



**Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**avis délibéré de l'Autorité environnementale  
relatif à la section RN 6 - RN 151 du  
contournement sud d'Auxerre (Yonne)**

**n°Ae: 2011-07**

## **Procédure d'adoption de l'avis n° Ae 2011-07**

Par lettre du 14 janvier 2011, le préfet de l'Yonne a saisi la formation d'Autorité environnementale [a] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact de la section RN 6 - RN 151 du contournement sud d'Auxerre, à réaliser sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 2 mars 2011 du préfet de l'Yonne au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance :

- de l'avis en date du 2 mars 2011 du préfet de l'Yonne relatif à la section RN 151 - RD 936 du contournement sud d'Auxerre, à réaliser sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Yonne ;
- de l'avis en date du 14 mars 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne (service du développement durable) ;
- de l'avis en date du 11 mars 2011 de la délégation interrégionale Bourgogne Franche-Comté de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA).

Sur le rapport de Messieurs Dominique LEBRUN et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 13 avril 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae 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 l'étude d'impact de la section RN 6 - RN 151 du contournement sud d'Auxerre.

Etaient absents : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, M. Barthod.

\*  
\* \*

---

a Ci-après désignée par Ae.

## Résumé de l'avis

1 Le principal objectif du contournement sud d'Auxerre est de dévier le trafic de transit qui traverse actuellement Auxerre, Augy, Champs-sur-Yonne et Orgy. Le projet s'accompagnera de mesures connexes sur le réseau routier actuel pour rendre effectif le report de trafic.

2 Le projet se compose de deux sections routières : l'une reliera la RN 6 à la RN 151 et sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ; l'autre reliera la RN 151 à la RD 965 et sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Yonne.

Les deux maîtres d'ouvrage ont conduit les études et procédures de manière coordonnée dans la perspective de mettre en service les deux sections en même temps. Les deux enquêtes publiques seront effectuées simultanément. Le public pourra de la sorte avoir simultanément accès aux deux dossiers d'enquête, donc aux deux études d'impact, et disposer d'éléments suffisamment complets pour être en mesure de formuler ses appréciations, suggestions et contre-propositions sur chacune des deux sections et sur l'ensemble du contournement d'Auxerre.

3 L'avis de l'Ae porte sur le projet qui lui a été soumis, à savoir la seule section RN 6 - RN 151.

4 En ce qui concerne les raisons du choix du projet, l'Ae recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une description des quatre scénarios étudiés d'évolution du réseau routier de l'agglomération auxerroise et par une présentation plus détaillée de leur analyse comparative ;
- d'insérer dans l'étude d'impact toutes précisions utiles à la bonne information du public sur la façon dont le choix du tracé le plus au sud a pris en compte le devenir des terres agricoles comprises entre le projet routier et les parties urbanisées d'Auxerre et, plus généralement, sur l'urbanisation susceptible d'être induite par le projet ;
- de réexaminer la largeur du terre-plein central en prenant en compte la surconsommation de terres agricoles engendrée par un terre-plein central large, et de justifier dans l'étude d'impact la solution qui sera retenue.

5 L'Ae recommande d'apporter à l'étude d'impact plusieurs compléments relatifs au franchissement de la vallée de l'Yonne qui est le secteur le plus sensible du projet. Ces compléments concernent :

- la description précise des ouvrages ;
- la prise en compte du risque d'inondation ;
- les impacts éventuels sur les conditions d'écoulement de la nappe de l'Yonne ;
- la description précise de l'état actuel des milieux aquatiques et humides de la vallée de l'Yonne ;
- l'évaluation fine des impacts, y compris ceux du chantier, et les mesures correctives et compensatoires

adaptées aux impacts causés par les aménagements.

- 6 L'Ae recommande que l'étude d'impact délimite chacun des milieux naturels qui seront détruits par le projet, comporte l'engagement du maître d'ouvrage de les reconstituer tous, et localise les sites de reconstitution.
- 7 L'Ae recommande que le maître d'ouvrage procède à un nouvel examen des dispositions à prendre pour permettre le franchissement de la voie nouvelle par la faune et précise, dans l'étude d'impact, la localisation et les caractéristiques des passages qu'il retiendra, en justifiant leur adéquation aux besoins de déplacement des petite et grande faunes.
- 8 Pour faciliter la lecture de l'étude d'impact, l'Ae recommande d'y faire figurer l'ensemble des prévisions de trafic et de porter l'indication du tracé sur les planches graphiques.

