



## **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 sur l'aménagement d'une troisième voie sur l'A6 dans le secteur d'Auxerre (89)**

**n°Ae: 2015-61**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 21/10/2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement d'une troisième voie sur l'A6 dans le secteur d'Auxerre (89).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Ledenvic, Lefebvre, Roche, Vindimian.*

*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.*

*Étaient absents ou excusés : MM. Clément, Galibert, Letourneux, Muller, Orizet, Ullmann.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Yonne, le dossier ayant été reçu complet le 22 Juillet 2015.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 10 Août 2015 :*

- le préfet de département de l'Yonne, et a pris en compte sa réponse en date du 11 septembre 2015 ;*
- la ministre chargée de la santé ;*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bourgogne, et a pris en compte sa réponse en date du 8 octobre 2015.*

*Sur le rapport de Christian Barthod et Charles Bourgeois, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet consiste en l'élargissement à 3 voies, dans le seul sens Paris-Lyon, sur 15 km environ d'une section de l'autoroute A6 qui commence à la sortie du diffuseur d'Auxerre Nord et qui se termine peu après l'aire de service de Venoy-Grosse-Pierre. L'aménagement est prévu en prolongement de la section Courtenay – Auxerre Nord, actuellement déjà portée à 2x3 voies.

Le projet, porté par la société concessionnaire Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), a été retenu dans le cadre du quinzième avenant au contrat de concession État-APRR, signé en janvier 2014. Le coût estimé de l'aménagement est de 56 M€ HT.

Les objectifs affichés sont de fluidifier le trafic et d'améliorer la sécurité des usagers sur ce secteur, présenté comme générateur d'accidents.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la préservation et l'amélioration de la qualité des milieux aquatiques ;
- le maintien de la fonctionnalité des zones humides ;
- le risque d'inondations de la chaussée du fait du sous-dimensionnement déjà constaté de certains ouvrages hydrauliques de franchissement existants ;
- la présence de certaines espèces protégées ;
- le risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes.

L'étude d'impact est de bonne qualité, bien proportionnée aux enjeux, et aborde l'ensemble des thématiques attendues.

L'Ae recommande :

- de détailler les raisons ayant conduit à ne pas considérer d'hypothèse d'évolution du trafic lié à l'augmentation de capacité apportée par l'élargissement ;
- de préciser le devenir des déblais excédentaires, et leur éventuelle utilisation dans des aménagements locaux ;
- de prendre explicitement en compte dans l'étude d'impact le rétablissement des voies parallèles à l'autoroute ainsi que la reprise des équipements de sécurité ;
- de détailler dès l'étude d'impact les mesures prises pour lutter contre la dissémination des espèces exotiques envahissantes identifiées ;
- d'ajouter à l'étude d'impact les mesures détaillées de suivi qui seront mises en place, l'évaluation de leurs effets, ainsi que les solutions envisagées en cas d'inefficacité de ces mesures.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

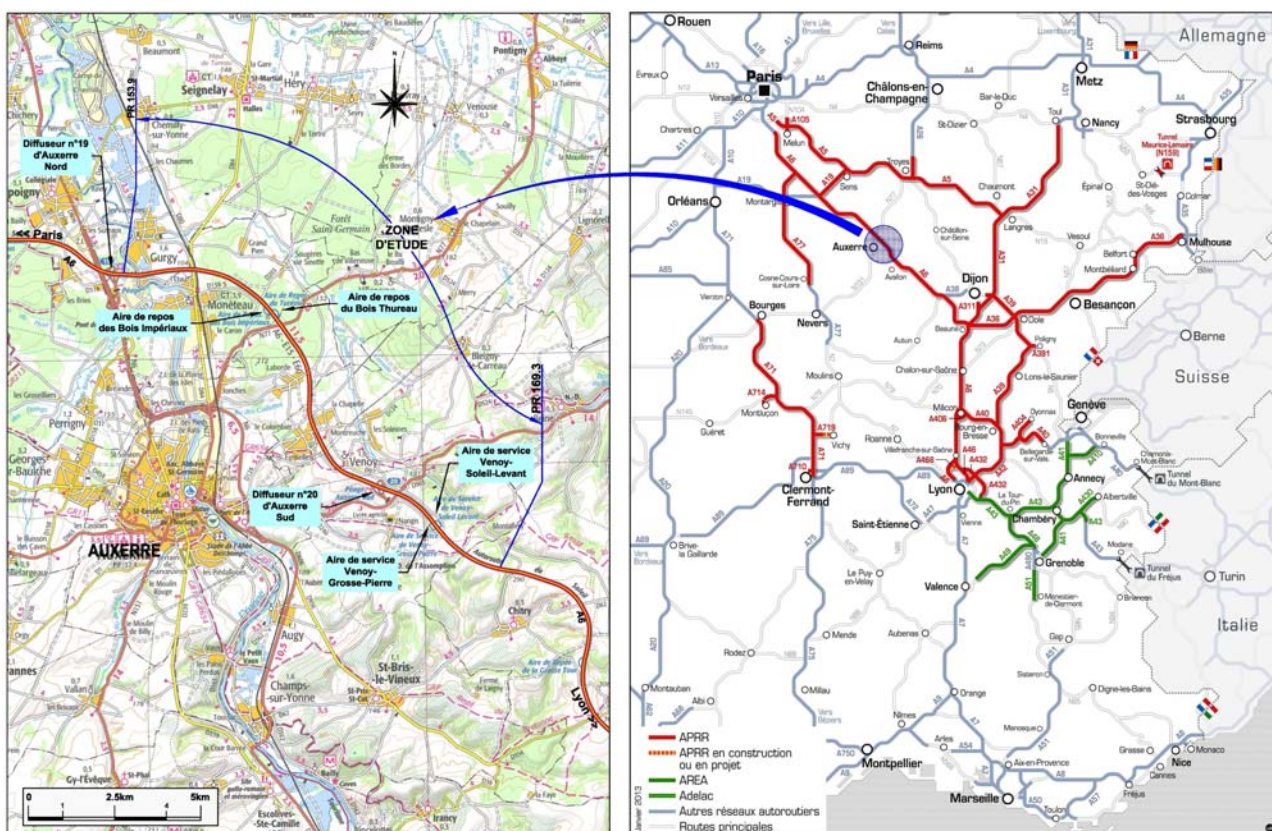


Figure 1 : Localisation de la zone d'étude concernée par le projet (source : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, page 16)

Le projet, porté par la société concessionnaire Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), se situe sur le tronçon le plus ancien de l'autoroute A6, mis en service il y a plus de 50 ans. Il consiste en l'élargissement à trois voies de circulation, dans le seul sens Paris-Lyon, d'une section d'autoroute qui commence à la sortie du diffuseur d'Auxerre Nord, et se termine peu après l'aire de services de Venoy-Grosse-Pierre. L'élargissement sera réalisé par l'extérieur des voies, sur environ 15 km, en prolongement d'une section à trois voies existante (Courtenay - Auxerre Nord). Il est localisé sur les communes d'Auxerre, Appoigny, Gurgy, Monéteau, Venoy, Quenne et Chitry (89).

