

**PRÉFÈTE DU CHER  
PRÉFET DE LOIR-ET-CHER**

Direction départementale  
des territoires du Cher

Direction Départementale  
des Territoires de Loir-et-Cher

**ARRÊTÉ INTER PRÉFECTORAL N° 2014-1-0168**

**déclarant d'intérêt général au sens de l'article L126-1 du code de l'environnement, le projet  
d'élargissement de l'autoroute A 71  
Mise à « 2x3 voies » de la section entre THEILLAY (41) et VIERZON (18)  
Echangeurs A 71/A85 et A 71/A20**

La Préfète du Cher,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,

Le Préfet de Loir-et-Cher,

VU le Code de l'Environnement et notamment ses articles L 123-1 et suivants, L 126-1 et suivants, et R126-1 et suivants,

VU le contrat de concession conclu entre l'Etat et la société COFIROUTE et notamment son avenant n° 16 approuvé par le décret n° 2011-1963 du 23 décembre 2011 qui prévoit la mise à 2x3 voies de l'autoroute A 71 dans la section de Theillay (41) à Vierzon (18),

VU la demande de principe concernant la société COFIROUTE en date du 11 mars 2013, conformément à la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, complétée et modifiée par la circulaire n° 2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux opérations d'aménagement d'autoroutes en service,

VU le courrier du 23 mai 2013 adressé à la société COFIROUTE par la Direction Départementale des Territoires du Cher et désignant en accord avec le Préfet de Loir-et-Cher, le Préfet du Cher, comme coordonnateur de la procédure de la déclaration de projet relatif à l'élargissement de l'autoroute A71 entre Vierzon (18) et Theillay(41),

VU le courrier de la société COFIROUTE du 6 juin 2013 demandant l'ouverture d'enquêtes publiques concomitantes portant sur des travaux d'élargissement d'autoroute et sur des travaux soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau,

VU les dossiers d'enquête publique (déclaration de projet et loi sur l'eau) relatifs au projet de mise à 3 voies de l'autoroute A 71 dans la section Theillay (41) à Vierzon (18) comprenant une étude d'impact, dossiers présentés par la société COFIROUTE,

VU le rapport de la Direction Départementale des Territoires du Cher en date du 22 juillet 2013 déclarant le dossier recevable pour faire l'objet d'une autorisation (loi sur l'eau) au titre du Code de l'Environnement,

VU la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013, approuvant le projet de la mise à 3 voies de l'A 71 dans la section Theillay (41) à Vierzon (18),

VU l'avis de l'autorité environnementale en date du 24 septembre 2013,

VU l'ordonnance de Mme le président du Tribunal Administratif d'Orléans du 8 octobre 2013 désignant Monsieur André GRAND, retraité de la société BULL, commissaire enquêteur titulaire, et Monsieur Dominique FROIDEFOND, conseiller agricole en retraite, commissaire enquêteur suppléant,

VU l'arrêté préfectoral n° 2013-31 du 22 octobre 2013 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique du 28 novembre 2013 au 7 janvier 2014 inclus, ayant pour objet l'élargissement de l'autoroute A 71 sur le territoire des communes de Vierzon (18) et Theillay (41),

VU le courrier de la société COFIROUTE du 13 janvier 2014 apportant des éléments de réponse aux observations transmises le 9 janvier 2014 par le commissaire enquêteur,

VU le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur et son avis favorable transmis le 31 janvier 2014,

#### **OBJET DE L'OPERATION:**

La société COFIROUTE a en charge, en sa qualité de concessionnaire de l'autoroute A71, l'entretien du réseau et la réalisation des travaux programmés par l'État dans le cadre des Contrats de Plan.

L'autoroute A71 assure la liaison entre Orléans et Clermont-Ferrand. Mise en service le 29 juin 1989, elle a été conçue avec un profil en travers à « 2x2 voies » non élargissable dans sa section Orléans-Bourges.

Le projet d'élargissement de l'A71 à 2x3 voies, défini par le décret n° 2011-1963 du 23 décembre 2011, se situe sur le territoire des communes de Vierzon et Theillay dans les départements du Cher et du Loir-et-Cher. A terme, l'infrastructure aménagée permettra de répondre aux enjeux suivants :

- Résoudre les problèmes de congestion de trafic déjà existant sur la section et anticiper les évolutions ultérieures,
- Préserver les conditions de sécurité des usagers et des équipes en charge de l'exploitation,
- Intégrer les enjeux environnementaux liés à la forêt domaniale de Vierzon et à la proximité du site Natura 2000 de la Sologne.

Le projet, compris entre les points de repère (PR) n° 172+258 (bifurcation A71/A85) et n° 177+533 (bifurcation A71/A20) comprend :

- L'élargissement de la chaussée (mise en place d'une 3<sup>ème</sup> voie par sens de circulation),
- La modernisation des dispositifs de traitement des eaux pluviales collectées par le réseau d'assainissement de la plateforme autoroutière,
- L'intégration environnementale et paysagère de l'infrastructure.

## INTERET GENERAL DU PROJET

La section de l'autoroute A71, objet de l'élargissement, est située entre les nœuds autoroutiers reliant l'autoroute A71 aux autoroutes A85 et A20. Il s'agit d'un secteur stratégique en termes de trafic autoroutier, les flux des autoroutes A71, A85 et A20 (toutes trois à 2x2 voies), se concentrant sur 6 km sur une section à 2x2 voies. Cette configuration crée un goulot d'étranglement entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20, se traduisant en période de pointe par un ralentissement de flux et une remontée de file sur l'autoroute A20. Par ailleurs, au regard des prévisions de trafic, la section à aménager devrait passer de 40 000 véhicules / jour en moyenne en 2012 à 58 000 véhicules / jour à l'horizon 2030.

