



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 06 mars 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Élargissement à 3 voies de la montée au tunnel de
l'Épine »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président d'AREA)**

Avis de l'autorité environnementale

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

REFER : Réf. : 3169-2012-ym.odt/0104

Sommaire :

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

1) Contexte du projet :

L'autoroute A43 franchit le massif de l'Epine par un tunnel auquel elle accède par une rampe marquée (5%) à flanc de coteau et équipée d'une voie spécialisée véhicules lents, dispositif qui est désormais considéré comme mal adapté aux conditions de circulation actuelles et a conduit la société concessionnaire à proposer sa banalisation ainsi qu'un léger allongement destiné à éviter les variations de profil en travers dont on sait qu'elles sont souvent préjudiciables à l'optimisation de l'exploitation.

S'agissant des enjeux environnementaux, on notera que le tracé actuel recoupe par deux fois le nant du Villard, associé à des milieux naturels remarquables (zone humide de Curtille et ZNIEFF de type 1, abritant plusieurs espèces protégées) et emprunte, avant d'arriver à la tête du tunnel, le vallon du nant Bruyant (qui avait perdu une part de son caractère sauvage lors de la création de l'autoroute). L'autoroute constitue aussi la source principale de nuisances sonores pour un certain nombre d'habitations de ce secteur.

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

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

Cette étude appelle, au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement, les observations suivantes :

Elle intègre un **résumé non technique** particulièrement succinct et qui gagnerait à être complété, notamment en ce qui concerne les résultats de l'état initial et l'ajout des illustrations nécessaires à sa bonne compréhension.

Le dossier d'étude d'impact n'aborde pas la question du **programme** au sens du code de l'environnement. L'option retenue qui consiste à considérer que le projet présenté est indépendant d'un programme, paraît défendable mais n'est malheureusement pas étayée. En effet, plusieurs autres aménagements de ce type sont prévus sur cette section de l'autoroute A43 et un développement analysant les interactions fonctionnelles des divers projets entre eux aurait été le bienvenu.

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) font l'objet d'un développement spécifique qui fait bien apparaître la mise en œuvre de compétences spécifiques.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant :

- la prévention des pollutions en vigueur sur cette section (on notera que la géométrie de cette portion, qui aurait pu sembler défavorable, ne s'est semble-t-il pas traduite par des déversements accidentels au cours des dix dernières années) ;
- la présence de milieux naturels remarquables (secteur de la zone humide de Curtille notamment) mais aussi de milieux altérés par les espèces invasives ;
- au terme d'un inventaire plutôt complet pour un projet de ce type et qui s'est intéressé à l'ensemble des genres utiles, la présence de plusieurs espèces protégées (fougère des marais, lucane cerf volant, écrevisse à pieds blancs, plusieurs amphibiens, quatre espèces de reptiles, un certain nombre d'oiseaux, des chiroptères (notamment murin de Daubenton) ;
- une analyse des corridors écologiques qui fait apparaître l'effet du coupure occasionné par l'A43 pour certaines espèces (ouvrages hydrauliques inadaptés pour les grands mammifères, plusieurs zones d'écrasement);

- l'environnement sonore perturbé au voisinage de l'infrastructure ;
- l'existence de périmètres de protection relatifs à deux monuments historiques ;
- une qualité de l'air satisfaisante (sauf aux abords immédiats de l'infrastructure).

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** est réduit à sa plus simple expression. A décharge, on notera que ce type de projet n'est pas propice à l'émergence de variantes.

L'étude d'impact présente une **analyse des impacts du projet** qui fait apparaître :

- une réduction du risque de déversement accidentel (on notera que le projet ne porte que sur le sens montant, habituellement moins propice à ce type d'évènements) ;
- une amélioration des dispositifs d'écrêtement des débits (réduction des débits de fuite) ;
- la destruction d'environ 3 ha de milieux naturels (dont 2,6 ha de boisements) ;
- un remblai de 2400 m² en zone humide ;
- des impacts potentiels sur un certain nombre d'espèces protégées (notamment amphibiens recensés dans les bassins appelés à être modifiés et reptiles présents dans les dépendances autoroutières existantes) ;
- des impacts sur la faune piscicole non précisés ;
- un impact sonore annoncé comme inférieur à 2 décibels. Mais l'échelle des documents fournis ne permet pas de contrôler cette affirmation, pour vraisemblable qu'elle soit. Or le sujet est complexe car les terrassements envisagés pourraient avoir des effets localisés sur la propagation du bruit. Un énoncé, pour chaque local éligible concerné, des niveaux sonores avec et sans aménagement, apporterait une meilleure information ;
- l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires (valeur non précisée) ;
- des terrassements excédentaires (volume non précisé) ;
- un impact du projet en terme de covisibilités sur le château de Reinach qui ne semble pas caractérisé de façon claire ;
- un effet du projet en terme de qualité de l'air annoncé comme favorable (*Nota : cet effet résulte semble-t-il de l'amélioration du parc automobile et non du projet lui même*).