\*  
\* \*

## Avis

### **1 Objectif, maîtrise d'ouvrage et consistance du contournement sud d'Auxerre**

- 1-1 Le projet de contournement routier d'Auxerre par le sud relie la RN 6 à l'est à la RD 965 à l'ouest, en permettant des échanges avec la RN 151 et la RD 239 au sud, et avec la RN 65 et la RD 606 à l'est.

Son principal objectif est de dévier le trafic de transit qui traverse actuellement Auxerre, Augy, Champs-sur-Yonne et Orgy.

Le projet s'accompagnera de mesures connexes sur le réseau routier actuel pour rendre effectif le report de trafic, telles que l'interdiction des poids lourds en transit et des aménagements de voirie dissuasifs.

Le projet est cohérent avec les mesures définies dans le plan global de déplacements urbains de l'Auxerrois approuvé le 23 juin 2010.

- 1-2 Le contournement sud d'Auxerre se compose de deux sections routières :

- la section RN 6 - RN 151, qui sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ;

- la section RN 151 - RD 965, qui sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Yonne.

Les deux maîtres d'ouvrage ont conduit les études de manière coordonnée dans la perspective de mettre en service les deux sections en même temps. Ils ont conjointement mené la concertation publique [°] sur le projet de contournement sud d'Auxerre et arrêté la variante de tracé retenue.

- 1-3 La section sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat sera à 2x2 voies avec terre-plein central depuis la RN 6 jusqu'à la RD 239, et à 2 voies avec bande médiane et une voie pour les poids lourds de la RD 239 jusqu'à la RN 151. Les raccordements aux RN 6, RN 65 et RD 606 d'une part, et à la RD 239 d'autre part se feront par des échangeurs dénivelés. Le raccordement à la RN 151 se fera par un carrefour giratoire à niveau.

La section sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Yonne sera bidirectionnelle à 2 voies.

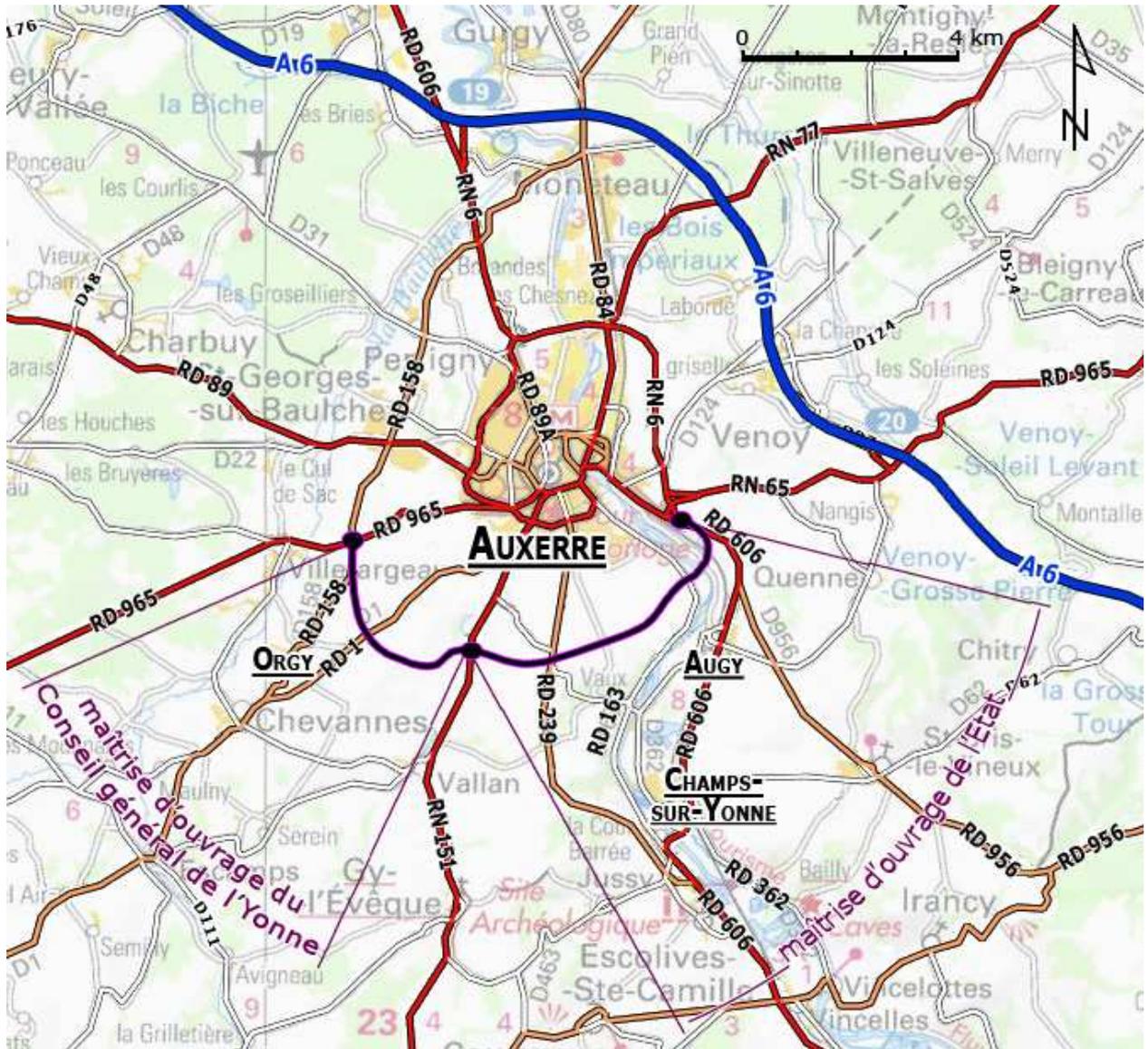
### **2 Procédures relatives à la section RN 6 - RN 151**

