

**Conseil général de l'environnement et du  
développement durable**

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

**Avis n° 2009-07**

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
concernant l'évaluation environnementale de  
l'autoroute A 719 , section Gannat-Vichy dans l'Allier*

Avis établi lors de la séance du 22 octobre 2009  
de la formation d'Autorité environnementale du CGEDD

n° Sigmanet : 006987-01

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président, s'est réunie le 22 octobre 2009 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de section d'autoroute A 719 entre Gannat et Vichy dans l'Allier.*

*Etaient présents: Mmes Guerber-Le Gall, Guth, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lafont, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouques.*

*Etaient absents ou excusés: Mmes Bersani, Jaillet, Momas, MM. Rouer, Vernier*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\*  
\* \*

*L'AE a été saisie par le Directeur régional de l'Équipement de la région Auvergne d'une demande d'avis sur le projet d'autoroute A719 section Vichy-Gannat. Le dossier complet lui est parvenu le 23 juillet 2009. Le projet étant établi par un service déconcentré relevant des attributions du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois, soit avant le 23 octobre 2009.*

*L'AE a consulté le préfet de la région Auvergne, le préfet du département de l'Allier et les directions centrales du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et recueilli leurs observations.*

*Sur le rapport de de Madame GUERBER LE GALL et de Monsieur LAFONT, après en avoir délibéré, l'AE rend l'avis suivant :*

---

<sup>1</sup> Ci-après désignée par AE

## Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement examiné par l'AE consiste en la réalisation en site propre de la section Vichy-Gannat de l'autoroute A 719, section d'autoroute dont la réalisation a été concédée à la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) depuis le 18 mai 2004 avec perception d'un péage. Cet aménagement s'intègre dans un projet d'itinéraire entre l'antenne de Gannat et la RN7.

La société APRR est maître d'ouvrage de ce projet. Le montant de l'opération estimé à 118,3 M€ TTC (valeur janvier 2008), le projet nécessite une étude d'impact (art R.122-1 et suivants du code de l'environnement) et entre dans le champ d'application de la loi 83-360 du 12 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation des enquêtes publiques.

Il s'agit d'un projet de construction dans une zone faiblement peuplée qui présente des effets sensibles plus particulièrement à l'est du tracé aux abords de l'agglomération de Vichy.

Après examen du dossier, l'AE observe que l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) accompagnant le projet comprend bien les chapitres requis par la réglementation. Cependant, **plusieurs parties de l'étude comportent des insuffisances, dont certaines sont importantes et nécessiteraient des compléments:**

1. **L'AE préconise que le dossier soit complété par une description des modalités de consultation du public** qui ont été menées, en application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, résultant notamment de la convention d'Aarhus.

2. Le projet s'inscrit dans un programme d'ensemble d'amélioration de la desserte de Vichy, comprenant également un contournement nord-ouest et une desserte nord reliant Vichy à la RN7, dont chaque opération possède sa fonctionnalité propre. Ces opérations touchent indirectement le site Natura 2000 du Val d'Allier, à travers des éléments (cours d'eau, zones humides, massifs forestiers) qui contribuent, à des degrés divers, au maintien de la biodiversité du site protégé. **L'« appréciation globale des effets du programme » (Art. R 122-3 IV du code de l'environnement) présentée dans l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier les effets cumulatifs** qui risquent de résulter de la réalisation de ces différents projets, ni de maximiser les synergies attendues des mesures compensatoires propres à chaque opération ;

3. Il n'apparaît pas, à la lecture de l'étude d'impact, que **les différentes solutions envisagées au stade des grands partis d'aménagement** (statu quo, aménagement sur place ou solution autoroutière) et le cas échéant le choix du fuseau **aient fait l'objet d'une analyse comparative complète** au regard des thématiques de l'environnement et de l'intérêt socioéconomique de chaque solution ;

4. Si **l'étude d'impact** décrit de manière acceptable l'état initial de l'environnement et les impacts du projet sur la plus grande partie de l'aire d'étude, elle **ne hiérarchise pas les enjeux et n'explique pas la pondération donnée aux différents critères utilisés pour la comparaison des tracés**. Ainsi, la qualification de « solution de moindre impact » de la variante C, finalement retenue, n'est pas assez étayée.

Par ailleurs, **l'analyse apparaît très insuffisante sur la partie terminale du projet**, qui cumule les impacts les plus importants sur l'eau et le milieu naturel (captage des eaux

thermales de Vichy, plusieurs massifs forestiers traversés par le projet, zones humides ...): il y aurait lieu de faire un « zoom » sur cette partie de l'aire d'étude. En particulier, il n'est pas satisfaisant de renvoyer au concessionnaire l'actualisation de l'ensemble des études relatives aux espèces protégées.

5. Alors que le projet est de dimension relativement modeste - à peine 14 km de longueur – ***l'étude d'impact en reste souvent à des niveaux de généralités ou de principes lorsqu'il s'agit de définir des mesures de réduction d'impacts***. C'est notamment le cas pour le franchissement des affluents et des massifs forestiers à l'arrivée sur Vichy, qui représentent pourtant des enjeux importants. Le renvoi au concessionnaire des procédures loi sur l'eau est de pratique courante s'agissant de projets concédés. Si cette pratique peut apparaître justifiée pour des projets très importants compte tenu de la complexité des études de détail à mener, elle ne dispense pas de traiter les impacts sur le milieu aquatique en même temps que les autres au stade de l'étude d'impact du projet. Il en est de même de tous les aspects relevant de l'étude d'impact, notamment la protection des sites et paysages. L'étude d'impact devrait en tout cas être plus précise sur la définition des mesures réductrices et compensatoires dans la partie terminale du projet.

6. Il ne revient pas à l'AE de se prononcer sur l'opportunité d'un projet complexe et ancien. Toutefois ***l'AE ne peut manquer de mettre en regard les faiblesses qu'elle constate dans l'étude d'impact et ses interrogations sur le mode de calcul des trafics*** qui emprunteront la future autoroute, élément déterminant de la rentabilité socio-économique du projet et donc de sa justification. L'importance des reports de trafic affichés depuis la route actuelle nécessiterait que les hypothèses et le mode de calcul conduisant à ces prévisions soient explicités, selon les différents types d'origine-destination.

7. Sur un plan plus formel mais important pour la bonne information du public, l'AE rappelle que ***le résumé non technique doit pouvoir se lire de façon autonome***, et couvrir tous les champs de l'étude d'impact, notamment celui de la ***justification du projet par rapport à ses variantes*** et celui des ***évaluations des coûts et avantages collectifs*** du projet

\*

\*\*

Cet avis rendu par l'AE sur l'évaluation environnementale du projet de création de la section Gannat-Vichy de l'autoroute A 719 est fondé sur des éléments techniques qui sont détaillés dans l'annexe 1, ci-après. Deux cartes (d'une part le plan de localisation du projet A 719 ainsi que des autres opérations routières du programme de desserte de l'agglomération de Vichy, et d'autre part la bande des 300 m retenue pour l'autoroute A 719 section Gannat-Vichy) sont jointes en annexe 2.

## ANNEXE 1

### Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation

#### I L'analyse du contexte du projet

Le projet d'aménagement examiné par l'AE consiste en l'amélioration de la desserte de Vichy par la prolongation de l'antenne autoroutière de Gannat et la construction de la section d'autoroute A 719 Gannat-Vichy d'une longueur de 13,8 km.

La section autoroutière Gannat-Vichy de l'autoroute A 719 est l'un des projets constituant « *le programme d'amélioration de la desserte de l'agglomération de Vichy en la reliant au réseau structurant* », afin d'accroître son attractivité économique au sein de la région et d'enrayer son déclin démographique ainsi que celui du thermalisme (C3 paragraphe 1-1).

Ce programme d'amélioration de la desserte de Vichy se compose en sus de cette liaison ouest vers Gannat :

- d'une desserte nord reliant Vichy à la RN 7, fondée sur la réutilisation de la RD 2209 et la déviation des communes de Billy et de St Germain des Fossés.
- d'un contournement nord-ouest, réutilisant en partie l'actuelle RD 67, qui assurera la cohérence générale des infrastructures en délestant Vichy du trafic de transit.

Par ailleurs, le conseil général étudie un contournement sud-ouest de Vichy entre la RD 2209 et la route de Thiers<sup>2</sup>. (C4 paragraphe 1-2-1).

