titre du code de l'Environnement ;
- la législation et la réglementation portant sur la procédure et le déroulement de l'enquête publique ;
- que le dossier présenté en enquête publique et les avis le concernant permettent d'apprécier la finalité de l'enquête ;

J'estime que l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées déposée par la société AREA dans le cadre du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry a été organisée et s'est déroulée selon les méthodes, principes et prescriptions prévues par la réglementation, la jurisprudence et les usages. Les obligations relatives à la publicité par affichage et voie de presse, à la présence du commissaire enquêteur et à la forme du registre d'enquête, ont été respectées. Le public a disposé des horaires habituels d'ouverture des mairies de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans pour consulter le dossier et s'exprimer. Le dossier était accessible 24h/24 et 7j/7 sur internet, ainsi qu'un registre dématérialisé. Aucun incident n'a été porté à ma connaissance.

J'estime que cette enquête publique est recevable sur le plan réglementaire et dans son déroulement.

B - Sur le dossier soumis à l'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique a été décrit dans mon rapport d'enquête (§4 – M) Il a été mis à la disposition du public dans chacune des mairies des communes concernées par le projet (Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans). Il était également accessible sur internet.

De façon générale, j'estime que le dossier est de bonne qualité et bien organisé :

- le dossier est complet et contient les pièces indispensables relatives au projet soumis à enquête (la liste des pièces obligatoires au dossier étant fixée par l'article R214-6 du code de l'environnement) ;
- le résumé non technique synthétisant le dossier "Loi sur l'Eau" a permis au public d'appréhender plus aisément les différents impacts environnementaux du projet et de comprendre plus facilement les mesures "éviter, réduire et compenser" proposées ;
- la conception du dossier m'apparaît de bonne qualité, même si son exhaustivité rend difficile sa lecture complète pour le public de par sa technicité et son volume (plus de 1 000 pages). Le résumé non technique d'une quarantaine de pages constitue toutefois un bon résumé décrivant de façon concise la description du projet, l'état initial du site, les incidences du projet, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues ;
- l'étude d'impact d'un peu de 500 pages, très complète, fait l'objet d'un document séparé. Elle possède elle-même un bon résumé non technique d'une soixantaine de pages. Son volume et sa complexité la rendent malgré tout difficilement abordable rapidement pour un lecteur non spécialiste. Elle m'apparaît bien structurée et comprend un diagnostic documenté ainsi qu'un ensemble d'analyses qui appréhendent de manière satisfaisante les différentes problématiques liées à l'environnement et à la santé des populations.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête, bien que dense et complexe, est correctement et complètement présenté. Il contient les informations et les documents indispensables à une bonne compréhension du projet et énumérés dans la réglementation.

Les différentes parties du dossier présenté au public, bien que volumineux et d'un maniement peu aisé, sont claires et faciles à comprendre. Les plans, schémas, croquis et photos inclus ou annexés sont nombreux, ils sont particulièrement soignés et permettent de parfaitement visualiser les ouvrages envisagés.

Le dossier m'apparaît complet. Il permet de bien appréhender les enjeux liés au ruissellement des eaux de surface et aux infiltrations avec les risques encourus. Il aborde point par point ce que l'on est en droit d'attendre d'une telle étude pour un dossier sensible vis-à-vis de l'environnement. Elle reprend l'étude du patrimoine naturel avec les sensibilités écologiques, les zones humides, les inventaires ZNIEFF et Natura 2000. Elle définit les mesures ERC par rapport aux différentes incidences relevées.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est recevable vis-à-vis de l'information du public et sur le plan réglementaire.

C - Sur le projet et ses impacts

L'étude des caractéristiques du projet et les données du dossier d'incidence me permettent de dégager plusieurs points forts :

➤ **Sur les eaux souterraines**

Je remarque que :

- aucun prélèvement ne sera réalisé dans la nappe souterraine pour les besoins en eau du chantier ;
- le captage AEP du Puits des Iles étant situé en amont hydrogéologique du projet, les effets sur le captage seront nuls ;

- les pieux qui devront être réalisés pour les ouvrages (nord et sud) de franchissement de la Leysse et pour l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée, le seront de manière à garantir l'absence d'impact qualitatif et quantitatif.

➤ **Sur l'écoulement des eaux superficielles**

J'observe que :

- la zone d'étude est traversée par 4 cours d'eau dont le plus important est La Leysse, en plein centre du territoire étudié, laquelle fait l'objet d'importants travaux de recalibrage depuis 2015 ;
- il n'est pas prévu de prélèvement dans les eaux superficielles pour les besoins en eau du chantier ;
- les travaux touchant les cours d'eau sont prévus en période d'étiage ;
- s'agissant de la Leysse, son écoulement ne sera pas interrompu pendant les travaux ; les deux nouveaux ouvrages qui enjambent le lit mineur et les berges de la Leysse seront réalisés sans déviation du cours d'eau ; l'impact des travaux sera très limité dans le temps ;
- les fossés d'assainissement ou de drainage de parcelles interceptés par le projet seront rétablis pendant le chantier par busage et seront remis en état après le chantier ;
- 4 bassins d'assainissement et 3 fossés subhorizontaux enherbés seront réalisés permettant d'atteindre des objectifs compatibles avec les objectifs de qualité des milieux récepteurs et améliorant donc la situation actuelle (rejets directs sans limitation des débits).