En raison de son coût de 71,7 M€ supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet de section RN 6 - RN 151 fait l'objet d'une étude d'impact [°].

---

b Le bilan de la concertation a été tiré et publié en 2010.

c Code de l'environnement, article R. 122-8 I.



Pour la même raison <sup>[d]</sup>, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroulera dans les formes applicables aux enquêtes relatives aux projets susceptibles d'affecter l'environnement.

Cette enquête portera en outre sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Auxerre <sup>[e]</sup>.

Le dossier d'enquête soumis à l'Ae comporte une évaluation des incidences économiques et sociales <sup>[f]</sup> de l'ensemble du projet de contournement sud d'Auxerre.

d Code de l'environnement, 8<sup>e</sup> de l'annexe I à l'article R. 123-1.

e Code de l'urbanisme, article L. 123-16.

f Cette évaluation est établie en application des dispositions de l'article 3 du décret du 17 juillet 1984 *pris pour l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs*, ledit article étant aujourd'hui codifié dans le code des transports sous les numéros L. 1511-1 à L. 511-5.

Ce dossier ne comporte pas l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 exigée par la réglementation [g]. Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation [h].

Postérieurement à la déclaration d'utilité publique, l'opération fera l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau [i].

### **3 Analyse de l'étude d'impact**

#### **3-1 Portée de l'étude d'impact soumise à l'Ae et modalités de l'enquête publique**

L'étude d'impact soumise à l'Ae porte sur la seule section RN 6 - RN 151 du contournement sud d'Auxerre, devant être réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

L'étude d'impact de la section RN 151 - RD 965, devant être réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Yonne, a été soumise à l'avis de la préfète de la Région Bourgogne en sa qualité d'autorité environnementale.

Chacune de ces deux sections peut être construite et exploitée indépendamment de l'autre. Selon la jurisprudence, chacune constitue un programme autonome au sens du code de l'environnement [j]. L'Etat et le Conseil général de l'Yonne n'étaient ainsi pas tenus de présenter conjointement une étude d'impact portant sur la totalité du contournement sud d'Auxerre.

Dans ses avis du 2 mars 2011 relatifs à la section RN 6 - RN 151 et à la section RN 151 - RD 965, le préfet de l'Yonne précise que, si chacune des sections fait l'objet d'un dossier d'enquête spécifique, les enquêtes publiques seront effectuées de manière simultanée.

Le public pourra de la sorte avoir simultanément accès aux deux dossiers d'enquête, donc aux deux études d'impact, et disposer d'éléments suffisamment complets pour être en mesure de formuler ses appréciations, suggestions et contre-propositions sur chacune des deux sections et sur l'ensemble du contournement d'Auxerre.