Il sera observé que le projet Gannat-Vichy envisagé en tracé neuf fait exception, les autres projets routiers de ce programme d'amélioration de la desserte de Vichy consistent en général en un réaménagement de voies existantes.

#### II L'analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique adressé à l'autorité environnementale comprend :

- l'objet de l'enquête ;
- un plan de situation du projet soumis à l'enquête ;
- une notice ;
- un plan général des travaux ;
- une étude d'impact avec des annexes ;
- une analyse des aspects socio-économiques<sup>3</sup> ;
- une étude d'incidence ;
- une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

L'étude d'impact (rapport environnemental) avec ses annexes comprend :

- les auteurs des études ;
- un résumé non technique ;
- l'appréciation des impacts du programme ;
- l'état initial du territoire ;
- une comparaison des effets des variantes sur l'environnement ;

---

<sup>2</sup> DUP du 14 mai 2007

<sup>3</sup> également intitulée évaluation socio-économique

- l'analyse des impacts de la solution retenue et des mesures proposées ;
- la synthèse des mesures envisagées en faveur de l'environnement et l'estimation de leurs coûts ;
- le coût des pollutions et nuisances ;
- les méthodes utilisées, et les difficultés rencontrées.
- un tableau d'appréciation de la situation des cours d'eau au regard de divers critères (Annexe n°1) ;
- une liste des personnes contactées pour les études milieu naturel (Annexe n°2) ;
- des relevés botaniques (Annexe n°3) ;
- la liste pour la faune des espèces contactées avec précision de leur statut de protection (Annexe n°4) .

*L'Autorité environnementale (AE) constate que l'intitulé des différents chapitres reprend les différents volets du rapport environnemental requis par la réglementation. Elle examinera dans les chapitres suivants leur contenu et leur conformité à la réglementation.*

### **III L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient**

Les cartes illustrent clairement les aspects examinés.

#### **III.1 L'analyse du résumé non technique.(E9)**

Le résumé non technique est de lecture facile. Les quatre points suivants appellent des commentaires :

#### **Les objectifs de l'opération et les raisons pour lesquelles la solution présentée a été retenue**

On peut regretter que le rappel des objectifs de l'opération consiste en fait essentiellement en la liste des différents projets routiers prévus dans le programme pour l'amélioration de la desserte de l'agglomération de Vichy.

Aucun objectif propre ayant trait directement à l'opération A 719 section Gannat-Vichy n'est cité, tel que le taux d'insécurité sur la RD 2209, l'importance des périodes de saturation de la RD 2209, les temps de parcours pour les usagers, les taux de pollution sonore ou chimique pour les riverains des communes traversées. Cette lacune rend difficilement compréhensible les raisons pour lesquelles les variantes d'aménagement sur place ou avec réutilisation partielle du réseau existant n'ont pas été retenues, même à titre de comparaison dans l'étude

#### **Appréciation des impacts sur l'environnement de l'ensemble du programme**

L'AE observe que le paragraphe 2 page E 10 récapitule de façon globale et de manière très succincte les impacts rencontrés et décrit de façon tout aussi générale les principales catégories de mesures envisagées pour atténuer ces impacts. Elle sera amenée à faire des commentaires plus complets lors de l'examen du chapitre du rapport environnemental qui lui est consacré.

#### **Les principaux enjeux de l'environnement pour l'A719 section Gannat-Vichy**

L'examen aurait gagné à hiérarchiser les enjeux.

**Les résultats de l'analyse des coûts collectifs et avantages induits du projet**, prescrite par l'article R.122-3 §6 du code de l'environnement et détaillée aux pages E 177 et suivantes, sont absents du résumé non technique, alors qu'il s'agit d'un point important de l'évaluation.

### III.2 Appréciation des impacts du programme

L'appréciation des impacts du programme se résume à deux pages de commentaires et à la carte de la page E 24, qui localise les enjeux suivants: site Natura 2000 du Val d'Allier Sud, masses boisées, présence d'habitat dense et d'activités. Ces éléments sont complétés par les pages G13 et G14 consacrées à l'étude d'incidence.

La lecture de ces développements suscite les remarques suivantes:

–aucune hiérarchie n'apparaît entre les différents enjeux passés en revue, ce qui rend difficile leur compréhension;

–en ce qui concerne le site Natura 2000 du Val d'Allier, une étude succincte d'incidence environnementale est présentée (G13). Elle exclut toute incidence directe du contournement nord-ouest (qui emprunte le tracé de la RD67 existante dans sa traversée de l'Allier) « *du fait de l'absence de modification d'emprise et des caractéristiques techniques actuelles de l'infrastructure* ». Elle se borne à ce stade à reconnaître qu'il peut y avoir des incidences indirectes des opérations du programme, liées aux traversées des affluents de l'Allier qui conditionnent en grande partie le maintien de la biodiversité du site protégé, ceci en raison des perturbations du mode d'écoulement des eaux et de risques possibles lors du chantier, et de pollution pendant le chantier ou l'exploitation. Le programme aura également un impact direct sur les boisements à proximité du site Natura 2000 avec la traversée du Bois de Charneil et du Bois Caché, qui jouent un rôle dans le fonctionnement écologique de la zone d'étude en lien avec le site Natura 2000.

***L'AE considère que les incidences cumulées de tous les projets peuvent se révéler sensiblement supérieures à la somme des impacts de chaque projet pris individuellement, en l'absence d'anticipation et d'approche globale. Elle est d'avis qu'un approfondissement de la réflexion sur la dynamique des milieux liés au site Natura 2000 et sur les impacts cumulés potentiels de l'ensemble des opérations serait nécessaire dès maintenant et donc figurer dans « l'appréciation des impacts du programme », afin d'optimiser les différents projets et de définir les mesures compensatoires les plus opérantes à l'échelle de tout le territoire concerné.***

### III.3 La justification du projet

Le paragraphe 1-8 de la page C19 explicite les effets attendus de la section Vichy-Gannat de l'A719. Il s'agit de finalités touchant aux préoccupations globales d'aménagement et de développement de l'agglomération de Vichy grâce à l'optimisation escomptée de l'accessibilité de la ville (un renforcement des échanges avec Clermont-Ferrand la capitale régionale sachant que l'axe Clermont-Vichy<sup>4</sup> est qualifié de « *plaque urbaine* », la possibilité d'enrayer le déclin démographique et de renforcer le développement économique, ainsi que l'activité touristique et commerciale de l'agglomération de Vichy). L'objectif est d'améliorer

---

<sup>4</sup> (F13)

la situation économique et sociale des territoires traversés, dans une situation de démographie peu dynamique, avec une densité de population inférieure à 20 habitants/km<sup>2</sup>.

C'est l'actuelle RD2209 qui assure les relations de Vichy vers l'ouest avec Gannat et l'autoroute A71 : depuis l'antenne autoroutière de Gannat, le trajet terminal vers Vichy s'effectue sur 17 km par la RD 2209 qui est à 2 voies larges<sup>5</sup>.

S'agissant des insuffisances de l'actuelle RD 2209, il est souligné « *l'existence de conflits d'usage*<sup>6</sup> », entre les deux fonctions de desserte locale et de transit entre Vichy et l'A 71<sup>7</sup>. Le trafic de transit est source de nuisances pour les agglomérations traversées (nuisance sonore et pollution<sup>8</sup>), et il est dit « *potentiellement dangereux* » pour les usagers et les riverains. La réalisation de l'A 719, du fait du taux de report de trafic<sup>9</sup> escompté de la RD 2209 sur l'autoroute, aurait pour effet « *d'améliorer le sentiment de sécurité* » des usagers mais aussi des riverains de la RD2209<sup>10</sup>.

La RD 2209 entre Gannat et Bellerive-sur-Allier (entrée de Vichy) est une route de rase campagne, et bien que la limitation de vitesse à 50 km/heure dans les traversées de Lyonne et Cognat ne soit guère respectée, « *la densité d'accidents*<sup>11</sup> *est très inférieure à celle constatée en moyenne sur ce type de routes à 2 voies larges de 7 mètres* ». Elle est de 0,19 contre 0,36 en France. L'A719 permettra d'éviter par an en moyenne un tué et de 3 à 5 blessés.