Le secteur considéré débute donc à la sortie du diffuseur d'Auxerre Nord, et comprend le diffuseur d'Auxerre Sud ainsi que plusieurs aires de repos et de services, dont l'une d'elle (Venoy-Grosse-Pierre) connaît une fréquentation élevée.

La zone du projet correspond à un parcours comportant une configuration en montées successives (la première depuis Paris) sur la quasi-totalité de sa longueur. Elle débute par les derniers 2,7 km de l'actuelle section à trois voies, entre le diffuseur d'Auxerre Nord et le franchissement de la voie

ferrée Auxerre – La Roche Migennes, puis se poursuit à deux voies, à l'exception d'une section de 800 m comprenant une voie spécialisée pour véhicules lents (VSVL).

D'après le dossier, la section étudiée présente actuellement, dans le sens Paris–Lyon, des conditions de circulation difficiles, liées :

- à la présence de pentes importantes (jusqu'à 3,75 %) ;
- au rabattement initial de 3 à 2 voies ;
- à la VSVL, située en début de rampe, qui se termine par un rabattement avant la fin de la rampe. Cette VSVL est souvent neutralisée lors des périodes de pointe, afin de permettre l'intervention des véhicules de service (en l'absence de bandes d'arrêt d'urgence) ;
- aux points d'entrée et de sortie des diffuseurs et des aires de service, et en particulier à ceux de l'aire de Venoy–Grosse–Pierre, très fréquentée, et dont la bretelle d'accès depuis l'A6 est située peu avant le rétrécissement lié à la fin de la VSVL, conduisant à un croisement possible entre les véhicules lents se rabattant à gauche à la fin de la VSVL et les véhicules rapides voulant accéder à l'aire de service sur leur droite.

Lors des périodes de pointe, cette configuration entraîne des comportements dangereux, comme l'utilisation de l'aire de Venoy–Grosse–Pierre comme itinéraire alternatif afin d'éviter les ralentissements. Par ailleurs, le chapitre consacré aux « coûts collectifs des pollutions et nuisances – avantages induits pour la collectivité » fait état de 200 heures de situations dégradées par an (bouchons sur une distance d'environ 4 km), et de la présence de 2 950 véhicules légers et de 250 camions par heure en situation dégradée.

Les rapporteurs ont par ailleurs été informés oralement que :

- la période de plus fort trafic sur cette portion d'autoroute correspond à celle des grands départs pour les sports d'hiver ;
- le trafic moyen annuel des véhicules légers semble aujourd'hui stabilisé (hors pointes hivernales), une explication pouvant être la présence de l'A71 et de l'A5, en partie complémentaires de l'A6 ;
- que les variations interannuelles de trafic les plus fortes correspondent aux camions, avec une forte baisse depuis 2008.

Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage pour l'élargissement envisagé sont l'amélioration de la sécurité pour les usagers, la fluidification du trafic, et la nécessité d'améliorer le système d'assainissement des eaux de ruissellement. Ces eaux sont actuellement rejetées sans traitement dans le milieu naturel et sont parfois à l'origine de débordements sur les chaussées autoroutières lors d'épisodes pluvieux intenses.

Le projet fait l'objet d'un accord entre l'État et la société concessionnaire APRR, dans le cadre du quinzième avenant au contrat de concession État–APRR, signé en janvier 2014<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Voir le décret n° 2014-55 du 24 janvier 2014, approuvant notamment le quinzième avenant à la concession passée entre l'Etat et APRR pour la concession de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'autoroutes : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028510870>.



## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

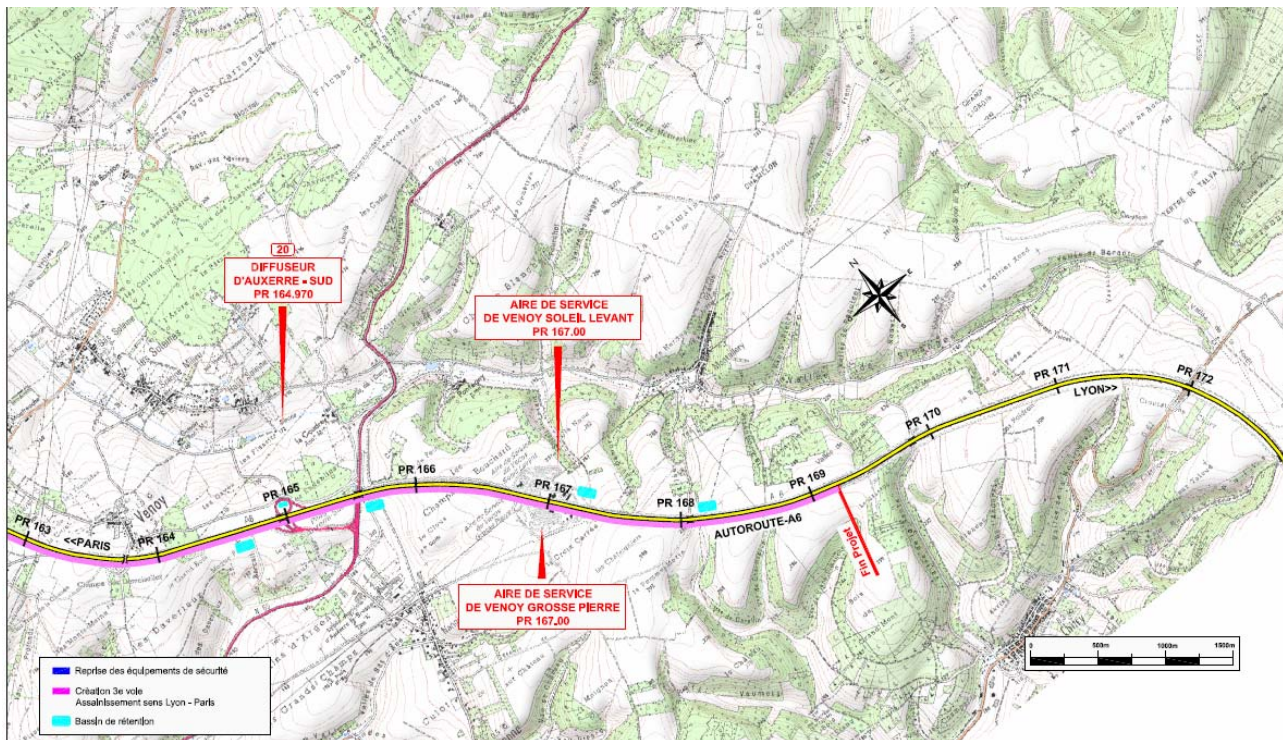
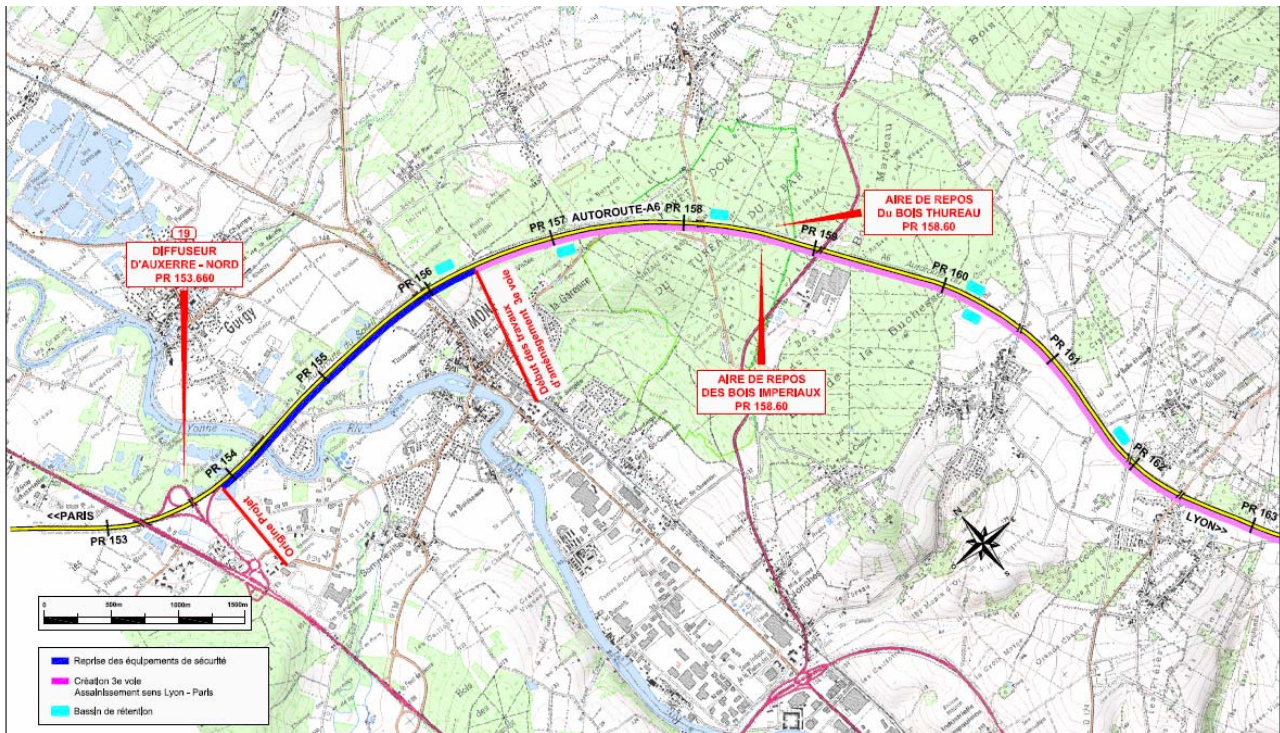


Figure 2 : plan général des travaux

(source : dossier d'enquête préalable à la déclaration publique pages 23 et 24)

Le projet prévoit :

- la reprise des équipements de sécurité sur la section actuellement à 3 voies (zone de transition) ;



- l'élargissement à trois voies de la section actuellement à deux voies, sur environ 15 km. L'aménagement<sup>3</sup> sera réalisé par l'extérieur des voies, dans le seul sens Paris-Lyon, avec création également d'une bande d'arrêt d'urgence ;
- le maintien ou le rétablissement des voies parallèles à l'autoroute et affectées par l'extension des emprises autoroutières nécessitées par la création de la troisième voie ;
- la création dans les deux sens de circulation d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement sur la partie élargie, sous la forme de dix bassins de traitement et de rétention ainsi que de deux bassins d'infiltration ;
- le prolongement des ouvrages hydrauliques de franchissement déjà présents ;
- la mise à niveau des passages supérieurs et inférieurs.

Le coût du projet est estimé à 56 millions d'euros (HT), valeur aux conditions économiques de juillet 2012, dont environ 11,8 millions d'euros (HT) pour les mesures qualifiées d'environnementales<sup>4</sup> dans le dossier. Le début des travaux est prévu à l'automne 2016.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le projet relève de la rubrique 6<sup>b</sup> «*Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs*» de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, et est donc soumis à étude d'impact. En application de l'article R. 122-6, l'autorisation du projet étant soumise à une décision de la ministre chargée de l'environnement<sup>5</sup>, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae).

Le projet doit faire l'objet d'une enquête publique au titre de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique<sup>6</sup>. Aussi le dossier présenté est-il un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP). Il est également accompagné d'un dossier de demande d'autorisation relative à la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques, au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement. Il doit de ce fait également faire l'objet d'une enquête publique, au titre des articles L. 123-1 et suivants du même code. L'enquête publique relative à la DUP sera conjointe à celle liée à la police de l'eau. L'enquête parcellaire est prévue ultérieurement.

<sup>3</sup> Voie supplémentaire : 3,5m de largeur ; Bande d'arrêt d'urgence : 3m de largeur.