L'élargissement de cette section se révèle nécessaire pour fluidifier le trafic et améliorer les conditions de circulation des usagers, notamment en termes de sécurité.

Une solution alternative à l'élargissement, permettant d'atteindre le même résultat, est la réduction des vitesses de circulation à 110 km/h. Toutefois, en abaissant la vitesse de circulation, il y a une probabilité importante de report du trafic sur le réseau routier local, notamment la RD 2020. En effet, en réduisant la vitesse de circulation, le temps de parcours est légèrement augmenté, diminuant pour l'usager l'intérêt coût / temps de parcours. Cette solution a donc été écartée. De plus, l'abaissement des vitesses de circulation ne permet pas d'améliorer significativement le niveau de sécurité des usagers de l'autoroute A71.

Le projet d'élargissement a été réalisé en prenant en compte l'impact de ce dernier sur l'environnement et les possibilités de mettre en place des mesures d'évitement et/ou des mesures de réduction.

Ainsi, le projet ne nécessite pas d'acquisition foncière. La section de l'autoroute A71 à aménager présente une largeur de terre-plein central pouvant atteindre 6 m sur certain secteur. Le large terre-plein central confère aux usagers de l'autoroute un confort certain. Dans le cadre du projet d'élargissement, il a été retenu le principe de réduction de terre-plein central à 2,6 m afin de rester dans les limites du Domaine Public Autoroutier Concédé actuel. Cela permet :

- De réduire l'impact du projet sur les milieux naturels,
- De maintenir les ouvrages de franchissement existants (passages supérieurs et passages inférieurs) en opérant de « simples » adaptations.

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 novembre 2013 au 7 janvier 2014, une seule observation écrite et quelques observations orales se sont exprimées. Les questions, remarques et observations formulées ont été analysées par le commissaire enquêteur dans son rapport et ses conclusions.

Le commissaire enquêteur a remis le 31 janvier 2014 son rapport et ses conclusions et rendu un avis favorable au projet,

**Considérant** que le projet d'élargissement de l'A 71 à 2x3 voies répond à des raisons impératives d'intérêt public majeur,

**Considérant** qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour la réalisation de ce projet,

**Considérant** que la société COFIROUTE s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des mesures pour éviter, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement,

**Sur proposition** des Secrétaires Généraux des Préfectures du Cher et de Loir-et-Cher,

## ARRÊTENT

### Article 1:

Est déclarée d'intérêt général, au sens de l'article L 126-1 du code de l'environnement, la réalisation sur l'autoroute A71, au niveau des échangeurs A71/A85 et A71/A20, des travaux d'élargissement, à «2x 3 voies» de cette voie autoroutière, sur un linéaire de 6 kilomètres.

### Article 2 :

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts et les modalités de suivi de leur réalisation annexées au présent arrêté.

### Article 3 :

Le présent arrêté sera tenu à la disposition du public, à la mairie de Theillay (41), à la mairie de Vierzon (18), à la Préfecture de Loir-et-Cher (contact auprès de la direction départementale des Territoires de Loir-et-Cher, service eau et biodiversité, enquêtes publiques), à la Préfecture du Cher (contact auprès de la direction départementale des Territoires du Cher, secrétariat général).

Il sera publié au recueil des actes administratifs des deux préfectures concernées, affiché pendant un mois dans les mairies de Theillay (41) et de Vierzon (18), ainsi que sur les lieux des travaux prévus sur l'autoroute A71.

Il fera également l'objet dans les deux départements concernés d'une insertion dans un journal habilité.

### Article 4 :

La présente déclaration peut être déférée auprès du tribunal administratif d'Orléans, dans un délai de deux mois à compter de l'achèvement des procédures de publicité de ladite décision. Celle-ci peut également faire l'objet d'un recours administratif. Cette démarche proroge le délai du recours contentieux qui doit alors être introduit dans un délai de deux mois suivant la réponse (l'absence de réponse au terme d'un délai de deux mois vaut rejet implicite).

### Article 5 :

Les Secrétaires Généraux des Préfectures du Cher et de Loir-et-Cher, les directeurs départementaux des Territoires du Cher et de Loir-et-Cher, les Maires des communes de Vierzon (18) et Theillay (41), le Directeur de la société COFIROUTE, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision dont copie sera adressée pour information :

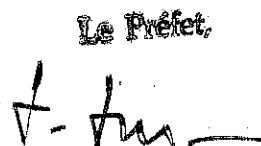
- au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
- au Directeur Régional des Affaires Culturelles du Centre,
- au sous-préfet de Vierzon
- au sous-préfet de Romorantin.

Fait à Bourges, le 18 FEV. 2014

La Préfète  


Marie-Christine DOKHÉLAR

Fait à Blois, le 21 FEV. 2014

Le Préfet.  


Gilles LAGARDE

## ANNEXE

### MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE SUIVI

#### **APPLICATION DE LA DEMARCHE « EVITER, REDUIRE, COMPENSER »**

Préalablement à la définition des travaux, une expertise écologique a été réalisée pour évaluer les sensibilités écologiques présentes aux abords de la section de l'autoroute A71 à aménager.

Suite à ce diagnostic, une première ébauche de projet a été élaborée et les grands impacts évalués en première approche.

Sur cette base, des mesures d'évitement ont été définies, permettant d'affiner le projet, tant sur le plan technique qu'opérationnel (planning d'intervention).

Des prospections complémentaires ont en parallèle été engagées afin d'affiner les impacts prévisionnels du projet (connexions des populations touchées avec les populations riveraines par exemple) en vue de préciser les mesures de réduction et/ou de compensation.

Lorsque les mesures d'évitement ne peuvent être mises en place, des mesures de réduction sont prévues. Lorsque celles-ci sont insuffisantes pour garantir un impact faible ou acceptable sur les populations, des mesures compensatoires sont prévues.