Le trafic en 2000 sur la RD2209 : En direction de l'ouest, le flux depuis l'agglomération de Vichy vers le secteur de Gannat atteint 2500 v/j ; le flux qui échange avec l'agglomération clermontoise est comptabilisé à 4800 v/j. La part des déplacements domicile-travail et domicile-école représente près des deux-tiers des motifs de déplacements pour l'agglomération de Vichy.

En 2012, en cas de non construction de l'A719, les conditions de circulation sur la RD2209 sont considérées rester satisfaisantes en terme d'écoulement, et en 2020, il n'est toujours pas signalé de difficultés de circulation sur cette RD2209, alors que des difficultés de circulation sont dites *devoir* apparaître sur la RD 6 qui atteint alors 13600 v/j avec 9%de PL.

En 2012, avec l'A719 il est précisé que sur le plan régional, l'amélioration de l'itinéraire autoroutier entre Vichy et Clermont-Ferrand ne devrait pas capter beaucoup de trafic.

En 2020, l'augmentation de trafic sur la coupure (autoroute et RD 2209) est de 2300 v/j.

Le trafic sur la RD 2209 à l'horizon 2032<sup>12</sup> sur la section Vichy-Gannat est estimé à 12 420 véhicules/jour avec 9,7 % de poids lourds en l'absence de l'A719. En présence de l'A719 au même horizon, le trafic ne serait plus que de 2734 v/j avec 1,2 % de PL, soit une diminution du trafic de presque 80 % sur le trafic tous véhicules. Le report de trafic paraît largement surestimé, alors que la majorité des trajets doivent être du domicile-travail et que le choix de

---

<sup>5</sup> F21

<sup>6</sup> (C4-paragraphe 1-2-1)

<sup>7</sup> Sur la RD2209, le flot de véhicules, avec 1027 PL en moyenne journalière annuelle, nuit à la qualité de vie des riverains de Cognat et Lyonne (bruit, pollution, danger potentiel). Les difficultés portent essentiellement sur deux localités de l'axe Gannat-Vichy.

<sup>8</sup> Cette affirmation semble toutefois être contredite par l'analyse sur la qualité de l'air. E11 (paragraphe 3-6) : En effet, sur la qualité de l'air, suite à des campagnes de mesures réalisées en 2003 puis 2008, il est dit : « *Malgré un trafic de 8 000 véhicules/jour sur la RD 2209, la topographie ouverte du site ainsi que la fluidité du trafic explique les faibles concentrations même en bordure de voie.* »

<sup>9</sup> La RD 2209 retrouvera une vocation locale quasi exclusive dès la mise en service de l'A 719.

<sup>10</sup> E139 paragraphe 7-5

<sup>11</sup> nombre d'accidents par an et par km

<sup>12</sup> E179



l'utilisateur se ferait entre un itinéraire payant et plus long, et un itinéraire gratuit et fluide, l'arrivée sur Vichy, c'est à dire la partie la plus chargée, étant la même dans les deux cas.

***Le document devrait pour le moins préciser les hypothèses retenues et donner le détail du calcul.***

Le temps de parcours de l'extrémité de l'antenne autoroutière de Gannat à Vichy est au total de 18 mn, soit 13 mn par la RD 2209 et 5 mn pour l'entrée dans Vichy.

Au niveau régional (ex Clermont-Ferrand/Vichy), l'amélioration du temps de parcours n'est pas très significative pour le mode routier. Le gain est surtout constitué par l'amélioration du confort de conduite<sup>13</sup>. En 2012, le gain de temps par usager VL est d'environ 5mn 40s, et pour un usager PL d'environ 4mn 10s<sup>14</sup>. Les frais financiers apparaissant en contrepartie de l'usage de l'autoroute sont le péage, la hausse de consommation des véhicules du fait de leur vitesse plus élevée, et éventuellement par un allongement de la distance parcourue pour certaines relations<sup>15</sup>.

La rentabilité socio-économique a été appréciée en application de l'article 14 de la LOTI. L'avantage net annuel<sup>16</sup> à la mise en service est de 5 M€ (valeur 2000). L'avantage net global est apprécié à 257 M€ (valeur 2000). Le bénéfice actualisé<sup>17</sup> en 2004 est de 189 M€ (valeur 2000). Le projet est donc estimé rentable d'un point de vue socio-économique. Toutefois, la liste des coûts pris en compte ou le mode de valorisation des avantages ne sont pas précisés.

***La précision du calcul est naturellement tributaire de la fiabilité des hypothèses de trafic, ce qui justifie d'autant plus la demande précédente.***

Selon les données présentées, et donc sous la forte réserve faite ci-dessus relative aux hypothèses de trafic et de report entre itinéraires, le bilan par acteur de l'A 719 s'établit comme suit:

- positif d'environ une centaine de millions d'euros pour les usagers ;
- négatif de 38 M€ (valeur 2000) pour le concessionnaire ;
- positif de 66 M€ (valeur 2000) dont 30 M€ de taxes pour la puissance publique.

L'AE souligne que selon une critique généralement faite à cette méthode de calcul, critique qui lui paraît justifiée, le calcul sur-valorise le temps gagné, et néglige faute de pouvoir les évaluer les impacts sur la biodiversité

Le projet de la section Vichy-Gannat de l'A719 est concédé à la société d'autoroutes APRR. Le coût de l'infrastructure ne sera par suite pas à la charge du contribuable mais à celle de l'utilisateur . Cette concession impose cependant pour le tracé neuf des caractéristiques autoroutières et écarte a priori les solutions du type aménagement sur place.

### **III.4 L'analyse de l'état initial (E25 à E 89)**

<sup>13</sup> F44

<sup>14</sup> (F 49)

<sup>15</sup> L'objectif d'amélioration de la desserte routière de Vichy par un barreau autoroutier vers l'A 71 se trouve, du fait des contraintes locales d'insertion du projet autoroutier, devenir un axe bien peu rectiligne réduisant de ce fait sa capacité à améliorer de façon pertinente et évidente l'accès ouest à Vichy. F19.

<sup>16</sup> somme des gains pour l'ensemble des acteurs (par rapport à la situation de référence) diminuée de la somme des coûts d'exploitation et d'entretien pour chaque année suivant la mise en service.

<sup>17</sup> la différence entre la somme totale de tous les avantages actualisés et la somme totale de tous les coûts actualisés (dont les coûts d'investissement).

L'aire d'étude de l'état initial correspond sensiblement au fuseau retenu à la suite des études préliminaires et se situe au nord de la RD2209.

Le maître d'ouvrage présente successivement les thèmes suivants :

- le milieu physique ;
- l'eau ;
- le milieu naturel ;
- l'agriculture ;
- l'habitat et l'urbanisme ;
- le bruit ;
- la qualité de l'air ;
- le patrimoine ;
- le paysage.

#### Le milieu physique :

D'ouest en est, le relief dans l'ensemble plat, est constitué de la plaine de la Limagne bourbonnaise, puis d'un plateau boisé en promontoire, et enfin d'une série de terrasses séparées par les affluents de la rive droite de l'Allier, que sont notamment le ruisseau du Béron, la Goutte de Jeanton, la Goutte de la Fontaine, le ruisseau du Bois Cluny.

Les flancs du talweg du Bois des Gouttes présentent des résurgences provoquant l'apparition de petites zones humides permanentes, nécessitant des confortements du fait des instabilités de terrain.

#### Les eaux superficielles :

Les cours d'eau traversés, qui ont pour la plupart des crues moyennes assez fréquentes de régime pluvial, sont :

- l'Andelot,
- la Toulaine qui prend sa source au sud de Gannat et rejoint l'Andelot ; le linéaire compris dans la bande d'étude est de 300 m. La sensibilité du cours d'eau vis-à-vis d'inondations de zones habitées semble importante ;
- le Châlon dont la source est au sud-est de Gannat et qui conflue avec l'Andelot ; le linéaire compris dans la bande d'étude est de 2,4 km ; la zone inondable du Châlon est à l'est du Bois de la Chanterelle ;
- le Béron qui rejoint l'Allier, et dispose d'un réseau hydrographique secondaire constitué du Révillon, de la Grêle, de la Goutte de la Fontaine ; le linéaire compris dans la bande d'étude est de 600 m ; les berges sont assez végétalisées. Un ouvrage de franchissement est nécessaire. Une augmentation des niveaux d'eau est constatée en amont du projet routier (maximum de 5 cm) s'amortissant rapidement. Cette augmentation est dite non préjudiciable pour les zones environnantes non habitées. Les vitesses moyennes d'écoulement sont peu modifiées par rapport à l'état initial.