---

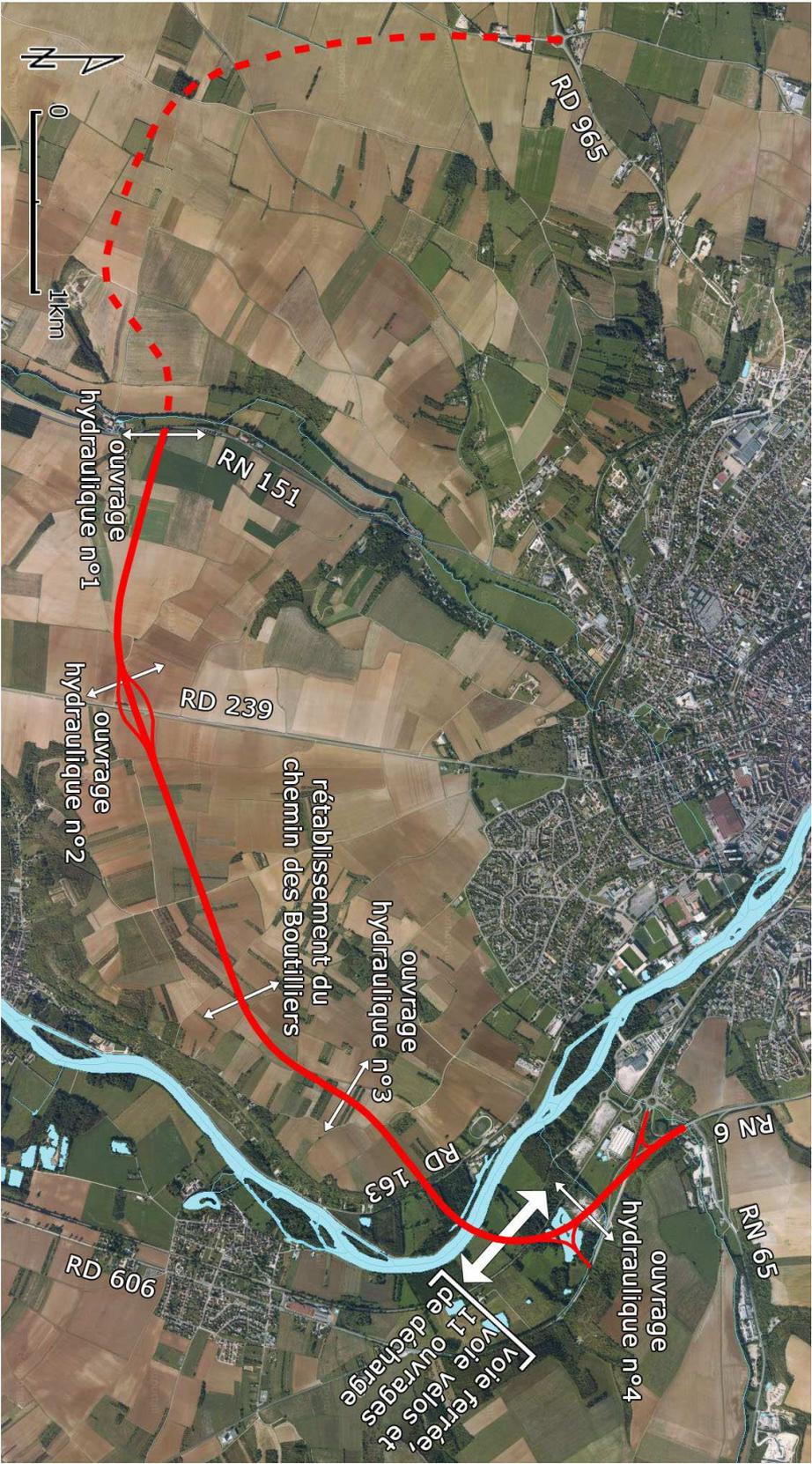
g Code de l'environnement, 3° de l'article R. 414-19 I et article R. 414-21.

h Il manque au moins la cartographie des sites Natura 2000 et l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cette cartographie et cet exposé sont prévus par les dispositions du 2° de l'article R. 414-23 I du code de l'environnement.