<sup>4</sup> 7,8 M€ pour la collecte des eaux pluviales, 2,5 M€ pour les bassins de traitement (ces deux mesures répondant à des exigences réglementaires), 0,58 M€ pour les aménagements forestiers et le reboisement, 0,35 M€ pour le prolongement des ouvrages de franchissement, 0,28 M€ pour les mesures environnementales en phase chantier et 0,25 M€ pour la création d'habitats favorables à la faune.

<sup>5</sup> La circulaire n° 2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux modalités d'élaboration et d'approbation des dossiers concernant les opérations d'aménagement sur des autoroutes en service, venue modifier la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes en service, prévoit une approbation par la ministre chargée de l'environnement des dossiers relatifs aux opérations d'investissement complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) dont le montant est supérieur à 1,9 millions d'euros, qu'il s'agisse de propositions d'aménagement faisant l'objet de dossiers synoptiques ou d'aménagements de nature plus ponctuelle, faisant l'objet d'une demande de principe. Par ailleurs, la signature de l'avenant au contrat de concession, qui prévoit les présents travaux, relève du ministre.

<sup>6</sup> L'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique renvoie dans le présent cas à l'article L.123-2 du code de l'environnement.

Le dossier mentionne également la nécessité de mettre en compatibilité<sup>7</sup> des PLU<sup>8</sup> d'Auxerre, Monéteau, Quenne et Venoy, et le POS<sup>9</sup> de Chitry<sup>10</sup>, et précise que l'enquête publique portera également sur la mise en comptabilité de ces documents d'urbanisme en application des dispositions de l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme. L'Ae rappelle que de telles demandes de mise en compatibilité peuvent être soumises à évaluation environnementale (au titre des plans et programmes relevant du code de l'urbanisme) si elles sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement (article L. 300-6 du code de l'urbanisme), ce qui ne semble présentement pas être le cas.

Des demandes de dérogation pour perturbation ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats seront déposées pour certaines espèces<sup>11</sup> de reptiles, d'amphibiens, de mammifères, d'oiseaux et de chiroptères, en application du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Des échanges en ce sens sont en cours avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bourgogne dans ce sens, mais l'état d'avancement de ces discussions ne permet pas à ce jour de préciser tous les paramètres de ce futur dossier.

Par ailleurs, le dossier ne comporte pas d'évaluation socio-économique de l'investissement, celui-ci ne réunissant pas les conditions prévues par l'article L.1511-2 du code des transports et les articles R. 1511-1 et suivants du même code.

### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la préservation et l'amélioration de la qualité des milieux aquatiques ;
- le maintien de la fonctionnalité des zones humides;
- le risque d'inondations de la chaussée liées au sous-dimensionnement déjà constaté de certains ouvrages hydrauliques de franchissement existants ;
- la présence de certaines espèces protégées ;
- le risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

### ***2.1 Commentaire général***

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, et considère l'ensemble des impacts attendus. L'Ae note qu'une partie des espaces prévus pour les mesures compensatoires ont été inclus dans

---

<sup>7</sup> La mise en comptabilité des documents d'urbanisme de ces communes a pour objectif de créer des emplacements réservés dans les zones concernées par le projet, mais également, dans le cas des communes de Venoy, Auxerre, et Monéteau, de déclasser certains espaces boisés classés (au titre des articles L. 130-1 et suivants du code de l'urbanisme) situés dans le domaine public autoroutier concédé projeté, afin d'en permettre le déboisement.

<sup>8</sup> Plan local d'urbanisme

<sup>9</sup> Plan d'occupation des sols

<sup>10</sup> Pour les deux autres communes concernées par le projet (Appoigny et Gurgy), le projet est compatible avec leur document d'urbanisme.

<sup>11</sup> La liste exacte n'est pas finalisée, mais devrait inclure : oiseaux du cortège des milieux forestiers, oiseaux du cortège des milieux ouverts et bocager, batraciens et reptiles tels que Grenouille agile, Salamandre tachetée, Lézard des murailles, Lézard vert, Couleuvre à collier, Couleuvre verte et jaune...



le périmètre de la DUP. Ce choix implique une solide argumentation de la localisation de la zone de compensation en fonction des autres localisations envisageables, ce qui n'est actuellement pas le cas dans le dossier.

***L'Ae recommande de mieux argumenter la localisation des mesures compensatoires situées dans le périmètre de la DUP.***

Néanmoins, elle note que les impacts du rétablissement de voies parallèles à l'autoroute et de la reprise des équipements de sécurité, même s'ils ne semblent pas majeurs, ne sont pas explicitement évalués, alors que ces aménagements sont mentionnés, à juste titre, comme faisant partie du projet.

***L'Ae recommande de prendre explicitement en compte dans l'étude d'impact le rétablissement des voies parallèles à l'autoroute ainsi que la reprise des équipements de sécurité.***

Le dossier affirme que le projet n'entraînera aucune augmentation du trafic sur cette section<sup>12</sup> de l'A6, sans néanmoins argumenter cette hypothèse fondatrice qui a des conséquences *a priori* fortes sur la justification du projet et l'évaluation de ses impacts, et en particulier sur le bruit, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ainsi que les effets sur la santé humaine<sup>13</sup>.

***L'Ae recommande de détailler les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à postuler l'absence d'augmentation de trafic liée à l'élargissement de ce tronçon.***

## ***2.2 Analyse de l'état initial***

L'analyse de l'état initial n'appelle pas de commentaire, à l'exception des points suivants.

### **2.2.1 Accidentologie et trafics**

Les informations détaillées qui concernent l'évaluation journalière du trafic actuel, pourtant présentées en fin de rapport dans la partie consacrée aux coûts collectifs, ne sont pas directement accessibles dans la notice de description du projet, ce qui limite la bonne compréhension des enjeux du projet. Les conventions présidant à la conversion des camions en unité de véhicule particulier (UVP) mériteraient par ailleurs d'être explicitées.

Pour justifier de l'accidentologie de la zone, le dossier présente des graphiques comparant à des taux de référence le nombre d'accidents corporels sur les différents secteurs du projet, dans les deux sens de circulation. Or, ces données ne concernent que la période 2009–2013 (avec une très forte diminution en 2012 et 2013 dans le sens Paris–Lyon), et ne permettent pas de comprendre dans quelle proportion le taux observé serait réduit par un meilleur aménagement. De même, le taux de référence des sociétés concessionnaires d'autoroute, pourtant évoqué dans le texte, n'apparaît pas sur les graphiques. Il n'est pas mené d'analyse rétrospective des accidents, prenant en compte les possibles effets de la forte baisse constatée depuis 2008 du trafic de camions, ni

---

<sup>12</sup> Cette section connaît néanmoins des situations de congestion, notamment lors des week-ends de départ en vacances hivernales.