***L'AE relève que ces affirmations restent insuffisamment argumentées et non quantifiées ;***

- la Goutte Jeanton, qui prend sa source dans le Bois de Charneil, conflue avec la Goutte de la Fontaine.
- le ruisseau du Bois Cluny (ou Goutte de la Fontaine).

**Le dossier comporte des incohérences**, s'agissant du classement en catégories piscicoles de ces ruisseaux, entre les descriptions des pages E29/30 et E 33<sup>18</sup>.

Le SDAGE<sup>19</sup> a été adopté le 30 novembre 2007 : Les aménagements et interventions réalisés dans ce bassin se doivent d'être compatibles avec les prescriptions du SDAGE et si nécessaire prévoir la mise en place de mesures compensatoires adaptées.

Sur l'Allier il existe un SAGE<sup>20</sup> en cours d'élaboration.

Pour prévenir toute nouvelle dégradation des milieux, il importe de disposer d'un état initial pour apprécier toute dégradation à venir. **Or l'état initial établi ne présente pas toute la pertinence et la fiabilité nécessaire.**

En effet, la qualité actuelle des eaux superficielles est évaluée à l'aide du Système d'évaluation de la Qualité de l'eau version 2 (SEQ-EAU v2), dont le protocole prévoit une série de 10 prélèvements répartis uniformément sur une année. Or l'étude d'impact est menée sur ces cours d'eau avec une seule mesure, au lieu des dix prévues, la campagne de mesures ayant débuté en 2008, « *ces résultats seront confirmés par d'autres analyses menées par le conseil général en cours d'année 2008.* » Il semble qu'il convient plutôt en l'espèce de préciser que les résultats seront à confirmer ultérieurement à réception des résultats de l'ensemble de la campagne 2008.

**L'AE estime qu'il serait souhaitable que le dossier présenté à l'enquête soit revu pour prendre en compte les résultats de la totalité de la campagne de prélèvements 2008.**

Les résultats considérés caractérisant l'état initial des quatre cours d'eau<sup>21</sup> sont s'agissant de la qualité physico-chimique des eaux, une mauvaise qualité des eaux, et s'agissant de la classe d'aptitude de l'eau à la biologie, une classe d'aptitude moyenne.

Or l'unique prélèvement sur lequel se fondent ces analyses est dit avoir été effectué dans des conditions particulières, quelques jours après un orage, ce qui peut avoir majoré les particules en suspension dans les ruisseaux, critère fondamental et facteur déclassant de la qualité des cours d'eau. Le défaut de pertinence de cet unique prélèvement réalisé dans des conditions susceptibles de fausser la juste appréciation de l'état initial des cours d'eau ne lui permet pas d'être regardé comme reflétant la situation initiale de référence des cours d'eau.

D'autant plus que l'étude d'impact relève que « *le bon état n'est pas atteint actuellement pour les ruisseaux de l'Andelot et du Béron mais il est à noter que le taux d'oxygénation et la température indiquent une potentialité de retour au bon état par l'auto-épuration du ruisseau* ».

L'étude d'impact rappelle la directive cadre sur l'eau (DCE) du 23 octobre 2000 et conclut qu'« *il s'agit là d'engagements forts qu'il conviendra de prendre en compte à toutes les étapes de conception du projet : APS, études d'impact, avant projet autoroutier, études d'incidences, études au sens de la loi sur l'eau, chantier, exploitation (gestion des ouvrages)* » ....

**L'AE observe que l'étude d'impact se contente de renvoyer l'étude du problème – y compris le complément d'état initial- au stade des enquêtes loi sur l'eau. Il convient de la compléter.**

### Les eaux souterraines

A l'est du tracé, le dernier quart de la bande d'étude est inclus dans le périmètre de protection des sources thermales de Vichy (voir schéma E 35). Le décret du 17 avril 1930 stipule

<sup>18</sup> En page E 33, les indications selon lesquelles les ruisseaux de la Toulaine et du Béron sont des cours d'eau de première catégorie piscicole sont en contradiction avec les précisions fournies en page E29/30 dans le descriptif de ces ruisseaux dits classés en deuxième catégorie et présenter un intérêt halieutique assez faible.

<sup>19</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

<sup>20</sup> Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

<sup>21</sup> Andelot, Toulaine, Châlon et Béron.

qu'aucun sondage ou travail souterrain ne peut être effectué à l'intérieur de ce périmètre sans autorisation préalable.

#### Le milieu naturel :

La bande d'études de l'A 719 se situe en dehors de la zone de protection environnementale du Val d'Allier qui comporte des ZNIEFF<sup>22</sup> de types 1<sup>23</sup> et 2<sup>24</sup>.

Les enjeux identifiés dans la bibliographie et d'après les contacts locaux (E36) concernent la grande faune (chevreuils et sangliers) avec dans la bande d'études deux points critiques en termes de collision, et 3 bois qui constituent des secteurs de passage et 3 ruisseaux abritant des truites fario et des vairons.

S'agissant des habitats et de la flore, il est dit que « *l'ensemble des études relatives aux espèces protégées situées dans la bande d'études feront l'objet d'une nouvelle actualisation par le concessionnaire dans le cadre de l'avant projet autoroutier. Si une dérogation s'avère nécessaire, la procédure sera conduite par le concessionnaire (E38).*

Il en est ainsi pour les **zones humides** pour lesquelles des *investigations complémentaires* seront à engager dans le cadre des études de détail et dans le dossier d'incidences type loi sur l'eau, afin d'identifier d'éventuelles zones humides autres que celles figurant dans l'étude d'impact, d'analyser leur fonctionnement hydroécologique sur le cycle annuel et de proposer les mesures d'atténuation voire des compensations de ces milieux pour en préserver les fonctionnalités.

Les ripisylves sont examinées et classées selon le code Corine Biotope. Les ripisylves de la Touaine et du Béron sont dites correspondre à une aulnaie frênaie qui est un habitat d'intérêt communautaire Natura 2000, code 91E0.

Le ruisseau du Bois des Gouttes notamment est le siège de la reproduction de deux espèces de batraciens à caractère forestier : la grenouille agile et la salamandre tachetée. Et *une étude spécifique* est estimée nécessaire pour confirmer la présence d'écrevisses à pattes blanches.

Pour la **grande faune**, la réalisation de l'A 719 est reconnue comme pouvant constituer une barrière pour le passage des animaux, et un obstacle pour les amphibiens au droit du Bois de Charneil. Pour la **petite faune**, le secteur à l'est du bois de Chanterelle par la concentration en petits mammifères pourrait se révéler sensible à l'aménagement de l'autoroute et *nécessiter des mesures* pour minimiser l'impact du projet, notamment sur le taux de mortalité des espèces. Pour les chiroptères, un pré-diagnostic a été réalisé en juillet 2008. La bande d'étude s'avère globalement peu favorable aux chiroptères à l'exclusion de quelques éléments paysagers. La retenue et le Bois de Charneil sont des milieux de reproduction d'amphibiens, et constituent un enjeu de conservation<sup>25</sup>. L'enjeu principal s'agissant de l'A 719 est indiqué être le maintien d'une possibilité de déplacement nord-sud entre les massifs forestiers.

La plupart des massifs figurent en espaces boisés classés dans les documents d'urbanisme. Les prairies se raréfient aussi les parcelles présentes ont une forte valeur en terme de sauvegarde de la biodiversité. La forte sensibilité de la lande sèche entretenue par EDF sous la ligne à haute tension est citée (E53). « *Il conviendra de limiter au maximum* » les impacts du projet tant sur le Bois de Charneil que le vallon du Bois des gouttes qui présentent un fort intérêt écologique. Le maintien des corridors écologiques fonctionnels existant le long des cours d'eau est également un impératif à prendre en compte.

---

<sup>22</sup> Zones Naturelles d'intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

<sup>23</sup> Présence d'espèces ou de milieux rares, remarquables sensibles à la transformation de la zone.

<sup>24</sup> Grands ensembles naturels offrant des potentialités biologiques importantes nécessitant de respecter les grands équilibres écologiques.

<sup>25</sup> E52 : des aménagements devront être envisagés et des mesures réductrices permettront de minimiser ces impacts.

Des « *inventaires complémentaires* » seront menés dans le cadre des études de détail par le concessionnaire.