i Code de l'environnement, articles L. 214-1 et suivants.

j Code de l'environnement, R. 122-3 IV : « *Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* »

Pour l'application de ces dispositions, on pourra se référer à la décision du Conseil d'Etat n°285014 du 9 juillet 2007, Association « Vivre bien en Aunis » et autres.



possibilités de franchissements de la voie nouvelle par la faune

### **3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu**

3-2-1 L'étude d'impact expose que, dans le cadre des études de dossier de voirie d'agglomération initiées en 1994, quatre scénarios d'évolution du réseau routier ont été examinés (« ouest », « sud », « urbain nord » et « double contournement » panachant les scénarios « ouest » et « sud ») en sus du scénario « situation actuelle au fil de l'eau ». Les principes de ces scénarios ne sont pas décrits.

L'étude d'impact expose de manière très succincte les raisons qui, au regard de la sensibilité environnementale des secteurs traversés et de la réduction du trafic de transit en centre-ville, ont conduit à retenir, par consensus local, le scénario « sud » reliant la RN 6, la RD 239, la RN 151 et la RD 965.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description de chacun des scénarios étudiés et par une présentation plus détaillée de l'analyse comparative.

3-2-2 L'étude d'impact présente les variantes de tracé de contournement sud soumises à la concertation publique à partir de 2006 par l'Etat et le Conseil général de l'Yonne.

S'agissant de la section RN 6 - RN 151 à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, l'étude d'impact décrit l'analyse multi-critères des variantes de tracé.

Elle présente les raisons (notamment la préservation du vallon de la côte aux Chèvres et du vallon des Givors, l'éloignement du quartier des Piedalloues, la préservation des potentialités de développement de l'usine Knauf Isba, le non isolement du Club Vert) du choix du tracé le plus au sud.

Mais elle n'explique pas comment ce choix a pris en compte le devenir des terres agricoles comprises entre le projet routier et les parties urbanisées d'Auxerre, devenir qui ne peut être considéré comme sans lien avec la position du tracé retenu.

Sur cette question et, plus généralement, sur celle de l'urbanisation susceptible d'être induite par le projet, l'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact toutes précisions utiles à la bonne information du public.

3-2-3 L'étude d'impact expose que le coût a été déterminant dans le choix de retenir un viaduc court (200 mètres) de franchissement de l'Yonne et de son bras mort, sans appui en rivière, mais comportant des remblais en zone inondable qui rendent nécessaires la réalisation d'ouvrages et de travaux connexes assurant la transparence hydraulique et reconstituant le champ d'expansion de l'Yonne en cas de crue.

Cette partie de l'étude d'impact est suffisamment détaillée.

3-2-4 Enfin, les principales caractéristiques de l'infrastructure sont présentées dans la notice du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Elles sont suffisamment justifiées dans le dossier par les trafics attendus, sauf en ce qui concerne les dimensions du terre-plein central entre la RD 163 et la RD 239.

Le projet prévoit de lui donner une largeur de 10 mètres, permettant des plantations conférant « *un caractère apaisé à cette section* ».

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage procède à un réexamen de cette question en prenant en compte la surconsommation de terres agricoles engendrée par un terre-plein central large, et justifie dans l'étude d'impact la solution qu'il retiendra.

### **3-3 La prise en compte du risque d'inondation**

En préalable, l'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit notamment comporter une description de l'état initial, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'eau, ainsi que les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, y compris sur l'eau [k]. La circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau, n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact.

Dans le cas particulier de la section RN 6 - RN 151, l'étude d'impact expose que le viaduc de franchissement de l'Yonne et les ouvrages de décharge prévus dans les remblais d'accès au viaduc sont conçus de sorte que l'exhaussement maximal de la ligne d'eau n'excèdera pas 3 centimètres en cas de crue, sans que soit apportée la justification qu'une plus grande transparence hydraulique ne serait pas possible, et sans même que soit précisée la fréquence de la crue prise en compte.

La compréhension du projet est peu aisée en l'absence de plan situant de manière relativement précise les appuis du viaduc, les remblais d'accès et les ouvrages de décharge par rapport au lit mineur de l'Yonne, à son bras mort et aux zones humides associées.