Le dossier, qui traite, dans le corps de l'étude, les effets en terme de nuisance acoustique et de qualité de l'air, comporte aussi un développement spécifique aux **effets sur la santé**, à caractère d'information générale.

Le **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est mentionné : 3 k€, ce qui est manifestement sous évalué au regard des mesures de prévention des pollutions ainsi que de la mesure compensatoire sur le secteur des Curtilles.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier contient un bref développement destiné à faire office d'« **analyse des consommations énergétiques, des coûts des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité** ». ce volet fait néanmoins apparaître une légère augmentation des émissions de gaz à effet de serre liée à l'augmentation des vitesses.

Enfin, l'étude d'impact comporte, sur la forme, un chapitre relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées** .

En revanche, même si le dossier évoque les zones Natura 2000 les plus proches au sein de l'état initial, il ne semble contenir aucun développement qui pourrait être assimilé à une « **évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000** » répondant aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement. Il devra donc être complété sur ce point.

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

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

Le projet correspond à un aménagement sur place dont le coût important ne doit pas masquer la faiblesse relative de ses impacts.

Ce type d'opération est habituellement peu propice aux variantes, ce qui fait que l'absence de mise en compétition de solutions alternatives n'est pas choquante. On aurait toutefois, sur le plan de la rigueur méthodologique, apprécié une comparaison de la solution proposée avec la variante dite « fil de l'eau ».

Si l'on fait abstraction des mesures de prévention des pollutions, intégrées au projet lui-même, les mesures d'intégration concernent principalement le milieu naturel, traduisant une approche naturaliste de bon aloi, pas toujours constatée pour ce type de projet dont on a en général tendance à sous estimer les impacts en la matière.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier annonce une augmentation de l'ordre de 2% des émissions de gaz à effet de serre, probablement inférieure aux incertitudes que l'on pourrait relever au regard des hypothèses prises.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier ne contient pas d'évaluation d'incidence. Toutefois, les caractéristiques de la zone concernée et la distance qui la sépare des sites Natura 2000 les plus proches laissent peu de doute quant à la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

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

SDAGE Rhône méditerranée : le dossier contient une analyse objectif par objectif de la compatibilité du projet avec le SDAGE qui fait apparaître une compatibilité globale du projet, notamment en raison de la présence de mesures compensatoires zones humides. Il aurait aussi été pertinent d'évoquer la politique d'AREA vis à vis de l'usage des produits phytosanitaires au regard de l'orientation 5 D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Espèces protégées : Le dossier évoque un dossier de demande de dérogation déposé au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement mais n'en précise pas les contours (espèces concernées, nature des dérogations nécessaires et mesures compensatoires associées). Ce point mériterait complément.

Patrimoine : Le dossier ne produit pas d'avis de M l'architecte des bâtiments de France eu égard au château de Reinach et à l'église Saint Jean Baptiste. Le projet apparaît toutefois porteur d'impacts qui paraissent gérables sous réserve de porter une attention particulière à la qualité des soutènements (hauteur et traitement architectural).

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures proposées pour la **phase chantier** relèvent de dispositions classiques en pareil cas qui intègrent judicieusement des dispositions destinées à maîtriser la diffusion des espèces invasives. On notera que la présence d'astacides (écrevisses à pieds blancs) à l'aval de certaines parties du chantier ainsi que le fait d'être dans le bassin versant du lac du Bourget, doivent inciter à une vigilance particulière.

Pour la **phase exploitation** : Les mesures relatives à la prévention des pollutions font partie du corps du projet. Elles conduisent globalement à une amélioration de la situation préexistante.

Celles qui sont relatives au milieu naturel traduisent une volonté d'implication du porteur de projet et couvrent l'essentiel des sujets abordables dans le cadre du projet :

- l'éradication des espèces envahissantes ;
- la création d'une prairie mellifère ;
- la création d'habitats favorables aux amphibiens et reptiles ;
- le travail sur un passage supérieur en vue le rendre mieux utilisable par la petite faune ;
- la création d'environ 4000 m² de **zones humides** en trois points du linéaire, destinées à compenser le prélèvement de 2400 m² effectué par les remblais du projet. On notera que ces mesures « zones humides » paraissent pertinentes quoique surfaciquement un peu inférieures à la valeur guide globale préconisée par le SDAGE.

Principal bémol : On a du mal à comprendre, à la seule lecture du dossier, pourquoi on s'est intéressé plus particulièrement au passage supérieur précité, ce qui fait que l'on aurait aimé, concernant les **continuités biologiques**, que le projet présente de façon un peu plus détaillée, l'ensemble des secteurs pour lesquels une amélioration des conditions de continuité biologiques pourrait être souhaitable.