<sup>13</sup> Des éléments d'évaluation socio-économique auraient pu être utiles pour mieux comprendre la justification d'un investissement de 55 M€ qui, sans trafic supplémentaire selon le maître d'ouvrage, ne devrait donc induire aucune ressource supplémentaire.

d'analyse prospective des risques découlant d'une éventuelle reprise de trafic de camions. Alors que les rapporteurs ont été informés que la pointe de trafic de véhicules légers se situe en hiver, durant quelques week-ends, il n'est pas présenté les éventuelles spécificités de l'accidentologie durant cette période, ni les enjeux afférents au regard de la modification de configuration autoroutière du projet.

***L'Ae recommande, pour la complète information du public, de :***

- ***préciser les données liées à l'accidentologie sur une période plus longue, en tentant d'apprécier les évolutions tendanciennes et leurs raisons,***
- ***d'estimer la baisse du nombre d'accidents qui est attendue de la nouvelle configuration des voies,***
- ***de revoir en conséquence l'ensemble des analyses reposant sur la baisse de l'accidentologie.***

### 2.2.2 Milieux aquatiques

La zone d'étude est concernée par le SDAGE<sup>14</sup> du bassin Seine Normandie, qui prévoit entre autres la diminution des pollutions ponctuelles ou diffuses vers les milieux aquatiques, la protection et la restauration des zones humides ou la prévention du risque d'inondations. L'analyse de compatibilité n'est menée qu'au regard du SDAGE 2010-2015, alors même que, dans l'état actuel des travaux de révision du SDAGE, la possibilité d'évolutions significatives entre les deux versions du SDAGE semble devoir être envisagée, notamment au regard de l'approche des zones humides en termes de compensation minimale obligatoire.

***Compte tenu du fait que les autorisations au titre de la loi sur l'eau seront délivrées après 2015, l'Ae recommande d'examiner également la compatibilité du projet avec l'état actuel du projet de SDAGE 2016-2021 (orientations et dispositions).***

Le secteur étudié comprend la rivière Yonne et la rivière Sinotte, ainsi que de nombreux thalwegs. Les rapporteurs ont été informés que la direction départementale des territoires (DDT) de l'Yonne a confirmé au maître d'ouvrage que seules l'Yonne et la Sinotte doivent être considérées comme des cours d'eau au sens de la police de l'eau. L'autoroute A6 recoupe l'Yonne sur la zone d'étude, mais en dehors de la zone d'élargissement<sup>15</sup>. L'infrastructure ne franchit aucun autre cours d'eau, mais est concernée par le franchissement de plusieurs têtes de bassins versants liés aux thalwegs, à sec une partie de l'année.

Certains des ouvrages hydrauliques de franchissement sont sous-dimensionnés dans la configuration actuelle de l'infrastructure, ce qu'illustre, dans le cas de deux ouvrages, une période de retour d'insuffisance<sup>16</sup> inférieure à deux ans. Cela est d'autant plus problématique qu'il s'agit d'ouvrages interceptant des bassins versants de grande surface<sup>17</sup>, dont l'un au moins a fait l'objet d'importants travaux de drainage agricole (nécessitant l'évacuation d'un débit instantané

---

<sup>14</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

<sup>15</sup> L'Yonne n'étant pas situé dans la zone d'élargissement, mais dans la zone de reprise des équipements de sécurité, le maître d'ouvrage a pris le parti de ne pas inclure l'analyse de son état initial dans le dossier.

<sup>16</sup> La période de retour d'insuffisance est définie comme le délai statistique au-delà duquel les débits résultants de la pluie seront plus importants que les débits pour lesquels l'ouvrage est conçu. Un ouvrage dont la période d'insuffisance est de 10 ans est donc dimensionné pour une pluie d'occurrence décennale.

<sup>17</sup> 60,35 ha et 121,89 ha pour les deux ouvrages dont la période d'insuffisance est inférieure à 2 ans.

significativement plus important en période de fortes pluies). L'ouvrage hydraulique n°7 a ainsi entraîné une inondation partielle de l'autoroute en 2014. Deux autres ouvrages hydrauliques anciens sont conçus pour une période de retour d'insuffisance comprise entre vingt et cent ans, mais leur débouché ne pose pas de problème de risque de débordement sur la chaussée.

La description de l'état initial des eaux superficielles ne présente pas l'intégralité du réseau hydrographique localisé dans la zone d'étude. En particulier, la description de certains thalwegs pourtant prévus comme exutoires des futurs bassins de traitement n'est pas présente. Les appellations des thalwegs ne sont pas homogènes selon les pages, compliquant la compréhension des exutoires.

En dehors de ce point, l'analyse de l'état chimique et écologique des eaux superficielles est réalisée de manière satisfaisante, en précisant les objectifs de qualité fixés par le SDAGE pour les masses d'eau concernées. Cependant, l'état et les objectifs des masses d'eau souterraines ne sont pas précisés, alors même qu'au moins un exutoire d'ouvrage hydraulique actuel aboutit dans le périmètre du bassin d'alimentation d'un des trois captages qui alimentent la ville d'Auxerre, alors que ce captage est d'excellente qualité et fournit de l'eau indispensable pour assurer un mélange avec les eaux de moindre qualité des deux autres captages.

***L'Ae recommande de détailler l'état et les objectifs liés aux masses d'eaux souterraines susceptibles d'être affectées, actuellement ou dans le futur, par un exutoire des eaux de ruissellement de l'A6.***

Trois bassins de traitement des eaux pluviales sont présents sur la zone d'étude, mais leur exutoire n'est pas précisé dans le dossier<sup>18</sup>.

### 2.2.3 Espaces et habitats naturels

La partie nord de la zone d'étude comprend de nombreux espaces présentant des caractéristiques de zones humides, principalement en raison de la présence de sols hydromorphes, et plus rarement de la présence de végétations représentatives de ces milieux. Plus particulièrement, le complexe forestier Bois Ragon – Forêt de Tureau du Bar – Bois du Marteau est composé d'une importante surface de zones humides, dont une zone tourbeuse. Le dossier décrit le secteur comme fortement anthropisé.

