



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à 2X3 voies de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest (Puy-de-Dôme)

n°Ae : 2017-43

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 30 Août 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de la mise à 2X3 voies de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest (Puy-de-Dôme).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, François Duval, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller.

En application de l'article 9 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 : Marc Clément, Thierry Galibert, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète du Puy-de-Dôme, le dossier ayant été reçu complet le 1^{er} juin 2017.

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

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne - Rhône - Alpes a été saisie pour avis le 30 mai 2017 sur la mise en compatibilité avec le projet de mise à 2X3 voies de l'autoroute A75 du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Clermont et des documents d'urbanisme de sept communes (Clermont-Ferrand, Aubièze, Pérignat-Lès-Sarliève, La-Roche-Blanche, Crest, Veyre-Monton, Tallende). Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Par décision motivée du 12 juillet 2017, l'Ae s'est saisie de ce dossier, en vertu des dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 22 juin 2017 :

- la préfète de département du Puy-de-Dôme, et a pris en compte sa réponse en date du 7 juillet 2017,
- le directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne - Rhône-Alpes, et a pris en compte sa réponse en date du 5 juillet 2017.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 22 juin 2017 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne - Rhône-Alpes.

Sur le rapport de Carol Gardet et Jean-Michel Malerba, 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 son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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).

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet d'élargissement de l'A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest, sur 10,5 km, consiste en la réalisation d'une voie supplémentaire de circulation dans chaque sens, avec reconstruction ou modification des ouvrages d'art, mise aux normes environnementales et clôture des emprises de la section d'autoroute.

Il a pour objectif d'améliorer la fluidité et la sécurité, de mettre l'infrastructure aux normes environnementales et de favoriser l'urbanisation, notamment à caractère économique, au sud de l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Il fait suite à l'élargissement de la section contiguë d'autoroute A71 au nord de Clermont-Ferrand, qui vient de s'achever, également réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la société concessionnaire APRR, et avec laquelle il constitue un itinéraire nord-sud de niveau national et la déviation Est de l'agglomération.

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, l'eau et la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Le dossier est inégal : clair et illustré sur la plupart des thèmes, il est peu précis sur le paysage et les continuités écologiques. Une relecture finale permettrait d'améliorer sa cohérence d'ensemble.

L'Ae recommande principalement :

- de compléter l'étude d'impact d'un volet relatif aux impacts du programme de travaux, constitué avec l'élargissement d'A71 au nord de Clermont-Ferrand, , notamment en termes de bruit et de continuités écologiques ;
- de traiter la nuisance acoustique, compte tenu des trafics induits et indirects ;
- de mettre en oeuvre des mesures plus ambitieuses de préservation et de restauration des continuités écologiques, coupées par la clôture de l'emprise et de l'allongement des traversées actuelles, notamment des deux cours d'eau de l'Artière et de l'Auzon ;
- de prévoir une compensation au bon niveau, quantitatif et qualitatif, des zones humides affectées;
- de justifier de la tenue des digues à des crues centennales.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le projet d'élargissement de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest, objet du présent avis, est situé sur l'axe nord-sud entre Orléans et Béziers – Montpellier, dans la traversée de l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Il est réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), concessionnaire depuis deux ans² suite au plan de relance autoroutier décidé par l'Etat en 2015.

L'A75 supporte, dans le secteur du projet, des trafics de l'ordre de 70 000 véhicules/jour en moyenne, avec des pics de 100 000 véhicules/jour lors des départs et retours estivaux.

Les objectifs affichés du projet sont l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité et la mise aux normes environnementales, auxquelles s'ajoute l'accompagnement du développement économique du secteur.

Le projet s'étend sur sept communes, Clermont-Ferrand, Aubière, Pérignat-lès-Sarliève, La Roche-Blanche, Le Crest, Veyre-Monton et Tallende.

1.2. Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet consiste à élargir l'A75 sur 10,5 km « par l'extérieur », entre l'échangeur nord avec l'A711 et l'A71, et l'échangeur 5 de La Jonchère, limite sud de la concession d'APRR Bourges-Clermont (voir Figure 1 page suivante). Il comprend :

- la modification de l'ensemble des ouvrages d'art³ ;

² Le tronçon d'A75 qui fait l'objet du projet a été adossé à la concession d'APRR (en fait juridiquement à celle de l'A71) depuis 2 ans, via l'avenant « plan de relance » qui concerne tout le réseau d'APRR.

³ Du nord au sud : reconstruction du pont (passage supérieur) de la rue de Sénèze (sud A 711) avec déviation provisoire (Clermont-Ferrand), élargissement du passage sur la rivière Artière, du passage sur voies SNCF, du passage inférieur piéton entre deux zones d'activité actuellement condamné (Clermont-Ferrand), reconstruction du pont de la RD 765 avec pont provisoire, avec sur-largeur pour TC et modes doux (Aubière), remplacement des piles de rive du pont de la RD 212 avec largeur des voies d'A75 légèrement réduite et passage des BAU derrière la pile du pont, élargissement de trois ouvrages au niveau de la RD 2009 (le passage agricole et la sortie nord du Zénith seraient coupés pendant les travaux) (Aubière), reconstruction du pont de la RD 137 décalée au nord avec maintien de la circulation avec voie dédiée aux modes doux (Pérignat-les-Sarliève), prolongement du franchissement de la RD 978 avec restrictions ponctuelles de circulation (la Roche-Blanche), reconstruction du pont de la RD756 décalé au nord avec maintien de la circulation, élargissement d'un passage inférieur agricole avec coupure de circulation (Le Crest), reconstruction du pont de la RD120 décalé au nord avec restrictions ponctuelles, élargissement du passage sur la rivière Auzon, du passage sur la RD 213 avec restrictions ponctuelles (Le Crest). Est prévu également l'allongement des collecteurs de franchissement des six rases ou fossés.