***L'AE observe que l'état initial est lacunaire sur le volet des milieux naturels. En particulier, la présence avérée ou potentielle d'espèces protégées (batraciens, chiroptères, écrevisses), pour lesquelles des procédures spécifiques sont nécessaires (passage en CNPN), justifie que l'état initial soit complété.***

#### L'agriculture :

Le projet autoroutier pourrait engendrer un effet de coupure non négligeable et désorganiser le parcellaire. Il nécessitera de rétablir les réseaux d'irrigation et de drainage. Quelques exploitations spécialisées telles que l'élevage de chevaux à Espinasse-Vozelle et les cultures de plantes médicinales sont sensibles au projet autoroutier et constituent un enjeu fort.

#### L'habitat et l'urbanisme

Le dossier de voirie d'agglomération (DVA) élaboré en 2000 n'est toujours pas approuvé. Il prévoit que soit assuré en priorité l'accès vers l'A71. Le Schéma directeur de Vichy valant SCOT a été approuvé en 2001. Il prévoit « *une liaison rapide vers l'A71, sous forme de prolongement de l'antenne de Gannat* ».

Les servitudes sur la bande d'étude sont un gazoduc, une ligne électrique à haute tension, la voie ferrée que l'A719 croisera 2 fois, la forêt de l'hôpital de Gannat soumise au régime forestier, la zone de servitudes aéronautiques de l'aéroport de Vichy, les périmètres de protection au titre de deux monuments historiques inscrits.

#### Le bruit

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée en juillet 2008, qui qualifie la bande d'étude du projet autoroutier de zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

#### La qualité de l'air

Une campagne de mesures de la pollution atmosphérique liée au transport routier le long de la RD 2209 a été réalisée en juin et juillet 2008, qui démontre que « *les critères réglementaires pour tous les polluants surveillés doivent être très certainement respectés.* » (E74).

#### Le patrimoine architectural

La bande d'étude interfère avec les périmètres de protection de 500 m situés autour de deux monuments inscrits. En outre la bande d'étude serait concernée par un projet d'extension du périmètre de protection de l'église de Cognat Lyonne, qui est en cours d'instruction.

#### Le paysage.

La sensibilité des unités paysagères a été classée en quatre niveaux : le niveau 4 représentant l'indice de sensibilité le plus élevé concerne la zone est vers Vichy, avec des niveaux progressant de 1 à l'ouest à 4 à l'est.

S'agissant des dépôts de matériaux, le dernier tiers à l'ouest de la bande d'études est considéré comme ne se prêtant pas à des dépôts de remblais. La partie précédente de la bande d'études est une zone où les dépôts sont envisageables sous conditions particulières dans le respect de la topographie.

***Il semble que la zone dite « ne se prêtant pas à des dépôts de remblais » inclut le ruisseau du Béron. où des remblais sont prévus (cf profil en long schématique du projet en C20).***

### III.5 L'analyse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet (E90)

#### Les partis initiaux d'aménagement

Quatre partis d'aménagement ont été initialement envisagés pour améliorer la desserte de Vichy assurée par la RD 2209 :

- conserver en l'état la RD 2209,
- aménagement sur place de la RD 2209 existante,
- aménagement avec réutilisation partielle de la route nationale (devenue RD 2209) et déviations des noyaux urbains de Cognat-Lyonne ;
- construction d'un nouvel axe en tracé neuf.

Lors des études préliminaires d'amélioration de la desserte de Vichy (A6 paragraphe 2-1-2), l'hypothèse d'un aménagement sur place de la RN 209 (désormais RD 2209) a été écartée, selon le rapport, car « elle ne répondait pas aux objectifs de fiabilisation des temps de parcours » fixés par le cahier des charges de ces études et présentait des difficultés techniques dans la traversée de Cognat-Lyonne.

En 3 lignes (E13, paragraphe 4) reprenant l'historique des études préliminaires, l'étude d'impact conclut à la non pertinence des deux premiers partis d'aménagement en précisant notamment que « ne rien faire<sup>26</sup> ne ferait que renforcer les problèmes d'incompatibilité entre les fonctions d'échanges locaux (engins agricoles) et les fonctions d'échanges régionaux et nationaux (jonction A71 – Vichy). L'aménagement sur place de la RD 2209 ne paraissait pas plus satisfaisant, ne répondant pas aux attentes des élus. »

***L'AE observe, au vu de ces justifications, que ce choix résulte de considérations qui échappent à son champ de compétence. Elle note qu'examiner parmi les variantes d'étude celle d'un aménagement sur place aurait permis d'éclairer la justification de la solution retenue.***

#### Le choix du fuseau

Seuls les deux derniers partis d'aménagement ont été étudiés, dont une variante avec réutilisation partielle de la RD 2209 limitant l'effet de coupure du territoire agricole, et 3 variantes en tracé neuf (un passage au sud de l'actuelle RD 2209, et deux tracés au nord de l'actuelle RD 2209).

La réutilisation partielle de la RD 2209 n'a pas été retenue compte tenu de ses impacts sur le territoire agricole et sur les zones bâties futures des communes de Cognat-Lyonne et d'Espinasse-Vozelle, et de la grande hauteur des déblais et remblais.

Au paragraphe 1-3-6 relatif au choix du parti d'aménagement et du fuseau (page C9), il est dit qu'a été réalisée une comparaison multicritère des deux grands principes d'aménagements restants (l'aménagement avec réutilisation partielle de la RD 2209, et le nouvel axe en tracé neuf dans le fuseau « nord-nord »). Peu d'informations sont fournies sur cette comparaison multicritère : Il est affirmé en C9 (paragraphe 1-3-6), que la réutilisation partielle de la RD 2209 « nuit à la vocation résidentielle des communes de l'ouest de l'agglomération » et qu'« un aménagement en site propre présente un impact sur les populations riveraines moindre.<sup>27</sup> »

***Toutefois, l'étude d'impact ne donne pas d'informations sur les enjeux environnementaux correspondant aux différentes solutions envisagées et ne présente pas « les raisons pour***

<sup>26</sup> le fait de conserver en l'état la RD 2209

<sup>27</sup> en C9 (paragraphe 1-3-6)

*lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu » (article R122-3 du code de l'environnement). Cette absence est d'autant plus regrettable que la notice fait état d'une comparaison multicritères.*

*L'AE estime que l'étude d'impact devrait être complétée sur ce point pour se mettre en conformité avec les exigences réglementaires.*

#### Comparaison des variantes à l'intérieur du fuseau

Trois variantes ont été élaborées à l'intérieur du fuseau d'une largeur de 1 000 m retenu au nord de l'actuelle RD 2209 . Les tracés étudiés ont fait l'objet d'une comparaison selon plusieurs critères (technique, coût, environnement).

Huit thématiques environnementales (eaux superficielles ou souterraines, milieu naturel, agriculture, milieu humain, patrimoine, acoustique, qualité de l'air, paysage) ont été retenues pour la comparaison des variantes sur cinq sections de tracé. Les résultats sont présentés par section du projet en pages E 94/E 102. La comparaison est présentée sous forme de tableaux multicritères avec un code couleur fonction de l'impact réputé plus ou moins élevé sur l'environnement de chaque variante .

Cette présentation a le mérite de la simplicité, mais elle suscite plusieurs interrogations quant à sa fiabilité et sa rigueur:

–il y a inévitablement une dose de subjectivité dans le classement des variantes au regard des critères;

–la pondération retenue entre les variantes pour donner le classement final n'est pas toujours compréhensible. Ainsi sur la section 3, on ne comprend pas pourquoi la variante C est préférable à la variante B. Sur la section 5, pourquoi les variantes A et B sont-elles ex-aequo? En fait, en corrigeant ce qui semble être des erreurs (ou le produit de pondérations non explicitées), on pourrait arriver à la conclusion que les trois variantes sont équivalentes.

Il ne ressort pas de manière évidente de l'analyse qui est présentée que la variante C (pas plus d'ailleurs que l'une des autres) serait la moins pénalisante pour l'environnement.