Pour la reconstitution du champ d'expansion des crues de l'Yonne, quatre sites sont envisagés et font l'objet d'une description comparée au regard de critères environnementaux, dont l'évolution probable du milieu après décaissement. L'étude d'impact présente les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir deux sites, mais ne comporte pas la justification de leur efficacité sur le plan hydraulique.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact pour tenir compte des observations ci-dessus.

### **3-4 Milieux aquatiques et humides de la vallée de l'Yonne**

3-4-1 L'étude d'impact comporte une description de l'état initial des milieux aquatiques et humides de la vallée de l'Yonne.

Cette description est incomplète, notamment du point de vue de la fonctionnalité de ces milieux.

Par exemple, on peut regretter que le système des bras morts situées en rive gauche de l'Yonne ne soit pas plus décrit, notamment sa connexion ou non avec le cours d'eau. Dans un contexte de rivières naviguées, de telles annexes sont en effet bien souvent des lieux essentiels du point de vue écologique pouvant, outre accueillir des batraciens (ce qui est développé dans le dossier), servir d'habitats de refuge ou de reproduction pour les espèces piscicoles (ce qui n'est pas traité dans les éléments fournis).

Plus généralement, une analyse étoffée du fonctionnement écologique des milieux aquatiques et humides et des interactions existantes au sein du lit majeur (Yonne et bras mort, Yonne et prairies inondables...) fait défaut en l'état actuel de l'étude d'impact.

k Code de l'environnement, article R. 122-3.

De même, aucune liste des espèces de poissons présents dans le cours d'eau et dans les annexes hydrauliques n'est présentée alors que des stations de suivi des peuplements existent de part et d'autre du projet [1].

Enfin, il est inexact d'écrire que « *seules les espèces vivant dans les zones amont des rivières présentent un intérêt patrimonial* » [m]. En effet, les données de suivi du peuplement piscicole disponibles à l'ONEMA font état sur le cours d'eau de la présence, entre autres espèces, du brochet, de la lamproie de Planer, du barbeau fluviatile, de la bouvière et du hotu, espèces bénéficiant de mesures de protection et/ou de conservation et devant être considérées à ce titre comme « espèces patrimoniales ».

3-4-2 Les caractéristiques du franchissement de la vallée de l'Yonne sont décrites très succinctement dans l'étude d'impact, et les impacts de l'infrastructure nouvelle et du chantier ne peuvent qu'être partiellement évalués.

En effet, si le choix d'un viaduc sans appui dans le lit mineur de l'Yonne est positif, les emprises du projet ne sont pas fournies dans l'étude d'impact, ce qui ne permet pas de délimiter avec une précision suffisante les milieux naturels qui seront détruits.

Ne sont pas non plus fournies les emprises supplémentaires nécessaires au chantier, plus spécialement à proximité immédiate du bras mort de l'Yonne en rive gauche.

3-4-3 Constatant qu'il s'agit du secteur le plus sensible du projet, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact :

- en ce qui concerne la description précise de l'état actuel des milieux et des caractéristiques du projet de franchissement de la vallée de l'Yonne ;
- et en ce qui concerne l'évaluation fine des impacts, y compris ceux du chantier, et les mesures correctives et compensatoires adaptées aux impacts causés par les aménagements.

### **3-5 Autres impacts sur les eaux superficielles et souterraines**

Les écoulements superficiels seront rétablis.

Les eaux de ruissellement de la plate-forme seront recueillies dans un réseau étanche, stockées dans six bassins et traitées avant d'être rejetées dans le milieu naturel. Selon l'évaluation des charges polluantes présentée par l'étude d'impact, la qualité des rejets sera compatible avec les objectifs de la directive cadre sur l'eau [n] ainsi qu'avec ceux du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Sur ces points, l'étude d'impact est suffisamment détaillée, mais ne l'est pas en ce qui concerne les effets du projet sur les nappes souterraines qui ne sont évoqués que de manière éventuelle.

---

1 Il s'agit des stations ONEMA de l'Yonne à Bassou en aval, et de l'Yonne à Merry-sur-Yonne en amont.

m C.f. pièce 5-IV : Etude d'impact - état initial de l'environnement, page 39.

n Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

L'Ae recommande que l'étude d'impact précise :

- si l'édification de remblais de grande hauteur modifiera ou non les conditions d'écoulement de la nappe de l'Yonne et, dans l'affirmative, quelles en seront les conséquences ;
- si des nappes seront rabattues dans les secteurs où le projet est en déblai important et, dans l'affirmative, quelles en seront les conséquences sur les prises d'eau existantes et la végétation.