Deux sites Natura 2000<sup>19</sup> désignés au titre de la Directive Habitats sont situés à proximité de la zone d'étude :

- Le site FR2600990 «*Landes et tourbières du Bois de la Biche*», situé à environ 3 km à l'ouest de la zone d'étude. Aucune espèce d'intérêt communautaire n'est référencée sur ce site, qui abrite néanmoins de nombreuses espèces d'intérêt patrimonial ou protégées ;

---

<sup>18</sup> Les rapporteurs ont cependant été informés lors de leur visite que l'un de ces bassins de traitement, mal dimensionné et difficile à entretenir, va être supprimé et remplacé par le bassin B1 prévu dans le cadre du projet. Les deux autres bassins auraient pour exutoire final l'Yonne.

<sup>19</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- Le site FR2600975 «*Cavités à Chauve-souris en Bourgogne*», constitué de plusieurs sous-zones dont la plus proche est située à plus de 6 km de la zone d'étude. Trois des espèces d'importance communautaires ayant justifié la désignation du site ont été identifiées sur la zone d'étude : Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées et Grand Murin.

Le projet est également situé à proximité de quatre ZNIEFF<sup>20</sup> de type I, chacune située à environ 1 km de la zone d'étude. Ces zones sont bien référencées et décrites dans le dossier.

La Vallée Tourbeuse de la Biche, située environ 3 km à l'ouest de la zone d'étude, fait également l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Les habitats naturels traversés par le projet sont de manière générale relativement anthropisés. Certains, principalement situés dans le complexe forestier Bois Ragon, Forêt de Tureau du Bar – Bois du Marteau et le Bois de la Duchesse présentent néanmoins un grand intérêt écologique. Le dossier identifie en particulier dans la zone d'étude trois habitats naturels à enjeu écologique fort, en fonction de leur qualité et de leur état de conservation, mais également de la diversité spécifique et de la présence d'espèces patrimoniales : *Chênaies-charmaies médio-européennes*, *Chênaies acidophiles des plaines sablonneuses* et *Complexes tourbeux et magnocariçaies*.

Les inventaires réalisés pour l'étude d'impact n'ont pas mis en évidence d'espèce végétale protégée ou remarquable.

En ce qui concerne la faune, les principales espèces identifiées dans la zone d'étude ou à proximité (et bénéficiant pour certaines d'entre elles de mesures de protection) sont :

- des oiseaux : présence de nombreuses espèces dont 14 d'intérêt patrimonial : Bécassine des marais, Gobemouche gris, Linotte mélodieuse, Pouillot siffleur, ... ;
- des amphibiens, dont 4 espèces inscrites à l'annexe IV de la directive « Habitats, faune, flore » : Alyte accoucheur, Crapaud calamite, Grenouille agile et Rainette verte ;
- des reptiles, dont 2 espèces inscrites à l'annexe IV de la directive « Habitats, faune, flore » : Couleuvre verte et jaune, lézard des murailles ;
- des mammifères, en particulier chiroptères, Chat forestier, Ecureuil roux et Hérisson d'Europe ;
- des insectes, dont 1 espèce inscrite à l'annexe II de la directive « Habitats, faune, flore » : le Lucane cerf-volant.

De plus, sept espèces exotiques envahissantes ont également été répertoriées sur le site d'étude : L'Ailante, l'Ambrosie, la Renouée du Japon, le Robinier, la Vergerette annuelle, la Vergerette du Canada et la Vigne vierge. Les rapporteurs ont par ailleurs noté, lors de leur visite, que les aménagements paysagers de l'aire de Venoy-Grosse-Pierre font appel à des espèces exotiques envahissantes, comme l'Herbe de la pampa (*Cortaderia selloana*).

---

<sup>20</sup> Lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.



*L'Ae recommande de proscrire le recours aux espèces exotiques envahissantes dans les aménagements paysagers, et d'exposer les mesures qui seront prises pour tenter d'éradiquer, autant que faire se peut, celles qui sont d'ores et déjà présentes.*

### ***2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

La maître d'ouvrage n'a pas évalué d'autres variantes du projet, s'agissant de l'élargissement d'un aménagement déjà en place, qui n'est réalisable que par l'extérieur des voies, et qui est prévu dans le quinzième avenant au contrat de concession État-APRR.

Néanmoins, après les échanges des rapporteurs avec le maître d'ouvrage, l'Ae constate que :

- les limites exactes du projet après le diffuseur d'Auxerre-Sud ont fait l'objet de réflexions approfondies, sans que les raisons du parti retenu soient clairement exposées<sup>21</sup> ;
- les raisons qui ont conduit à ne créer une troisième voie que dans le seul sens Paris-Lyon mériteraient d'être expliquées de manière plus didactique ;
- le choix d'inclure dans le présent projet l'amélioration du système d'assainissement des eaux de ruissellement n'est pas toujours compris par les acteurs locaux, alors même qu'il s'agit d'une politique nationale bénéfique pour l'environnement, accompagnant les reprises de sections routières, et que le quinzième avenant au contrat de concession État-APRR, prévoit la requalification des ouvrages d'assainissement.

*L'Ae recommande de présenter, au regard des impacts sur l'environnement, les justifications des limites géographiques du projet, du choix de n'intervenir que dans le seul sens Paris-Lyon, ainsi que les enjeux environnementaux liés à la requalification des ouvrages d'assainissement.*

### ***2.4 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

#### **2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux**

L'analyse des impacts liés à la phase chantier, ainsi que les mesures d'évitement ou de réduction envisagées, sont globalement satisfaisantes. L'Ae note cependant les points développés ci-dessous.

##### ***2.4.1.1 Topographie et création de déblais-remblais***

L'aménagement de la troisième voie conduit à des travaux de terrassement importants, avec des volumes de déblais estimés dans le dossier à 270 000 m<sup>3</sup> et des volumes de remblais estimés à 90 000 m<sup>3</sup>. Après la décision d'éviter une zone où il existait un risque de pollution<sup>22</sup>, les excavations

---

<sup>21</sup> Les rapporteurs ont été informés lors de leur visite que l'élargissement à 3 voies aurait pu se poursuivre sur 1,5 km supplémentaires par rapport au projet actuel, mais que ce choix n'a pas été retenu pour des raisons économiques et techniques.