➤ **Sur la qualité des eaux superficielles et souterraines**

Je note que :

- la réalisation des travaux peut occasionner des perturbations sur l'équilibre et la qualité des eaux et du milieu aquatique ;
- le projet est susceptible de provoquer une pollution des eaux superficielles lors du chantier, mais aussi après la mise en service, par le dépôt de particules liées à la circulation sur la chaussée, à des pollutions accidentelles ou encore à des pollutions saisonnières
- les moyens de prévention d'une pollution par les matières en suspension (MES) seront mis en œuvre avec notamment la réalisation d'un système d'assainissement en phase chantier
- des consignes strictes seront données aux entreprises pour limiter les risques de pollution accidentelle au stade du chantier (plan de respect de management de la qualité, plan de respect de l'environnement, plan d'organisation et d'intervention ...)

Je constate que :

- ✓ En phase travaux
 - diverses mesures seront adoptées afin de se prémunir des risques de pollution des eaux : interdiction des implantations des installations de chantier et des zones provisoires de dépôts dans les zones les plus sensibles, mise en œuvre de dispositifs de récupération et de traitement des eaux de ruissellement du chantier ...
 - mise en place d'un suivi qualitatif des eaux de la Leysse, du Nant-Bruyant, du ruisseau de Belle-Eau et de l'Érier permettant de déceler rapidement un dysfonctionnement et mettre en place des mesures correctives ;
- ✓ En phase exploitation
 - les ouvrages hydrauliques feront l'objet d'un entretien annuel et post événements pluvieux,
 - un contrôle des rejets vers le milieu naturel est prévu annuellement pendant 5 ans après la mise en service de l'infrastructure, puis tous les deux ans,
 - les boues déposées au fond des bassins seront régulièrement extraites, puis valorisées ou mise en décharge selon leur teneur en polluants.
- ✓ Pollution chronique

- s'agissant du réaménagement d'un échangeur existant, l'augmentation des surfaces imperméabilisées est limitée et le projet n'augmente pas le trafic ; les effets de pollution chronique, qui correspondent à l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules, restent donc relativement limitées par rapport à la situation actuelle déjà dégradée ;
- ✓ Pollution accidentelle
 - aucun ouvrage de traitement n'est actuellement mis en œuvre au droit du projet ; celui-ci aura donc un impact positif en permettant le stockage et le traitement d'une éventuelle pollution accidentelle ;

J'estime qu'en phase travaux comme en phase d'exploitation, les diverses dispositions prévues afin de préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines semblent adaptées et acceptables.

19

➤ Sur le milieu naturel

J'observe que :

- il n'est pas prévu de prélèvement dans les eaux superficielles pour les besoins en eau du chantier ; les effets directs du projet sur les milieux à enjeux écologiques sont limités du fait de la nature même du projet qui consiste à réaménager un nœud autoroutier existant dans un contexte urbanisé ;
- que ce réaménagement aura des effets positifs sur les habitats, la flore et la faune inféodés aux milieux aquatiques, par la mise en œuvre des bassins de traitement pour l'assainissement des eaux de chaussée qui viendront améliorer la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel ;
- la prise en compte des espèces exotiques envahissantes interviendra dès la phase préparatoire du chantier par la mise en place d'un plan d'action de gestion des espèces exotiques envahissantes qui sera imposé dans le cahier des charges des entreprises.

Je relève que :

- un balisage matérialisant des zones naturelles sensibles à préserver sera mis en place afin d'éviter toute destruction accidentelle ;
- un écologue en charge du suivi du chantier se chargera de la sensibilisation du personnel du chantier aux problématiques environnementales afin d'éviter d'éventuelles dégradations des milieux naturels ;
- des clôtures provisoires limitant l'accès à la zone de chantier seront mises en place et des captures/relâchés d'individus qui auraient franchi les clôtures (amphibiens par exemple) seront organisés ;
- après finalisation des travaux, les zones à vocations paysagères, agricoles ou naturelles seront remises en état ;

Enfin je note que :

- les pierriers et autres structures propices à l'insolation des reptiles seront préalablement démantelés manuellement et des aménagements présentant les mêmes caractéristiques seront recréés en dehors des emprises de chantier afin de constituer des milieux naturels de substitution pour les reptiles ;
- afin de préserver les insectes aquatiques ainsi que leur habitat, les vases pouvant potentiellement contenir des larves seront entreposées temporairement en d'un fossé ou d'un cours d'eau non impacté par les travaux afin de permettre aux larves de rejoindre un nouveau milieu ;
- les batraciens repérés sur l'emprise du chantier seront déplacés vers des milieux adaptés à leur écologie.