#### **I- MESURES EN PHASE CHANTIER**

##### **MESURES D'EVITEMENT FAVORABLES A L'ENSEMBLE DES COMPARTIMENTS ECOLOGIQUES**

Limiter au mieux les emprises du chantier.

Afin d'éviter la divagation des engins de chantier sur les habitats et habitats d'espèce d'intérêt européen, une piste d'accès unique et fixe sera délimitée entre la zone d'installation du chantier et le chantier. La limite des zones de terrassement et de travaux sera matérialisée in situ par des piquets par exemple. Au-delà de cette limite, la circulation des engins sera interdite.

L'accès au chantier s'effectuera préférentiellement depuis l'autoroute afin de limiter la circulation des engins sur la zone d'emprise directe du chantier, et éviter ainsi tout effet indirect dû à la circulation des engins.

Mise en place anticipée des mesures d'évitement

Afin de garantir l'efficacité des mesures d'évitement, il est impératif de mettre en œuvre les mesures en adéquation avec le calendrier écologique des espèces ciblées, celui-ci différent d'une espèce à l'autre. Les travaux sont envisagés entre 2014 et fin 2015, sur une durée de l'ordre de 18 mois.

Mesures d'évitement en faveur de la Grande Sanguisorbe

Mesures d'évitement en faveur de la Laineuse du prunellier

Mesures en faveur des batraciens :

Mise en place des mesures d'évitement au niveau des fossés

Mise en place des mesures d'évitement au niveau des bassins de rétention réaménagés

Mesures en faveur des reptiles

Mesures en faveur des oiseaux et de chiroptères

(défrichement)

Le planning prévisionnel de mise en place des mesures d'accompagnement et des mesures compensatoires est le suivant :

Laineuse du prunellier Plantation de prunelliers en « pas japonais » dans le cadre des aménagements paysagers.

Remarque : les plantations de prunelliers pourront être complétées par des plantations d'Aubépine sous réserve de trouver des pieds conformes sur le plan sanitaire (l'aubépine pouvant être porteuse du feu bactérien) et que cela n'induit pas de nouvelle contrainte réglementaire (sur le plan sanitaire notamment).

Amphibiens / Zone humide

Réhabilitation du bassin de rétention 71B1758 (PS de la Plaine) dès que le bassin est déconnecté du réseau pluvial autoroutier

Oiseaux, chiroptères, amphibiens Mise en place d'un ilot de vieillissement

## **MESURES EN FAVEUR DES HABITATS NATURELS, DE LA FLORE PROTEGEE ET DES HABITATS D'ESPECES PROTEGEES ET/OU PATRIMONIALE**

### **• Mesures d'évitement**

Mise en place de mesures d'évitement physique

Les habitats présentant des enjeux de conservation seront protégés par la mise en place de mesures physiques d'évitement (rubalises, filet à moutons, barrières) visant à interdire la circulation des engins en phase chantier.

Sont ainsi concernés :

- les arbres favorables au Grand Capricorne, situées en bordure de la route forestière de l'Alouette pouvant être utilisée (sous réserve de l'accord de l'ONF) comme accès au chantier,
- les plantes hôtes de la Laineuse du Prunellier situées en limite de la zone de travaux (secteurs du passage inférieur de la route forestière de l'Alouette notamment),
- la station de Grande Sanguisorbe.

La mise en place de cette mesure s'avère simple et particulièrement efficace : la rubalise, le filet à mouton et/ou les barrières étant visibles directement par les conducteurs d'engins.

Les arbres pouvant constituer des gîtes potentiels situés en limite immédiate des zones de travaux feront l'objet d'un marquage (à la peinture par exemple) permettant aux conducteurs d'engins de les identifier clairement.

Ces mesures seront par ailleurs facilitées du fait du pointage GPS réalisé par le bureau d'étude BIOTOPE lors des prospections de terrains, permettant de localiser précisément les zones présentant des enjeux de conservation.

Sensibilisation et formation du personnel :

L'efficacité des mesures d'évitement peut être renforcée significativement si les opérateurs en charge des travaux sont sensibilisés aux enjeux de conservation et impliqués dans leur conservation. Ainsi, dans le cadre de son Plan Respect Environnement, l'entreprise retenue par Cofiroute pour la réalisation des travaux devra préciser les moyens de sensibilisation qu'elle envisage de mettre en place (par exemple : mise en place d'un panneau identifiant les différentes plantes à protéger au niveau des installations de chantier).

### **• Mesures de réduction**

Mesures en faveur des habitats naturels non communautaires :

Afin de favoriser la reconstitution d'habitats proches de la situation actuelle, les terres végétales décapées dans le cadre des travaux seront conservées sur site, à l'écart des zones de déballages des matériaux de déblais, et réutilisées dans le cadre des travaux d'aménagement.

Afin de conserver la valeur agronomique des terres et de préserver les graines mélangées aux éléments terreux, les prescriptions suivantes seront appliquées :

- stockage des terres végétales à l'écart des stocks utilisés pour la réalisation des remblais,
- les merlons auront une hauteur maximale de 2 m et ne seront pas compactés,
- le décapage des terres et leur régalinge seront réalisés si possible au fur et à mesure de l'avancement des travaux (pas de décapage sur l'ensemble des terrains à terrasser par anticipation),

- prise en compte des conditions climatiques : il sera par exemple éviter de régaler la terre végétale lorsqu'un évènement pluvieux significatif ou orageux est attendu.

Un aménagement paysager prenant en compte les spécificités écologiques du site

Les talus terrassés seront végétalisés à l'aide d'essences locales, adaptées aux conditions climatiques et pédologiques du secteur.

Les aménagements paysagers envisagés prennent en compte la diversité des milieux traversés. Ils ont été conçus de manière à renforcer les secteurs écologiques présentant des enjeux de conservation (plantation de prunelliers aux abords du passage inférieur de la route des Alouettes par exemple).