La variante retenue est dite présenter notamment des délaissés moins larges, une meilleure intégration au niveau du bois de la Chanterelle, un remblai moins important dans la zone inondable du Chalon, et un avantage supérieur quant à son impact global sur le paysage. Cette variante est dite aussi apporter une réponse pertinente aux demandes résultant de la concertation. Cette variante devra toutefois notamment « limiter autant que possible les remblais et déblais pour le franchissement de la vallée du Béron en décalant le tracé vers le vallon des Gouttes. »

*Au final, l'AE estime que l'étude d'impact gagnerait à être complétée sur les raisons du choix du projet, « notamment du point de vue des préoccupations d'environnement », et cela aux différentes étapes du processus de décision.*

### **III.6 L'analyse des effets directs et indirects du projet et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet**

Il s'agit de l'évaluation des impacts environnementaux ainsi que de la description et du chiffrage des mesures d'insertion environnementale du projet autoroutier :

- Cette analyse est effectuée en suivant le même ordre que pour l'état des lieux initial, en ajoutant l'examen des matériaux et du chantier.
- elle se conclut par une estimation des bénéfices attendus du projet pour l'environnement et la santé.

## 1. L'hydraulique

***L'AE observe, d'une manière générale, que si l'étude d'impact identifie la nature des impacts et dans une certaine mesure leur ampleur, elle renvoie l'étude des solutions à des stades ultérieurs, se bornant à énoncer quelques principes généraux de solutions, voire à rappeler la réglementation.***

Ainsi, « les études hydrauliques à conduire dans le cadre de l'avant projet autoroutier et de l'étude d'incidences type loi sur l'eau devront s'attacher à optimiser le tracé et le dimensionnement des ouvrages » (E108).

Il est dit, par exemple, que « le projet peut créer un léger exhaussement des niveaux d'eau en crue centennale dans des zones non habitées et non constructibles à court terme. Le concessionnaire évaluera précisément dans le cadre de l'étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau, l'impact de ce léger exhaussement. » ou encore, un peu plus loin: « Les impacts directs et indirects sur les milieux aquatiques seront alors précisés. Des éléments complémentaires, voire des adaptations au projet devront être apportés. »

S'agissant de la nappe à l'origine des sources thermales gérées par la Compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy, il est affirmé et non démontré que « le projet routier atteignant, au droit du périmètre de protection, une altitude minimale de 293 m, il n'y aura pas d'impact sur la nappe à l'origine des sources thermales. » En E 139 les risques de pollution sont estimés faibles à modérés.

S'agissant des mesures liées à la phase de chantier, le dossier d'études d'impact renvoie là aussi à l'étude type loi sur l'eau. Il se borne à citer quelques préconisations d'ordre général.

Pour les mesures d'atténuation en phase d'exploitation de l'autoroute, l'étude énonce simplement des principes généraux pour l'assainissement et les aménagements hydrauliques.

En ce qui concerne la nappe à l'origine des eaux thermales de Vichy, « Dans le cas où, lors de la phase travaux, seront mises à jour des connexions entre le projet et les eaux souterraines, des mesures complémentaires seront nécessaires telles que la mise en place de drains ».

Compte tenu notamment de la sensibilité du bassin des eaux thermales de Vichy, ce renvoi à des études ultérieures paraît peu admissible. Ce procédé d'une part ne permet pas d'éclairer convenablement le public. D'autre part, il comporte trop d'aléas pour le concessionnaire, alors même que les seuls coûts de l'autoroute déjà chiffrés présentent un bilan largement négatif.

***Pour la cohérence des procédures, l'AE regrette que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants du code l'Environnement) se déroulent sur la base de dossiers indépendants, même s'il s'agit d'une pratique courante pour les projets concédés. Dans le cas présent, compte tenu de l'importance de l'enjeu, il serait pour le moins souhaitable pour la compréhension globale et synthétique du projet de disposer d'une étude d'impact complétée sur les points relevés comme étant les plus durs, à savoir les aspects hydrauliques et milieux naturels dans la partie la plus à l'est du tracé.***



## 2. Les milieux naturels

Le site Natura 2000 intitulé « Val d'Allier Sud<sup>28</sup> » est situé à environ 5 km du projet autoroutier. Seuls des impacts indirects pourraient être occasionnés au site Natura 2000, notamment un impact lié aux rejets des eaux de plateforme. L'étude en conclut à l'attention du concessionnaire que « *le traitement des eaux de chaussée devra intégrer la présence d'un écosystème remarquable en aval.* » De même, des mesures en chantier et en exploitation « *devront éviter toute pollution chronique ou accidentelle des cours d'eau affluents de l'Allier.* » « *Les rétablissements des ruisseaux affluents de l'Allier font l'objet d'un dimensionnement permettant de ne pas modifier significativement leur fonctionnement hydraulique.* » Enfin, « *pour maintenir le fonctionnement écologique de la zone autoroutière en lien avec le site du Val d'Allier Sud, les boisements détruits devront être compensés par un reboisement d'une surface au moins équivalente.* » L'AE note que pour intégrer les inconvénients écologiques divers liés à la destruction de boisements existants et à leur remplacement par de jeunes plantations, les compensations se font habituellement à raison d'au moins deux ou trois hectares reconstitués pour un hectare détruit, et non de un pour un. Elle préconise qu'il en soit de même ici.

Les emprises totales du projet autoroutier s'élèvent à 115 ha, pour la section courante de l'autoroute, les échangeurs, les rétablissements de voirie locale et les bassins de traitement des eaux pluviales. Il est signalé que « *les emprises liées aux aménagements annexes (bassin de rétention, ...) ne sont pas évaluées à ce stade des études.* ». Le tracé nécessitera le défrichement d'environ 14,5 ha de bois. L'étude fixe un certain nombre d'objectifs à la société concessionnaire, notamment celui de « *s'assurer que l'implantation de la barrière de péage vers Vichy limite le déboisement.* »

Les mesures de compensation pour les boisements détruits, les délaissés et isolats sont estimées à la reconstitution dans un délai de 3 ans de 60 ha, qui font l'objet d'un engagement du maître d'ouvrage. Les mares et les zones humides impactées par le projet autoroutier seront compensées par le concessionnaire par la « *création d'au minimum* » une zone par zone humide détruite.

***L'AE note qu'au regard de la politique de préservation des zones humides au niveau national et qu'à l'instar des dispositions de compensation forestières mentionnées supra, la création d'au moins deux zones humides par zone humide détruite s'imposerait.***

En ce qui concerne les espèces protégées, il est demandé au concessionnaire de réactualiser l'ensemble des études. Les mesures d'atténuation qui seront plus précisément définies « *devront concerner la phase de travaux et la phase d'exploitation de l'autoroute.* » **Pour les boisements humides, qui présentent des potentialités batrachologiques, « le concessionnaire effectuera une étude spécifique pour déterminer la présence de batraciens ».**

***Sur cette thématique des milieux naturels, l'AE observe, d'une manière générale, que de nombreuses études sont renvoyées au concessionnaire, au détriment d'une vue d'ensemble qui semblerait nécessaire, dès le stade de la DUP. Elle rappelle qu'il revient à l'étude d'impact de définir la localisation et le dimensionnement des mesures réductrices et compensatoires et d'en estimer le coût de manière fiable.***

## 3 Autres effets

---

<sup>28</sup> site n° FR8301016

Le projet a peu d'impacts sur le bâti. Les impacts visuels et sonores seront atténués par des aménagements paysagers (merlons, déblais), sachant que le tracé de l'A719 a un impact acoustique faible. La réalisation de l'A719 aura peu d'effets négatifs sur la qualité de l'air. Les cultures sensibles (parcelle de culture biologique) seront déplacées dans la mesure du possible si elles se retrouvent à une proximité du projet susceptible de générer une pollution préjudiciable.

Pour le patrimoine historique, le concessionnaire définira précisément en concertation avec la DIREN, la DRAC et l'architecte des bâtiments de France les mesures permettant d'intégrer l'infrastructure vis-à-vis des monuments classés ou inscrits se situant à proximité du projet. *« Le concessionnaire conduira l'ensemble des procédures pour obtenir les autorisations permettant le passage de l'autoroute à l'intérieur de ces périmètres ».* **L'AE regrette, comme pour les milieux naturels, que ces aspects sensibles, qui relèvent de l'étude d'impact, soient reportés à un stade ultérieur, sous la responsabilité du concessionnaire.**

#### 4 Les matériaux

Les volumes de déblais sont estimés à 1,1 M de m<sup>3</sup>. Les volumes de remblais sont de 600 000 m<sup>3</sup>. Environ 500 000 m<sup>3</sup> de matériaux excédentaires sont à valoriser. Les impacts environnementaux des lieux de dépôts temporaires ou définitifs feront l'objet d'une analyse spécifique.