J'estime que :

- le projet ne modifiera pas les caractéristiques des berges et digues de la Leysse récemment réaménagées ;

- à terme, la reconstruction des ouvrages sur la Leysse sans piles en lit mineur, ni en berges sera bénéfique à l'écoulement naturel du cours d'eau
- les ouvrages sur la Leysse assureront la transparence hydraulique du projet

J'observe enfin que

- aucune zone Natura 2000, ZNIEFF ou ZICO n'a été répertoriée au sein de l'aire d'étude ;
- les impacts du projet sur les ZNIEFF sont considérés comme nuls.

➤ Sur les zones humides

Je constate que :

- la zone d'étude est marquée par la présence de plusieurs zones humides ;
- le secteur de la zone humide du Carré qui abrite la population d'Écrevisse à pieds blancs ainsi qu'un site de reproduction d'amphibiens, zone à enjeu majeur, est préservé par le projet en phase travaux et en phase exploitation ;
- les zones humides de l'Érier sont également évitées par le projet ;
- l'impact total du projet sur les zones humides délimité réglementairement est estimé à 1,09 ha :
 - 0,71 ha zone humide des Épinettes des deux côtés de l'échangeur,
 - 0,34 ha zone humide au sud de l'A41 (zone du Carré),
 - 0,02 ha zone humide le long du chemin parallèle à l'A41,
 - 0,02 ha zone humide nord de l'A43

Je note parallèlement que :

- les 1,09 ha de zones humides impactés seront compensés selon les prescriptions du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse 2016-2021, par une mesure de valorisation des prairies humides s'étendant sur une surface de 2,18 ha (ratio 2 pour 1) dont au moins la moitié sera réalisée par création ou restauration de zone humide fortement dégradée, avec une équivalence de fonctionnalités ;
- afin de garantir l'équivalence fonctionnelle avec les zones impactées, le gain de fonctionnalités induit par les mesures de restauration devra s'élever à 15,29 points de fonctionnalités au moins.

J'observe que :

- le site de La Ravoire situé à moins de 8 km au sud-est du projet, a été identifié pour la mise en œuvre des mesures compensatoires relatives aux zones humides ;
- le gain fonctionnel lié à diverses mesures compensatoires mises en œuvre sur le site est estimé entre 16,55 et 30,92 compensant la perte fonctionnelle liée au projet et assurant l'équivalence fonctionnelle ;
- la compensation surfacique s'élève à 2,99 ha soit 267% de la superficie totale impactée (1,53 ha de restauration de zones humides fortement impactées et 1,46 ha d'amélioration de fonctionnalités de zones humides dégradées), satisfaisant ainsi aux critères de SDAGE.

➤ Sur la compatibilité du projet avec les documents relatifs à la gestion de l'eau

J'observe que :

- le projet s'inscrit dans le bassin versant du lac du Bourget, pour lequel un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 a été approuvé Sur la base du document d'incidence, il apparaît que les mesures prévues en matière d'assainissement, de compensation de pertes de zones humides et de protection des habitats sont compatibles avec les objectifs et chacune des orientations fondamentales du SDAGE
- le dossier analyse également la compatibilité du projet avec les dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée. Il en ressort que le projet est compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation concernant le projet

- le projet est situé en partie dans les zones 2 (zone non constructible) et 3 (zone non constructible sous condition) du PPRI du bassin chambérien ; le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry est compatible avec les dispositions du plan

➤ Sur les effets cumulés avec d'autres projets

Je conviens que :

- les impacts du projet se cumuleront à certains impacts d'autres projets connus, notamment :
 - la liaison ferroviaire Lyon-Turin visant à relier le contournement ferroviaire de Lyon à l'entrée du tunnel de base franco-italien à Saint-Jean -de-Maurienne. Le projet de réaménagement du nœud autoroutier est concerné par le raccordement, via un double viaduc au-dessus de la ZAC des Landiers, à la voie ferrée existante ;
 - l'aménagement du confluent Leysse-Hyères : les travaux consistent en un recalibrage du lit mineur et des berges de la Leysse ;
 - l'aménagement de la ZAC des Landiers ouest, extension de la ZAC des Landiers. L'aménageur de la ZAC a réduit de moitié la surface octroyée par la ZAC, de 7,8 à 4 ha. Le secteur délaissé est voué au Conservatoire des espaces naturels de Savoie (CEN) en tant que mesure compensatoire des impacts aux zones humides ;
 - les travaux de restauration et d'entretien des zones humides pour lesquels une demande de DIG a été déposée par Chambéry Métropole ; ce projet concerne une zone humide de la zone d'étude de l'échangeur autoroutier (zone humide de la Côte Bastienne à Chambéry).

J'observe que :

- des adaptations du projet ferroviaire ont été actées ;
- les surcoûts de ces adaptations seront pris en charge par AREA ;
- la réalisation des travaux ferroviaires étant reportée entre 2030 et 2050, les effets cumulés avec les travaux du nœud autoroutier sont nuls ;
- le projet de réaménagement du nœud autoroutier a pris en compte le projet du confluent Leysse-Hyères en évitant les zones réaménagées de la Leysse ;
- la modification du franchissement de la Leysse par la bretelle autoroutière d'accès au péage a un impact total sur la zone "CEN" sur une surface d'environ 920 m² ; un échange de parcelles permet de recomposer une surface d'intervention équivalente au sein de la zone gérée par le CEN. L'équivalence écologique est respectée ;
- la zone humide de la Côte Bastienne n'est pas impactée par le réaménagement du nœud autoroutier.