### Mesures spécifiques à la lutte contre les espèces invasives

Mesures préventives :

Les mesures préventives visent à éviter l'import sur le chantier de nouvelles espèces invasives (telles que l'Ambroisie ou la Berce du Caucase).

Pour ce faire, l'entreprise en charge de la réalisation des travaux devra justifier, préalablement à l'arrivée sur site de tout engin, que les véhicules ne sont pas intervenus au cours des deux derniers mois sur des zones contaminées par des espèces invasives.

- Dans le cas contraire, l'engin devra être lavé dans son entier (y compris le dessous de caisse et les pneus) afin de s'assurer qu'aucune graine ne risque de contaminer le chantier.

Enfin, afin d'éviter la contamination du site par des espèces invasives extérieures (telles que l'Ambroisie), l'ensemencement sera effectué rapidement après la réalisation des terrassements et des opérations de modelage des terrains mis à nu.

Mesures de lutte contre le Robinier faux Acacia :

La réalisation des travaux de terrassement permettra de supprimer environ 25 000 m<sup>2</sup> de Robinier faux acacia.

Pendant les travaux, la démarche mise en place sera la suivante :

- coupe des Robiniers faux acacia et arrachage des souches. Les déchets verts seront évacués vers un centre agréé pour destruction (incinération).

- Idéalement, il convient de décaper la terre végétale et de l'évacuer vers un centre agréé pour traitement.

Toutefois, au vu de la superficie concernée (plus de 2 ha), cette méthode est difficile à mettre en œuvre (problème de la destination des terres).

Ainsi, une solution alternative pourra être envisagée, par exemple :

- broyage sur place de la terre végétale,

- remise en place de la terre végétale en profondeur,

- mise en place d'un géotextile,

- apport de terre végétale (au moins 1 m),

- réalisation de plantations denses de type arbustif afin d'éviter la reprise des robiniers.

En effet, le Robinier faux acacia supporte mal l'ombre et la concurrence.

### MESURES EN FAVEUR DES INSECTES

#### Mesures en faveur de la Laineuse du prunellier

Les habitats favorables à la Laineuse du prunellier constitués de fourrés de prunelliers et/ou d'aubépines sont localisés au niveau du passage supérieur de la route forestière de l'Alouette à proximité immédiate de l'emprise du projet.

En phase chantier, les mesures envisagées sont les suivantes :

- matérialisation avant le démarrage de travaux de l'emprise précise du chantier (mesure d'évitement).

Cette mesure, simple et efficace, permettra de limiter significativement les impacts prévisionnels du projet sur la Laineuse du prunellier en préservant les lieux de ponte.

## Mesures en faveur du Grand Capricorne

Le diagnostic écologique réalisé par le bureau d'études BIOTOPE a mis en évidence une station de Grand Capricorne en bordure de la piste forestière de l'Alouette, piste pouvant potentiellement être utilisée par les engins de chantier pour accéder à l'autoroute.

Comme pour la Laineuse du prunellier, les habitats favorables au Grand Capricorne feront l'objet d'un balisage.

Celui-ci sera réalisé à titre préventif, les pieds étant situés en bordure de piste. Ce balisage, réalisé à l'aide de rubans, informera les conducteurs d'engins sur la présence d'une zone sensible et évitera tout roulage inopportun d'engin sur la station.

En condition sèche, la piste pourra être arrosée au tant que besoin pour éviter l'envol de poussières.

## MESURES EN FAVEUR DES REPTILES

### • Mesures d'évitement

Comme indiqué dans l'analyse des impacts, les reptiles sont des espèces relativement mobiles sensibles aux vibrations induites par les engins de chantier. Naturellement les individus tendront à s'écarter des dangers potentiels et à se diriger vers les zones non influencées par les activités humaines (zones de travaux).

Il ne s'avère donc pas nécessaire, dans le cas présent de mettre en place des mesures d'évitement.

### • Mesures de réduction et d'accompagnement en phase chantier

En phase chantier, afin de permettre aux reptiles de trouver facilement des zones refuges et/ou de substitution (notamment des lieux de pontes), les mesures suivantes seront mises en place :

- matérialisation in situ, à l'aide de piquets colorés par exemple, des limites de la zone de chantier au-delà de cette limite physique, la circulation des engins de chantier sera interdite.

Cette mesure simple à mettre en œuvre permettra de conserver intact les zones ne nécessitant pas d'être remaniées dans le cadre des travaux. Il s'agit principalement des espaces situés entre la limite des travaux et la clôture délimitant le domaine concédé ;

- lors des opérations de coupes des arbustes et arbres présents dans l'emprise des travaux, une partie des branches et bois sera conservée et entreposée en petits tas le long de la clôture. De même, lors des opérations de terrassements, certains blocs issus des zones remaniées pourront être entreposés en tas le long des clôtures, à l'écart des zones de circulation des engins.

Cette mesure simple à mettre en œuvre et efficace permettra de créer des refuges, de diversifier les habitats et d'augmenter la disponibilité des proies.

## MESURES EN FAVEUR DES AMPHIBIENS

### • Mesures d'évitement : phase préparatoire

Interdire l'accès aux fossés aux individus adultes

Les expertises écologiques réalisées dans le cadre du projet ont démontré que les amphibiens se reproduisent au niveau des bassins de rétention et non au niveau des fossés de collecte des eaux pluviales. Toutefois, des individus adultes peuvent fréquenter les fossés pour leur alimentation notamment.

Afin de réduire le risque d'écrasement des adultes en phase chantier, il sera mis en place des barrières entre les mois d'août et de février précédents le démarrage des travaux, barrières visant à interdire l'accès des batraciens au fossé. La mise en place de barrières est privilégiée à la mise en place de filet à batraciens, ceux-ci constituant des barrières infranchissables par les reptiles et les petits mammifères.