### **3-6 Destruction de milieux naturels, compensations**

Les emprises du projet sur les différents types de milieux naturels traversés sont répertoriées dans un tableau de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage prévoit de reconstituer à hauteur de un pour un les superficies de forêts alluviales et ripisylves et les linéaires de haies que le projet détruira, sans que les sites de reconstitution soient localisés.

Il n'est pas prévu de reconstitution des fruticées et prairies sèches de fauche.

Une ancienne gravière sera remblayée pour moitié de sa superficie. Le maître d'ouvrage prévoit de nettoyer et de réhabiliter le reliquat, mais sans reconstitution du plan d'eau détruit. Cette opération s'accompagnera de la création d'une zone humide en compensation de celles détruites, mais sans précision sur sa localisation et sa superficie.

L'Ae recommande que l'étude d'impact :

- délimite chacun des milieux cités ci-dessus qui seront détruits par le projet ;
- comporte l'engagement du maître d'ouvrage de les reconstituer tous, en respectant notamment les dispositions quantitatives et qualitatives relatives aux zones humides [°] prévues par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ;
- et localise les sites de reconstitution.

### **3-7 Déplacements de la faune**

Dans la vallée de l'Yonne, la faune pourra franchir l'infrastructure nouvelle via les berges, les onze ouvrages de décharge, l'ouvrage hydraulique n°4, les ouvrages de franchissement de la voie ferrée et de la « voie vélos » et, si la circulation routière n'y est pas trop importante, via l'ouvrage de la RD 163.

Sous réserve d'une configuration adaptée de ces ouvrages et de leurs abords, ces possibilités de franchissement semblent suffisantes.

En revanche, les possibilités de franchissement prévues sur le plateau agricole paraissent très

- o Par exemple la disposition 78 « modalités d'examen des projets soumis à déclaration ou à autorisation en zones humides ».

insuffisantes. Mises à part les RN 151 et RD 239 trop circulées pour être efficaces, les franchissements prévus pour la petite faune sont, sur un linéaire de 4,5 km environ, les ouvrages hydrauliques n°1, 2 et 3 et l'ouvrage du chemin rural « des Boutilliers ». Ce dernier ouvrage pourra être utilisé par la grande faune s'il correspond, ce que ne précise pas l'étude d'impact, à un axe de déplacement interrompu.

Les inter-distances entre points de franchissement s'étagent de 0,8 à 1,7 kilomètre, alors que le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) préconise la réalisation d'un passage pour la petite faune tous les 300 mètres environ [p].

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage procède à un nouvel examen de la problématique du franchissement de la voie nouvelle par la faune et précise, dans l'étude d'impact, la localisation et les caractéristiques des passages qu'il retiendra, en justifiant leur adéquation aux besoins de déplacement des petite et grande faunes.

### **3-8 Autres items de l'étude d'impact**

Pour le reste, l'étude d'impact n'appelle que peu de commentaires.

La description des effets du projet sur le paysage est suffisamment détaillée.

L'étude acoustique, qui conduit le maître d'ouvrage à prévoir la protection sonore de trois sites proches de la section RN 6 - RN 151, n'appelle pas d'observation.

Les prévisions de trafic sont peu aisées à assimiler car dispersées dans plusieurs pièces du dossier et présentées soit en écart par rapport à la situation de référence, soit seulement pour certains flux. L'Ae recommande qu'au moins l'étude d'impact comporte l'ensemble des prévisions de trafic, notamment les prévisions en valeurs absolues pour la situation de référence et pour la situation avec projet.

L'Ae recommande aussi de faire figurer l'indication du tracé sur les planches graphiques, faute de quoi ces planches demeureront peu utilisables.

L'étude d'impact comporte une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, ainsi qu'une analyse des effets du projet sur la santé publique, qui n'appellent pas d'observation.

Le projet occupera un terrain où stationnent actuellement des gens du voyage. Dans son avis du 2 mars 2011, le préfet de l'Yonne a informé l'Ae que la Communauté de l'Auxerrois prend en charge leur relogement.

L'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

\*  
\* \*

---

p C.f. Routes et passages à faune - 40 ans d'évolution. SETRA août 2006.