En conclusion :

Une étude d'incidence a pour objet de définir les mesures pour "éviter, réduire ou compenser" les effets négatifs d'un projet sur l'environnement, effets qui peuvent être temporaires ou permanents.

À la lecture du document d'incidence du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, au terme de recherches personnelles et d'entretiens divers, j'ai pu établir que les mesures d'évitement des effets négatifs ont guidé l'élaboration de ce projet.

Je conviens également que les mesures de réduction ont été envisagées et étudiées dès lors qu'une incidence dommageable sur l'environnement n'a pas pu être supprimée totalement lors de la conception du projet.

Je reconnais enfin que les mesures de compensation qui ont pour objectif d'apporter une contrepartie, ont été étudiées lorsqu'aucune possibilité de réduction des incidence négatives n'a pu être déterminée.

Ainsi je retiens que :

- en phase travaux, comme en phase d'exploitation, les diverses dispositions prévues afin de préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines, semblent adaptées et acceptables ;
- le document d'incidence démontre que les effets sur la Leyse resteront très réduits ;
- n'étant pas concerné par les périmètres de protection de captages d'eau potable, le projet ne portera pas atteinte aux eaux souterraines et en tout état de cause, des moyens de surveillance seront mis en place ;
- sur la dynamique des crues, les études établissent que les effets du projet retenu seront négligeables à nuls
- aucune zone Natura 2000 ou ZICO n'a été répertoriée au sein de l'aire d'étude
- les 2 ZNIEFF présentes dans la zone d'étude sont dégradées au niveau du centre de celle-ci (secteur des Épinettes) puisque la ZAC des Landiers ouest y a été implantée, les berges de la Leyse déboisées et une digue créée à l'est de la piste cyclable dans le cadre de la confluence Leyse-Hyères ;
- les 1,09 ha de zones humides impactés par le projet seront compensés par une mesure de valorisation des prairies humides s'étendant sur une surface de 2,99 ha (ratio de 2 pour 1) sur la commune de La Ravoire ;
- la somme des sites compensatoires permet d'atteindre 267% de l'enveloppe compensatoire des zones humides hydrologiques
- le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE et le Plan de Gestion des Risques d'Inondation 2016-2021
- en phase travaux comme en phase d'exploitation, les diverses dispositions prévues afin de préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines semblent adaptées et acceptables,
- afin d'éviter l'extension des plantes invasives, après la réalisation de l'infrastructure, un piquetage des zones où les espèces auront été observées devra être mis en place afin de ne pas y placer de pistes d'accès ou de zones d'emprunt de terre végétale.

D – Avis final du commissaire enquêteur

Compte tenu de ce qui précède :

- ✓ après une étude attentive et exhaustive des pièces du dossier soumis à enquête ;
- ✓ après avoir constaté in situ les contraintes et les possibilités réelles de mise en œuvre du projet et des mesures environnementales préconisées dans le dossier ;
- ✓ après une étude approfondie des informations reçues au cours des permanences ;
- ✓ après de nombreuses recherches personnelles ;
- ✓ après plusieurs entretiens avec le maître d'ouvrage ;

estimant que, globalement, les aspects positifs qui ressortent du dossier soumis à l'enquête publique et des objectifs généraux du projet, l'emportent très nettement sur quelques aspects négatifs dont les impacts pourront être réduits ou compensés,

et en l'absence d'inconvénients majeurs avérés :

j'émet un

avis favorable

à la demande d'autorisation environnementale déposée par AREA dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, à délivrer au titre de la "loi sur l'eau"

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré le 09 septembre 2018

Le commissaire enquêteur

Michel CHARPENTIER

Enquête n° E18000128/38

Travaux de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry – A41 – A43 – VRU

Enquête relative à la demande d'autorisation environnementale et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées

Enquête publique du 27 juin 2018 au 10 août 2018

6 – CONCLUSION ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LA DEMANDE DE DÉROGATION AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPÈCES PROTÉGÉES

- Après une étude attentive et approfondie du dossier d'enquête publique relative à la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées déposée par la société AREA – Concessionnaire des autoroutes A41 et A43 dans le cadre des travaux de réorganisation du nœud autoroutier de Chambéry ;
- Après avoir rencontré les services ayant instruit ou établi le dossier ;
- Après avoir effectué une visite de terrain ;
- Après avoir assuré 8 permanences afin de recevoir les éventuels participants qui auraient pu se déplacer pour consulter le dossier et consigner sur l'un des registres d'enquête leurs observations, remarques; propositions et contre-propositions ;
- Après avoir, une fois l'enquête terminée, informé le représentant de la société AREA de la qualité de la participation à l'enquête publique et des attentes manifestées par le public ;

23

A – Sur les modalités et le déroulement de l'enquête publique

J'ai constaté le respect des obligations réglementaires concernant le déroulement de l'enquête publique notamment sur les points suivants :