Ces barrières, mises en place lors de la phase terrestre des amphibiens visent à interdire leur retour vers les bassins et/ou fossés lors de leur reproduction (phase aquatique). Les aménagements étant mis en œuvre lorsque les amphibiens sont absents de la zone, leur déplacement des individus en phase chantier ne sera pas nécessaire.



Au vu du linéaire de fossés concernés par les travaux (12 km), il n'est pas envisageable de mettre en place de tels équipements sur l'ensemble du réseau pluvial. Les barrières seront positionnées préférentiellement sur les secteurs identifiés comme favorables aux amphibiens, sur lesquels des observations ont été réalisées courant 2011 / 2012 par le bureau d'études BIOTOPE.

Ces barrières seront constituées d'une bâche en polypropylène tissé (toile de paillage) ou de panneaux de bois, de 50 cm de large et enterrée sur 10 cm environ, tendue sur des piquets de bois et incliné à 40° (45° maximum), permettant le franchissement de la zone d'extension vers la zone préservée.

La technique utilisée a l'avantage de fonctionner de manière totalement autonome sans aucune assistance humaine. Elle nécessite toutefois au moins une visite par mois pour vérifier le bon état de la clôture et l'absence de passage à sa base. Compte tenu de la spécificité de l'opération, sa mise en place sera suivie par un expert écologue.

Cette mesure va par la même occasion permettre le passage des reptiles, qui se trouveraient dans la zone de travaux, vers la zone sécurisée, évitant ainsi de bloquer les individus situés entre les voies et les barrières.

Interdire l'accès aux batraciens aux bassins de rétention modifiés dans le cadre du projet

Dans le cadre du projet :

- 2 bassins de rétention seront modifiés (le grand bassin situé au niveau du passage supérieur de la route forestière de l'Alouette et le grand bassin situé à proximité du centre d'exploitation de Cofiroute),

- 1 bassin de rétention sera abandonné (le petit bassin situé au niveau du passage supérieur de la route forestière de l'Alouette),

- 1 bassin sera créé (dans la boucle de l'échangeur A71/A85)

- 1 bassin de rétention sera reconverti en bassin écologique à vocation écologique (bassin de rétention situé au niveau du passage supérieur de la piste forestière de la Plaine).

Les espèces d'amphibiens se déplacent entre leur site de reproduction et leur site d'hivernage voir de repos. Lors du chantier pour limiter la destruction d'individus d'amphibiens il est prévu d'isoler la zone de travaux à l'aide de barrières temporaires semi-perméables qui permettront aux animaux situés au sein de la zone de projet d'en sortir et les empêcheront de pénétrer dans la zone de travaux.

Les mesures d'interdiction d'accès aux batraciens en période de reproduction seront appliquées aux deux bassins modifiés dans le cadre du projet. Les mesures mises en place sont les suivantes :

- avant la période de reproduction, des barrières à batraciens seront positionnées entre les fossés pluviaux et le bassin de rétention : l'objectif de cet aménagement est de pousser les jeunes sortant du bassin à l'opposé de l'autoroute (vers la forêt et les petits bassins non modifiés),

- au terme de la période de reproduction, les bassins de rétention seront isolés par des filets anti-batraciens : l'objectif est d'empêcher les adultes de revenir pondre dans les bassins l'année suivante.

### **MESURES EN FAVEUR DES OISEAUX**

Afin de réduire le dérangement vis-à-vis des oiseaux en phase chantier, les opérations de coupes des arbres et arbustes seront réalisées en dehors de la période de nidification, entre les mois d'août et d'octobre.

### **MESURES EN FAVEUR DES CHIROPTERES**

Le gîte concerné par le projet sera condamné afin d'éviter qu'un individu ne l'occupe lors des opérations de coupe.

Afin d'éviter la perturbation des individus, le travail de nuit sera évité à proximité des routes de vol (passage inférieur de l'Alouette et passage supérieur de la Plaine) et des zones de gîtes (à proximité des boisements hors domaine concédé).

Si le travail de nuit est indispensable, le chantier sera éclairé de façon très localisé : éclairage de la seule zone de travaux et non de ses alentours afin de réduire l'effet barrière.

### **MESURES EN FAVEUR DES MAMMIFERES TERRESTRES**

Dans le cadre du projet, il n'apparaît pas nécessaire de mettre en place des mesures dédiées à la grande ou à la petite faune.

## **II - MESURES EN PHASE EXPLOITATION :**

### **MESURES EN FAVEUR DES HABITATS NATURELS, DE LA FLORE PROTEGEE ET DES HABITATS D' ESPECES PROTEGEES ET/OU PATRIMONIALE**

Au niveau des secteurs présentant des enjeux écologiques :

- habitats de la Laineuse du prunellier,
- station de Grande Sanguisorbe,
- arbres pouvant être utilisés comme gîte à chiroptères,

Les modalités d'entretien pourront être adaptées pour permettre leur pérennisation dans le temps.

Au niveau des bassins de rétention, les modalités d'entretien actuelles (curage sur  $\frac{3}{4}$  des ouvrages seulement) seront reconduites, permettant de favoriser la colonisation du substratum par les espèces végétales et animales.

Sur les zones anciennement plantées de Robinier faux acacia, une surveillance sera réalisée les premières années.

Les éventuelles jeunes plantules seront arrachées annuellement et incinérées.

De même, une surveillance sera réalisée au niveau des talus les premières années afin de s'assurer qu'aucun pied d'Ambroisie ou de Berce du Caucase n'est venu contaminer les abords de l'autoroute. En cas de découverte d'un pied, celui-ci sera arraché et brûlé.