Figure 1 : Localisation de l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute actuelle (Source APRR)

- la création d'un giratoire et le déplacement de la bretelle d'entrée en direction du sud à l'échangeur 5, d'un shunt du giratoire à l'échangeur 4, le rétablissement de voies d'entrecroisement entre les entrées et sorties distantes de moins de 1 200 m⁴, la mise aux normes des bandes d'arrêt d'urgence (BAU de 3m) ;
- le renforcement des chaussées et la réfection de la couche de roulement ;
- la reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
- la mise en conformité des équipements de sécurité et d'exploitation (aménagement de refuges associés aux postes d'appel d'urgence) ;
- la réalisation d'un réseau séparatif d'assainissement avec stockage (dimensionné pour des précipitations d'une période de retour de 10 ans) et rétention de la pollution (durée de retour de 25 ans) ;
- des protections phoniques et aménagements paysagers ;
- deux murs de soutènement (au droit du bassin de Crouël et dans le secteur Pardieu) d'une surface totale de 1 600 m² environ ;
- un point d'appui pour l'entretien d'A75 sur la commune du Crest, à proximité du parking de covoiturage situé au carrefour de la RD213 et de la RD786, dont la surface n'est pas précisée.

⁴ Entre les échangeurs 4 et 3 puis 3 et 2, dans le sens sud-nord, et entre les échangeurs 2 et 3, dans le sens nord-sud.

Les mouvements de terres sont estimés sommairement (180 000 m³ de déblais et 185 000 m³ de remblais, dont 45 000 m³ pour aménagements paysagers plus 120 000 m³ pour couche de forme). La démolition d'ouvrages d'art génère 3 500 tonnes de déchets de béton et d'acier.

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des deux nouvelles voies de 3,5 m et des bassins d'assainissement correspondent à une surface de 20 ha.

La vitesse de circulation maximale autorisée sera maintenue à 110 km/h après la mise en service du projet.

Le coût est estimé à 170 M€ HT (valeur 2012), dont près de 12 M€ pour les mesures environnementales de réduction, de compensation et de suivi.

Le financement résulte principalement d'un allongement de la durée de la concession, qui serait de 25 mois⁵, et partiellement d'une majoration limitée des tarifs du péage de Gerzat sur A71, mise en œuvre pour partie en février 2017 (à concurrence de 6,5 M€ HT par an) et pour le solde (2 M€/an) après mise en service. La majoration des tarifs ne concerne pas les trajets entre Clermont-Ferrand, d'une part, et les gares de péage de Gerzat-ville et de Riom, d'autre part.

La mise en service du projet est prévue en 2021.

1.3. Programme de travaux

Selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement dans sa version précédant l'ordonnance n° 2016-1058, applicable au présent projet, « *un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ».

Bien que chacun des aménagements (au nord et au sud) puisse paraître être fonctionnel, au vu des indications fournies dans plusieurs pièces du dossier, il apparaît que les deux opérations, celle du présent projet et celle de la mise à 2x3 voies de la section contiguë, au nord, de l'A71, sont étroitement liées :

- par le financement, car le projet d'A75 est financé en partie par la prolongation et l'augmentation du péage sur la section d'A71 au nord de Clermont-Ferrand ;
- par les études de variantes présentées en alternative à l'élargissement de l'A71 et de l'A75 dans la traversée complète de Clermont-Ferrand ;
- par la demande des collectivités locales dès juin 2012 d'envisager l'élargissement de l'axe autoroutier nord-sud sur l'ensemble de l'agglomération.

Il s'agit donc, pour l'Ae, d'un projet qui s'inscrit dans un programme de travaux à réalisation échelonnée dans le temps.

L'Ae signale en outre l'évolution récente apportée par l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, qui ne fera plus référence à la notion de programme de travaux pour les projets pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017⁶, rapprochant les dispositions du code de l'environnement de celle de la directive « Projets » (directive

⁵ Selon le décret n° 2015-1044 relatif à l'avenant à la concession APRR, la fin de concession APRR est désormais fixée au 31 janvier 2035 (article 36). C'était le 31 décembre 2010 dans la concession initiale de 1986, puis 2017 en 1997, puis 2032 en 2004. Les concessions ont été prolongées d'un an par décret 2010-328 mais pas pour APRR (paquet vert).

⁶ Dans ces conditions, l'ensemble constitué par l'élargissement autoroutier au nord et au sud de Clermont-Ferrand aurait mérité d'être considéré comme un seul projet dont la réalisation est échelonnée dans le temps.

n°2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée par la directive n°2014/52/UE).

L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée d'un volet relatif aux impacts du programme de travaux, constitué avec l'élargissement d'A71 au nord de Clermont-Ferrand, notamment en termes de bruit et de préservation et restauration des continuités écologiques.

1.4. Procédures relatives au projet

Le dossier de l'élargissement à 2x3 voies de l'A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest est établi en vue de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Il comporte également :

- le dossier de demande d'autorisation environnementale couvrant les procédures d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et de dérogation « espèces protégées⁷ » instruit au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, déposé le 2 mai 2017 en préfecture ;
- le dossier de mise en compatibilité du SCoT du grand Clermont, et de sept plans locaux d'urbanisme (PLU) (Clermont-Ferrand, Aubière, Pérignat-lès-Sarlièves, La Roche-Blanche, Le Crest, Veyre-Monton, Tallende) en application des articles L. 122-13 et R. 122-28 du code de l'environnement⁸. En application de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, l'Ae a décidé, lors de la séance du 12 juillet 2017, d'exercer les compétences dévolues à la MR Ae au regard de la complexité et des enjeux environnementaux du dossier.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6 - c du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Le projet faisant l'objet d'une approbation par le ministre en charge des transports⁹, l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis est l'Ae.

Une étude spécifique est en cours dans le cadre de la nouvelle procédure de compensation agricole prévue par la loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014¹⁰. Le projet doit être examiné en commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPNAF). A l'issue de cet examen, le préfet pourra formuler un avis sans décision. L'Ae ne dispose pas à ce stade de cet avis mais rappelle que l'avis de la CDPNAF doit figurer au dossier d'enquête publique. Les surfaces agricoles sous emprise du projet ne sont pas définies dans le dossier.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'indiquer quantitativement et qualitativement les surfaces agricoles concernées directement ou indirectement par le projet et d'indiquer comment est prévue la compensation agricole correspondante.

Le dossier des incidences sur les sites Natura 2000¹¹ est fourni et conforme à la réglementation.

⁷ La saisine de la CNPN est prévue fin juillet.

⁸ Devenu l'article R. 122-27 depuis le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 définissant une procédure d'évaluation commune

⁹ Opération d'aménagement sur une autoroute en service

¹⁰ qui a modifié l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime

¹¹ Articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26 du code de l'environnement. 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 » 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).

1.5. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, l'eau, et la préservation et la restauration des continuités écologiques.

2. Analyse de l'étude d'impact

Sur la plupart des thèmes, le dossier est bien présenté illustré et détaillé. Il est cependant peu précis sur le paysage et les continuités écologiques et il comporte des pièces établies à des périodes différentes dans l'élaboration du projet. En particulier, l'étude d'impact ne fournit qu'une appréciation limitée de l'impact du projet au titre de la loi sur l'eau et renvoie sur ce point au dossier d'autorisation environnementale unique.

Par ailleurs, une mise en cohérence des éléments relatifs au trafic¹² fournis dans la notice explicative, dans l'étude acoustique, dans l'étude relative à la pollution et dans l'étude socio-économique semble nécessaire :

- l'indication des trafics par année, de 2008 à 2015, permettrait d'apprécier l'effet de la mise en service de l'élargissement d'A71 sur le trafic ;
- dans la partie « air et santé » du dossier, le kilométrage parcouru sur A75/A71 augmenterait de 12 % d'ici 2041 sans le projet (hypothèse de référence) mais la partie « qualité de l'air » indique une augmentation globale de 14 % sans le projet, entre 2016 et 2030 ;
- l'augmentation du trafic imputable au projet est donnée globalement pour 5 % supplémentaires, tandis que la comparaison des tableaux fournis dans l'étude acoustique donne une augmentation du trafic sur A75 à Clermont-Ferrand, qui varie entre 7,4 et 14,4 % ;
- en outre, le fractionnement des informations relatives au trafic dans les différentes pièces du dossier n'est pas de nature à faciliter sa compréhension par le public.

Enfin, ces prévisions ne semblent pas en phase avec le volet mobilité durable de la programmation annuelle de l'énergie (PPE)¹³ notamment en termes de motorisation des véhicules, de développement des autres modes de transport, de covoiturage.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un chapitre dédié à l'étude de trafic, permettant d'apprécier, sous forme de tableau, son évolution, les trafics reportés et les trafics induits, et de faire apparaître les écarts avec le volet mobilité de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Il apparaît également des contradictions internes au dossier, lorsque les valeurs physiques données dans l'étude d'impact ne correspondant pas à celles prises en compte dans l'évaluation

¹² Le trafic était de 65 à 75 000 véhicules par jour en moyenne annuelle en 2015 (100 000 à la pointe). Il a cru de 1,3% à 1,8%/an pour les véhicules légers et de 1,9% à 3,6%/an pour les poids lourds selon la section depuis 2008 mais le dossier ne précise pas si la croissance a été régulière ou si elle a connu un saut avec la mise en service de l'élargissement à 2 x 3 voies d'A71 fin 2014.

Sur la période 2015-2036, les hypothèses de progression du trafic sont les suivantes:

- 2015-2030 : +1,25% par an pour les VL, +1,4% par an pour les PL ;
- Au-delà 2030 : +0,625% par an pour les VL, +0,7% par an pour les PL.

Le trafic de transit est de l'ordre de 14%.

¹³ Le constat présenté en termes de trafic est antérieur à la promulgation de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Celle-ci, et la PPE décidée par décret n° 2016-1442 du 27 octobre 2016, prise pour son application, propose une vision du futur qui ne serait pas un prolongement des tendances du passé en termes de proportion des différents modes de transport et de motorisation du parc automobile.

socioéconomique. À titre d'exemples, une augmentation de 5,4 t/j de la consommation de carburant figure dans l'étude d'impact, et une diminution de 515 l/j dans l'évaluation socio économique ; ou encore, 5 % de report de trafic de la voirie locale sur l'A75 dans l'étude d'impact et moins de 1 % dans l'évaluation socio-économique.

Par ailleurs, devant les nombreuses incohérences qu'elles présentent, une mise à jour de l'ensemble du dossier est nécessaire, pour chacun des éléments suivants :

- projet déclaré d'intérêt général ;
- remplacement des piles de rive du pont de la RD 212 au lieu de sa reconstruction présentée plusieurs fois en alternative ;
- confirmation de l'absence d'AFAF par la commission compétente ;
- prescription d'archéologie préventive sur l'ensemble du projet ;
- choix effectués par les élus locaux pour l'amélioration des transports en commun et des mobilités douces à l'occasion de la reconstruction des passages supérieurs d'A75. Un résumé de l'étude de déplacement demandée par la préfète du Puy de Dôme en décembre 2016 pourrait utilement être jointe au dossier ;
- dépôt du dossier d'autorisation environnementale unique ;
- projet de schéma cyclable de l'intercommunalité clermontoise annoncé pour octobre 2017, à présenter s'il est disponible.

Par ailleurs, l'étude de sécurité routière, datant de 2005, semble inadaptée eu égard à l'évolution de la circulation constatée depuis cette date.

2.1. Analyse de l'état initial

En l'absence de tout dispositif de rétention et de traitement, les volumes des eaux rejetées par l'A75 et les concentrations en polluants dépassent largement les seuils de référence (arrêté du 27 juillet 2015 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du code de l'environnement).

La qualité de l'air est médiocre, avec dépassement du seuil limite pour le NO₂, le benzène et les particules PM10, mais aussi pour les particules PM 2,5 dont la concentration actuelle ne figure que dans la partie relative à l'impact du projet.

Le dossier ne comporte pas d'inventaire de la grande faune bien que les rapporteurs aient pu, lors de leur visite, constater sa présence au nord de l'Auzon et à La Jonchère.

Pour les chiroptères, leur présence est signalée à proximité d'une des buses métalliques. Cependant, l'état initial ne permet pas de montrer qu'il s'agit d'un passage privilégié et qu'il n'y a pas d'autres traversées d'A75.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un inventaire de la faune plus complet et exhaustif, s'appuyant notamment sur ses passages privilégiés à partir d'une analyse des accidents répertoriés sur A75 et sur A71.

Pour les inventaires, il serait utile que les documents de synthèse soient complétés pour en faciliter la compréhension. Il conviendrait par exemple :

- d'identifier spécifiquement les habitats d'intérêt communautaire sur les cartes d'inventaire ;
- d'identifier les espèces protégées sur les cartes d'inventaire des espèces végétales et animales ;
- d'ajouter une carte « poissons » selon les dernières informations disponibles¹⁴ ;
- de faire figurer systématiquement sur les cartes des enjeux principaux la justification correspondante au regard des espèces animales ou végétales concernées.

2.2. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Les variantes présentées sont des alternatives à la mise à 2x3 voies de l'ensemble composé par la section d'A71 au nord de Clermont-Ferrand et d'A75 au sud, sous forme de création de collectrices ou d'une déviation autoroutière, à l'est, plus ou moins longue et éloignée du tracé actuel.

Le dossier fourni les raisons notamment environnementales du choix. Cependant, le tableau comparatif des variantes gagnerait à mentionner le coût de la solution retenue.

Un complément de l'échangeur autoroutier A71/A711/A75 (liaison A75 Sud – A711 Ouest) a été demandé à l'occasion de la concertation, notamment par les représentants de l'intercommunalité clermontoise. Le dossier indique que cette variante ne figure pas à l'avenant à la concession. Pour la complète information du public la raison pour laquelle cette variante n'a pas été retenue, en particulier au regard des critères environnementaux, mériterait d'être indiquée¹⁵.

2.3. Analyse des impacts du projet

Le scénario de référence ne semble pas compatible avec le volet mobilité durable de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) approuvée par décret n°2016-1442 (part des véhicules diesels de 81,7% de 2030 à 2041 soit plus qu'aujourd'hui, évolution du covoiturage, des véhicules électriques...).

L'Ae recommande qu'une hypothèse de référence compatible avec le volet mobilité durable de la programmation pluriannuelle de l'énergie soit présentée comme variante de référence par rapport à laquelle l'impact du projet serait également examiné.

¹⁴ Selon les informations communiquées lors de la visite, l'inventaire aurait été effectué après un sinistre qui a rendu ses résultats non représentatifs.

¹⁵ Lors de la visite il a été invoqué l'impact environnemental de la réalisation de bretelles supplémentaires au pied du Puy de Crouël.

2.3.1. Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Circulations

Pour la construction de l'ouvrage au dessus des voies ferrées (empruntées par des TER), une réunion de concertation avec la SNCF aurait été menée. Néanmoins, rien n'est indiqué au dossier permettant d'évaluer l'impact de cette construction et l'impact indirect sur la desserte ferroviaire.

L'Ae recommande de compléter le dossier de manière à traiter l'impact de la construction de l'ouvrage et l'impact indirect de celle-ci sur la desserte ferroviaire.

Le dossier indique que les travaux sur la voirie locale ne seront pas concomitants avec certains travaux principaux d'élargissement autoroutier pouvant créer des perturbations sur l'A75 sans toutefois fournir d'engagement réciproque des maîtres d'ouvrage à cet égard.

Continuités écologiques

L'effet de la coupure des connectivités écologiques, principalement pendant la phase travaux, est jugé faible à modéré. Or, la buse agricole au nord de l'échangeur du Zénith et les deux passages agricoles situés à 800 m de part et d'autre de la RD 120 (communes de La Roche Blanche et du Crest) ne pourront plus être utilisés pendant les travaux de leur modification. Ces fermetures, qui donneront lieu à compensation pour les agriculteurs, supprimeront toutes les possibilités de traversée pour la grande faune, alors que lors de la concertation, il a été demandé de préserver les continuités écologiques et les passages à faune pendant les travaux (notamment le syndicat mixte des Vallées de la Veyre et de l'Auzon).

L'Ae recommande de s'assurer que les continuités écologiques seront maintenues pendant la réalisation des travaux.

Des busages provisoires à l'amont et l'aval de l'Auzon et l'aval de l'Artière sont envisagés afin de permettre des transferts de matériel nécessaires à la construction des ouvrages d'art d'une berge à l'autre. En outre, la continuité au niveau de ces busages est prévue pour la faune piscicole mais la faune terrestre n'est pas prise en compte.

Eaux

Les ponts seront démolis et reconstruits avant réalisation de l'assainissement tout comme les voies de chantier. Un assainissement provisoire, pour limiter les risques spécifiques lors de la réalisation des fondations des ouvrages et de certains déblais, est prévu mais non précisé au dossier. Sont prévues également la décantation et la filtration avant rejet dans le milieu naturel des eaux pompées risquant d'être chargées en matières en suspension.

Par ailleurs, aucune indication n'est fournie sur les débits de pompage nécessaires et sur les conséquences en termes de rabattement de nappe. Il est indiqué que l'entreprise désignée pour les travaux sera responsable des autorisations préalables nécessaires, et le dossier prévoit un suivi des débits des captages voisins. L'Ae estime que l'impact des pompages à réaliser pendant les travaux mériterait d'être précisé avant leur réalisation.

Le dossier évoque des techniques de protection (imperméabilisation des aires de chantier avec recueil des eaux, entretien régulier des véhicules, présence de kits anti-pollution en permanence,

traitement à la chaux selon des prescriptions météorologiques strictes, installations dans des zones, non définies, non sensibles d'un point de vue environnemental), comme étant simplement du ressort des entreprises adjudicataires, sans engagement propre.

L'Ae recommande d'indiquer clairement les engagements fermes du maître d'ouvrage et comment ils se traduiront dans les cahiers des charges des marchés de travaux.

Déblais, remblais et déchets

Le dossier ne permet pas de mesurer l'impact des dispositions prévues en matière de gestion des déblais, et seules des mesures génériques sont proposées :

- les prélèvements et dépôts ne sont pas précisés. Les volumes nécessaires seront définis en fonction des reconnaissances géotechniques et des études ultérieures ;
- les déchets produits seront envoyés dans les filières appropriées. Les filières de valorisation seront privilégiées lorsque la nature du déchet le permet. L'étude d'impact renvoie aux entreprises en privilégiant les solutions locales ;
- les zones de dépôts provisoires seront choisies afin de limiter leur impact sur l'environnement. Le niveau d'effet des stockages provisoires de matériaux, qui éviteront les zones à enjeux, est jugé faible à négligeable compte tenu de leur caractère limité dans l'espace et le temps.

L'Ae recommande de préciser les volumes d'apport de matériaux, de stockage provisoire, de traitement et de dépôt, l'impact sur les circulations de travaux, ainsi qu'une caractérisation des déblais, et d'une évaluation de leur réemploi en remblai, en buttes de terre ou protection phonique.

Il n'est pas dit si le concassage du béton des cinq ponts à démolir et sa séparation de l'acier seront réalisés sur le chantier, auquel cas la question des poussières serait à traiter.

2.3.2. Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

Continuités écologiques

Le projet prévoit la clôture entière de l'emprise de l'autoroute, alors que les clôtures actuelles sont tantôt inexistantes tantôt en très mauvais état. Après la mise en service, les franchissements par la faune terrestre seront réduits aux passages dénivelés existants dont la longueur sera augmentée, mais pas leur gabarit, et sans que des équipements spécifiques à la faune n'y aient été installés. Il en résultera une dégradation des continuités écologiques qui reposaient déjà sur des ouvrages conçus à une époque où cette préoccupation n'était pas encore réglementée et avait conduit à un seul aménagement spécifique dans un ouvrage hydraulique : un aménagement sous forme de banquettes étroites réservées à la petite faune est en effet présent, à l'intérieur de la buse permettant le franchissement de l'autoroute par l'Auzon, dont la longueur sera portée de 36 à 46 mètres. Les autres traversées de la faune sont actuellement possibles par les ouvrages routiers sans aménagement particulier. Le type d'aménagement et leur position au milieu des échangeurs rend leur fréquentation difficile.

Le dossier prévoit de protéger un passage existant pour le franchissement par les chiroptères ainsi que le suivi de l'utilisation par la faune des passages existants rallongés.

Or, le SCoT, dont la modification a été adoptée après enquête publique le 12 décembre 2015, précise désormais les réservoirs de biodiversité situés dans l'emprise du projet ou bien fractionnés par celui-ci, les corridors écologiques à préserver à remettre en bon état et à restaurer, en application du SRCE en vigueur depuis le 7 juillet 2015¹⁶. C'est le cas notamment au pied du Puy de Crouël, aux traversées de l'Artière, de l'Auzon, et au pied du plateau de Gergovie. L'identification au SCoT de deux grandes continuités écologiques entre les deux parcs naturels régionaux des volcans d'Auvergne et Livradois-Forez montre l'importance de garantir un minimum de transparence écologique sur ce secteur, ce que le projet ne fait pas suffisamment.

Le projet prévoit en outre la suppression de 4 600 m de haies et de 400 m de fossés. La création de nouvelles haies est prévue, dont l'analyse est présentée en termes de paysage, mais dont la justification fait défaut en termes de continuités écologiques.

L'Ae recommande de démontrer comment le projet réduit l'effet de fragmentation de l'autoroute et répond à l'exigence de préservation et de restauration des continuités écologiques prévue au SCoT en justifiant, à partir des traversées constatées de la faune susceptible d'être affectée, l'emplacement et les caractéristiques des ouvrages existants recalibrés ou, le cas échéant, des ouvrages complémentaires qu'il conviendrait de créer.

Milieux naturels

L'emplacement des mesures compensatoires relatives à la faune et la flore fait défaut, notamment en ce qui concerne la localisation des gîtes à chiroptères, des sites de réinsertion... L'Ae considère que le dossier doit être complété en ce sens.

Eau

Le projet met bien en évidence les améliorations apportées par la création d'un réseau d'assainissement de l'autoroute jusque là inexistant. En revanche le débit de fuite en sortie des bassins de retenue, de 15 litres par seconde et par hectare pour une pluie décennale, qui figure au dossier de demande d'autorisation environnementale unique, dépasse largement le débit de fuite maximum de 3 l/s/ha prévu au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), qui nécessiterait, comme le précise le dossier, des bassins d'une superficie augmentée de plus de 30 %. Par ailleurs, deux fossés enherbés sont prévus près de l'échangeur 5, en matériau peu perméable, dont l'un se rejette dans des parcelles agricoles sans traitement, et l'autre dans la section suivante de l'A75 pour laquelle la mise en conformité de l'assainissement reste à réaliser par l'Etat, avec, dans chaque cas, un débit de fuite de 40 l/s/ha.

L'Ae recommande de revoir les ouvrages d'assainissement du projet pour que les débits de fuite des rejets dans le milieu naturel respectent les spécifications du SDAGE, et les droits des propriétaires inférieurs.

La mise en service du projet devrait conduire à l'augmentation de l'utilisation de sels de déverglaçage, de l'ordre de 30 %. La bonne tolérance des organismes vis-à-vis des sels et de leur variation de concentration est présentée au dossier et mériterait d'être confirmée selon les dernières informations disponibles relatives à la présence de poissons.

¹⁶ Cf Carte page 134 de l'étude d'impact, et document d'orientation générale du SCOT page 47.

Le dossier gagnerait également à traiter le sujet de l'inondation éventuelle de la chaussée autoroutière en cas de crue d'intensité exceptionnelle.

Zones humides

L'emprise du projet sur les zones humides est estimée à 1,6 ha. Le SDAGE demande un coefficient de compensation de 1, avec équivalence fonctionnelle, sur la qualité de la biodiversité et dans le même bassin versant, et de 2 dans les autres cas.

A ce stade, 1,27 ha de zones humides ont été identifiés dans le dossier au titre des compensations potentielles.

L'Ae recommande de compléter quantitativement et qualitativement l'identification des zones humides utilisables à titre de compensation.

Bruit

Selon le dossier, il n'y aurait pas d'augmentation significative du bruit (les bâtiments proches du projet étant considérés en zone d'ambiance modérée de jour, et de nuit pour ceux de la zone d'activité de La Pardieu), mais la justification présentée ne semble pas pertinente :

- l'analyse présentée ignore le programme A75 + A71 ;
- elle n'identifie pas le trafic induit par ce programme ;
- l'analyse semble comparer le trafic à terme à 110 km/h sans projet avec le trafic à terme à 110 km/h avec le projet, alors qu'une chute de vitesse est à prévoir dans la situation sans projet du fait de la congestion de l'infrastructure.

Des buttes de terre et des écrans sont prévus au droit des deux secteurs d'habitations les plus proches, au sud-est de l'échangeur A75-A711 (rue de Senèze, à Clermont-Ferrand) et à Pérignat-lès-Sarlève, mais le niveau de bruit résulterait dépasserait le seuil de 60 dB(A).

L'Ae recommande :

- ***de revoir le dossier sur l'analyse du caractère significatif ou non des modifications acoustiques prenant en compte, pour la situation de référence, le trafic à termes sans la réalisation du programme A71 et A75, une vitesse de circulation réduite du fait de la congestion de l'infrastructure, et pour la situation à terme, les trafics induits par le programme,***
- ***de revoir la qualification des ambiances existantes en prenant des trafics antérieurs au démarrage du programme (antérieurs la mise en service en 2015 du tronçon contigu de l'A71),***
- ***puis de mettre en place les mesures de protection du bruit, y compris pour les bâtiments à usage mixte activité-logements présent dans les zones d'activités, qui devraient être identifiés dans le dossier, dans les secteurs affectés par une modification significative du bruit prenant en compte la situation de référence ainsi revue.***

Enfin, une comparaison accessible des niveaux sonores, en situation future et en situation actuelle, à l'aide par exemple d'un tableau de points de mesures, serait utile pour la bonne information du public.

Air

L'évaluation quantitative est faite en appliquant un guide méthodologique du CEREMA non accessible sur Internet.

Elle conduit à considérer que la teneur en NO₂ et la concentration en PM 2,5 dépasseraient les valeurs guides aux abords des infrastructures routières, alors que l'effet attribué au projet, même s'il est faible, sera d'augmenter les concentrations. Une contribution à la baisse des concentrations en NO₂ et PM 2,5 en prenant des mesures compensant à minima l'augmentation due au projet¹⁷ paraît nécessaire.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre en place des mesures compensatoires à l'augmentation des concentrations en NO₂ et PM 2,5 due au projet, notamment en contribuant à des mesures identifiées dans le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Monuments historiques, patrimoine, paysage

Le site du plateau de Gergovie fait actuellement l'objet d'une procédure de classement, au titre de la loi de 1930 sur les paysages sur un périmètre traversé par l'A75. Selon les informations communiquées aux rapporteurs durant la visite, une inspection de la mission d'inspection générale des sites aura lieu en septembre prochain à ce sujet. La mise en valeur du site de l'ancien camp romain, au pied du plateau, pourrait être recherchée à l'occasion du projet.

Il est indiqué que le préfet sollicitera l'architecte des bâtiments de France (ABF) pour validation du projet architectural et paysager à proximité du monument classé de la borne armoriée, à La Jonchère, et vis-à-vis du projet de site classé.

Cependant, le dossier reste au niveau des principes, sans ambition à la hauteur des orientations touristiques des collectivités, et sans présenter de perspectives, de profil en travers, ni de photomontages que l'Ae considère souhaitables pour la bonne information du public sur l'ensemble du tracé – et sur une zone élargie dans la traversée du futur site classé.

Par ailleurs, deux pylônes radio de 30 m de hauteur (situés au PR 4+800 et PR 10+450), seraient montés sans que leur insertion ne soit traitée dans le dossier.

Urbanisation et effets induits

Des projets à vocation économique¹⁸ (activités, artisanat, tertiaire et commerce) dans la plaine de Sarliève sont identifiés au SCoT. Ils sont « *étalés sur des surfaces importantes avec une faible densité et situés loin des transports en commun. Ils favoriseront la poursuite de la déconcentration des emplois vers la périphérie de Clermont-Ferrand. Ce type de développement se gèrera en priorité par le recours à la voiture individuelle* ».

¹⁷ Par exemple, le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire de l'Auvergne (SRADT) de 2015 préconise la « maîtrise de la circulation de véhicules individuels motorisés notamment dans la métropole clermontoise »

¹⁸ Les projets « les plus avancés » de Sarliève Nord, Cap Sud, Sarliève Sud, Cournon Sarliève et La Novialle représentent plus de 220 ha, dont 75 ha d'activités commerciales autour des diffuseurs 2 et 3 d'A75, sans compter la troisième tranche de 55ha du parc logistique Clermont-Auvergne, 5,5 km au nord du projet en bordure d'A71.

Selon le dossier, « *la plupart des acteurs craignent que l'élargissement de l'A75, en améliorant les conditions de circulation, ne soit un facteur favorisant la périurbanisation* ».

Par ailleurs, la révision du SCoT du Val d'Allier, au sud, a été arrêtée en décembre 2016, pour laquelle la mission régionale d'autorité environnementale d'Auvergne-Rhône-Alpes, en décembre 2016¹⁹, évoque une croissance démographique de plus de 2 % pour les communes au sud le long d'A75 et de perspectives démographiques similaires voire augmentées en nombre de logements, et d'une cohérence à assurer avec le SCoT du Grand Clermont.

L'Ae considère que les nouvelles zones d'activité et l'extension de zones d'activités existantes, dont la desserte est un des objectifs du projet et dont la commercialisation dépendra de la réalisation du projet, (y compris le projet de parc logistique Clermont-Auvergne, troisième tranche de 50 ha, 5,5 km au nord du projet d'A75) sont à considérer comme induits²⁰ par le projet. Dans ces conditions, leurs impacts devraient être décrits de façon proportionnée dans le dossier, en les présentant dans un volet complémentaire en tant qu'« impacts indirects » du projet (notamment en termes de consommation d'espaces naturels et agricoles, trafics induits, fonctionnement hydraulique et continuités écologiques...).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de l'urbanisation, notamment à caractère économique le long du projet.

Transports en commun et mobilités douces

Selon le dossier, les aménagements et les orientations retenues pour le développement des transports en commun et les circulations douces, en cours d'étude dans la perspective du futur plan de déplacements urbains (PDU) prévu en 2018, ont été arbitrés par le comité de pilotage du 13 mars 2017, mais l'étude d'impact ne les cite pas. L'étude socio-économique précise que quatre des franchissements reconstruits ou aménagés seront conçus avec une largeur suffisante pour permettre l'insertion de voies dédiées aux modes alternatifs à la voiture²¹.

Risques

Entre l'Auzon et l'échangeur 5, le remblai autoroutier n'est pas stabilisé malgré les travaux de confortement réalisés par la direction interdépartementale des routes (DIR) en 2011, qui n'ont pas mis un terme au phénomène de glissement en cours. Selon les informations fournies lors de la visite aux rapporteurs, le maître d'ouvrage a prévu d'entreprendre en urgence de nouveaux travaux de stabilisation du talus à partir d'octobre-novembre 2017, pour une durée estimée à un an, par la mise en place de nouveaux pieux attachés en tête et de tirants horizontaux.

L'Ae estime par ailleurs nécessaire de vérifier si le talus aval de la zone d'expansion des crues de l'Artière, commun avec le remblai de l'A75 est suffisant pour résister aux effets d'une crue centennale, ce remblai n'étant pas une digue classée.

D'autre part, des solutions sont à apporter permettant de répondre aux manifestations de très forte affluence organisées à la salle de spectacle du Zénith (9 400 places, avec 5 évènements par

¹⁹ <http://www.paysdissoirevaldalliersud.fr/En-un-clic/Actualites/Revision-du-SCoT>

²⁰ Cf article R 122-5 III du code de l'environnement

²¹ RD765 : prise en compte de la ligne C du réseau de transport urbain, de la troisième ligne structurante du réseau et des circulations douces qui nécessitent un élargissement ; RD212 : prise en compte de la ligne 21 du réseau de transport urbain qui dessert en terminus la Zone Industrielle des Ribes ; RD137 : conservation du profil existant tenant compte des circulations douces ; Au niveau du Parc d'Activités de La Pardieu : préservation du cadre passant sous l'autoroute qui permettrait la création d'une circulation douce et l'installation d'un système de transport autonome automatique de type VIPA en liaison avec la zone de l'Eminée / Ernest Cristal.

mois) et à la Grand halle d'Auvergne (entre les échangeurs 2 et 3, 85 000 visiteurs en 2 j pour le salon de l'élevage), où les files de sorties remontent sur l'autoroute, mais ne sont pas indiquées dans l'étude de sécurité routière. Lors de la visite, il a été indiqué que des solutions dynamiques de signalisation pour la desserte par les échangeurs 1, 2 et 3 sont à l'étude et qu'un modèle de déplacement a été établi pour les échangeurs 2, 3 et 4.

L'Ae recommande de fournir un résumé de l'étude de déplacements réalisée à la demande de la préfète et de préciser les aménagements qui permettront de répondre aux manifestations de forte affluence aux abords du projet.

2.4. Analyses coûts avantages

Le dossier d'évaluation socio-économique explique la nature de l'indicateur, la méthode utilisée²² et les valeurs physiques utilisées pour le calcul, sans toutefois objectiver le résultat par un rappel des effets qui ne sont pas pris en compte car non monétarisés dans la méthode (aménagement du territoire, effet sur l'urbanisation, biodiversité, zones humides, consommation d'espaces naturels, paysage...).

Il présente une valeur actualisée nette (VAN) de 364 M€ pour un taux d'actualisation de 4,5 %, et une rentabilité de 10,9 % (11,3 % dans certaines pièces du dossier à mettre en cohérence).

Cependant :

- ce résultat inclut la valorisation d'effets comme la qualité de service (55 M€), le confort (9 M€), « la pollution et les milieux naturels » (18 M€, dont 10 M€ pour l'assainissement valorisé à son coût de réalisation) selon une méthode inédite ou sans précision sur le calcul. Il pourrait en résulter une distorsion préjudiciable à une comparaison objective des projets qu'il conviendrait de rectifier. Si l'information correspondante n'est pas inutile, il conviendrait de présenter en premier lieu le résultat obtenu par l'application stricte de l'instruction technique²³ ;
- le terme de la période retenue pour le calcul de la valeur actualisée nette, de 2070, n'est pas cohérent avec le terme de la période utilisée pour mesurer les impacts du projet, de 2041. Le calcul présente même une valeur résiduelle du projet (77 millions d'euros €) qui correspondrait aux effets du projet jusqu'en 2140²⁴ ;
- la réduction de pollution de 7 millions d'euros € et celle des émissions de CO₂ de 1 million d'euros ne semblent pas tenir compte de l'effet induit du projet en termes de trafic ;
- par ailleurs, une erreur est probable sur la prise en compte du coût de 170 millions d'euros HT en valeur 2012 lorsqu'il est réestimé à 152,6 millions d'euros en valeur 2015, en prenant en compte une baisse de 4,5 % de l'indice TP01 entre ces deux dates.

Enfin, le résumé de l'étude socio-économique, figurant dans l'étude d'impact, n'apporte pas les éléments de compréhension nécessaires sur la méthode, ses limites et les données physiques prises en compte.

²² Prise en compte du COFP, du prix du CO₂ à 100 €/T en 2030, calcul de sensibilité, de stress sans augmentation de trafic (VAN 221 millions d'euros), estimation du gain pour différentes catégories d'utilisateurs (31 % pour le transit qui représente 14 % du trafic en F100)...

²³ Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports, et note technique du 27 juin 2014

²⁴ Sachant, en outre, que la concession s'arrête en 2035

L'Ae recommande le réexamen de l'analyse coûts-avantages (étude socio-économique) pour la mettre en cohérence avec l'étude d'impact et avec la note technique du 27 juin 2014 complétant l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports.

L'Ae recommande également de fournir l'analyse financière pour le maître d'ouvrage prévue par la note technique du 27 juin 2014, souhaitable au cas présent, compte tenu de l'originalité du financement de l'opération.

2.5. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Une incompatibilité est relevée au document d'orientations générales (DOG) puisque le projet d'élargissement se trouve dans une bande de 50 mètres à partir des limites extérieures du domaine autoroutier de l'A71/A75, identifiée au SCOT comme « espace tampon non constructible ». Il est prévu de modifier cette orientation en attribuant à cet espace tampon un caractère « majoritairement libre et ouvert aux abords du domaine autoroutier ». La formulation trop vague et générale mériterait d'être réservée à l'élargissement d'A75.

Pour les PLU, il est proposé d'ajouter dans la liste des autorisations admises dans les zones concernées les « *constructions et installations, aménagements, dépôts, ouvrages, modelés et équipements liés à la réalisation et au fonctionnement de l'élargissement à 2x3 voies de l'A75, dont les affouillements et exhaussements du sol induits, y compris les mesures en faveur de l'environnement* ». La rédaction autorise ainsi les dépôts provisoires dans toutes les zones traversées de tous les PLU, ce qui aurait pu être évité s'ils avaient été définis à l'avance.

Au Crest, le projet s'exonère de l'obligation de préserver les haies, qui servent de coupe-vent pour l'agriculture et à limiter l'érosion des sols.

L'Ae recommande de prévoir au Crest le rétablissement rapide et à fonctionnalité équivalente des haies qui devront être supprimées pour la réalisation du projet, car l'exonération complète de toute obligation de préservation des haies utiles à l'agriculture ne semble pas justifiée au titre de la mise en compatibilité.

Par ailleurs, les surfaces des emplacements réservés dites « pour l'élargissement d'A75 » semblent celles de l'A75 après élargissement (26,7 ha à Clermont-Ferrand, 23,8 ha à Aubière, 20,9 ha à la Roche Blanche...).

2.6. Suivi des mesures et de leurs effets

Un suivi quantitatif et qualitatif des eaux souterraines sera réalisé un an et 3 ans après la mise en service de l'élargissement, en amont et en aval des points de rejets, sans indication sur le nombre de points de mesure.

Un suivi de la qualité de l'air au droit des zones d'habitations situées dans la bande d'étude sera réalisé et comparé aux résultats présentés à l'étude d'impact un an et 5 ans après la mise en service.

Le suivi des mesures compensatoires est prévu jusqu'en 2035, date de fin de la concession.

Des mesures acoustiques seront effectuées un an après la mise en service. Or l'ensemble des valeurs admissibles prévues par la réglementation correspond à une obligation de résultat qui vaut sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Prendre en compte la situation 20 ans après la mise en service, comme le proposent les circulaires d'application, ne garantit donc pas à coup sûr le respect de la réglementation. L'examen au moment le plus défavorable dans la vie de l'infrastructure devrait être préféré. Aussi, un suivi au cours du temps des impacts sonores de l'infrastructure, et l'engagement d'y remédier effectivement le cas échéant, démontrerait probablement plus complètement que le maître d'ouvrage s'acquitte de ses obligations.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un programme de mesures de suivi de l'impact acoustique et par l'engagement d'y remédier le cas échéant.

2.7. Résumé non technique

Le résumé non technique de cinquante pages en tête de l'étude d'impact est facilement accessible. Néanmoins il ne présente aucune illustration, ce qui nuit à une appropriation rapide du dossier qui constitue pourtant un de ses objectifs.

L'Ae recommande de compléter le résumé technique des illustrations nécessaires à une appropriation rapide du dossier.