<sup>22</sup> La localisation de l'un des bassins d'assainissement a été modifiée lors de l'avant-projet, car son emplacement initial était prévu sur le lieu d'une ancienne décharge

ne concernent pas de sols pollués. Au stade actuel d'élaboration du projet, il n'est pas encore possible de savoir si une partie des déblais pourra être utilisée pour les remblais.

Le dossier examiné par l'Ae ne précise cependant pas le devenir des déblais excédentaires, qui devraient, selon les dernières informations portées à l'attention des rapporteurs, constituer un volume maximal de l'ordre de 260 000 m<sup>3</sup> <sup>23</sup>. Lors de leur visite, les rapporteurs ont été informés que le maître d'ouvrage recherche des opportunités pour valoriser tout ou partie des déblais excédentaires, mais que le projet prévoit d'ores et déjà deux zones de dépôt pour les déblais excédentaires (dont une partie du diffuseur d'Auxerre-Sud, avec des remblais hauts de 5,5 mètres en moyenne<sup>24</sup>, sur 4,35 ha). Il a également été signalé aux rapporteurs que des discussions sont en cours, notamment avec la commune de Venoy, afin d'utiliser une partie de ces déblais pour la création de protections acoustiques qui ne sont pas réglementairement obligatoires, sur des terrains qui seraient mis à disposition à cet effet. L'Ae souligne cette utilisation possible des déblais excédentaires, permettant d'améliorer le confort acoustique des riverains.

***Au vu de l'importance des déblais excédentaires, l'Ae recommande de préciser leur éventuelle utilisation.***

#### *2.4.1.2 Espèces exotiques envahissantes*

Sept espèces exotiques envahissantes ayant été identifiées sur le secteur d'étude, le risque de leur dissémination constitue un enjeu environnemental fort du projet. A ce titre, le dossier précise que *«les précautions à prendre feront l'objet de mesures précises dans la notice de respect de l'environnement. Les plates-formes et autres zones de travaux ou de stockage de matériaux resteront le moins longtemps possible sans couvert végétal»* sans toutefois décrire plus en détail ces dispositions.

***L'Ae recommande de détailler dès l'étude d'impact les mesures prises pour éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes identifiées.***

## **2.4.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation**

### **2.4.2.1 Milieu aquatique**

Dans le cadre du projet, le maître d'ouvrage projette la création de 10 bassins de traitement des eaux pluviales, parfois associés à un bassin d'infiltration quand le milieu récepteur n'est pas un ru ou un thalweg. La création de ces ouvrages doit permettre une amélioration de l'état des milieux aquatiques, les eaux pluviales issues des chaussées se rejetant actuellement directement dans le milieu récepteur. Le maître d'ouvrage devra cependant s'assurer, en conformité avec la disposition D1.9 *«Réduire les volumes collectés par temps de pluie»* du projet de SDAGE Seine Normandie 2016–2021, que les volumes de ruissellement générés par le site après aménagement soient effectivement inférieurs aux volumes générés avant aménagement.

---

<sup>23</sup> Cette valeur constitue d'après le maître d'ouvrage un maximum : le travail fin d'optimisation des diverses purges et bèches, ainsi que la réutilisation des matériaux pour d'autres usages (réemploi pour merlons ou remblai, ou traitement en place pour les couches de forme des chaussées) pourraient permettre de réduire ce chiffre.

<sup>24</sup> La hauteur des remblais sera fonction de la quantité de déblais excédentaires, ainsi que de l'utilisation ou non de zones de dépôt complémentaires.

De plus, le rejet du bassin n°6 concernant l'aire d'alimentation des captages « Boisseaux » et « Plaine des Isles », le maître d'ouvrage devra apporter une attention particulière à son suivi, même si le projet ne peut *a priori* qu'améliorer la situation actuelle.

L'aménagement d'une troisième voie nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques existants, dont certains ne sont actuellement pas dimensionnés pour recevoir une pluie d'occurrence centennale. Dans le cas de l'ouvrage hydraulique n°7, le maître d'ouvrage prévoit, pour limiter ce risque, la création d'une zone humide sur le champ d'expansion des crues du bassin versant naturel associé, afin d'assurer une rétention en amont.

De par leur localisation et leur structure, les autres ouvrages hydrauliques ne semblent pas poser de problème.

#### 2.4.2.2 Espaces et habitats naturels

La création de deux des bassins de traitement des eaux pluviales conduira à la destruction de 3580 m<sup>2</sup> de zones humides, situées en bordure d'autoroute.

Le projet prévoit une combinaison de mesures d'évitement et de compensation. Le déplacement ou la modification de la structure des bassins concernés lors de l'avant projet a permis de limiter leur emprise sur les zones humides<sup>25</sup>. La compensation des impacts résiduels se fera par la création ou restauration de deux zones humides (incluant la zone mentionnée au 2.4.2.1), pour une surface totale équivalente à environ 350 % de la surface affectée, ce qui respecte les prescriptions minimales du SDAGE actuellement en vigueur, comme celui du projet de SDAGE Seine Normandie 2016–2021<sup>26</sup>, dans sa version actuelle.

Le dossier conclut à l'absence d'incidence du projet sur les zones Natura 2000 du fait notamment que des mesures sont prises pour limiter l'impact du projet sur les trois espèces de chiroptères présentes sur la zone d'étude : réduction des surfaces à déboiser, abattage des arbres en fin d'été et entreposage des arbres au sol 48 heures avant broyage. L'Ae n'a pas de commentaire particulier sur ce point.

Le projet a également un impact sur d'autres habitats d'intérêt écologique important, et en particulier sur les boisements humides des massifs boisés Bois Ragon – Forêt de Tureau du Bar – Bois du Marteau, et du Bois de la Duchesse. Le maître d'ouvrage prévoit à ce titre des mesures d'évitement (portant sur 1,1 ha de chênaie acidophile et 0,15 ha de fruticées) ainsi que des mesures compensatoires (reboisements et plantation de haies champêtres), qui apparaissent comme satisfaisantes au regard des enjeux.

L'Ae note que :

- les expropriations (ou acquisitions à l'amiable) de terrains boisés dans le périmètre de la DUP seront affectées au domaine privé de l'État. Le projet sera exonéré de toute demande d'autorisation de défrichement<sup>27</sup> ;

---

<sup>25</sup> La première version du projet prévoyait la destruction d'environ 6500 m<sup>2</sup> de zones humides.