### **MESURES EN FAVEUR DE LA LAINEUSE DU PRUNELLIER**

Le projet d'aménagement paysager intègre la plantation de bosquets de prunelliers, plante hôte de l'espèce. Ces aménagements permettront d'augmenter la superficie d'habitat de l'espèce.

### **MESURES EN FAVEUR DES REPTILES**

Afin de pérenniser au sein du domaine concédé la diversité biologique relative au compartiment reptile, il sera maintenu, au terme des travaux, quelques tas de pierres en limite du domaine concédé (à proximité de la clôture), à l'écart des zones de fauchage mécaniques (pour des raisons de sécurité vis-à-vis du personnel d'entretien et des usagers de l'autoroute).

### **MESURES EN FAVEUR DES AMPHIBIENS**

Dans le cadre de l'exploitation de l'autoroute A71, la planification des travaux d'entretien des bassins de rétention et des fossés intégrera le calendrier écologique des amphibiens (pas de curage des bassins entre les mois de février – mars et juillet – août). De même, l'entretien des fossés sera réalisé préférentiellement à l'automne ou en hiver.

Par ailleurs, dans le cadre du projet, il sera mis en place un double réseau de fossés pour collecter les eaux de ruissellement :

- un réseau dit « de récupération des eaux à traiter ». Ce premier réseau a pour objectif de collecter les eaux de ruissellement provenant des surfaces bitumées de l'autoroute et potentiellement polluées par les hydrocarbures et métaux lourds. Ce réseau acheminera les eaux vers les bassins de rétention autoroutiers.

- un réseau dit « de récupération des eaux naturelles ». Ce second réseau collectera les eaux de ruissellement provenant des surfaces « naturelles ».

Ce dernier rejettera les eaux directement dans le milieu naturel, puisqu'il n'est pas considéré comme pollué. Le réseau récupérant les eaux non polluées sera rendu attractif par l'arrivée d'espèces pionnières végétales typiques des milieux humides, créant ainsi une zone favorable aux amphibiens, mais aussi à la faune aquatique telle que les odonates.

Le fossé de collecte des eaux de ruissellement des dépendances vertes de l'autoroute pourra être asséché pendant une partie de la saison, mais devrait présenter une végétation humide bien développée qui servira de support au déplacement des espèces (corridor de déplacement) pour rejoindre les points encore en eau.

#### **MESURES EN FAVEUR DES ESPECES A L'ORIGINE DE LA DESIGNATION DE LA ZSC « SOLOGNE »**

Au niveau des bassins de rétention du Verdin et du Verdin affluent 2 à modifier, il n'est pas possible de mettre en place des mesures d'évitement, le positionnement des surprofondeurs étant lié à des contraintes techniques (fonctionnement hydraulique des ouvrages).

Dans le cadre du projet, les habitats communautaires situés à proximité de la zone de chantier seront également balisés. Cette mesure vise à mettre en oeuvre une zone tampon autour des deux étangs situés à proximité du projet et contenant les deux habitats d'intérêt communautaire. De ce fait les habitats présents dans ces étangs seront isolés du chantier afin d'éviter leur destruction. La mesure concerne les 2 habitats d'intérêt européen à l'origine de la désignation du site Natura 2000 « Sologne (les colonies d'utriculaires et gazons des bordures d'étang acidiphile et peu profond) localisés dans les deux étangs situés au sud Est de la passerelle agricole. Cofiroute s'engage à ne pas impacter les habitats présents dans ces étangs. Une visite avec un écologue permettra de délimiter la zone d'habitat afin qu'aucune destruction n'ait lieu.

Enfin, l'ensemble des mesures définies précédemment contribue à préserver et à assurer la conservation des espèces à l'origine de la désignation de la ZSC « Sologne ».

De ce fait, aucune mesure complémentaire n'est donc nécessaire dans le cadre du projet.

#### **MESURES COMPENSATOIRES COMPENSATION DE ZONES HUMIDES**

Après analyse des résultats d'inventaires terrain, 4,1 ha de zones humides ont été identifiés sur l'aire d'étude étroite à partir des critères végétation et habitats.

Il a été calculé que 0,46 ha de zones humides se trouvant dans l'emprise directe du projet seront impactées lors des travaux.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) stipule que dès lors que la destruction d'une zone humide ne peut être évitée, des mesures compensatoires doivent prévoir la recréation ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité.

A défaut, la compensation porte sur une surface au moins égale à 200 % de la surface supprimée. La gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme.

En effet, le futur bassin déconnecté est actuellement situé dans des friches herbacées, qui lors de l'aménagement pourront être gérées de façon à obtenir à moyen terme un complexe de milieux à tendance humide, favorable à plusieurs cortèges d'espèces animales et végétales.

Les abords du bassin actuels sont constitués de 0,37 ha de friches herbacées. Cette partie sera aménagée en prairie pour être favorable à la création d'un complexe humide.

#### **CONVERSION D'UN BASSIN DE RETENTION ABANDONNE DANS LE CADRE DU PROJET EN ZONE HUMIDE A VOCATION ECOLOGIQUE**

L'objectif de la mesure est de disposer d'une zone d'eau douce conséquente et suffisamment attractive pour favoriser la reproduction des amphibiens (notamment les espèces rares en région Centre comme le Triton marbré), mais aussi les oiseaux nicheurs, en migration ou en hivernage liés aux zones humides, les insectes (notamment les odonates) ainsi que la flore hygrophile.

Un bassin sera déconnecté du réseau routier et restera en eau. Il est proposé d'aménager ce bassin d'une manière écologique et attractive.

Selon les affinités écologiques des différentes espèces cibles, plusieurs types de strates végétatives devront être présents. Le bassin aura les caractéristiques suivantes :

- une forme naturelle non géométrique (prévoir des diverticules),
- les pentes seront les plus douces possibles (environ 20%), au moins sur un côté. L'autre côté pourra avoir une pente plus forte afin de maintenir une zone refuge plus profonde
- les zones en eau seront plus profondes en leur centre (jusqu'à 1,5 mètre) ;
- la végétalisation se fera de préférence de façon spontanée ;
- aucun poisson n'y sera introduit.