- les **réunions de préparation** des modalités de l'enquête publique ;
- la réalité des **mesures de publicité** en conformité avec la réglementation et les dispositions de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique ;
- la **visite des lieux** avant le début de l'enquête ;
- la mise à disposition pendant toute la durée de l'enquête **du dossier d'enquête publique et d'un registre d'enquête** en chacune des mairies des communes concernées par le projet (Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans) ;
- **l'accueil du public** lors de mes permanences ; celles-ci au nombre de 8, ont été tenues en mairie de Chambéry – Siège de l'enquête (4), en mairie de La Motte-Servolex (3) et en mairie de Voglans (1) aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies, précisés en l'article 3 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique et repris au paragraphe 4-H p. 33 de mon rapport ; le public a pu s'exprimer en disposant de l'information nécessaire et en toute liberté ;
- la remise **du procès-verbal de synthèse et du mémoire en réponse** : le représentant de la société AREA a apporté les réponses aux observations du public et à mes propres interrogations.

J'estime que les règles de procédure prévues par la loi et relatives à la démocratisation des enquêtes publiques, à la protection de l'environnement et plus généralement les textes sur l'enquête publique, ont été respectés et appliqués. Aucun incident n'a été à déplorer, aucune prolongation de l'enquête n'a été demandée, ni ne m'a semblé nécessaire. Durant l'enquête et postérieurement, il n'a pas été porté à ma connaissance un quelconque problème particulier.

J'ai trouvé auprès des mairies qui m'ont hébergé pour tenir mes permanences, un excellent accueil.

J'estime que l'organisation mise en place notamment par les mairies de Chambéry, de La Motte-Servolex et de Voglans, a permis un bon déroulement de l'enquête, en particulier lors des permanences. Celles-ci se sont déroulées dans le calme, dans un excellent rapport d'échange avec le public. Les services municipaux m'ont assuré de bonnes conditions matérielles avec notamment la mise à disposition de vastes salles pour l'accueil du public, assurant la confidentialité des échanges.

J'ai bénéficié de la part des différents services que j'ai pu consulter, d'une écoute permanente et d'une excellente réactivité à répondre à mes interrogations ou à me fournir les documents complémentaires qui m'étaient nécessaires pour la compréhension et le traitement du dossier.

Sur le thème de l'information du public, je considère que le nécessaire a été fait pour mettre en œuvre les moyens permettant au public d'avoir une bonne connaissance du projet.

L'information concernant l'enquête, les moyens de publicité mis en œuvre ont été conformes à la réglementation. Le public a pu avoir accès au dossier, s'entretenir avec le commissaire enquêteur, et exprimer ses avis, remarques, observations, propositions et contre-propositions éventuelles.

Considérant :

- la législation et la réglementation applicables au titre du code de l'Environnement ;
- la législation et la réglementation portant sur la procédure et le déroulement de l'enquête publique ;

J'estime que l'enquête publique relative à la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées déposée par la société AREA dans le cadre du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry a été organisée et s'est déroulée selon les méthodes, principes et prescriptions prévues par la réglementation, la jurisprudence et les usages. Les obligations relatives à la publicité par affichage et voie de presse, à la présence du commissaire enquêteur et à la forme du registre d'enquête, ont été respectées. Le public a disposé des horaires habituels d'ouverture des mairies de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans pour consulter le dossier et s'exprimer. Le dossier était accessible 24h/24 et 7j/7 sur internet, ainsi qu'un registre dématérialisé. Aucun incident n'a été porté à ma connaissance.

J'estime que cette enquête publique est recevable sur le plan réglementaire et dans son déroulement.

B – Sur le dossier soumis à l'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique a été décrit dans mon rapport d'enquête (§4 – M) Il a été mis à la disposition du public dans chacune des mairies des communes concernées par le projet (Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans) et il l'est resté pendant toute la durée de l'enquête. Il était également accessible sur internet.

- le dossier de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées me semble complet et contient les pièces indispensables relatives au projet soumis à enquête au sens des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement dans le cadre des projets d'aménagements et d'infrastructures ;
- le dossier présenté, fort de 204 pages, est bien rédigé et suffisamment illustré de cartes, de graphiques et de photos permettant au public une bonne compréhension des divers enjeux. Sa conception du dossier m'apparaît de bonne qualité, même si son exhaustivité rend difficile sa lecture complète pour le public, pas nécessairement averti, de par sa technicité;

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est recevable vis-à-vis de l'information du public et sur le plan réglementaire.

C – Sur le contenu de la demande de dérogation déposée par le pétitionnaire

Pour les inventaires écologiques faune-flore, le bureau d'étude TERE0 (bureau d'études spécialisé dans l'expertise de la faune, de la flore et des milieux terrestres et aquatiques) mandaté par AREA a dépêché une équipe pluridisciplinaire de naturalistes ou de chargés d'études compétents et expérimentés dans leurs domaines respectifs.