<sup>26</sup> Le SDAGE prévoit une compensation au moins égale à la surface impactée dans le cas général, et une compensation *minima* doublée si la zone humide impactée présente un enjeu en termes de biodiversité, si la zone humide de compensation doit être créée *ex nihilo* ou si elle se situe en dehors du bassin versant de la zone humide impactée.

<sup>27</sup> En application de la circulaire DGPAAT/SDFB/C201–3060 du 28 mai 2013.

- la mesure compensatoire au titre du défrichement en forêt domaniale (en application du code forestier) est en cours de discussion, mais non encore finalisée avec l'Office national des forêts.

#### 2.4.2.3 Faune

Les impacts permanents identifiés dans le dossier concernent la destruction d'habitats d'espèces liée à l'emprise du projet. Les impacts les plus importants concernent les chiroptères, et certaines espèces de reptiles, d'oiseaux, d'amphibiens et d'insectes. Les mesures proposées par le maître d'ouvrage sont satisfaisantes au regard des enjeux. Comme indiqué précédemment, des demandes de dérogation pour perturbation ou destruction d'espèces protégées ou de leur habitat seront déposées pour les espèces concernées, en application du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

#### 2.4.2.4 Bruit, pollution de l'air et effets sur la santé humaine

Les études liées au bruit, à la pollution de l'air et à la santé humaine sont réalisées dans le cadre des conventions propres à ces études<sup>28</sup>, et concluent à une non-incidence, voire à une amélioration de la situation découlant de la réalisation de l'aménagement.

L'Ae rappelle cependant que le maître d'ouvrage considère dans ses modélisations qu'il n'y aura pas d'évolution du trafic lié à l'aménagement, et que l'absence d'impact du projet sur ces thématiques est ainsi très fortement liée à cette hypothèse qu'il est nécessaire de justifier.

Il est également à noter que les données utilisées pour la prévision de trafic en 2039, qui servent de base à ces études, sont loin d'être constantes tout au long du dossier : des hypothèses de calcul et donc des valeurs différentes de trafic estimé sont présentées dans l'étude de qualité de l'air et dans l'étude des coûts collectifs.

***L'Ae recommande de clarifier et d'unifier les hypothèses de calcul utilisées pour la prévision du trafic à l'horizon 2039.***

Nonobstant ce problème, l'état actuel des calculs sur le bruit n'appelle pas de commentaire.

#### 2.4.2.5 Impact sur l'agriculture

Le dossier mentionne que l'emprise du projet concerne 11 ha de terrains agricoles, sans affecter directement des bâtiments ou des sièges d'exploitation. Sur ces 11 ha, 4,5 ha appartiennent déjà au concessionnaire, et avaient un usage agricole révoquant.

Si l'impact du projet sur les activités agricoles semble limité, l'Ae note que certaines des parcelles situées en bordure du futur aménagement sont actuellement exploitées en agriculture biologique ou font l'objet de mesures agro-environnementales (MAE). Le concessionnaire devra donc porter une attention particulière aux produits utilisés pour l'entretien aux abords de l'autoroute, afin qu'ils n'affectent pas les parcelles concernées.

---

<sup>28</sup> Ces études comparent l'état actuel, sans projet, à un état futur, dans lequel le projet a été réalisé. Dans ce dossier, plusieurs hypothèses fortes sont utilisées pour le scénario futur : pas d'évolution du trafic lié à l'aménagement, émissions de polluants plus faible qu'actuellement en raison d'un progrès technologique, pas d'évolution réglementaires de la vitesse. Ces hypothèses conduisent naturellement à une réduction des émissions de polluants dans ce scénario.



Au titre de l'analyse des effets cumulés, les rapporteurs ont été informés que certains agriculteurs ayant déjà perdu des terres lors des expropriations liées au projet de contournement d'Auxerre-Sud sont susceptibles de subir de nouvelles expropriations dans le cadre du présent élargissement.

#### 2.4.2.6 Mise en comptabilité des documents d'urbanisme

Le projet implique la mise en comptabilité des PLU d'Auxerre, Monéteau, Quenne, et Venoy, et du POS de Chitry. L'objectif est principalement de créer des emplacements réservés à l'aménagement, et pour les communes d'Auxerre, Monéteau, et Venoy, de supprimer le classement d'espaces boisés (EBC), afin de procéder à des défrichements éventuels. L'Ae note qu'il n'est parfois pas possible d'identifier les raisons qui ont présidé au classement en EBC, empêchant ainsi de développer un raisonnement argumenté sur les conséquences du déclassement.

L'Ae n'a pas d'autre commentaire sur ce sujet.

### 2.5 Analyses coûts avantages

L'analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité est basée sur la comparaison d'un scénario de référence sans modification de l'ouvrage à un scénario où l'aménagement est réalisé. L'horizon choisi est 2039, 20 ans après la mise en service. L'étude évalue bien les différents coûts collectifs liés au projet, même si l'Ae note qu'il est difficile d'estimer les avantages induits pour la collectivité en termes de sécurité sans données permettant d'établir le taux d'accidents actuellement liés à la configuration des voies, alors même qu'il s'agit du seul paramètre pour lequel est avancé un avantage significatif du projet pour la collectivité. L'Ae note que, faute notamment d'évaluation socio-économique, dont la réalisation ne constitue cependant pas une obligation réglementaire pour cet aménagement, le dossier ne permet pas comprendre parfaitement le bilan global coûts-avantages pour la collectivité. L'Ae rappelle également que le résultat de la non-incidence ou de l'amélioration apportée par la réalisation du projet sur la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre ou encore les nuisances acoustiques est fortement lié à l'hypothèse de non modification du trafic par l'aménagement.

### 2.6 Suivi des mesures et de leurs effets

A l'exception de l'évocation des mesures de management environnemental en phase chantier, le dossier ne présente pas de suivi des mesures et de leurs effets<sup>29</sup>.

L'Ae rappelle que ce suivi est inscrit dans le code de l'environnement à l'article R. 122-5 :

*« La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ».*

---

<sup>29</sup> Lors de leur visite, les rapporteurs ont cependant été informés que des mesures de suivi étaient néanmoins prévues, concernant entre autres les zones humides et boisements compensatoires.

*L'Ae recommande d'ajouter à l'étude d'impact les mesures détaillées de suivi qui seront mises en place, l'évaluation de leurs effets, ainsi que les solutions envisagées en cas d'inefficacité de ces mesures.*

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et synthétique, mais mériterait d'être mieux illustré, notamment en présentant une carte de la localisation du projet.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*