S'agissant des **nuisances sonores**, le faible niveau de précision des éléments fournis ne permet pas de se faire une idée sur la validité de l'absence de mesures d'intégration spécifiques. On aurait de plus aimé connaître la situation d'exposition des logements les plus exposés aux nuisances de l'autoroute A43 de façon à identifier d'éventuelles situations qui pourraient nécessiter correction indépendamment du projet.

En ce qui concerne le **patrimoine**, le peu de caractérisation de l'impact du projet vis à vis du périmètre de protection du château de Reinach ne permet pas d'émettre un avis quant à l'adéquation du projet ainsi que sur la nécessité ou non d'adopter des mesures d'intégration spécifiques. On notera que le projet relève d'une demande d'autorisation au titre de l'article L621-32 du code du patrimoine (monuments historiques).

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Outre les suivis génériques existant sur l'aire d'étude (suivi général du bassin versant du lac du Bourget mené par le CISALB, suivi chiroptérologique mené par le groupe chiroptérologique Rhône Alpes, suivi de qualité de l'air mené par « air Rhône Alpes »...), le dossier fait apparaître un dispositif de suivi portant sur :

- le suivi milieu naturel en phase travaux ;
- la surveillance des pollutions accidentelles (CESAR) ;
- la surveillance des espèces indésirables.

Bien sûr, ce dispositif a vocation à être complété par un suivi spécifique de l'ensemble des mesures de suivi environnemental qui entrent dans le cadre de la gestion autoroutière (suivi du fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de prévention des pollutions, qualité des rejets, suivi des collisions ou écrasements liés à la faune sauvage...).

Par ailleurs, les mesures compensatoires « zones humides » méritent un suivi et une gestion spécifiques visant à garantir leur efficacité et leur pérennité.

Enfin, des mesures acoustiques in situ permettraient de valider les hypothèses retenues à cet égard.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Eu égard aux observations qui précèdent, le dossier est perfectible sur un certain nombre de points. Il a plus particulièrement vocation à être abondé par :

- l'ajout d'un développement ayant valeur d'**étude d'incidence Natura 2000** au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement ;
- l'ajout d'un volet traitant des autres projets présentés par AREA sur la portion d'autoroute Chambéry la Tour du Pin et justifiant de l'indépendance du projet vis à vis d'un éventuel programme d'ensemble.

Plus dans le détail, on notera quelques mentions erronées concernant la thématique bruit (*citer les article R571-44 et 45 du code de l'environnement (cf. pages 12 et 100 de l'étude), préciser que la résorption des points noirs du bruit ne relève pas d'une réglementation mais d'une politique de résorption*).

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

Le parti d'aménagement retenu pour cette section relève d'un choix modéré qui apparaît de bon aloi au sens des enjeux autoroutiers.

Les effets négatifs apparaissent faibles et, nonobstant les observations qui précèdent, paraissent globalement bien réduits et compensés.

Ce type de projet a vocation à être l'occasion d'évoquer l'opportunité de mises à niveau environnementales.

De fait, le projet permet d'améliorer légèrement la situation vis à vis de la prévention des pollutions accidentelles. Le dossier aurait toutefois gagné, pour les zones de remblai, à bien présenter la nature et le positionnement des dispositifs de retenue des véhicules prévus dans le cadre du projet.

En revanche, s'agissant de l'exposition des riverains aux nuisances acoustiques, on notera que l'ancienneté de la réalisation de cette portion d'A43 ne permet pas d'être certain que l'exposition des riverains est bien en deçà des seuils préconisables. On regrettera donc que l'auteur du projet n'ait pas saisi l'opportunité pour caractériser cette exposition et évaluer le cas échéant, l'opportunité de mises à niveau par ajout de protections complémentaires (*d'autant plus que les prévisions de trafic à l'horizon 2034 prévoient (indépendamment du projet) une augmentation significative*).

Dans le même esprit et bien qu'il ne s'agisse pas d'une des zones les plus stratégiques du bassin Chambérien, une remise à plat des conditions de transparence de l'infrastructure vis à vis des diverses espèces confrontées à son effet de coupure, ainsi que l'inventaire des diverses pistes qui en permettraient l'amélioration, aurait été souhaitable.

Plus dans le détail, le dispositif de suivi a vocation à être complété dans l'esprit des observations figurant au paragraphe 3-5 ci avant.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (*notamment procédures loi sur l'eau, espèces protégées et procédures relevant du code du patrimoine*).

Pour le préfet de région et par délégation

Pour le chef du service GÉPÉ
L'adjointe au chef du service

Sophie BARTHELET