J'observe que :

- chaque espèce ou famille animale a fait l'objet d'une analyse détaillée et précise par une personne spécialisée ;
- les enjeux de conservation concernant la flore sont faibles : seules deux espèces remarquables pour la Savoie ont été contactées mais restent assez banales et sans enjeu de conservation à l'échelle régionale ;
- en revanche, la problématique "espèces envahissantes" est très forte en lien avec l'importante activité anthropique du secteur et la relative importance des milieux remaniés ; une attention particulière devra leur être apportée afin de limiter leur propagation ;
- le projet conduira à la destruction directe de 35 ha de terrains dont 30 ha de milieux anthropisés ou artificialisés, principalement occupés par des infrastructures existantes et sans enjeux, correspondant à environ 84% des terrains impactés par le projet ;

Je retiens que les principaux impacts prévisibles du chantier sont :

- les destructions d'habitats naturels : boisement haies, prairies et zones humides ;
- les destructions d'habitats d'espèces protégés : boisements, prairies, zones de nidification de l'avifaune, habitats de reptiles, arbres gîtes pour les chiroptères et cours d'eau pour la faune aquatique ;
- la destruction directe de la flore (non protégée), lors de la réalisation des travaux : décapage de terre végétale contenant des pieds fleuris ou des organes de réserve (graines, bulbes, ...), tassement de terre végétale, enfouissement sous les infrastructures mises en place ;
- destruction d'espèces faunistiques protégées : jeunes oiseaux, chiroptères, reptiles, insectes et amphibiens ;
- coupure des connectivités écologiques : mammifères semi-aquatiques, reptiles, amphibiens et chiroptères.

J'estime

- *que l'ensemble des études, techniques et écologiques, réalisées et présentées au dossier, toutes de qualité, permettent d'apprécier l'intérêt public majeur du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry (fluidification et sécurisation du trafic) qui permet de répondre à l'intérêt de la sécurité publique ;*
- *que le choix retenu ne présentait pas de solution plus satisfaisante, eu égard aux effets sur les espèces protégés et/ou habitats d'espèces protégées que les travaux entraînent ;*

et que, considérant l'article L411-2 du code de l'environnement, le pétitionnaire n'a pas d'autres possibilités pour réaliser son projet que de solliciter une dérogation, en ayant examiné toutes les voies permettant de réduire au maximum les impacts résiduels relatifs aux travaux visés.

D – Sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises

Je note que :

- des précautions strictes seront prises pendant la phase de travaux pour préserver et limiter l'impact sur les habitats situés à proximité du projet : 15 mesures de réduction ont pour objectifs de réduire l'impact des travaux en phase de chantier sur les milieux naturels en présence ;

- en phase exploitation, le projet ne modifie pas la perméabilité ni les corridors déjà existants. Les nouveaux ouvrages sur la Leysse (sans pile en berges) offriront de meilleures possibilités de rétablissements de corridors que l'existant ;
- concernant la qualité des milieux humides, le projet a un impact positif par la réalisation d'un réseau d'assainissement. Les eaux issues des infrastructures aménagées seront traitées avant rejet dans le milieu naturel. Cet effet est positif pour les espèces aquatiques et semi-aquatiques.

Il apparaît qu'après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels sont observés. Un certain nombre d'espèces bénéficiant d'un statut de protection national ou régional fait l'objet d'une demande de dérogation pour les impacts suivants :

- risque de destruction d'individus ;
- destruction ou dégradation de l'habitat propice à ces espèces ;
- dérangements d'individus ;
- rupture des connectivités écologiques.

Des mesures compensatoires ont été définies concernant notamment :

- la protection et la restauration des boisements ;
- la création ou la restauration d'un site propice à la reproduction des batraciens ;
- la plantation de haies ;
- la protection et la restauration des milieux ouverts ou semi-ouverts ;
- la protection et restauration de fossé ;
- la création de milieux propices à l'insolation des reptiles ;
- la mise en place de gîtes artificiels pour les chiroptères, les oiseaux forestiers ...

Une évaluation rigoureuse des besoins de compensation a été effectuée sur la base des surfaces d'habitats réellement impactées pour chaque espèce bénéficiant d'un statut de protection. J'observe que les surfaces restaurées seront également propices à l'accueil d'autres espèces communes ne présentant pas de statuts de protection.

J'estime que :

- avec les mesures prévues et leur gestion dans la durée qui pérennise les engagements pris par le pétitionnaire, la biodiversité ne sera pas dégradée ;
- le traitement des eaux pluviales mis en place sera favorable aux espèces aquatiques et semi-aquatiques ;
- les infrastructures étant déjà existantes, le projet n'augmentera pas significativement l'effet de coupure déjà existant ;
- le projet ne remet pas en cause la fonctionnalité et le rôle de lien de l'espace perméable lié au milieu aquatique de la Leysse ;
- les nouveaux ouvrages sur la Leysse, sans piles sur berges, offriront de meilleures possibilités de rétablissement de corridors que l'existant ;

J'estime que

- ***la demande de dérogation pour la destruction et perturbation d'espèces protégées ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces d'insectes, d'amphibiens, de reptiles, de chiroptères, des autres mammifères et des oiseaux protégés, dans leur aire de répartition naturelle ;***
- ***que le projet présenté constitue le meilleur compromis entre la réponse aux défauts actuels de l'infrastructure en termes de fluidité et de sécurité, et la prise en compte de l'environnement autant humain que physique ou naturel ;***