#### 5 Le chantier

C'est au cours du chantier que se concrétisent les premières atteintes physiques à l'environnement en termes de consommation d'espace, de perturbations de flux biologiques ou hydrauliques. Les conseils de mise en œuvre du chantier sont donnés comme par exemple « organiser le chantier de manière à en limiter la gêne sonore » (E 139 paragraphe 7-6), la rédaction d'un cahier des charges permettant de préparer les opérations du chantier en matière d'environnement. L'attention est surtout attirée sur les effets à attendre sur la pollution des eaux et les nuisances aux riverains.

### **III.7 Les bénéfices attendus du projet dans le domaine de l'environnement et de la santé (E 166)**

Le rapport identifie les bénéfices suivants :

L'A 719 améliorera globalement la qualité de vie des riverains de la RD 2209 en reportant les trafics vers une zone non habitée. Elle aura pour effets positifs de diminuer les nuisances sonores et les rejets de polluants liés au trafic.

***L'AE observe cependant que, selon l'état initial, le bruit ne semble pas vraiment un problème sur la RD 2209.***

L'A 719 aura aussi pour effet d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de la RD 2209.

***Cette affirmation n'est toutefois pas étayée par des données quantifiées : l'état initial ne parle que de sentiment d'insécurité sur la RD 2209.***

Les usagers de l'A 719 emprunteront un itinéraire plus direct, plus confortable et plus sécurisé (section autoroutière, pas de traversée d'agglomération, moins de ralentissements sur l'itinéraire).

Enfin est relevée l'amélioration de la qualité des eaux de l'Allier, car l'A719 est équipée de bassins de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel ce qui n'est pas le cas de la RD2209.

### III.8 Synthèse des mesures envisagées en faveur de l'environnement et estimation de leur coût(E168)

L'alinéa II de l'article R122-3 du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit présenter « les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. »

Le projet prévoit deux types de mesures :

- essentiellement des **mesures d'atténuation** pour l'eau, les milieux naturels, l'agriculture, l'habitat et l'urbanisme, l'ambiance acoustique, le paysage, les matériaux et le chantier :

- Pour l'eau, il sera néanmoins relevé que « les débits de fuite des bassins de rétention seront compatibles avec les débits spécifiques décennaux des ruisseaux exutoires. »

- Pour la petite et grande faune, que les rétablissements des passages pourront être des passages mixtes sur certains des ruisseaux.

- et deux **mesures compensatoires**, à savoir reboisements de 60 ha équivalents à l'emprise déboisée et perturbée, et récréation des mares détruites « *en cas d'impact trop important* ».

*Cet engagement reste assez imprécis et réserve une marge d'appréciation pour le concessionnaire. L'AE souligne à nouveau que, malgré la difficulté à apprécier à leur juste niveau la pertinence des compensations écologiques, une compensation à surface reconstituée artificiellement équivalente apparaît comme très faible au regard de la perte de services écologiques dans les écosystèmes détruits, et donc insuffisante.*

L'estimation des seules dispositions spécifiques, telles que prévues au stade de l'avant projet sommaire, en vue de **la réduction des impacts** sur l'environnement s'élève à 10 253 350 € (valeur 2008)<sup>29</sup>. Le coût des **mesures compensatoires** du projet A 719 est de 700 K€, dont 600 K€ pour le financement du reboisement de 60 ha (le coût unitaire apparaissant d'ailleurs étonnant), et de 100 K€ pour la récréation de zones humides. Le coût prévisible pour les fouilles archéologiques est estimé à 800 K€. Le coût total des mesures en faveur de l'environnement est estimé à 9,3 % du coût du projet autoroutier.

Il est toutefois précisé que ces mesures ne sont pas exhaustives.

*On peut penser que le coût réel sera supérieur à cette estimation, de nombreuses études étant renvoyées au concessionnaire. L'AE estime en outre que les ouvrages hydrauliques sont des ouvrages techniques nécessaires au projet. Ils n'ont pas à être comptabilisés dans les mesures en faveur de l'environnement pour la totalité de leur coût, mais seulement pour leur fonction environnementale (par exemple pour leur surcoût lié à la création d'une banquette pour la petite faune).*

---

<sup>29</sup> Dont 1,9 M€ pour les bassins de rétention, 2,9 M€ pour les rétablissements hydrauliques, 1,2 M€ pour les aménagements en faveur de la petite et grande faune, 0,7 M€ pour les protections phoniques, 3,6 M€ pour les aménagements paysagers.

### **III.9 L'analyse des coûts collectifs et les avantages induits pour la collectivité : Le coût des pollutions et des nuisances**

Les résultats de la monétarisation de l'impact de la pollution atmosphérique sont présentés.

Ils font apparaître:

- des effets positifs sur la santé, du fait de la diminution du nombre de personnes exposées; ces effets décroissent avec le temps, en raison de la baisse des coûts unitaires résultant des progrès technologiques
- des effets négatifs pour l'effet de serre, le tracé neuf étant plus long et s'accompagnant d'une augmentation des vitesses
- une réduction sensible des coûts des nuisances sonores, le tracé neuf étant éloigné des zones habitées

*Le rapprochement entre coûts collectifs et avantages induits n'est pas présenté, pas plus que l'effet du projet sur les consommations énergétiques, malgré les dispositions de l'article R.122-3 §6 du code de l'environnement*

### **III.10 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets**

Ce chapitre est traité de façon satisfaisante.

L'élaboration du dossier d'études d'impact s'est appuyée sur des informations recueillies auprès des administrations (DIREN, SDA, DDAF, ...), des collectivités et d'organismes comme la chambre d'agriculture de l'Allier ou les fédérations de pêche, sur des consultations d'ouvrages et de dossiers antérieurs, sur des visites de reconnaissance du site et des mesures in situ. Des études ont été réalisées par des bureaux d'études comme Acer Campestre ou COPLAN, des laboratoires comme le LRPC de Clermont-Ferrand, le CETE de Lyon ou des associations comme Chauve-souris Auvergne ou ATMO Auvergne association agréée de surveillance de la qualité de l'air. Pour mener les études, les guides méthodologiques en vigueur, notamment ceux du SETRA, ont été utilisés.

## **IV Etude d'incidence (G2)**

Conformément à l'article R 414-19 du code de l'environnement, l'étude d'incidence environnementale sur le site Natura 2000 du Val d'Allier est présentée. Pour le projet de l'A719, les grands enjeux environnementaux de l'aire d'étude sont le Val d'Allier classé site Natura 2000 au titre de la directive habitat et de la directive oiseaux, ainsi que les boisements et le milieu agricole<sup>30</sup>.

L'étude indique que le projet n'a pas d'emprise sur le site et donc pas d'effet direct. Il peut avoir néanmoins des incidences indirectes liées aux traversées des affluents de l'Allier qui conditionnent en grande partie le maintien de la biodiversité du site protégé. Les risques consistent en des modifications temporaires de l'écoulement des eaux des cours d'eau lors du chantier, et en des risques de pollution pendant le chantier ou l'exploitation de l'A719.

Le projet aura un impact direct sur les boisements à proximité du site Natura 2000 avec une destruction de 12,5 ha dans les Bois Caché et Bois de Charmeil. Ces bois jouent un rôle dans

<sup>30</sup> G4

le fonctionnement écologique en lien avec le site Natura 2000, pour notamment le déplacement de la faune. Des mesures d'atténuation permettront de préserver les déplacements de faune vers le Val d'Allier.

Les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les incidences dommageables du projet sur l'état de conservation du site consistent en le maintien :

- des corridors biologiques avec la mise en place d'ouvrages spécifiques pour la faune ou mixtes, de banquettes et risbermes, de continuités de ripisylves, de compensation des surfaces boisées détruites ;
- du régime et du mode d'écoulement des eaux, avec des bassins de rétentions dimensionnés pour *au moins* des crues décennales et un dimensionnement hydraulique adapté avec la transparence pour des crues centennales ;
- de la qualité des eaux exigée par la directive cadre sur l'eau du 23 juillet 2000, conduisant à l'adoption de mesures en phase de chantier et d'exploitation. Un réseau de collecte et de dépollution des eaux issues de la plateforme autoroutière sera construit.

