



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur  
l’autoroute A79 – concession de la RCEA entre  
Sazeret et Digoin (03) actualisant l’avis de l’Ae  
n° 2015-97 du 3 février 2016**

**n°Ae : 2019-110**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 5 février 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'autoroute A79 – concession de la route centre Europe Atlantique (RCEA) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Bertrand Galtier, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

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 le présent avis.

Était absent : Barbara Bour-Desprez, Louis Hubert, Serge Muller

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Sophie Fonquernie

\* \*  
\*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de l'Allier le 15 novembre 2019, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 novembre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de 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 un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 22 novembre 2019 :

- la préfète de l'Allier,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Auvergne – Rhône-Alpes, une contribution ayant été reçue le 16 décembre 2019.

Sur le rapport de Marie-Claire Bozonnet et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

La route centre Europe Atlantique (RCEA) constitue une importante liaison transversale du centre de la France. Présentant une forte fréquentation par les poids lourds impliqués dans de violents accidents par chocs frontaux, sa mise à 2x2 voies avec statut de route express a été déclarée d'utilité publique (DUP) le 20 avril 2017. Le projet a évolué vers un statut d'autoroute à péage. Le dossier présenté par le concessionnaire Autoroute de liaison Atlantique Europe (ALIAE) vise à obtenir l'autorisation environnementale du projet. Le présent avis actualise l'avis de l'Ae du 3 février 2016 sur l'étude d'impact de la DUP.

Le projet concerne une section de 88,45 km entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire). Les principales modifications par rapport au projet présenté lors de la DUP sont le décalage au nord du franchissement du Val d'Allier, avec démolition des viaducs existants et construction d'un double viaduc neuf, des modifications sur les aires de service et les échangeurs et un nouveau système de péage basé sur la lecture automatique des plaques d'immatriculation. Des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) seront nécessaires au projet et en font partie. Certaines sont décrites et leurs impacts évalués dans le dossier présenté, mais onze ne le sont pas. L'Ae émet des recommandations pour améliorer le dossier sur ces différents sujets.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont l'amélioration de la sécurité routière (enjeu ayant conduit à décider la réalisation du projet), la maîtrise des impacts de la phase travaux, la préservation des enjeux relatifs à la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, les continuités écologiques, la maîtrise des nuisances au voisinage liées à une autoroute, en particulier la pollution de l'air, la santé, le bruit.

L'étude d'impact présentée lors de la DUP, actualisée sur certains passages, est fournie ainsi que le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de 2016, une justification du projet, un état initial récent eau et biodiversité, et des documents également récents : dossier établi au titre de la « loi sur l'eau », demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, demande d'autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, dossier au titre des ICPE, mesures de compensation, de suivi et d'accompagnement, et évaluation des incidences Natura 2000.

Ce choix de présenter un dossier par procédure induit de nombreuses incohérences, que l'actualisation partielle de l'étude d'impact ne résout pas. L'absence d'une actualisation sur le bruit et les questions « air et santé » et les insuffisances de la réponse aux observations de l'Ae dans son avis de 2016 sur le trafic conduisent à considérer que le dossier doit être repris en profondeur, pour le simplifier, supprimer les incohérences, fournir les seules informations actualisées à l'exclusion des données anciennes, et le compléter avec l'actualisation des sujets ne l'ayant pas été, en particulier le trafic, le bruit, l'air et la santé. L'étude d'impact ne peut pas être considérée comme de nature à informer correctement le public. L'étude d'impact actualisée et complétée devrait être soumise à un nouvel avis de l'Ae.

Les principales autres recommandations de l'Ae portent sur :

- l'amélioration de la transparence écologique des rétablissements hydrauliques,
- une meilleure prise en compte des impacts des travaux sur le Val d'Allier et l'évaluation des incidences Natura 2000 le concernant,
- la mise en œuvre des dispositifs prévus pour l'aide au franchissement pour les chauves-souris.

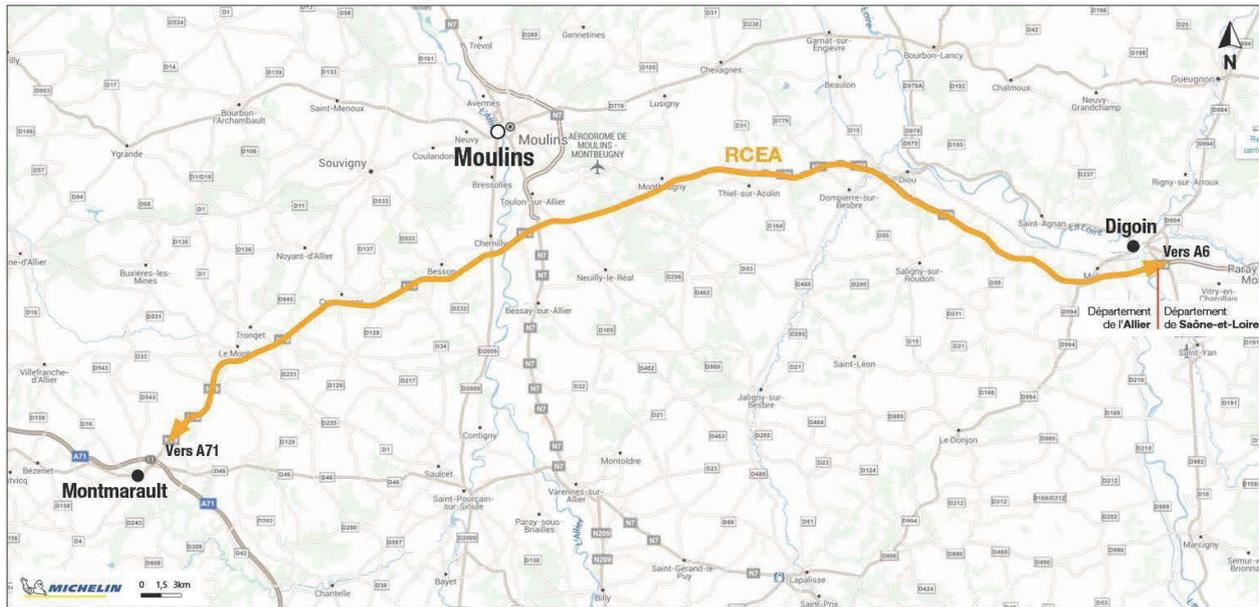
L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La route centre Europe Atlantique (RCEA) constitue une importante liaison transversale du centre de la France. Sa mise à 2x2 voies avec statut de route express a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017 concernant la section Montmarault (Allier) et les deux villes de Saône-et-Loire : Chalon-sur-Saône d'une part (branche nord-est), Mâcon d'autre part (branche sud-est).



- Route Centre-Europe Atlantique (RCEA)
- Aménagement de la RCEA (Projet)

Figure 1 : Situation d'ensemble (source : dossier)

La part des poids lourds dans le trafic sur la RCEA est très importante. Alors que la moyenne nationale est de 12 % sur le réseau national non concédé, sa part sur la RCEA est de 22 à 26 %, avec certaines sections dans l'Allier atteignant 40 à 45 %. Dans ce département, le trafic y est principalement un trafic de transit, puis d'échange, et enfin un trafic local.

La nécessité de réaliser des travaux de sécurisation de l'itinéraire est mise en évidence par une accidentologie de gravité importante (chocs frontaux impliquant des poids lourds, particulièrement mortels) même si leur fréquence n'est pas plus élevée que sur le reste du réseau routier. Cette surgravité des accidents a conduit, sur la période 2009-2013, à un accident corporel par mois (57 au total sur la période), 56 d'entre eux étant graves. 42 personnes ont été tuées, 73 blessées gravement, et 16 blessées légèrement. Dans ce contexte, certains tronçons ont déjà été aménagés à 2x2 voies.

Le projet ayant évolué vers un statut d'autoroute à péage, un débat public a été organisé du 4 novembre 2010 au 4 février 2011 sur l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Chalon-sur-Saône ou Mâcon. Le dispositif retenu par le ministre des transports en juillet 2013 consiste en un aménagement via mise en concession sur l'axe Montmarault - Digoin (première commune de Saône-et-Loire ; voir figure 1), et par une mise à 2x2 voies par l'État dans le reste de la Saône-et-Loire en raison de l'absence d'itinéraires alternatifs à une autoroute qui serait payante.

Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) incluait ce projet au titre de l'insécurité routière. Le rapport de la commission « Mobilité 21 » l'a classé en première priorité.

Le décret du 20 avril 2017 a déclaré d'utilité publique (DUP) la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoin, permettant de conférer le statut autoroutier à cette section de la RN79 qui sera dénommée autoroute A79.

Le pétitionnaire, Autoroute de liaison Atlantique Europe (ALIAE), est le concessionnaire désigné le 12 septembre 2019 après une procédure d'appel d'offres de concession engagée le 21 avril 2017 par un appel à candidatures.

L'Ae a rendu [l'avis n° 2015-97 du 3 février 2016 « sur la mise à 2x2 voies de la RCEA \(RN79\) entre Montmarault \(03\) et Digoin \(71\) »](#) à l'occasion des procédures relatives à la DUP. S'agissant du même projet, le présent avis actualise le précédent, sans reprendre les sujets sur lesquels l'Ae n'a pas de nouvelles observations.

## ***1.2 Projet d'ensemble***

Selon le dossier, les objectifs poursuivis sont : améliorer la sécurité routière, améliorer la qualité de service (aires de service et de repos plus nombreuses), favoriser le développement économique, et améliorer l'intégration environnementale, notamment par la collecte et le traitement systématiques des eaux de ruissellement des chaussées.

La déviation de Digoin a été livrée en 2003 et l'aménagement à 2x2 voies de l'extrémité ouest de l'itinéraire - y compris le dispositif d'échanges au raccordement de l'A71 - a été confié en août 2015 à la société Autoroute Paris Rhin Rhône (APPR) par avenants aux conventions entre l'État et APPR. Le projet soumis à l'avis de l'Ae concerne une section de 88,45 km entre Sazeret (Allier) et Digoin

(Saône-et-Loire), sans que cette dernière commune ne soit concernée par les travaux qui seront exclusivement réalisés dans le département de l'Allier<sup>2</sup>. Il concerne vingt communes de l'Allier, de Sazeret à Chassenard – début de la déviation à 2x2 voies de Digoin – mais vise l'ensemble de la portion concédée qui va de Sazeret à Digoin.

Il s'agit pour l'essentiel d'un aménagement sur place de l'itinéraire existant, avec des modifications de tracé en plan ou de profil en long limitées à certaines zones et destinées à en améliorer les caractéristiques.

Par rapport au projet d'ensemble présenté à l'enquête publique de DUP, le projet a subi certaines modifications :

- le franchissement et la traversée du lit majeur de l'Allier se font désormais par un tracé décalé en parallèle de la RN79 existante. Ce choix induit la construction d'un viaduc neuf comportant deux tabliers parallèles et à deux voies chacun, avec un allongement significatif de l'ouvrage afin de redonner de la mobilité à la rivière (viaducs neufs de 426 mètres d'ouverture<sup>3</sup>). Pour le Rio de Bessay, un même dispositif est prévu, avec un franchissement allongé de 90 m (150 m d'ouverture). Les viaducs existants seront déconstruits après basculement du trafic sur les nouveaux ouvrages. Le projet présenté à la DUP prévoyait d'éviter une part importante des impacts en réutilisant le viaduc existant de franchissement de l'Allier (tout en allongeant son ouverture). Le choix d'un nouveau tracé est justifié dans le dossier notamment par le fait de pouvoir maintenir la circulation pendant la réalisation des travaux, mettre aux normes autoroutières, mais aussi par le fait de faire une rehausse du profil en long pour éviter la submersion de l'A79 en cas de crue centennale de l'Allier (sans expliquer qu'une telle mise hors d'eau ne serait pas compatible avec la réutilisation du viaduc existant) ;
- l'aire de service initialement prévue à proximité de l'échangeur de Cressanges est désormais prévue à Toulon-sur-Allier ;
- l'échangeur entre l'A79 et la RN7 à Toulon-sur-Allier a été modifié en lien avec le déplacement de l'aire à Toulon-sur-Allier, sans que les fonctionnalités d'ensemble soient modifiées ;
- la modification du système de collecte du péage, remplacé par un système en flux libre (ou *free-flow*), qui permet de supprimer les barrières de péage avec guichet et repose sur un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation ;
- l'entrée et la sortie sur l'A71, qui est une autoroute à péage classique, passent par une barrière pleine voie sur la commune de Deux-Chaises. Auparavant, il y avait une barrière au Montet et deux gares sur bretelles à Deux-Chaises.

---

<sup>2</sup> Les communes sur lesquelles portent le projet sont, d'ouest en est : Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet, Chassenard.

<sup>3</sup> Cet allongement de l'ouvrage avec démolition de ses remblais, recul de sa culée ouest et suppression d'enrochements était déjà prévu dans le dossier présenté lors de la DUP pour augmenter significativement la largeur de libre divagation de l'Allier sous le pont.

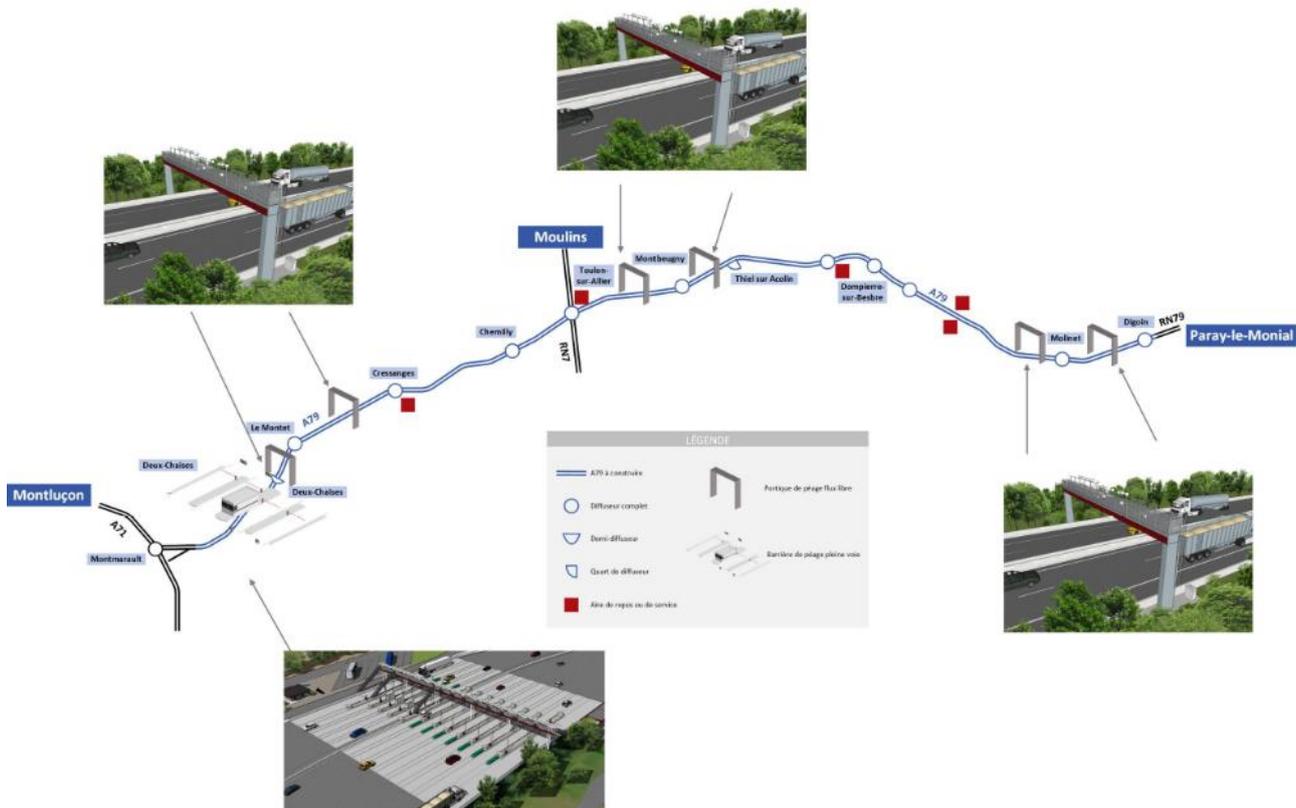


Figure 2 : Nouveau schéma d'organisation du péage en flux-libre (source : dossier)

Les cercles représentent des diffuseurs (demi-cercles : demi-diffuseurs, quart de cercle : quart de diffuseurs), les carrés rouges des aires de service ou de repos, les formes en « Π » des portiques de péage en flux libre.

### 1.3 Présentation des aménagements projetés

Le projet comporte l'élargissement de la route existante, étant précisé que les infrastructures de la RN79 avaient été réalisées en anticipant sa mise à 2x2 voies. La plateforme routière est en effet déjà dimensionnée pour un doublement de la largeur de la route sur l'essentiel du tracé, ainsi que la plupart des franchissements.

Trois sections font l'objet d'un tracé neuf : à proximité du début de tracé côté ouest pour améliorer l'enchaînement des courbes, puis le secteur d'implantation de la barrière de péage en pleine voie à Deux-Chaises, et enfin le secteur du Val d'Allier pour relever le profil en long. La création d'aires de repos et de services augmentera aussi l'artificialisation des sols.

L'autoroute comportera 2x2 voies de circulation de 3,5 m de large chacune séparées par un terre-plein central (d'au moins 3 m de large) et dotées de bandes d'arrêt d'urgence (3 m de large) de part et d'autre sur la totalité de la section. Une bande dérasée de gauche (BDG)<sup>4</sup> sera créée (1 m de large). Une clôture sera posée le long du tracé. En section courante, les travaux consisteront à :

- pour les sections bidirectionnelles courantes, opérer la mise à 2x2 voies autoroutières avec la création de deux voies supplémentaires, ainsi que la mise en conformité autoroutière des deux voies existantes ;

<sup>4</sup> La bande dérasée est une partie de l'accotement d'une route qui a été renforcée pour pouvoir supporter la charge d'un véhicule procédant à une manœuvre d'évitement ou à un arrêt d'urgence.

- pour les deux sections à 3 voies (2 voies dans un sens et une voie dans l'autre) - secteur de Dompierre-sur-Besbre -, créer la seconde chaussée et la bande d'arrêt d'urgence (BAU) d'un côté et mettre en conformité autoroutière celle de l'autre côté ;
- pour les sections déjà doublées, l'intervention permettra le cas échéant la mise en conformité autoroutière pour les zones le nécessitant sur la BAU et l'assainissement.

L'aménagement sera fait selon l'ICTAAL (instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison) L2 entre Sazeret et Le Montet, soit une vitesse maximale autorisée de 110 km/h sur 7,9 km, et L1 entre Le Montet et Digoïn, soit une vitesse maximale autorisée de 130 km/h sur 70,6 km.

Les connexions entre l'A79 et le réseau routier adjacent se feront comme aujourd'hui par douze échangeurs. Trois des échangeurs existants seront modifiés (Deux-Chaises, Toulon-sur-Allier, et Montbeugny).

Concernant les rétablissements, quatre d'entre eux seront repris avec création d'un ouvrage d'art, soixante-huit ne seront pas modifiés, quatorze seront élargis. Un passage à grande faune sera créé dans la forêt de Montbeugny. Quatre rétablissements ferroviaires seront réalisés. Au total, l'itinéraire comportera quatre-vingt-six ouvrages rétablissant les axes de circulation (routes ou chemins). Quatre routes ou chemins seront déviés.

Deux aires de repos et un couple d'aires de repos seront créés ou réaménagés, une aire de service sera créée (nécessitant le franchissement de la rivière La Sonnante), ainsi qu'un centre d'entretien et d'intervention.

Trente-huit bassins de traitement des eaux issues de la plateforme seront créés, dix-sept bassins existants seront conservés et vingt-six seront modifiés.

Environ 1,5 km d'écrans acoustiques (2,5 à 3,5 m de haut) étaient prévus dans le dossier de DUP. Un document « *Mise à jour de l'étude d'impact acoustique* », a été remis le 24 janvier 2020 aux rapporteurs à leur demande. Ce document ne fait pas formellement partie du dossier dont l'Ae a été saisie pour produire le présent avis, qui ne porte donc pas sur ce complément. Il apparaîtrait toutefois que les écrans, merlons et protections de façade prévus aient évolué depuis le dossier de DUP. L'Ae revient sur ce sujet ci-après.

De même, il semble que certaines parties du projet ont évolué récemment, depuis la saisine de l'Ae pour avis. Ainsi, l'aire de service de Toulon-sur-Allier est présentée différemment dans le dossier et dans les plans communiqués aux rapporteurs lors de leur visite de terrain (cf. figure suivante).



Figure 3 : L'aire de service de Toulon-sur-Allier (source : en haut, dossier ; en bas, document présenté aux rapporteurs lors de leur visite de terrain)

Pour les besoins du chantier, deux installations principales sont prévues à Toulon-sur-Allier (550 personnes) et à Dompierre-sur-Besbre (350 personnes). Elles comprendront base vie, ateliers et bureaux. Deux installations annexes sont prévues au Montet et à Molinet, ainsi que quatre installations tertiaires de chantier accueillant temporairement une trentaine de personnes affectées à la réalisation d'un ouvrage précis.

Les travaux produiront 3 070 000 m<sup>3</sup> de matériaux (déblais) et nécessiteront 2 140 000 m<sup>3</sup> de remblais et 420 000 m<sup>3</sup> pour la couche de forme. Le pétitionnaire s'est fixé un objectif ambitieux de réemploi des déblais, qu'il serait opportun de présenter et d'articuler avec ces chiffres.

À ce stade du projet, il est appréciable que trois sites (Cressanges, Toulon-sur-Allier, Dompierre-sur-Besbre) d'installations de centrale d'enrobage, soumis à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont présentés dans le dossier. Sur l'un de ces sites (Toulon-sur-Allier), une centrale à béton sera aussi installée. La carrière Viallet à Toulon-sur-Allier devra augmenter sa production pour approvisionner le chantier, avec la pose d'une bande transporteuse entre la carrière et une station de transit de matériaux.

Le dossier traite de cette opération (carrière et bande transporteuse).

En revanche, il ne traite pas des autres installations nécessaires : la station de transit à Toulon-sur-Allier, cinq autres stations de transit, la création de deux centrales à béton, une centrale pour traitement de couche de forme et deux stations de carburants. Ces onze installations sont des ICPE. Leurs demandes d'autorisation, déclaration ou enregistrement (selon les cas) sont renvoyées à des procédures ultérieures. Sans méconnaître la difficulté de l'exercice, l'Ae souligne que l'étude d'impact devrait couvrir l'ensemble du projet, y compris les ICPE nécessaires à sa réalisation, au meilleur niveau de précision possible, *a fortiori* au stade de la principale demande d'autorisation environnementale requise pour le projet. En cas de besoin d'une autorisation sur l'une de ces ICPE, l'étude d'impact du projet devra être actualisée si les incidences prévisibles s'avéraient significatives.

De plus, le dossier précise : « *Les ICPE non intégrées dans le présent dossier seront définies précisément à l'automne/hiver 2019/2020 lors du processus achat et feront l'objet de dossiers séparés dans la phase de développement du projet, prenant bien en considération les incidences environnementales cumulées à l'échelle du projet.* » L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale doit tenir compte des informations disponibles lorsque le projet est échelonné dans le temps, selon les dispositions de l'article L. 122-1-1 (notamment le III<sup>5</sup>) du code de l'environnement. Il n'y a pas lieu d'étudier les incidences cumulées des différentes parties du projet, mais de présenter une étude d'impact actualisée et complète.

***L'Ae recommande d'actualiser et compléter l'étude d'impact avec la connaissance la plus récente des onze ICPE faisant partie du projet mais non prises en compte dans le dossier présenté, et avec l'analyse de leurs incidences.***

Le dossier n'indique pas le coût du projet. Il était estimé à environ 500 millions d'euros dans le dossier présenté lors de la DUP. S'agissant d'une information nécessaire à la production d'une évaluation socio-économique complète, il conviendra d'actualiser cette estimation.

La mise en service est projetée pour 2022.

---

<sup>5</sup> « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale.* »

## ***1.4 Procédures relatives au projet***

Le dossier présenté est un dossier de demande d'autorisation environnementale applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités soumises à la « loi sur l'eau » (article L. 214-3 du code de l'environnement), et intègre :

- la demande de dérogation aux interdictions strictes concernant les espèces protégées (article L. 411-2 du code de l'environnement),
- la réglementation relative aux ICPE (article L. 512-1 du code de l'environnement) pour une partie des installations du projet concernées,
- l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000<sup>6</sup> (articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26 du code de l'environnement),
- l'autorisation de travaux en domaine public fluvial,
- l'autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier (articles L. 332-1 et suivants du code de l'environnement). Son décret de création ne permettait pas le projet, mais le décret du 20 avril 2017 l'a modifié pour rendre la réglementation applicable compatible avec le projet.

Du fait des caractéristiques du projet, l'Ae est compétente pour rendre un avis. Le projet fera l'objet d'une enquête publique.

## ***1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- l'amélioration de la sécurité routière, enjeu ayant conduit à décider la réalisation du projet ;
- la maîtrise des impacts de la phase travaux, en particulier la bonne application des mesures de prévention des pollutions des eaux, des destructions d'espèces protégées et des nuisances pour le voisinage liées au chantier ;
- la préservation de l'ensemble des enjeux qui concernent la réserve naturelle nationale du Val d'Allier ;
- le maintien ou la restauration des continuités écologiques pour la petite et la grande faune ;
- la maîtrise des nuisances au voisinage liées à une autoroute, en particulier la pollution de l'air, la santé, le bruit.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

Sur la forme, les documents sont bien présentés et d'une bonne facture malgré leur volume manifestement excessif avec plus de 8 500 pages doubles (A3). Des annexes liées à l'eau (analyses des eaux de surface et des eaux souterraines), annoncées comme étant des documents fournis « pour information » ne sont pas jointes.

---

<sup>6</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 » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## 2.1 L'actualisation de l'étude d'impact

L'étude d'impact présentée lors de la DUP est jointe au dossier, actualisée sur certains passages. Y figurent également le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae n° 2015-97 qui était joint au dossier d'enquête préalable à la DUP, une justification du projet, un état initial récent eau et biodiversité, et des documents récents à l'appui de la demande d'autorisation : un dossier établi au titre de la « loi sur l'eau », une demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, une demande d'autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, un dossier au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), un dossier décrivant les mesures de compensation, de suivi et d'accompagnement et un document d'évaluation des incidences Natura 2000.

Cette présentation induit de nombreuses redondances et reste structurée par les procédures administratives, ce qui n'est pas l'esprit de l'autorisation environnementale. La lecture du dossier est donc compliquée, outre son volume important, ce qui n'est pas favorable à l'appropriation par le public de son contenu. Il dispose cependant d'une utile « Note de présentation du dossier – aide à la lecture » (pièce A) qui décrit la composition du dossier, fournit un glossaire, expose le contexte réglementaire et propose un guide de lecture avec une entrée géographique et une entrée thématique. Cette dernière ne couvre toutefois pas l'étude d'impact, présentée lors de la DUP et actualisée depuis (soit douze volumes des « pièces I »), ni les trois volumes des « pièces G » relatives aux ICPE incluses au dossier, ni les études relatives au franchissement du Val d'Allier (« *Analyse de l'évolution prévisible de l'érosion suite à la suppression des enrochements en rive gauche de l'Allier* », quatre volumes et treize annexes). Il en résulte que le lecteur intéressé (par exemple) par le bruit, la pollution de l'air ou encore l'évaluation socio-économique du projet ne trouvera pas ces entrées dans le guide de lecture.

En l'état, la pièce A ne suffit pas à expliquer le choix de répéter des chapitres entiers. Ainsi par exemple les incidences Natura 2000 se trouvent traitées dans deux pièces distinctes : dans la pièce « I2 volume 3 pièce F » (*Actualisation de l'étude d'impact – Études d'impact*), qui comporte un chapitre 11 « *Évaluation d'incidence Natura 2000* » et dans la pièce J « *Document d'incidence sur le réseau Natura 2000* ». Ces deux évaluations sont distinctes. Il semble que celle de la pièce I2 volume 3 soit périmée et qu'elle doive être remplacée par celle de la pièce J, mais le dossier ne l'indique pas clairement et le guide de lecture n'est d'aucune aide sur ce point, qui n'est pas isolé.

***L'Ae recommande de compléter le guide de lecture afin de permettre au lecteur de retrouver dans le dossier l'intégralité des éléments de l'étude d'impact actuelle.***

Plus globalement et outre cette remarque de forme, le choix de présentation retenu avec un dossier par procédure induit de nombreuses incohérences, que l'actualisation de l'étude d'impact ne résout pas. D'autres illustrations en sont fournies ci-dessous. L'absence d'une actualisation jointe au dossier dont a été saisie l'Ae par exemple sur le bruit ou sur les questions « air et santé »<sup>7</sup> et les insuffisances dans la réponse aux observations de l'Ae dans son avis de 2016 sur le trafic conduisent à considérer que le dossier doit être repris en profondeur avant l'enquête publique, pour le simplifier, supprimer les redondances et les incohérences, fournir les seules informations actualisées, et le compléter avec l'actualisation des sujets ne l'ayant pas été, en particulier le trafic, les émissions de

<sup>7</sup> À la demande des rapporteurs, le pétitionnaire leur a adressé informellement une mise à jour sur le bruit et « air et santé » le 23 janvier 2020.

gaz à effet de serre, le bruit, l'air et la santé. Ces éléments étant des composantes majeures des impacts d'une autoroute, l'étude d'impact ne peut donc toujours pas être considérée comme de nature à informer correctement le public. Elle devra être complétée sur l'ensemble de ces sujets et faire l'objet d'une nouvelle saisine de l'Ae pour que son avis et la démarche « éviter, réduire, compenser » portent sur ceux-ci.

***L'Ae recommande au pétitionnaire de reprendre en profondeur le dossier avant l'enquête publique pour présenter une étude d'impact simplifiée, sans incohérences, actualisée et complétée avec une étude à jour en particulier sur le trafic, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, l'air et la santé.***

## ***2.2 État initial, incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences, suivi prévu***

### ***Trafic et déplacements***

Le projet est justifié par les besoins de déplacement à l'échelle européenne, nationale et locale. Certains des trajets européens mentionnés semblent toutefois pouvoir être réalisés de manière aussi directe (voire plus) par d'autres routes comme par exemple les liaisons entre Nantes et Besançon, Bâle, Innsbruck. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) varie de 9 000 à 16 000 véhicules à l'état initial. Il est projeté à la mise en service (2022) à 13 500 (dont 41 % de poids lourds) sur la partie la moins fréquentée (Toulon-sur-Allier (RN7) – Montbeugny) et jusqu'à 20 800 véhicules par jour, dont 28 % de poids lourds, sur la section la plus fréquentée (Chemilly – Toulon-sur-Allier RN7).

L'Ae avait émis un certain nombre d'observations sur l'étude de trafic dans son avis de 2016 visant notamment à l'étoffer, à l'actualiser sans prendre en compte l'éco-redevance poids lourds, à s'appuyer sur une analyse origines-destinations et à la faire porter sur les itinéraires de substitution. Le mémoire en réponse qui avait alors été fourni comprenait en annexe (datée de mars 2016) une note de synthèse apportant quelques éléments et abandonnant l'hypothèse d'une éco-redevance poids lourds. Cette note de synthèse expose les résultats d'une enquête réalisée en octobre 2015 répondant en partie aux recommandations de l'Ae. Elle indique que le modèle n'était pas encore calé et devait l'être pour juin 2016. Elle s'intéresse aux itinéraires d'évitement des barrières de péage avec les hypothèses d'alors (péage ouvert). Concernant les itinéraires de substitution, elle annonce que « *la mise à jour du modèle permettra d'affiner les reports de trafic local sur les itinéraires de substitution* ». Les principaux « impacts » précisés dans cette note portent sur les produits et économies liés aux péages et à l'abandon de l'éco-redevance. Cette note conclut : « *Les tendances décrites précédemment fournissent des orientations et des appréciations à dire d'expert que devront confirmer les résultats des modélisations de trafic 2016.* » Aucune actualisation de ce volet n'est présentée ailleurs dans le dossier, alors que le trafic est un déterminant essentiel des pollutions, émissions de gaz à effet de serre et nuisances du projet.

***L'Ae recommande de fournir une étude de trafic complète et à jour, reposant sur le projet actuel, fournissant les évolutions projetées à la mise en service du projet et à long terme sur le périmètre du projet et sur l'ensemble des routes susceptibles de connaître une modification significative de trafic.***

### Eau, milieux naturels, continuités écologiques

Les compléments qui ont été apportés sur la faune et la flore, issus d'inventaires actualisés de 2017 à 2019, sont de bonne facture et semblent suffisants. Une méthodologie bien référencée (mais dont les ressorts ne sont pas détaillés) a été utilisée pour évaluer les besoins de mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Les propositions de compensation sont bien étayées. Un dispositif de suivi de ces mesures, à commencer par les acquisitions nécessaires, a été mis en place pour le public grâce à un site ouvert en ligne<sup>8</sup>. Ce site montre que le travail de consolidation des acquisitions foncières nécessaires n'est pas achevé à ce jour, mais qu'il est en progression. En janvier 2020, seulement de l'ordre de 40 % des sites nécessaires aux compensations seraient sécurisés<sup>9</sup>, ce qui est faible au stade d'une demande d'autorisation environnementale. L'Ae rappelle que les mesures de compensation doivent en principe être en place avant la destruction qu'elles compensent.

Il est à souligner que certaines mesures environnementales en faveur des chauves-souris ont été l'objet d'une recherche d'optimisation de leurs fonctionnalités, en prévoyant la mise en place de « phares acoustiques », dispositifs visant à améliorer l'efficacité des mesures de réduction du risque de collision de chauves-souris lors de leurs traversées de la route. Le nombre des dispositifs d'aide au franchissement (44) envisagés par le dossier reste toutefois modeste vis-à-vis de la coupure des milieux que représente l'élargissement du linéaire concerné. Si tous étaient réalisés, leur densité serait ainsi de l'ordre d'un dispositif pour deux kilomètres d'autoroute, ce qui est faible. De plus, ils sont assortis d'un niveau de priorité (1, 2, 3), et seuls 16 bénéficient du niveau 1 qui correspond à un engagement réel du maître d'ouvrage à les réaliser.

***L'Ae recommande de mettre en œuvre la totalité des dispositifs d'aide au franchissement envisagés pour les chauves-souris et de les compléter afin de disposer d'une trame suffisamment dense.***

Pour la grande faune, un seul passage est prévu. L'Ae avait déjà recommandé dans son avis de 2016 de mieux justifier ce choix. La réponse apportée repose sur l'existence d'autres ouvrages permettant d'assurer cette fonction, mais ceux-ci restent insuffisants. Le dossier cite le schéma régional de continuités écologiques (SRCE) Auvergne qui mentionne que la transparence de plusieurs tronçons de l'infrastructure est à améliorer.

***L'Ae recommande d'améliorer la transparence de l'infrastructure pour la faune, en particulier aux endroits mentionnés par le SRCE.***

Concernant l'eau et les milieux aquatiques, le recensement des zones humides a été réalisé en application de la réglementation en vigueur. L'Ae recommandait dans son avis de 2016 d'améliorer la transparence écologique de l'ouvrage par une amélioration des fonctionnalités des ouvrages de rétablissement hydraulique. Un effort a été fait sur cette question, avec plusieurs ouvrages élargis très substantiellement.

Il subsiste toutefois un nombre élevé de franchissements hydrauliques dont l'ouverture sera insuffisante pour favoriser significativement le passage de la petite faune. La qualification des passages répond à une logique qui n'est pas toujours évidente à percevoir, puisque des ouvrages

<sup>8</sup> <https://esri-arcgis.egis.fr/portal/apps/opsdashboard/index.html#/b27059c60f2e4d1e9b2bfa7855e16ba0>

<sup>9</sup> Au 3 février 2020, le site indiquait que 79,13 ha de compensations étaient « sécurisées » sur un total devant atteindre ou dépasser 181,96 ha. Le besoin de compensation pour destructions de milieux ouverts était entièrement couvert. En revanche, 46,9 ha pour un besoin de 139,5 ha de compensations pour destructions de milieux forestiers étaient sécurisés (soit 33,6 %) et 28,4 ha pour un besoin de 75 ha de compensations pour destructions de zones humides (soit 37,8 %).

présentant une ouverture comprise entre 60 cm et 1,5 m et une longueur de l'ordre de 50 à 60 m sont présentés comme « favorables » alors que leur dimensionnement semble insuffisant pour conduire à leur utilisation par la faune terrestre ou aquatique. Le rapport de l'ouverture à la longueur et l'apport de lumière dans le conduit des ouvrages sont en effet des facteurs déterminants de leur attractivité. En la matière, les recommandations faites aux maîtres d'ouvrages sont exposées dans des notes du service d'études sur les transports (SETRA)<sup>10</sup>. Les caractéristiques de nombreux ouvrages hydrauliques, dont certains sont allongés dans le cadre du projet, ne respectent toutefois pas ces recommandations.

***L'Ae recommande de s'assurer de la fonctionnalité pour la faune des ouvrages de rétablissement hydraulique, d'indiquer notamment la manière dont les préconisations des guides de référence du SETRA seront prises en compte, et de mettre en regard des tronçons pour lesquels la transparence est à améliorer les aménagements prévus afin de clairement montrer le niveau de la réponse apportée à cet objectif.***

La qualité du dossier concernant les zones humides est à souligner. En effet, les besoins en compensation pour destruction de zones humides reposent sur une méthodologie établie par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN) et l'agence française pour la biodiversité (AFB, désormais Office français de la biodiversité (OFB)). Cette méthode s'intéresse aux fonctions hydrologiques, biogéochimiques et aux fonctions d'accomplissement du cycle biologique des espèces. Pour les besoins de compensation relatifs à la faune et la flore, la méthode repose sur le calcul d'une « dette écologique ». Après estimation des « volumes d'impact résiduel », sont pris en compte le niveau d'impact (durée et réversibilité de l'impact), l'atténuation attendue des mesures de réduction, le niveau d'enjeu de l'habitat (état de conservation des milieux naturels concernés), le niveau d'enjeu des espèces, la proportion d'habitat directement concerné et la fragmentation (« isolement » de l'habitat).

#### *Le franchissement du Val d'Allier et les incidences Natura 2000*

Le franchissement du Val d'Allier à travers la réserve naturelle nationale et des sites Natura 2000 est un enjeu majeur du projet. L'élargissement de l'ouverture du viaduc, la suppression du remblai supportant actuellement la RN79 et le retrait des enrochements constituent des mesures intéressantes qui avaient été prévues dès le dossier de DUP. Le chantier nécessitera la création d'une piste d'accès au nord du viaduc ainsi que la pose d'estacades<sup>11</sup> dans le lit mineur de l'Allier au sud du viaduc. Un suivi de l'érosion des berges sera effectué.

L'Ae rappelle que cette partie du projet n'a été rendue possible que par la prise d'un décret *ad hoc* modifiant le règlement de cette réserve<sup>12</sup>. Elle revient dans la partie 2.3 sur le choix de reconstruire un double viaduc neuf au lieu de réutiliser et doubler celui qui existe.

Les informations concernant les travaux de construction du nouveau viaduc et de déconstruction des ouvrages existant dans le val l'Allier figurent dans deux pièces distinctes : l'évaluation des

<sup>10</sup> « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques », note de décembre 2013 disponible à l'adresse : [http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references\\_bibliographiques/1338w-ni\\_faune\\_piscicole.pdf](http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/1338w-ni_faune_piscicole.pdf)

« Routes et passages à faune, 40 ans d'évolution », note d'août 2006 disponible à l'adresse :

[http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references\\_bibliographiques/routes\\_et\\_passages\\_faune.pdf](http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/routes_et_passages_faune.pdf)

<sup>11</sup> Plateforme en charpente supportée par des pilotis, destinée à l'accès des engins de chantier tout le long du viaduc existant.

<sup>12</sup> [Décret n° 2017-947 du 10 mai 2017.](#)

incidences Natura 2000 (pièce J) et le dossier de demande d'autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale (pièce F), avec toutefois des nuances :

- la pièce J n'évoque que très sommairement (une phrase en pages 62 et 73) la suppression du remblai au droit du viaduc actuel et des enrochements en rive gauche de l'Allier, avec un renvoi à des études ultérieures pour ce qui est de la définition des emprises nécessaires à ces travaux. Elle n'évoque pas les réaménagements de berge au droit du viaduc et leur prolongement en amont immédiat afin d'éviter des affouillements des ouvrages, alors que ces travaux sont également susceptibles d'avoir des incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000. Ceux-ci font toutefois l'objet de développements dans la pièce F ;
- le descriptif des aménagements des accès travaux a été mis à jour dans la pièce F (page 12) où il se trouve plus complet et illustré, mais pas dans la pièce J (page 20) ; toutefois les illustrations (pages 39 et 40 de la pièce J) sont cohérentes ;
- les aspects liés au phasage du chantier apparaissent insuffisamment précis, voire incohérents. Ainsi, il est précisé en page 78 de la pièce J, comme mesure de « *suppression ou de réductions des incidences* » pendant la phase travaux, pour la Loure et le Castor d'Europe : « *aucun aménagement dans les lits majeurs des cours d'eau entre le 1er avril et le 31 août* ». Or, la pièce J ne reprend pas certains éléments de description des travaux de déconstruction des viaducs qui figurent à la page 14 de la pièce F où il est mentionné au sujet des espèces piscicoles que « *la période de moindre impact pour la réalisation des travaux dans le lit mineur de la rivière s'étend de juillet à septembre* ». La pièce J mentionne même en page 57 : « *Concernant les individus, le risque d'atteinte des nichées ne sera pas négligé malgré un démarrage des travaux contraint en période printanière* », ce qui laisse entendre que les mesures d'évitement des périodes sensibles ne seront pas pleinement mises en œuvre ;
- la piste d'accès au nord du viaduc, créée pour les besoins du chantier, doit être conservée pour les besoins d'un club de kayak : ce point est mentionné comme une mesure d'accompagnement dans la pièce F, alors que la suppression de la piste avec remise en état est considérée comme nécessaire dans une note de la DREAL du 20 novembre 2019 sur la demande d'autorisation de travaux dans la réserve naturelle.

***L'Ae recommande de mettre en cohérence les différentes parties du dossier, en particulier sur le franchissement de l'Allier, les travaux prévus, leur organisation, et les mesures qui seront effectivement mises en œuvre, dans le sens d'une réduction maximale des impacts des travaux sur les milieux naturels de la réserve naturelle nationale.***

La suppression du remblai du viaduc existant devrait avoir un impact favorable sur la Loure et le Castor d'Europe. Cependant le dossier ne comprend pas d'évaluation des impacts des travaux de déconstruction pourtant bien décrits avec la création d'une estacade provisoire le long de l'ensemble de l'ouvrage existant, estacade posée sur 44 pieux de 1 100 mm, ancrés de 7,00 mètres dans les marnes par battage.

La description des travaux de déconstruction relatifs au viaduc du Rio de Bessay renvoie improprement à celle du viaduc sur l'Allier puisque l'estacade envisagée serait réalisée dans ce cas sous l'ouvrage existant. Aucune alternative à ce mode de déconstruction ne semble avoir été étudiée, même pas celle d'une intervention à partir du tablier sud du nouvel ouvrage, méthode qui imposerait certes des périodes de basculement d'un sens de circulation sur l'autre voie, et donc d'exploitation en mode dégradé d'une portion de tronçon neuf, mais qui éviterait un certain nombre d'impacts sur

les milieux (en particulier ceux résultant de l'intervention en lit mineur avec l'estacade de déconstruction).

Par ailleurs la pièce J présente au chapitre 4.1.2 des plans du projet dans la traversée du val d'Allier, localisant de manière claire l'emprise provisoire et l'emprise définitive mais ne tenant pas compte des nombreux appuis en rivière de l'estacade provisoire prévue pour déconstruire les viaducs existants.

Enfin, l'évaluation des incidences Natura 2000 relative au site (ZPS) « Val d'Allier Bourbonnais » ne conclut pas que le projet n'est pas susceptible d'incidences significatives sur les objectifs de conservation du site. Certains arguments utilisés ne sont pas pertinents dans une analyse d'incidences Natura 2000 (notamment ceux relatifs à un ratio de la superficie du site affecté par le projet – argument pourtant utilisé à plusieurs reprises dans l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000). L'Ae, qui avait déjà fait des recommandations sur ce point dans son avis de 2016, a produit une note sur l'évaluation des incidences Natura 2000 et sur la marche à suivre en cas d'incidences résiduelles significatives<sup>13</sup> à laquelle le pétitionnaire pourrait utilement se référer.

***L'Ae recommande de compléter le dossier en tenant compte des impacts des estacades à construire, en réévaluant des solutions alternatives, et en menant la démarche d'évaluation des incidences Natura 2000 sur la ZPS « Val d'Allier Bourbonnais » jusqu'à son terme.***

Les mesures prévues semblent nécessaires et proportionnées. Afin de garantir la pérennité de leur résultat, le suivi et les moyens affectés à d'éventuelles mesures complémentaires ou correctrices sont des facteurs déterminants. Le dossier mentionne la recherche d'un partenariat avec la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) Auvergne, gestionnaire de la réserve avec l'Office national des forêts (ONF). Il a été indiqué par oral aux rapporteurs que ce partenariat n'était pas encore établi.

***L'Ae recommande de préciser les acteurs et les moyens qui seront effectivement affectés au suivi environnemental de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier et aux éventuelles mesures complémentaires ou correctrices qui se révéleraient nécessaires.***

### Bruit

Comme précisé ci-dessus, le pétitionnaire a adressé aux rapporteurs de l'Ae un document intitulé « mise à jour de l'étude d'impact acoustique ». Cet envoi par mail le 23 janvier 2020, trop tardif et informel, ne peut être considéré comme une actualisation de l'étude d'impact, d'autant plus qu'elle reste incomplète après analyse rapide du document par les rapporteurs.

L'Ae formule ci-après quelques premières observations à prendre en compte pour l'actualisation nécessaire.

Le document transmis à l'Ae mentionne qu'une campagne de mesures de bruit a été réalisée du 2 au 12 septembre 2019, et que des comptages de trafic routier ont été réalisés simultanément, tant sur la RN79 que sur les routes départementales ou la RN7. Les résultats de mesure sont fournis en annexe à ce document. Ce même document présente le modèle de calcul destiné à projeter les

---

<sup>13</sup> [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316\\_-\\_Note\\_de\\_l\\_Ae\\_sur\\_l\\_e\\_valuation\\_des\\_incidences\\_Natura\\_2000\\_-\\_delibere\\_cle2361de.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316_-_Note_de_l_Ae_sur_l_e_valuation_des_incidences_Natura_2000_-_delibere_cle2361de.pdf)

ambiances acoustiques avec et sans projet en 2020 puis en 2040, en fonction des projections de trafic à ces horizons – avec et sans projet.

Les prévisions de trafic utilisées comme hypothèse pour évaluer le bruit futur sont présentées dans un tableau de synthèse qui dit s'appuyer sur un document complet qui n'est pas fourni. L'actualisation de l'étude d'impact devra fournir le détail des projections de trafic.

Par ailleurs, il s'avère que le calage du modèle mérite d'être revu. En effet, le tableau de comparaison des résultats des calculs avec ceux des mesures effectuées *in situ* montre un nombre d'écart supérieurs à 2 dB(A) qui apparaît important (16 sur 37 points de mesure), alors que 2 dB(A) est la limite de précision acceptable classiquement retenue pour caler un modèle acoustique. En l'état, il en résulte une incertitude probablement élevée sur les prédictions du modèle, qu'il faudra qualifier pour garantir les droits des riverains, puisque la réglementation impose un objectif de résultats quant aux seuils de bruit à respecter (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement)<sup>14</sup>.

Ce document récapitule ensuite les protections acoustiques dimensionnées dans le cadre de l'étude d'impact et les compare à celles issues de l'étude d'impact précédente (celle de la DUP). Dans un certain nombre de cas, la protection initialement envisagée est soit supprimée (merlons, écrans ou isolations de façades), soit réduite (par exemple : une simple isolation de façade en remplacement d'un écran ou d'un merlon). Ces évolutions mériteraient d'être expliquées et justifiées en détail dans la mesure où les protections à la source – écrans et merlons – doivent être privilégiés (article R. 571-48 du code de l'environnement) et offrent une protection qui permet une meilleure jouissance des logements, notamment l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes.

Enfin, l'Ae avait recommandé dans son avis de 2016 que les effets du projet en matière de bruit soient étudiés sur un périmètre élargi aux axes adjacents à la RCEA, aux itinéraires de substitution et aux axes qui la prolongent, susceptibles de connaître des modifications significatives de leurs niveaux de trafics. Mis à part quelques considérations trop synthétiques pour valoir étude acoustique, cette recommandation n'a toujours pas été suivie d'effet.

L'Ae rappelle les recommandations de son avis de 2016 d'élargir l'état initial du bruit et l'analyse de ses effets aux axes adjacents à la RCEA, aux itinéraires de substitution et aux axes qui la prolongent.

#### *Air et santé, émissions de polluants*

Ce volet présente les mêmes faiblesses que celui sur le bruit.

Une étude « air et santé » de niveau I a été informellement adressée par mail le 23 janvier 2020 aux rapporteurs. Comme pour le bruit, cet envoi trop tardif et son caractère informel ne peut être considéré comme une actualisation de l'étude d'impact, d'autant plus qu'elle reste incomplète après analyse rapide du document par les rapporteurs.

L'Ae formule ci-après quelques premières observations à prendre en compte pour l'actualisation nécessaire.

---

<sup>14</sup> L'Ae a émis [une note sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#), dont le pétitionnaire pourrait tirer profit pour améliorer cette partie.

Les prévisions de trafic utilisées comme hypothèses pour évaluer les futures émissions de polluants sont présentées avec des valeurs projetées en 2022 et en 2042 sans qu'il soit possible de garantir leur cohérence avec les autres parties de l'étude d'impact en l'état actuel de leur présentation. L'actualisation de l'étude d'impact devra fournir le détail des projections de trafic et montrer que les différentes parties du dossier utilisent les mêmes hypothèses.

Comme pour le bruit, et selon les évolutions de trafic sur les axes adjacents à la RCEA, les itinéraires de substitution et les axes qui la prolongent, il pourra être nécessaire d'étendre le périmètre de cette étude.

Le document conclut que le projet induit une hausse modérée des émissions de polluants. Les normes de qualité de l'air en vigueur seraient respectées, à l'exception des teneurs maximales en dioxyde d'azote en 2022. En l'absence d'une population dense le long de l'axe, la partie évaluant les risques sanitaires conclut que le projet n'augmentera pas les risques.

### Gaz à effet de serre

L'étude d'impact de 2015 n'a pas été actualisée sur ce volet. Elle projetait des émissions de CO<sub>2</sub> de 1 674 t en 2040 avec projet (contre 1 146 t en 2014 et 1 469 t en 2040 sans projet).

La phase travaux et les matériaux utilisés n'ont pas été l'objet d'une estimation ni d'une mise à jour des émissions de CO<sub>2</sub>. En phase d'exploitation, les émissions proviennent de l'entretien et des usagers, y compris ceux qui adoptent des stratégies d'évitement du péage. Il conviendra de prendre en compte ces facteurs et d'apporter une estimation du bilan carbone du projet tenant compte de l'ensemble (travaux, matériaux et phase d'exploitation).

L'actualisation du trafic doit conduire à la mise à jour de ces estimations.

L'Ae observe par ailleurs que le mémoire en réponse, présenté dans le dossier de DUP suite à son avis de 2016, écarte toute possibilité de compensation des émissions de gaz à effet de serre – ce qui n'est pas recevable, et indique au sujet du « facteur 4 » : « *Cet engagement ne s'applique pas individuellement à chaque projet mais globalement aux émissions de l'ensemble des secteurs. La filière des transports dans son ensemble contribue au facteur 4 (amélioration des véhicules et autres mesures).* » D'une part, ce raisonnement repose sur une affirmation erronée puisque le secteur des transports, le plus émissif des secteurs, a été le seul dont les émissions de gaz à effet de serre ont recommencé à croître au cours des dernières années et n'a pas respecté les budgets carbone alloués dans la stratégie nationale bas carbone. D'autre part, il convient que chaque projet contribue de façon significative à l'objectif global du secteur puisque cet objectif ne fait pas l'objet d'une déclinaison individuelle. La nature et les dimensions de ce projet devraient au contraire conduire le pétitionnaire à présenter sa contribution aux objectifs de neutralité carbone désormais adoptés par la France et à détailler les mesures qu'il prendra sur ce sujet. À défaut d'éviter les émissions, des mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation devraient être prévues.

***L'Ae recommande d'explicitier la contribution du projet aux objectifs de neutralité carbone adoptés par la France et de proposer autant que de besoin des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre.***

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

### 2.3.1 Le franchissement de l'Allier

Le décalage de l'axe de la voie dans le Val d'Allier est justifié notamment par le fait que les viaducs existants ne sont pas aux normes autoroutières (pas de BAU). Ce point n'était pas considéré comme rédhibitoire lors de la DUP. L'Ae rappelle que le projet déclaré d'utilité publique prévoyait le maintien du viaduc existant ainsi que la déconstruction de son remblai en rive gauche pour élargir sa portée et redonner son espace de mobilité à l'Allier dans des proportions similaires à l'élargissement prévu dans le projet actuel.

Le choix de décaler au nord la traversée du Val d'Allier, avec une double voie et un double viaduc en site neuf, a fait l'objet d'une analyse multicritère comparant l'intérêt et les inconvénients de ce choix en termes de fonctionnalités routières, de réalisation des travaux, d'enjeux agricoles, de cadre de vie et de milieux naturels. Cette pondération implicite revient à mettre en concurrence la préservation des milieux naturels seule face à quatre autres enjeux liés au milieu humain alors qu'il s'agit d'une réserve naturelle nationale, dont l'objectif de protection est de les soustraire à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader. De plus, la comparaison faite estime plus favorable pour les milieux naturels la construction de deux viaducs de franchissement de l'Allier parallèles au viaduc existant, plutôt que réaliser le projet tel que présenté par la DUP (conservation et doublement du viaduc existant), sans argument solide.

Or la suppression de l'ancien viaduc induira la destruction de l'habitat d'une colonie de chauves-souris (Murins à oreilles échancrées) d'une quarantaine d'individus. La pièce E (demande de dérogation à l'interdiction portant sur les espèces protégées) comporte une mesure de réduction « MR05 » visant à tenter de conduire cette colonie à s'installer sur le nouveau viaduc avant la destruction de l'ancien.

Par ailleurs, l'Ae a souligné ci-dessus les impacts des choix réalisés pour l'organisation des travaux, notamment pour la déconstruction des viaducs actuels à deux voies.

Sur ce point, le projet adopte une solution qui semble présenter plus d'impact sur l'environnement que celle qui avait été retenue dans le dossier de DUP, sans apporter d'élément décisif justifiant un tel revirement.

***En raison de la sensibilité et des enjeux environnementaux très forts au niveau du franchissement de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, l'Ae recommande de justifier le choix d'abandonner le projet déclaré d'utilité publique pour construire deux nouveaux viaducs et déconstruire l'existant, notamment par une comparaison de toutes leurs incidences sur l'environnement et, à défaut, de reconsidérer ce choix.***

### 2.3.2 Le demi-échangeur de Deux-Chaises et sa barrière de péage

Le demi-échangeur de Deux-Chaises sera couplé avec une barrière de péage en pleine voie (BPV). Son positionnement se trouve être situé à cheval sur un ru dans un vallon et empiétant largement sur un boisement relictuel lié à ce vallon. Il n'apparaît pas que l'évitement de ces milieux intéressants ait été suffisamment recherché. Les motifs avancés tiennent à la géométrie de la route au sud – mais

n'indiquent pas les raisons qui auraient rendu impossible le positionnement de cet échangeur hors des milieux les plus sensibles.

***L'Ae recommande de chercher à réduire les impacts du demi-échangeur de Deux-Chaises et de la barrière de péage en pleine voie en les situant à un endroit préservant mieux les milieux naturels, par exemple plus au nord.***



Figure 4 : Le demi-échangeur de Deux-Chaises et sa BPV (source : dossier)

## ***2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport***

Le code de l'environnement (article R. 122-5) dispose que l'étude d'impact d'un projet routier présente « *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences* ».

Ce volet porte notamment sur les coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité et sur les consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur l'urbanisation induite par le projet. En raison de la nécessité de disposer d'une étude d'impact actualisée reposant sur des hypothèses de trafic présentées clairement et de manière complète, l'Ae n'a pas pu faire porter son analyse sur ce volet, ni vérifier la cohérence des hypothèses retenues dans l'ensemble du dossier.

Elle formule toutefois ci-après quelques premières observations sur l'étude « air et santé » transmise informellement aux rapporteurs le 24 janvier 2020 qui comprend un chapitre intitulé « *Monétarisation et analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre* » à prendre en compte pour l'actualisation nécessaire.

La monétarisation des coûts collectifs de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre conduit cette étude à estimer une augmentation annuelle de 507 000 € à l'horizon 2022 et de 491 000 € à l'horizon 2042 du fait de la pollution atmosphérique due au projet. Celle liée aux émissions de gaz à effet de serre conduit à une augmentation annuelle de 5 350 000 € à l'horizon 2022 et de 8 432 000 € à l'horizon 2042<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> La cohérence de ces chiffres avec ceux présentés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de 2016 n'est pas expliquée. Ce mémoire en réponse estimait à 5 M€ le surcoût climatique du projet en 2040 et à 3 M€ son surcoût pour la santé.

Les valeurs de référence retenues étant celles de 2014, l'actualisation devra inclure une mise à jour complète sur les émissions de gaz à effet de serre et leur monétarisation en retenant les valeurs recommandées dans le rapport Quinet de 2019.

Il a été indiqué par oral aux rapporteurs qu'un aménagement foncier, agricole et forestier sera réalisé sur un secteur de 300 ha autour de l'échangeur de Toulon-sur-Allier. Cet aménagement fait partie du projet d'ensemble et son évaluation environnementale devra reposer sur l'étude d'impact actualisée. Le pétitionnaire pourra utilement se référer à la note de l'Ae sur ce sujet<sup>16</sup>.

***L'Ae recommande de faire porter l'actualisation de l'étude d'impact sur les analyses spécifiques aux infrastructures de transport.***

## ***2.5 Résumé non technique***

Le résumé non technique reflète l'étude d'impact « actualisée ». L'Ae a donc les mêmes observations à son sujet que sur cette dernière.

Il présente les mêmes difficultés liées à l'actualisation du dossier. Ainsi, un tableau rappelle les « *étapes et décisions antérieures à la présente enquête publique* » en référence à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et non à l'enquête publique liée à l'autorisation environnementale pour laquelle le dossier est présenté (en pratique, les étapes et décisions ayant eu lieu depuis l'enquête de DUP ne sont pas incluses). Réciproquement, il ne présente pas les informations plus récentes qui auraient pu être tirées des dernières données présentées dans le dossier (état initial eau et biodiversité, espèces protégées, etc.). Il reste structuré autour des notions de programme et de projet, alors que la première n'existe plus dans le code de l'environnement et la seconde a été amplement redéfinie. Ces défauts d'actualisation sont de nature à égarer le public auquel est destiné le résumé non technique au moment de l'enquête publique.

Ainsi à titre d'illustration :

- Il présente la « *bande d'étude du programme* » faisant « *une centaine de mètres de part et d'autre de l'infrastructure* » (page 30/591), alors que le préambule de la même pièce définit en page 26/591 la bande d'étude « *sur une distance d'environ 200 m de part et d'autre de la RCEA actuelle* », en cohérence avec le chapitre 1 *Préambule* (page 14/591) et le chapitre 5 *Analyse de l'état initial du site et de son environnement* (page 266/591) de cette même pièce I.
- Il fait parfois référence à des « *études en cours de réalisation* », et annonce « *une mise à jour de cette thématique [qui] sera faite ultérieurement* » (sur l'agriculture, page 33/591).
- Il comporte des références réglementaires parfois datées. C'est notamment le cas s'agissant des textes régissant l'étude d'impact : l'article R. 122-5 du code de l'environnement est cité dans sa version issue du décret n° 2011-2019 du 29/12/2011 encore en vigueur en janvier 2016 mais plus aujourd'hui.

***L'Ae recommande de reprendre en profondeur le résumé non technique intégrant les actualisations et compléments demandés et tenant compte des recommandations du présent avis.***

---

<sup>16</sup> [Note du 5 novembre 2014 de l'Ae sur les aménagements fonciers, agricoles et forestiers liés à la réalisation de grands ouvrages publics.](#)