- *l'objectif d'aménager le nœud autoroutier de Chambéry existant dans de bonnes conditions écologiques, afin de répondre aux exigences d'un dossier de dérogation et en vue de garantir le maintien des populations des espèces et des habitats d'espèces protégées, doit permettre de créer une dynamique entre les différents partenaires impliqués dans l'aménagement du territoire du secteur ;*
- *pour les espèces dont la protection s'étend aux habitats, les mesures mises en œuvre, y compris les mesures de compensation, permettront de maintenir les habitats de ces espèces dans un état de conservation favorable ;*
- *la mise en œuvre des différentes mesures d'évitement, réduction et compensation des impacts liés au projet routier permettra de maintenir dans un état de conservation favorable les populations des espèces faunistiques protégées.*

E - Sur le coût des mesures environnementales

Le dossier présenté à l'enquête consacre un paragraphe à l'estimation du coût des mesures d'évitement, de réduction de compensation, d'accompagnement et de suivi mises en œuvre dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

Cette estimation des mesures environnementales, intégrant leur suivi, est menée par thématique.

Pour certaines mesures, les coûts sont intégrés au coût des travaux ; ils consistent principalement en la mise en œuvre de "bonnes pratiques environnementales".

Les principaux coûts sont les suivants :

- collecte et traitement des eaux : environ 5,3 millions d'euros HT ;
- intégration paysagère, qualité de l'air et protections acoustiques : environ 0,8 million d'euros HT ;
- mesures spécifiques en faveur de la faune et de la flore : environ 0,5 million d'euros HT.

Le coût global des mesures en faveur de l'environnement est évalué à 6,5 millions d'euros HT environ pour un montant de travaux estimé à 54,7 M€ HT.

Cette estimation des coûts permet de garantir que le maître d'ouvrage a bien provisionné un budget suffisant à la mise en œuvre des mesures prévues. Un tel coût financier ne m'apparaît pas excessif eu égard à l'intérêt des mesures arrêtées qui seront mises en œuvre.

F – Sur le suivi des mesures compensatoires

Je note que :

- tout au long du déroulement du projet, des études à la réalisation y compris pour l'évaluation de l'efficacité des mesures, le maître d'ouvrage a prévu de confier une mission d'assistance à un prestataire spécialisé dans l'environnement ;
- le prestataire spécialisé veillera notamment au respect de l'ensemble des engagements du maître d'ouvrage sur le volet environnemental et à l'intégration des dispositions environnementales dans les travaux routiers ;
- le prestataire spécialisé formulera un avis sur les documents d'exécution ayant ou pouvant avoir une incidence sur l'environnement ;
- il devra vérifier le respect de la mise en œuvre effective des engagements pris dans les plans d'assurance environnement ou plans de respect de l'environnement ;

- le suivi de l'efficacité des mesures mises en œuvre devra déboucher sur un bilan environnemental sur l'évolution des habitats et des espèces, en fonction de la réalisation de l'aménagement, après mis en circulation de l'aménagement ;
- le maître d'ouvrage fera réaliser un bilan post-travaux sur 30 ans ;
- le protocole de suivi, précisé dans les plans de gestion, sera décliné par espèce, cortèges d'espèces et enjeux associés.

G – Sur l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature

Le CNPN a rendu son avis d'expert sur ce dossier le 17 mai 2018.

Un avis favorable sous conditions a été apporté à la demande de dérogation pour la destruction d'aires de repos et de reproduction d'espèces animales protégées et leur capture. Le CNPN préconise un certain nombre d'améliorations :

1 – conduire une maîtrise foncière globale sur les cinq sites décrits, incluant donc les sites de "Le Carré" et "Fromaget" ;

2 – suivre à terme par une rétrocession de la maîtrise foncière des parcelles de compensation auprès d'un organisme foncier compétent ;

3 – création de deux sites de reproduction pour amphibiens, et non pas d'un seul. Le site de compensation "Fromaget" apparaît pouvoir bien répondre à cette perspective, tout en participant également au renforcement de la mesure compensatoire favorable à l'Agrion de Mercure ;

4 – accroissement du nombre de nichoirs à oiseaux cavernicoles installés dans les boisements de compensation, pour répondre au nombre de couples impactés, soit un total de 40 à 50 environ (selon tableau 14) ;

5 – accroître les surfaces dévolues à la préservation de boisements forestiers laissés en libre évolution ainsi qu'aux milieux ouverts ;

6 – porter une attention à la gestion à long terme des haies liées aux milieux ouverts prairiaux afin qu'elles conservent leur attractivité vis-à-vis des espèces d'oiseaux et de petits mammifères.

Je note

- l'avis favorable exprimé par le Conseil National de la Protection de la Nature.

Je retiens que :

- AREA maîtrise les emprises foncières des sites de compensation "Les Jacquiers" situé à moins de 5 km au nord-ouest du projet, "Le Mollard" situé à moins de 3,5 km au nord-est du projet et "La Ravoire" à moins de 8 km au sud-est du projet ;
- que les analyses foncières étaient en cours lors de la rédaction du dossier pour les sites de compensation "Le Carré", attendant au projet et incluant la zone humide à Écrevisses à pieds blanc préservée par le projet, et "Le Fromaget" attendant au projet et incluant les enjeux concernent le Muscardin et l'Agrion de Mercure préservés par le projet ;
- que sur les 36 ha que constituent ces sites, 23 ha étaient déjà maîtrisés foncièrement par AREA ;
- qu'il est précisé aux plans de gestion simplifiés inclus au dossier que le site "du Carré" sera acquis ou fera l'objet d'une convention de protection afin d'y mettre en place des mesures de gestion propices à la population d'Écrevisse à pieds blancs de toute destruction accidentelle (p7/133 du volet D) ;
- qu'il est d'ores et déjà prévu la mise en place de nichoirs propices à la nidification des oiseaux forestiers à raison de 32 sur les sites sous maîtrise d'ouvrage AREA et 23 sur les 2 sites non maîtrisés foncièrement, soit un total de 55 (p7/133 du volet D) ;

- que les mesures compensatoires respectent la valeur guide de 200% du SDAGE, voire au-delà. L'impact total du projet sur les zones humides délimité réglementairement est estimé à 1,09 ha après mise en œuvre des différentes mesures de réduction mises en place en phase chantier. Le besoin en mesure compensatoire s'élève donc à 2,18 ha dont au moins la moitié devra être réalisée par création ou restauration de zone humide fortement dégradée, avec une équivalence des fonctionnalités. Le site de la Ravoire a été identifié pour la mise en œuvre des mesures compensatoires relatives aux zones humides. Ce site convient à la mise en œuvre de mesures de restauration des fonctionnalités de zones humides pour une superficie de 1,53 ha. Il convient aussi à la mise en place de mesures d'amélioration des fonctionnalités de zones humides présentant des dégradations pour une superficie de 1,46 ha. Le seul site de La Ravoire amène donc une compensation surfacique de 2,99 ha soit 267% de la zone totale des zones humides impactées.

H – Avis final du commissaire enquêteur

En conclusion, compte tenu de ce qui précède :

J'estime que :

- le projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, porté par AREA, concessionnaire désigné par l'État des autoroutes A41 et A43, pour les besoins de la Collectivité, dans l'intérêt général :
 - permet une réduction, significative, de la congestion automobile dans et aux alentours de la zone d'étude ;
 - permet la mise aux normes d'une infrastructure existante, obsolète, compliquée et accidentogène,
 - par les effets sur la fluidité du trafic, participe à la réduction des gaz à effets de serre et à la pollution atmosphérique,
 - accroît la sécurité des utilisateurs de l'équipement ;
- le projet est respectueux de l'environnement et de sa protection en prenant en compte de manière très précise et détaillée les enjeux environnementaux et en particulier ceux de la traversée de la vallée de la Leysse ;
- le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients.

Je considère que

L'objectif d'aménager l'ouvrage routier existant dans de bonnes conditions écologiques, afin de répondre aux exigences d'un dossier de dérogation, en vue de garantir le maintien des populations des espèces et des habitats d'espèces protégées, doit permettre de créer une dynamique entre les différents partenaires impliqués dans l'aménagement du territoire du secteur.

J'estime indispensable que :

- les engagements de moyens et de résultats ainsi que le dispositif de contrôle et de suivi prévu soient rapidement instaurés afin de vérifier que la gestion réponde bien aux objectifs de compensation attendus pour les zones humides et ceci, durant les trente années de l'engagement prévu ;
- une attention particulière soit apportée à la qualité de l'exécution et du suivi des mesures compensatoires indispensables à la bonne réalisation du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

Le public ne s'est pas prononcé sur cet aspect du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry. Suite aux entretiens avec le maître d'ouvrage, j'estime que le dossier a été bien traité.

Les analyses sont précises, aussi bien dans la présentation de l'opération que dans les moyens de surveillance et d'intervention.

Compte tenu de l'ensemble des éléments qui précèdent :

- ✓ après une étude attentive et exhaustive des pièces du dossier soumis à l'enquête ;
- ✓ après un examen scrupuleux et une analyse minutieuse des observations recueillies auprès du public au cours de l'enquête ;
- ✓ après étude approfondie des informations reçues au cours des permanences
- ✓ après de nombreuses recherches personnelles
- ✓ après plusieurs entretiens avec le maître d'ouvrage
- ✓ après avoir pris connaissance de son mémoire en réponse

30

J'émet un

avis favorable

aux demandes de dérogation pour

- la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (mammifères, avifaune, amphibiens et reptiles, poissons) ;
- la capture ou l'enlèvement, la destruction, ou la perturbation intentionnelle de spécimens d'espaces animales protégées (amphibiens et reptiles, insectes) ;
- la destruction ou la perturbation intentionnelle de spécimens d'espaces animales protégées (avifaune) ;
- la destruction de spécimens d'espèces animales protégées (poissons) ;

déposées par la société AREA, concessionnaire des autoroutes A41 et A43 dans le cadre du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

Fait à Saint-Jeoire-Prieuré le 09 septembre 2018

Le commissaire enquêteur


Michel CHARPENTIER