*Les mesures proposées dans l'étude d'incidence restent à ce stade peu précises. L'AE rappelle en outre la préconisation formulée au début de son avis, selon laquelle il serait souhaitable d'approfondir l'analyse des effets du programme d'ensemble, plutôt que de traiter la question projet par projet.*

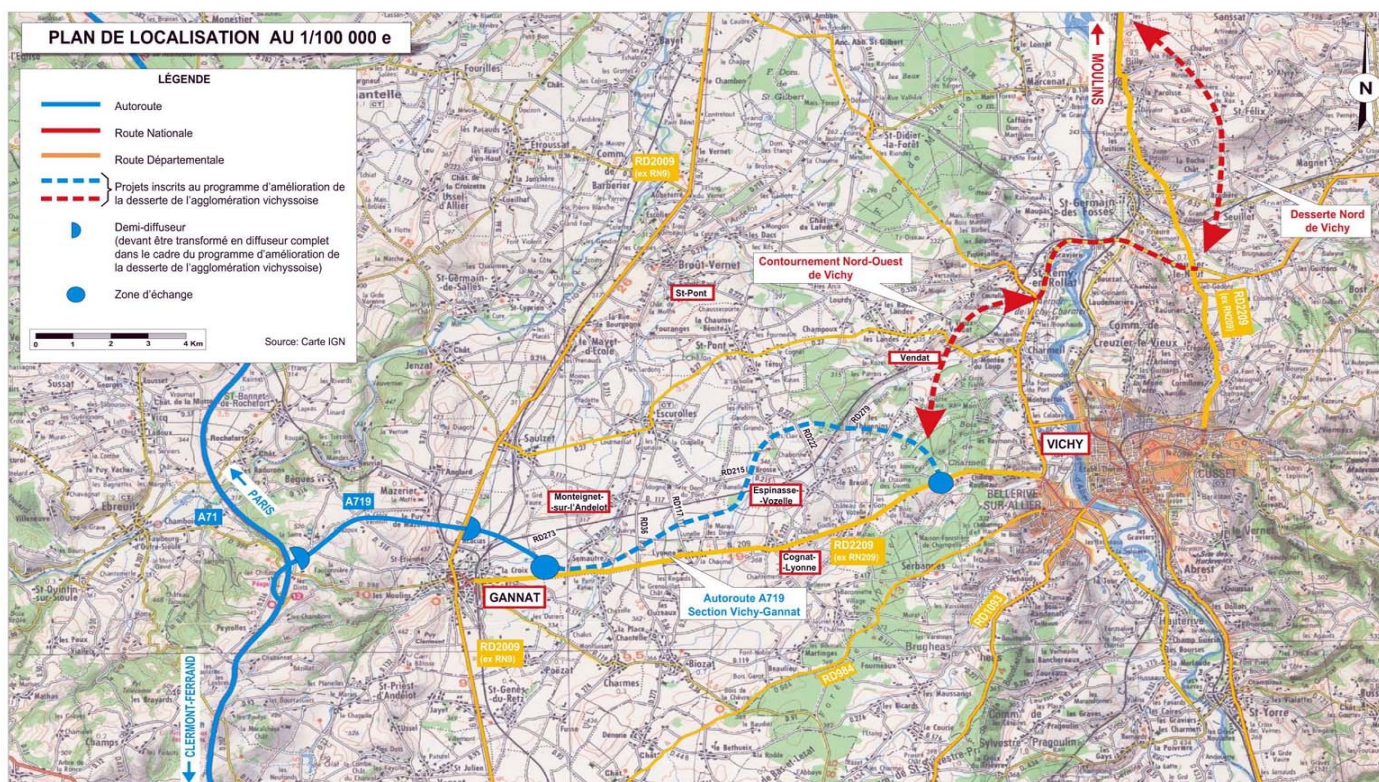
## **V L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet**

*Sur ce point, l'AE reprend les deux observations principales formulées au fil de l'examen des chapitres de l'étude d'impact :*

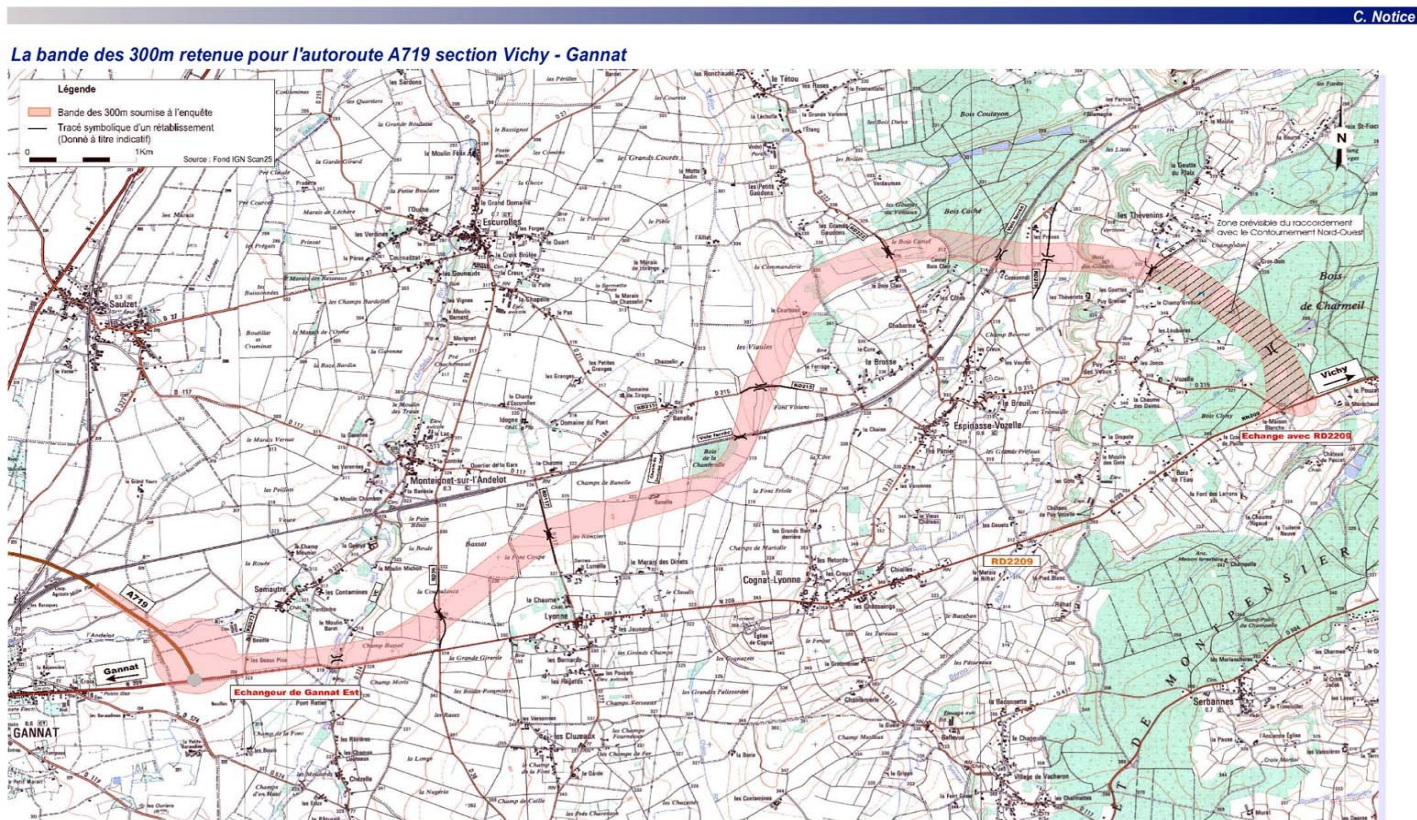
- *il lui apparaît que les enjeux environnementaux n'ont été intégrés que tardivement dans l'élaboration du projet, sans influencer de façon majeure le tracé finalement retenu;*
- *si l'étude d'impact identifie la plupart des enjeux environnementaux relatifs au tracé retenu, elle renvoie à un stade ultérieur (avant-projet détaillé, autorisation loi sur l'eau) un ensemble d'études qui, s'agissant en particulier des milieux naturels et liés à l'eau dans la partie la plus proche de Vichy, auraient dû selon l'avis de l'AE être plus développées au stade de la DUP.*

## ANNEXE II

### 1. Carte de situation au 1/100 000 ème Plan B n°2



## 2. Carte C15



C15  
Autoroute A719 section Vichy-Gannat - Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique