



Autorité environnementale

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

**Avis de l’Autorité environnementale sur la
création d’un demi-diffuseur sur l’A6 au nord de
Chalon-sur-Saône à Fragnes-La-Loyère (71)**

n°Ae : 2021-54

Avis délibéré n° 2021–54 adopté lors de la séance du 8 septembre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 8 septembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'un demi-diffuseur sur l'A6 au nord de Chalon-sur-Saône à Fragnes-La-Loyère (71).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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.

Étaient absents : Pascal Douard, Alby Schmitt

N'a pas participé à la délibération en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Sophie Fonquernie

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Saône-et-Loire, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 15 juin 2021.

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 18 juin 2021 :

- le préfet de la Région Bourgogne-Franche-Comté,
- le préfet de Saône-et-Loire, qui a transmis une contribution en date du 30 juin 2021,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Bourgogne-Franche-Comté, qui a transmis une contribution en date du 17 juin 2021.

Sur le rapport de Marc Clément et de Pierre-François Clerc, 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.

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

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), concessionnaire de l'État, consiste à créer, sur l'autoroute A6 Paris-Lyon, un nouveau demi-échangeur au nord de Chalon-sur-Saône sur la commune de Fragnes-La-Loyère (Saône-et-Loire). Il nécessite une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'agglomération de Chalon-sur-Saône, dont l'évaluation environnementale est jointe au dossier.

Le projet vise à compléter la desserte du nord de l'agglomération chalonnaise aujourd'hui réalisée par l'échangeur n°25 plus au sud en récupérant environ un tiers des flux, notamment ceux de poids lourds desservant la zone industrielle nord, sur l'échangeur projeté.

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

- la protection des riverains vis-à-vis des nuisances sonores,
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre,
- la maîtrise de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols, liés aux effets induits du projet,
- la préservation des espèces protégées et des milieux naturels,
- la qualité de l'eau et des milieux aquatiques.

L'étude d'impact est clairement présentée et dotée d'illustrations facile à interpréter.

L'objectif du projet, articulé avec la création et le dévoiement de routes départementales en 2019, consiste à réduire l'accidentalité et les nuisances générées par la circulation au sein de la zone urbaine, dans un contexte de développement de la zone d'activité SaôneOr. Ces arguments mériteraient d'être plus développés.

Par ailleurs, le projet est considéré comme n'ayant pas d'effet sur l'urbanisation, le périmètre de la zone d'activité SaôneOr étant déjà fixé. L'Ae recommande, pour autant de reprendre dans l'étude d'impact l'évaluation des effets du projet sur l'urbanisation dans les communes voisines au sein de l'étude d'impact, ainsi que l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour tenir compte des effets induits sur les zones qui deviendront plus accessibles du fait du projet.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le nord de l'agglomération chalonnaise est actuellement desservi par le diffuseur n°25 de l'autoroute A6. Le projet de demi-diffuseur situé à environ 3 km au nord du diffuseur existant vise à permettre un accès direct au réseau local (RD819 et RD906/RD906A) pour les véhicules arrivant de ou allant vers Paris. C'est notamment le cas pour l'accès au parc d'activités SaôneOr, présenté comme le premier pôle industriel de Bourgogne, accueillant 300 entreprises pour 6 600 emplois (figure 1).

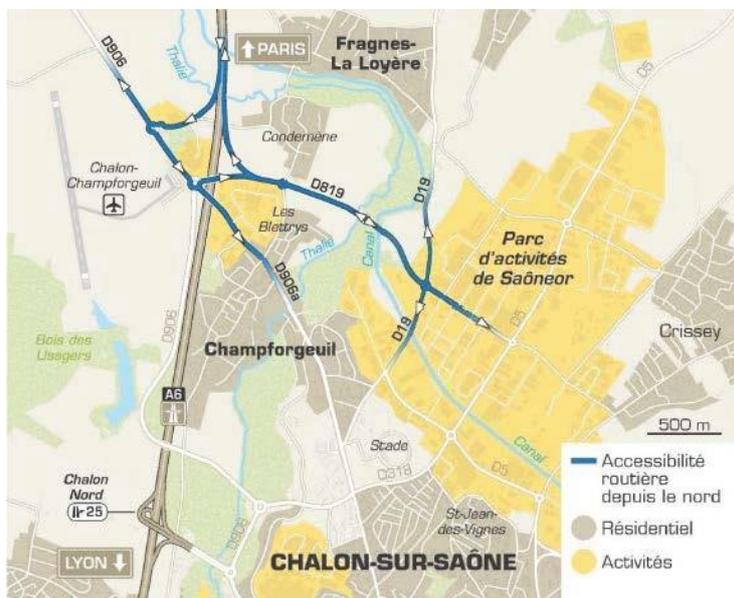


Figure 1 : Plan de situation et synoptique des points d'échanges sur l'A6 (source : dossier)

Une étude d'opportunité du projet a été lancée en 2012, par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), concessionnaire de l'État, à la suite de la commande de la direction chargée des infrastructures de transport du ministère de la transition écologique ; l'étude a été supervisée et validée par un comité de pilotage. L'étude de faisabilité a été réalisée en 2016 et le dossier a été adressé pour instruction aux services de l'État en décembre 2020.

Une concertation publique, organisée par APRR, a été menée entre le 13 novembre et le 13 décembre 2019 sous l'égide du préfet de Saône-et-Loire. La moitié des contributeurs ont exprimé leur désaccord, interrogeant l'utilité du projet et ses impacts sur l'environnement, demandant parfois d'améliorer de manière moins coûteuse le fonctionnement actuel. Seuls un quart des contributeurs se sont exprimés en faveur du projet, y voyant une possibilité d'augmentation de l'attractivité du parc d'activité et du cadre de vie des habitants (bruit et air).

Cette opération, prévue au plan d'investissement autoroutier, est inscrite dans l'avenant, validé par le décret n°2018-960 du 6 novembre 2018, à la convention de concession passée entre l'État et APRR.

1.2 Présentation du projet

Le projet est porté par APPR. La démonstration de l'utilité publique du projet est peu développée. Elle est seulement justifiée par ses effets de déport du trafic transitant vers ou depuis le diffuseur n°25 plus au sud avec, selon le dossier, des effets sur un renforcement de la sécurité liés à la fluidification du trafic et l'amélioration du cadre de vie des habitants des voiries locales du nord de l'agglomération. Le dossier ne fournit aucun élément précis sur la situation actuelle du point de vue de la sécurité routière (par exemple nombre et typologie d'accidents), ni sur la situation projetée.

L'Ae recommande de fournir des informations précises sur les risques invoqués pour la sécurité routière dans la situation actuelle et les améliorations sur ce point qui seraient apportées par la réalisation du projet.

Les aménagements prévus sont :

- la création d'une bretelle d'entrée, orientée vers Paris, associée à une gare de péage, qui se raccorde au nord de la RD819,
- la création d'une bretelle de sortie, orientée depuis Paris, associée à une gare de péage, qui se raccorde au nord de la route de Champforgeuil (voie communale),
- la création d'un ouvrage d'art au-dessus de la rivière La Thalie,
- l'élargissement du passage inférieur sous l'autoroute A6 de la route de Champforgeuil.

Le raccordement avec la RD819 passe par une voie communale. Sollicité par les rapporteurs sur ce point, APPR a précisé qu'un réaménagement de cet axe est nécessaire et a fait l'objet d'un accord avec la commune postérieurement au dépôt du dossier : APPR réalisera les travaux en délégation de maîtrise d'ouvrage, bien que considérant que ce volet sorte du périmètre du projet.

L'Ae rappelle que la requalification de la voirie communale étant indissociable du demi-diffuseur, le projet, au sens de la réglementation, doit l'intégrer.

L'Ae recommande d'intégrer au périmètre du projet et de son évaluation environnementale les travaux nécessaires sur la voie communale reliant la bretelle de sortie du diffuseur avec la RD906.

Le coût du projet est de 11,5 millions d'euros HT (valeur 2016), dont 1,6 million pour les mesures environnementales. Il est cofinancé par les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage et s'inscrit dans le cadre des travaux réalisés en contrepartie du prolongement des concessions autoroutières.

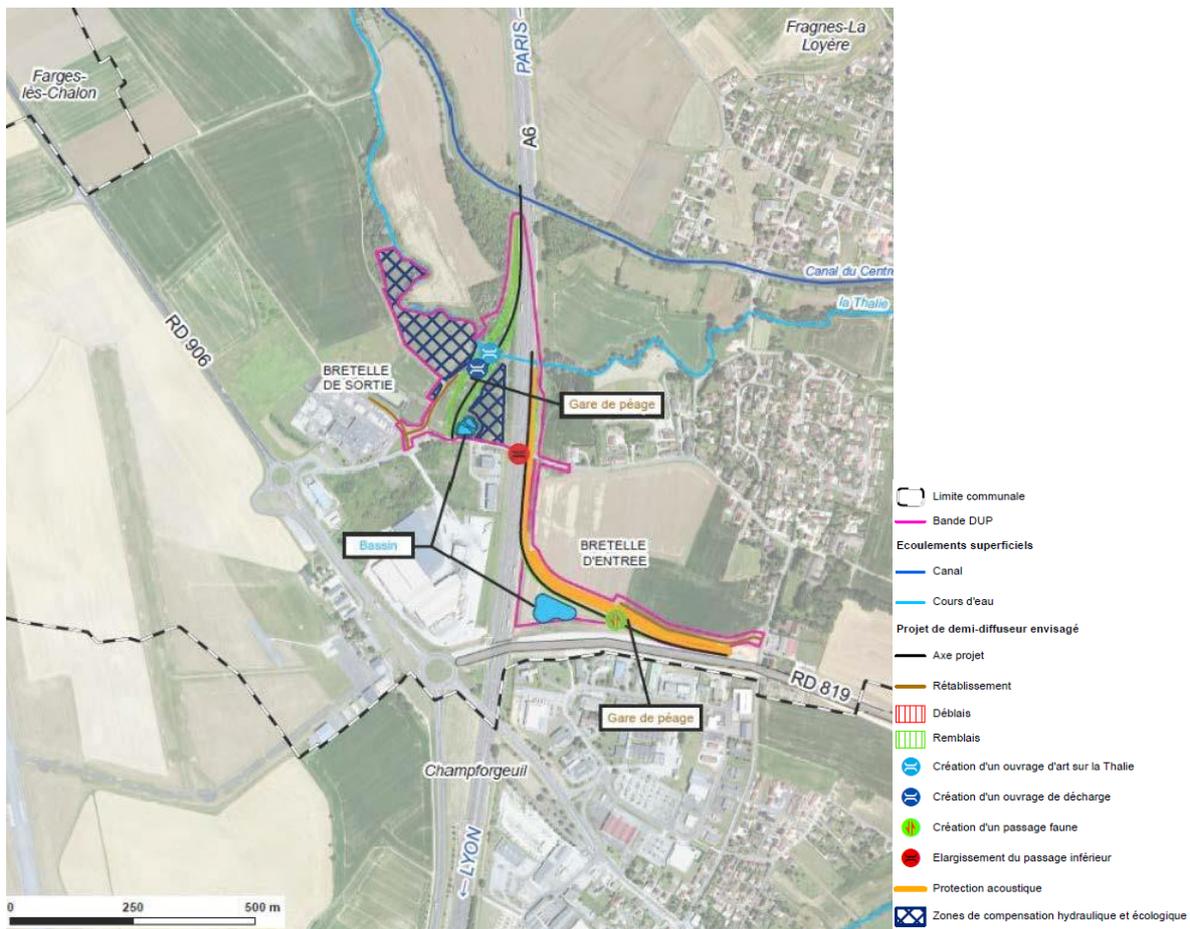


Figure 2 : Plan sommaire du projet (source : dossier)

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet, le 31 janvier 2020, après examen au cas par cas, d'une décision de l'Ae (décision n° F-027-19-C-00142) qui l'a soumis à évaluation environnementale².

Le projet ayant fait l'objet d'une décision de la ministre chargée de l'environnement du, le 9 février 2020, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre l'avis³.

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, permettant d'assurer la maîtrise foncière par voie d'expropriation si nécessaire. L'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet emportera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Chalon.

L'enquête publique portera également sur une demande d'autorisation environnementale, au titre de la législation sur l'eau⁴, incluant une demande de dérogation relative aux espèces protégées et à leurs habitats naturels⁵.

² En application des articles R. 122-2 et suivants du code de l'environnement.

³ En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

⁴ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ; rubrique 2.1.5.0 (déclaration).

⁵ Articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000⁶. Les éléments présentés dans le dossier⁷ concluent à l'absence d'incidences, ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

Une enquête parcellaire sera menée conjointement à l'enquête publique.

Le démarrage des travaux est prévu en 2022 et la mise en service en 2024.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet pour l'environnement portent sur :

- la protection des riverains vis-à-vis des nuisances sonores,
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre,
- la maîtrise de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols, liés aux effets induits du projet,
- la préservation des espèces protégées et des milieux naturels,
- la qualité de l'eau et des milieux aquatiques.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est clairement présentée et dotée d'illustrations faciles à interpréter.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'implantation du diffuseur est contrainte par l'objectif visé de proposer un accès supplémentaire au nord de Chalons-sur-Saône sur la RD819 et la RD906 sans développement d'infrastructures complémentaires.

Quatre scénarios ont été analysés en 2012 :

- le scénario A : 2 demi-diffuseurs de chaque côté de l'A6,
- le scénario B : 1 demi-diffuseur à l'est de l'A6 et 2 quarts de diffuseur à l'ouest de l'A6,
- le scénario C : 1 diffuseur complet à l'est de l'A6,
- le scénario D : 1 diffuseur complet à l'ouest de l'A6.

Le choix ayant été fait de ne retenir qu'un demi-diffuseur orienté vers le nord, seul à présenter un intérêt effectif en matière d'amélioration de desserte locale ; trois variantes ont été étudiées et ont fait l'objet d'une analyse multicritères, la variante retenue ayant le plus faible impact environnemental du fait d'emprises plus réduites.

⁶ 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).

⁷ En application des articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

2.2 État initial, incidences et mesures prises pour les éviter, réduire et compenser

La zone d'étude retenue porte sur un périmètre de 300 m autour de l'emprise totale du projet. Pour les études du milieu naturel, des aires d'études spécifiques sont définies (aire d'étude immédiate sur l'emprise du projet, aire d'étude étendue correspondant à une extension de l'aire précédente sur une bande de 300 m ; l'aire d'étude éloignée correspond à un rayon de 10 km autour du projet).

2.2.1 Eau

Le projet est traversé par la rivière La Thalie et la zone d'étude inclut le canal du Centre (FRDR3104) qui s'écoule à environ 250 mètres au nord de la zone d'étude immédiate et parallèlement à La Thalie. Celle-ci était en mauvais état chimique et écologique au sens de la directive-cadre sur l'eau en 2018 du fait d'un tronçon aval à la zone d'étude. L'atteinte du bon état chimique et écologique est visée pour 2027 par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée 2016-2021. Les données n'étaient pas disponibles pour caractériser l'état du Canal du Centre avant l'établissement du dossier.

Les données des campagnes de mesures réalisées en 2019-2020 en complément des données disponibles sur la zone d'étude permettent de préciser l'ensemble des paramètres physico-chimiques et écologiques sur La Thalie et le Canal du Centre. Alors qu'il apparaît que l'ensemble des paramètres physico-chimiques pour La Thalie amont et aval (à l'exception de l'oxygène dissous très légèrement inférieur à la valeur limite) sont satisfaisants, la conclusion de la présentation ne retient qu'un mauvais état général du cours d'eau, ce qui est contradictoire. De la même façon, pour le Canal du Centre, peu de dépassements des indicateurs physico-chimiques pour le Canal du Centre s'écartent des valeurs limites. Il conviendrait de s'appuyer de façon plus précise sur les analyses réalisées pour établir un diagnostic de l'état initial des masses d'eau superficielles.

L'Ae recommande de reprendre la conclusion relative à l'état initial des masses d'eau La Thalie et Canal du Centre en s'appuyant sur les campagnes de mesures réalisées ou d'exposer les limites des campagnes de mesures qui pourraient expliquer le choix de ne pas s'appuyer dessus pour estimer leur état.

Le projet prévoit pour la bretelle de sortie un franchissement de La Thalie par un ouvrage d'art de 19 mètres de longueur et 7 mètres de hauteur assurant l'absence de modification du cheminement afin d'éviter le lit du cours d'eau.

La zone d'étude est concernée par trois masses d'eaux souterraines : « Domaine marneux de la Bresse, Val de Saône et formation du Saint-Côme » (FRDG505), « Formations variées du Dijonnais entre Ouche et Vingeanne » (FRDG523), « Calcaires jurassiques sous couverture pied de côte bourguignonne et chalonnoise » (FRDG228). Le projet ne concerne pas un bassin d'alimentation d'un captage à usage d'eau potable.

La situation actuelle conduit à ce que les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière s'évacuent sans traitement vers les talus puis dans les fossés de pied des remblais. Le projet conduit à un accroissement des surfaces imperméabilisées dont les eaux de ruissellement seront canalisées vers deux bassins dont les fonctions sont :

- l'écrêtement des débits pour une pluie de période de retour de 20 ans,

- le confinement de la pollution accidentelle (citerne de 50 m³) « associée à une pluie de 2 heures pour une période de retour d'un an »,
- le traitement de la pollution chronique (simple décanteur déshuileur).

L'Ae considère que l'épisode pluvieux de référence retenu pour la pollution accidentelle est de trop faible importance.

L'Ae recommande d'étudier des solutions de traitement des eaux de ruissellement plus complètes et plus performantes, récupérant celles du linéaire de l'A6 au droit du projet, et de démontrer que le choix retenu offre toutes les garanties d'absence de risque de pollution des eaux superficielles et de la nappe sous-jacente. L'Ae recommande en particulier de prendre en compte un épisode pluvieux plus important pour le dimensionnement des bassins en vue de pouvoir confiner une pollution accidentelle.

S'agissant des sels de déverglaçage, le dossier précise que son emploi préventif sera limité au maximum. Pour ce qui concerne l'usage des produits phytosanitaires, le dossier indique un emploi réduit au minimum nécessaire sans plus de précisions. Compte tenu de la vulnérabilité et de la sensibilité du milieu aquatique, il conviendrait d'adopter une position plus ambitieuse.

L'Ae recommande d'interdire le recours aux produits phytosanitaires.

Le projet a pour effet d'affecter le fonctionnement hydraulique de La Thalie ; il conduit en particulier à augmenter le niveau de la ligne d'eau sur la partie amont. Un ouvrage de décharge sera construit dans le nouveau remblai afin de rétablir les écoulements dans le lit majeur. Les effets résiduels devraient de ce fait selon le dossier être mineurs.

Afin de préserver le champ d'expansion des crues conformément au plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée (objectif D 2-3), les remblais en zone inondable doivent être compensés. La modélisation hydraulique conduit à un besoin de compensation de 1 200 m³ pour la crue décennale et 2 300 m³ pour la crue centennale. Ce volume est obtenu par décaissement dans le délaissé entre l'autoroute A6 et la bretelle de sortie.

Le projet est situé en zones rouge⁸ et bleue du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) du bassin de la Corne approuvé le 26 novembre 1999. Il a été précisé aux rapporteurs que les crues de la Saône sont l'élément prédominant sur le secteur du projet. Cela n'apparaît pas dans le dossier qui indique que le projet, du fait des compensations et des modélisations sur les écoulements, serait compatible avec le PPRi⁹ sans préciser ce qui justifie une telle conclusion. En particulier, les hypothèses de crues et la modélisation hydraulique devraient faire apparaître les risques liés à une crue de la Saône et aux difficultés d'écoulement en aval.

L'Ae recommande d'examiner précisément la compatibilité du projet avec le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) du bassin de la Corne.

⁸ Zone rouge : secteur d'interdiction. Zone bleue : secteur d'autorisation sous condition.

⁹ Le PPRi a été modifié en 2017 sur les communes en aval du site pour prendre en compte une actualisation de la connaissance de l'aléa de la Saône.

2.2.2 Milieu naturel et continuités écologiques

Les trois sites Natura 2000 les plus proches sont situés entre 6 et 9 km de la zone d'étude immédiate (périmètre du projet). 15 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff¹⁰) sont situées entre 1 km et 9,6 km du périmètre du projet. L'étude conclut à l'absence d'incidence significative sur les habitats naturels et les espèces ayant justifié la désignation des sites. L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur cette conclusion.

S'agissant de la flore, une espèce protégée régionalement est présente sur le périmètre du projet (la Coronille faux-séné) ainsi qu'une espèce à enjeu écologique moyen (l'Epipactis pourpre). La présence de deux espèces exotiques envahissantes est identifiée¹¹. Les deux stations de Coronille faux-séné seront transplantées sur un site à proximité et aux caractéristiques identiques (talus autoroutier ou routier) ; un suivi sur cinq ans est prévu. Une des stations d'Epipactis pourpre sera détruite.

S'agissant de la faune, à la suite des inventaires réalisés¹², l'enjeu est considéré comme faible pour l'ensemble des espèces à l'exception des chiroptères : huit espèces ont été identifiées dont cinq sont d'intérêt communautaire. Trois espèces exotiques envahissantes ont été observées¹³. Les incidences du projet sur ces espèces sont considérées comme négligeables ou faibles.

L'autoroute A6 constitue un effet barrière sur les déplacements des espèces mais une des buses permettant le passage de La Thalie est identifiée comme permettant des passages pour le Chevreuil européen et le Renard roux.

Du fait de la situation du projet par rapport à La Thalie, la zone d'étude étendue (300 m environ autour du périmètre du projet) affecte un réservoir de biodiversité et un corridor écologique ainsi que deux continuités écologiques répertoriées par l'ex schéma régional de cohérence écologique de Bourgogne, désormais intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Bourgogne-Franche-Comté.

La caractérisation conduit à évaluer à 5,66 ha de zones humides¹⁴ présentes sur la zone d'étude dont 1,13 ha sur l'emprise du projet qui est de 7,78 ha ; il s'agit principalement de la ripisylve, et d'une parcelle cultivée. L'impact du projet est donc important sur cet aspect. L'étude estime toutefois que le projet assurant la transparence hydraulique permet de ne pas affecter des zones humides situées plus en amont ou en aval du projet.

¹⁰ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹¹ Cinq stations de Robinier faux-acacia et une station de Sénéçon sud-africain.

¹² 53 espèces d'insectes (20 % de la diversité présente en Bourgogne-Franche Comté) : 27 espèces de lépidoptères rhopalocères, 15 espèces d'orthoptères. 10 espèces d'odonates (dont Cuivré des marais), 15 espèces de poisson (absence de la truite fario relevée), seules 2 espèces d'amphibiens, 4 espèces de reptiles, 75 espèces d'oiseaux sont présentes en période de reproduction, 70 sont nicheuses possibles, probables ou certaines, 10 espèces de mammifères, Chiroptères dont Barbastelle d'Europe, Grand murin, Pipistrelle de Kuhl, Rhinolophe euryale, Grand et Petit rhinolophe, groupe minioptère (*Miniopterus schreibersii*), Oreillard indéterminés.

¹³ La Perche soleil, le Poisson chat et l'Écrevisse américaine (*Orconectes limosus*).

¹⁴ Typologie utilisées : Prodrome des végétations de France. Trente-trois sondages pédologiques ont été réalisés sur les zones humides impactées (présence de neuf habitats distincts - Eunis 3).

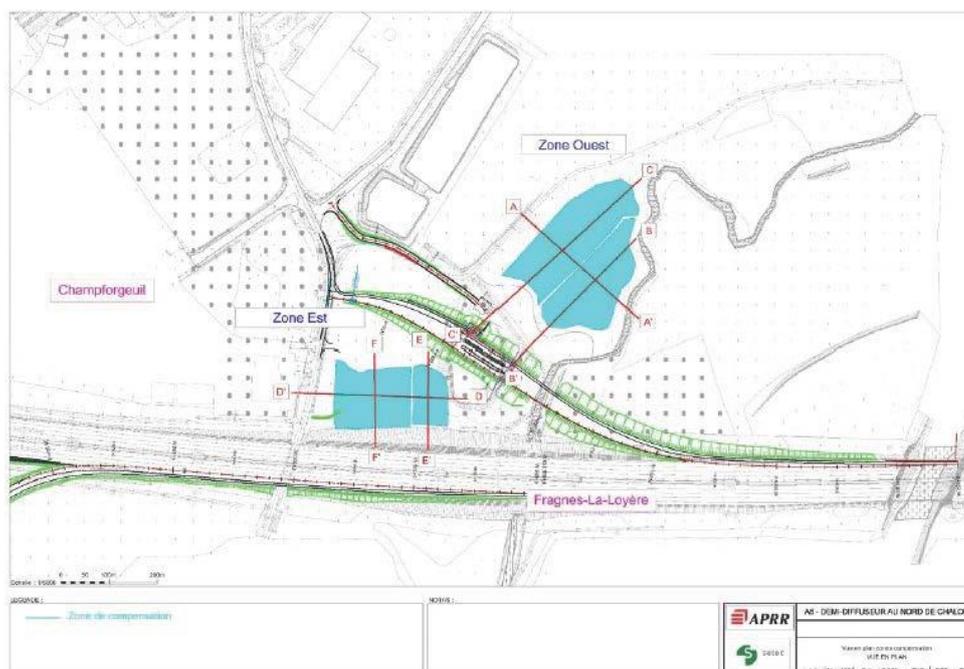


Figure 3 : Localisation des deux zones de compensation pour la destruction des zones humides (source : dossier)

Le dossier présente des mesures de compensation du fait des effets résiduels du projet par destruction des habitats. Les deux principales mesures portent sur la restauration du caractère humide et la création de nouveaux habitats humides de la zone de compensation hydraulique (MC01) et la réhabilitation de zones humides existantes dans cette même zone (MC02). Dans son avis du 21 mai 2021, l'Office français de la biodiversité (OFB), faisant suite à un précédent avis ayant donné lieu à des modifications du projet sur les mesures compensatoires, souligne que les opérations de décaissement n'apportent pas de plus-value écologique, ce à quoi souscrit l'Ae.

En réponse aux observations de l'OFB, le maître d'ouvrage a ajusté les mesures de compensation notamment en limitant le décaissement, tout en maintenant le principe d'une mutualisation entre les mesures de compensation de destruction des zones humides avec les mesures nécessaires à la compensation hydraulique. Les objectifs fixés par le Sdage 2016-2021 (disposition 6B04 reprise à l'identique dans le projet de Sdage 2022-2027 par la disposition 6B03) d'une compensation à hauteur de 200 % des 1,13 ha de zones humides détruites seraient atteints par les zones décaissées (1,3 ha) et par les mesures prises d'amélioration des fonctionnalités de zones humides existantes (1,4 ha) soit au total 2,7 ha de compensations. Comme le montre l'étude d'impact, les zones de décaissement interviennent pour l'essentiel sur des secteurs qui sont déjà des zones humides. La visite sur place a permis de constater que les sites d'implantation de ces mesures correspondent principalement à des zones de cultures de maïs qui constituent des zones humides fortement dégradées (le Sdage exigeant que la compensation se fasse au moins à hauteur de 100 % par la création de nouvelles zones humides ou la restauration de zones fortement dégradées).

S'agissant du planning de mise en place des mesures de compensation, l'engagement du maître d'ouvrage de commencer la mise en place de ces mesures avant le démarrage des travaux reste assez peu précis.

L'Ae recommande de finaliser la mise en place des mesures de compensation avant le début des travaux.

2.2.3 Paysage

Le paysage est un paysage agricole ouvert marqué par les grands équipements (autoroute A6, zones d'activité, infrastructures routières...).

La conception du projet inclut des éléments d'insertion paysagère tels que des aménagements de merlons paysagers et de reconstitution des ambiances existantes. L'Ae n'a pas d'observation à formuler à ce sujet.

2.2.4 Trafic

Des comptages réalisés en 2020 ont permis de déterminer les trafics (moyens journaliers annuels). Aucune donnée n'est fournie sur les accidents alors que cet élément est mis en avant pour justifier l'intérêt général du projet. L'évolution modélisée met en évidence le report du trafic du diffuseur actuel vers le diffuseur projeté, permettant des réductions significatives du trafic sur les voies locales au sud du projet (voir figure 4).

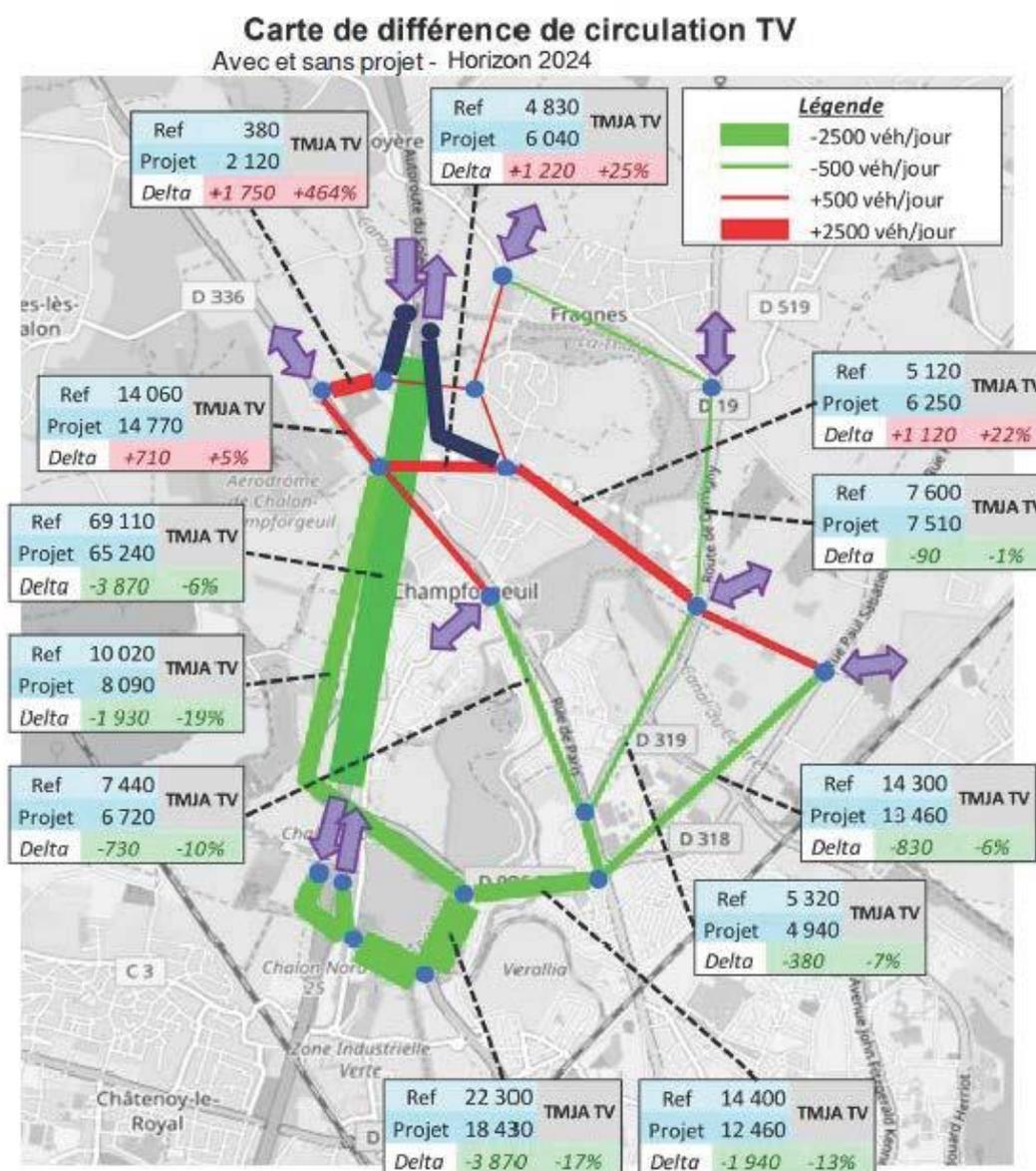


Figure 4 : Carte de l'évolution des trafics en 2024- Tous véhicules. Source : dossier.

2.2.5 Bruit

L'A6 est la principale source d'émission de bruit. Elle est classée en 1^{ère} catégorie au sens de l'article L. 571-10 du code de l'environnement et de l'arrêté du 30 mai 1996¹⁵.

Les trafics considérés sont ceux de l'étude de trafic de 2020. La modélisation acoustique simule les niveaux de bruit à la mise en service (2024) et vingt ans après (2044). Elle ne met en évidence ni modification significative du niveau sonore (+2dB(A)) ni dépassement de seuil s'agissant du demi-diffuseur pour aucun bâtiment. En revanche des dépassements de seuils concernent deux bâtiments (bureaux et hôtel) en bordure de la RD819. Le dossier indique que réglementairement, aucune protection n'est due pour ces bâtiments, la situation étant liée à la RD819 et antérieure au projet.

L'Ae recommande la mise en place de protections acoustiques pour les bâtiments subissant des dépassements de seuils réglementaires d'exposition au bruit.

2.2.6 Qualité de l'air

Une étude des émissions liées au trafic routier a été réalisée afin d'en estimer les incidences sur les particules fines, le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre, les composés organiques volatils non méthaniques, le benzène, les métaux lourds (arsenic, nickel) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (benzo(a)pyrène). L'étude, fondée sur le logiciel COPERT 5, inclut les émissions sur la zone d'étude, liées aux trafics sur l'A6, la RD819 et la D906 ainsi que sur le réseau de circulation local.

Les bilans de la modélisation entre les scénarios sans projet et les scénarios avec projet font apparaître une diminution des émissions aux horizons 2024 et 2044 du fait du report du trafic et de la diminution des kilomètres parcourus (6 % à l'horizon 2024 et 7 % à l'horizon 2044).

Aucune modélisation de l'ozone n'a été réalisée.

2.2.7 Émissions de gaz à effet de serre

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre est réalisé à partir des facteurs d'émissions produits par le Cerema¹⁶, l'Inies¹⁷ et l'Ademe¹⁸. Selon le dossier, les émissions du projet en phase de construction sont de l'ordre de 5 600 teqCO₂. En phase d'exploitation, la modélisation conduit à une réduction des émissions (du fait de la diminution des kilomètres parcourus) par rapport au scénario de référence.

Il n'est proposé aucune mesure de réduction pour les émissions liées à la phase de construction.

L'évaluation des émissions évitées par les mesures de compensation écologiques et paysagères a été réalisée et conduit à estimer une séquestration cumulée de l'ordre de 4 800 teqCO₂ soit 15 %

¹⁵ Les infrastructures de transports terrestres sont classées par les préfets de département en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante (art L 571-10 du code de l'environnement). Le niveau 1 correspond à des niveaux acoustiques diurnes et nocturnes respectivement supérieurs à 81 et 76 dB(A), avec une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 300 mètres. Le niveau 3 correspond à des niveaux acoustiques diurnes et nocturnes compris respectivement entre 70 et 76 dB(A), et entre 65 et 71 dB(A), avec une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 100 mètres.

¹⁶ Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

¹⁷ L'Inies est la base nationale française de référence sur les déclarations environnementales et sanitaires des produits, équipements et services pour l'évaluation de la performance des ouvrages.

¹⁸ Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

des émissions liées aux travaux. Les hypothèses retenues semblent optimistes (effectivité des mesures de compensation dès 2024).

2.2.8 Consommation de ressources naturelles

Le dossier n'évalue pas les gisements en matériaux à recycler que pourraient constituer des opérations sur les chaussées (graves et bétons bitumineux) d'un secteur élargi (géographiquement, ou dans le réseau du maître d'ouvrage).

2.2.9 Pollution des sols

Le diagnostic de terrain a mis en évidence la présence d'une décharge sauvage dans le secteur de ripisylve affecté par le projet. De premières investigations ont montré qu'une partie des matériaux présentaient un taux de fluorures supérieur à 10 mg/kg¹⁹. Des investigations complémentaires sont envisagées afin de déterminer la destination précise des matériaux qui seront extraits du site et ceux qui pourront être réutilisés. Les solutions qui devront être mises en œuvre sont susceptibles d'être coûteuses.

L'Ae recommande qu'une estimation des volumes de terres polluées soit réalisée et les modalités de leur traitement précisées.

2.3 Incidences cumulées

L'étude a examiné les projets connus dans un rayon de 5 km autour du projet et retient deux projets : un projet de parc photovoltaïque au sol à Fragnes-la-Loyère et un projet d'extension de la zone d'activités SaôneOr sur le territoire de la commune de Virey-le-Grand. Ce dernier projet est considéré comme n'ayant d'impact ni sur les trafics ni sur les milieux (qualité des eaux, inondations). Il paraît cependant peu vraisemblable que le développement d'activités sur 61 ha dans la zone d'activité précisément ciblée par le projet n'ait aucune incidence. De la même façon, les incidences potentielles sur les zones humides (site situé à 2 km du projet), les continuités écologiques ou les risques d'inondation ne peuvent être considérés comme faibles en se bornant à mentionner des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Une analyse plus poussée est donc nécessaire.

L'Ae recommande d'analyser précisément les effets cumulés entre le développement de la zone d'activités SaôneOr et le projet.

2.4 Spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

L'article R. 122-5 requiert, pour les projets d'infrastructures de transport, une analyse de leurs conséquences sur le développement de l'urbanisation ; une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (Afafe) ; une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ; une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ; une description des hypothèses de trafic.

¹⁹ Seuil fixé par arrêté du 12 décembre 2014 (déchets inertes) concernant le critère d'acceptabilité pour stockage en installation de stockage de déchets inertes.

Vu les surfaces en jeu, le dossier n'évoque pas la question d'un Afafe. L'analyse des enjeux écologiques est traitée plus haut dans l'avis, de même que les questions relatives au trafic.

2.4.1 Urbanisation

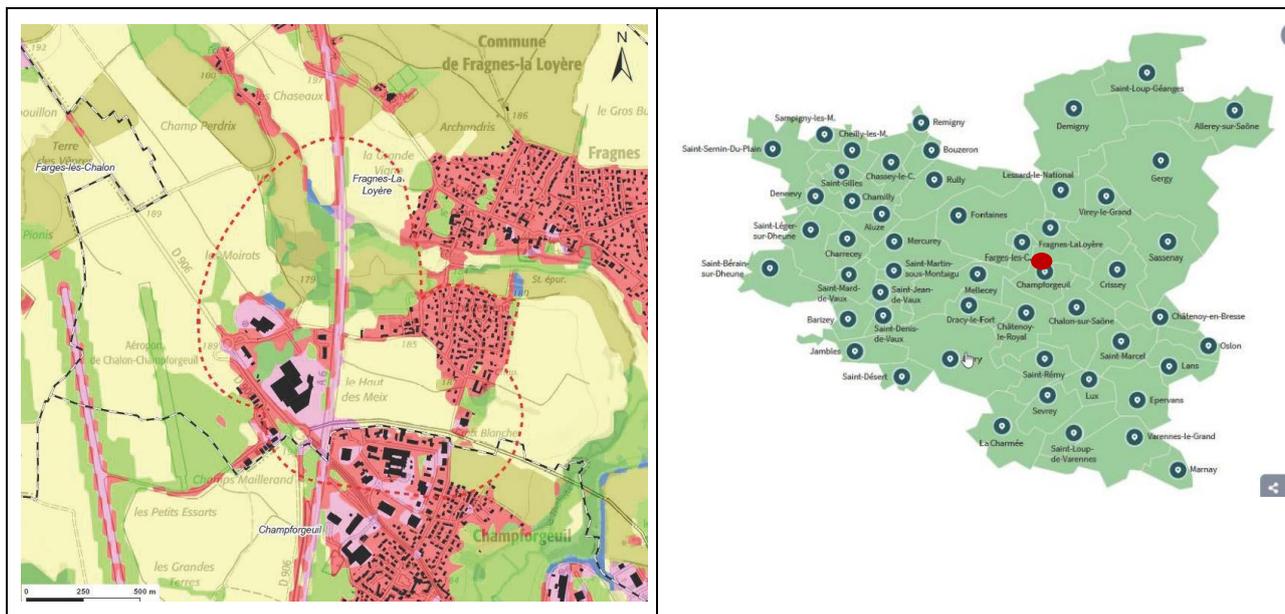


Figure 6 : À gauche, l'urbanisation sur la zone d'étude (jaune : Zone agricole, vert : Zone naturelle et forestière, rose : Zone urbaine, hachuré bleu : Emplacements réservés) et à droite les communes du Grand Chalon. Source : dossier/site Grand Chalon.

La mise en comptabilité du PLUi n'ouvre pas de nouvel espace à l'urbanisation, se bornant à autoriser l'infrastructure. Dès lors, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'envisage aucun effet de l'infrastructure sur l'urbanisation. Une telle conclusion paraît à ce stade peu étayée puisque le projet de demi-diffuseur concerne potentiellement des communes au nord de Fragnes–La–Loyère incluses dans le périmètre du Grand Chalon (voir figure 6) dont l'urbanisation, à plus long terme, pourrait être favorisée par un accès plus direct à des zones d'activité.

L'Ae recommande de reprendre dans l'étude d'impact l'évaluation des effets du projet sur l'urbanisation dans les communes voisines au sein de l'étude d'impact, ainsi que l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour tenir compte des effets induits sur les zones qui deviendront plus accessibles du fait du projet.

2.4.2 Appréciation socio-économique et évaluation des consommations énergétiques

Le dossier ne comprend pas une étude socioéconomique complète, mais il présente néanmoins les coûts liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre sur la base de l'étude air et santé. La seule évolution du trafic considérée concerne celle du transit, principalement lié au développement de la zone d'activité SaôneOr. La baisse du nombre de kilomètres parcourus et la réduction de la consommation de carburant entraîneraient une baisse de ces coûts de l'ordre de 7 % à l'horizon 2024 et 8 % à l'horizon 2044 par rapport au scénario de référence.

Les gains en termes de sécurité, de déplacement individuel et de bien-être ne sont pas évalués et objectivés, alors que c'est généralement le cas pour justifier l'utilité de ce type de projets.

2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Une coordination environnementale sera assurée pendant les travaux. Un suivi des mesures de compensation sera réalisé pendant 30 ans.

Lors de l'échange avec les rapporteurs, le maître d'ouvrage a précisé que le suivi des mesures de compensation et la gestion des espaces concernés seraient confiés, par une convention, à un organisme indépendant. Cette convention serait signée dès validation du dossier afin que l'organisme retenu soit associé à la réalisation des espaces.

Le dossier ne comporte aucune autre mesure de suivi des autres incidences (eau, bruit...).

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi pour tous les enjeux environnementaux affectés par le projet.

3. Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

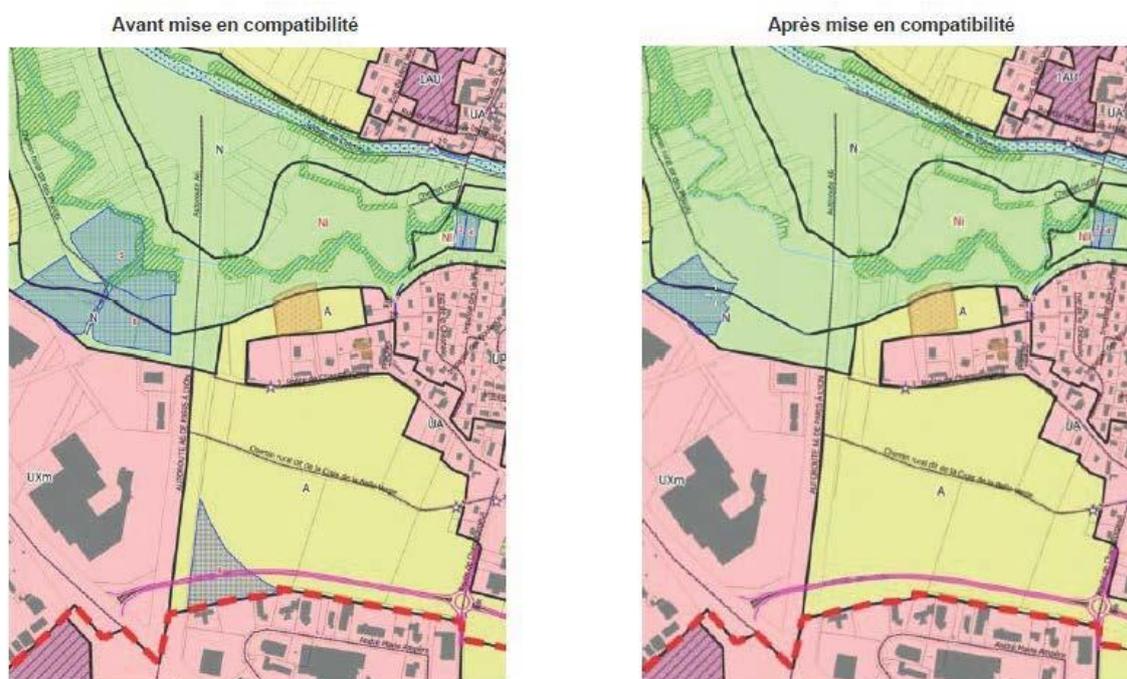


Figure 5 : Mise en compatibilité du PLU : jaune Zone agricole, vert Zone naturelle et forestière, rose, Zone urbaine, hachuré bleu Emplacements réservés. Source : dossier.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Chalon approuvé le 8 octobre 2018 doit être mis en compatibilité avec le projet afin :

- de supprimer trois emplacements réservés (un situé dans l'emprise du projet et deux portant sur des variantes non retenues) et d'ajuster le contour d'un emplacement réservé ;
- de modifier le règlement pour les zones A et N afin de permettre les travaux liés au demi-diffuseur ;
- de modifier le plan de zonage s'agissant des contours de la ripisylve de La Thalie.

Le projet est par ailleurs incompatible avec le PLUi actuel, qui n'autorise pas les travaux d'affouillements et d'exhaussement prévus.

Le dossier comprend un chapitre dédié à l'étude d'impact de la mise en compatibilité du PLUi qui se réfère à l'étude d'impact du projet sans apporter de compléments. La cohérence de la modification du PLUi avec le PPRi de la Corne n'est pas démontrée.

L'Ae recommande de vérifier la cohérence de la modification de PLUi du Grand Chalon avec le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) du bassin de la Corne.

4. Résumé non technique

Le résumé non technique n'appelle pas de remarques particulières de l'Ae.

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