Afin de maintenir son intérêt sur le long terme, le bassin devra être entretenu un minimum.

Les principes de gestion sont les suivants :

- une fauche des berges, à raison de 50% par an (dans le but de maintenir des zones refuges chaque année) ;
- un débroussaillage en cas de colonisation ligneuse trop importante des berges ;
- un curage partiel localisé dès que nécessaire.

#### Mesures d'accompagnement - mise en œuvre d'un îlot de vieillissement

Dans le cadre du projet, Cofiroute envisage de mettre en place un îlot de vieillissement en mesure d'accompagnement général du projet.

Les parcelles retenues par Cofiroute correspondent à des terrains dont la société est propriétaire, situé à l'ouest de l'autoroute A71, au nord de l'autoroute A20. La superficie gérée en îlot de vieillissement sera de l'ordre de 1ha.

L'objectif de cet îlot de vieillissement est de proposer à la faune locale un habitat se différenciant des bois entretenus de la forêt de Vierzon, favorables aux oiseaux, chiroptères, amphibiens et reptiles.

Cet îlot sera géré par une association et/ou en partenariat avec l'ONF, sur la durée de la concession autoroutière.

#### CREATION D'HABITATS FAVORABLES A LA LAINEUSE DU PRUNELLIER AU NIVEAU DES TALUS AUTOROUTIERS

Cette mesure consiste à créer des zones d'habitats favorables à la Laineuse du prunellier sur les nouveaux talus autoroutiers créés.

L'habitat de la Laineuse du prunellier est constitué de fourrés arbustifs de prunelliers.

Le principe de cette mesure est donc d'implanter des fourrés à prunelliers sur les nouveaux talus autoroutiers à différents endroits afin de permettre la dispersion de l'espèce entre d'une part la population au niveau du passage supérieur et le site Natura 2000 et d'autre part entre la population du passage supérieur vers la population du sud localisé dans une propriété privée.

Différentes prescriptions techniques doivent être respectées afin de garantir les conditions optimales pour l'accueil de la Laineuse du prunellier :

- La strate arbustive des fourrés doit être constituée, à plus de 70%, de prunelliers.
- Les haies ou fourrés de prunelliers doivent être implantés en crête des talus autoroutiers et plutôt orientés sud - sud/ouest.
- Plusieurs îlots d'environ 100 m<sup>2</sup> seront créés pour permettre à l'espèce de se disperser en « pas japonais »
- La mise en œuvre d'une gestion conservatoire des fourrés : laisser évoluer certaines zones pionnières, rajeunir les zones vieillissantes, tout en conservant/favorisant une certaine diversité des ligneux arborescents (chênes, saules, bouleaux). La gestion des fourrés par broyage et l'utilisation de produits phytosanitaires (insecticides, pesticides,...) sont à proscrire. Les travaux de taille des arbres dans ces fourrés sont à réaliser entre octobre et mars, tout en favorisant une intervention en octobre, afin d'éviter toute intervention en période sensible pour la Laineuse du prunellier. Les résidus de taille seront laissés sur place.

La création de ces fourrés arbustifs sur les talus autoroutiers est à mettre en parallèle avec la mesure suivante :

Création de talus autoroutiers en liaison avec le contexte écologique local. Ces mesures permettront de créer conjointement une mosaïque d'habitats ouverts et semi-ouverts, favorable à un ensemble d'espèces protégées (Laineuse du prunellier, reptiles,...), et/ou patrimoniales (orthoptères patrimoniaux comme le Criquet pansu) ou intégrée à la biodiversité « ordinaire ».

Préparation du sol :

La constitution d'un sol de nature proche de celui présent en Sologne est primordiale pour la réussite de l'opération.

Les terres de remblais utilisées pour les travaux proviendront préférentiellement de l'aire d'étude (réutilisation des matériaux constituant les talus actuels). En cas de nécessité de terre de remblais supplémentaire, elle devra provenir de carrières en Sologne afin que la nature du sol s'approche au maximum des conditions locales.

### Végétalisation

En termes de physionomie de la végétation, il sera favorisé une végétation de type friche herbacée en pied de talus, à proximité immédiate de la route, pour des raisons de sécurité. Sur la pente et en crête de talus, les faciès de landes seront favorisés en alternance avec les fourrés à prunelliers favorables à la Laineuse du prunellier.

L'objectif est de retrouver une flore locale, ainsi la colonisation naturelle sera favorisée. Néanmoins, elle peut être incitée par le transfert de dalles de sols des talus actuels.

Un ensemencement et des plantations en faible densité peuvent également être envisagés pour stabiliser le talus (5 à 10 g/m<sup>2</sup>).

Liste des espèces pouvant être semées :

Espèces de landes : *Calluna vulgaris*, *Cytisus scoparius*, *Erica cinerea*,

Espèces herbacées : *Asphodelus albus*, *Viola canina*, *Polygala serpyllifolia*, Poacées (=graminées) : *Arrhenatherum elatius*, *Dactylis glomerata*, *Molinia caerulea*, *Agrostis capillaris*, *Deschampsia flexuosa*, *Festuca ovina*, *Festuca rubra*, *Festuca tenuifolia*.

### CREATION DE TALUS AUTOROUTIERS EN LIAISON AVEC LE CONTEXTE ECOLOGIQUE LOCAL

Cette mesure consiste à créer des talus autoroutiers dont la végétation sera la plus proche possible du contexte écologique local. La zone de projet traverse ce territoire si particulier qu'est la Sologne, avec une flore relativement caractéristique des milieux acides et plus ou moins humides.

La constitution des talus devra donc s'approcher au mieux de la constitution actuelle du sol.

A terme, l'objectif est d'obtenir des faciès diversifiés de milieux ouverts et semi-ouverts, allant de la friche herbacée à la lande sèche.

### REHABILITATION DU PASSAGE INFÉRIEUR DE LA PISTE FORESTIÈRE DE LA PLAINE POUR LE RENDRE ATTRACTIF POUR LA FAUNE

Dans le cadre du projet, Cofiroute envisage de réhabiliter ce passage afin de le rendre plus attractif pour la faune et améliorer les échanges transverses à l'autoroute A71 sur la section à aménager (mesure d'accompagnement).

En mesure d'accompagnement du projet d'élargissement de l'autoroute A71 entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20, Cofiroute envisage de réhabiliter l'ouvrage pour le rendre plus attractif. Les améliorations envisagées sont les suivantes :

- améliorer le revêtement du sol. L'apport d'humus n'étant pas techniquement viable, d'autres solutions sont actuellement en cours de réflexion. Cet aménagement permettra de favoriser le déplacement des amphibiens (raison olfactive) et de diminuer l'effet de résonance.

- créer un écotone boisé en maintenant une strate végétale décroissante jusqu'au passage inférieur pour faciliter la descente des chiroptères vers l'ouvrage et offrir une meilleure luminosité à l'approche du tunnel ;

- créer une zone rase herbacée aux extrémités du passage inférieur afin d'augmenter la luminosité à l'intérieur de l'ouvrage et limiter l'effet tunnel ;

- planter des haies convergentes vers le passage inférieur pour créer un entonnoir de végétation permettant de guider la faune vers le passage et limiter les nuisances lumineuses et auditives induites par le trafic autoroutier.

La mise en œuvre de cette mesure sera réalisée en partenariat avec l'association Sologne Nature Environnement.

### **MESURES DE SUIVI SCIENTIFIQUE PROPOSEES**

L'ensemble des mesures proposées fera l'objet de l'accompagnement d'un écologue « à pied d'œuvre » tout au long du chantier.

Un suivi scientifique des mesures d'insertion écologique du projet et de l'évolution des aménagements en faveur de la faune et de la flore devra être mis en œuvre jusque cinq ans après la mise en route de l'élargissement. Le suivi sera mis en œuvre par des experts écologues. Il fera l'objet de rapports annuels et un final au bout de cinq ans.

### **MESURES EN FAVEURS DES ACTIVITES INDUSTRIELLES, ARTISANALES ET DE SERVICES**

La seule activité économique située à proximité de la zone de chantier est la Maison de Pays.

Mesures en phase chantier (mesures de réduction)

Dans le cadre du projet, aucune mesure spécifique dédiée à cet établissement n'est envisagée, celui-ci bénéficiant des mesures mises en place pour les autres compartiments (lutte contre les poussières à la source, réduction des émissions sonores à la source ...).

Mesures en phase exploitation (mesure de réduction)

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet permettront d'effacer rapidement les traces des travaux, permettant au secteur de retrouver une ambiance paysagère proche de la situation actuelle au bout de quelques années. De ce fait, aucune mesure complémentaire n'est envisagée.

### **MESURES EN FAVEUR DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES**

Mesures en phase travaux (mesures d'évitement et de réduction)

Le seul risque naturel affectant la zone de projet est le risque incendie. Afin de réduire les risques de départ de feux et de propagation en cas d'incendie, les mesures suivantes seront mises en place :

- mise en place d'une citerne en phase chantier,
- équipement des engins de chantier d'extincteur,
- pas de brûlage des déchets verts sur site.

Mesures en phase chantier

Le projet constitue en soi une mesure de réduction du risque lié au transport de matières dangereuses. En effet, en fluidifiant le trafic, le risque d'accident diminue.

Aucune mesure complémentaire n'est donc envisagée.

### **MESURES EN FAVEUR DES PAYSAGES**

Mesures d'évitement en phase chantier

Afin de réduire les impacts paysagers pour les riverains, les prescriptions suivantes seront appliquées :

- pas d'installation de chantier à proximité du passage supérieur de la RD 2020.

Mesures de réduction en phase exploitation

Choix de la palette végétale :

La palette végétale proposée est liée à l'évocation des paysages forestiers du site. Les plantations se déclinent suivant plusieurs motifs :

- des arbres isolés, sujets de grande taille pour offrir des ponctuations,
- des boisements de feuillus sont utilisés en premier plan des boisements traversés,
- des massifs arbustifs sont utilisés pour couvrir les talus,

- des massifs de prunellier (présentant également un intérêt écologique vis-à-vis de la Laineuse du prunellier),
- des bosquets de lisière, à base de bouleaux,
- des haies forestières qui viennent en pied de remblai ou en crête de déblai et offrent un écran visuel.

L'élargissement de l'autoroute implique des déboisements dans le merlon ferroviaire situé côté ouest.

Des reboisements sont proposés lorsque de grands pans de talus sont défrichés. Ils s'accompagnent de plantations arbustives sur les petits déblais.

Par ailleurs, il est préconisé la plantation d'une haie entre le merlon situé le long de l'autoroute et la voie de desserte du lieu-dit la Petite Relaudière. Si les emprises disponibles ne permettent la mise en place de cette haie, le talus orienté vers la ferme sera végétalisé à l'aide d'arbustes de taille hétérogène.

La pinède est une parcelle en renouvellement composée de pins maritimes et de pins sylvestres qui offrent une composition assez graphique. Alors que cette parcelle va se densifier, l'idée est de conserver en transition entre ces bois et l'autoroute un premier plan avec quelques feuillus plus épars et un sous-bois assez présent (par ex. de fougères).

Entre la pinède et la piste forestière de l'Alouette, les talus pourront être couverts d'une végétation arbustive feuillue basse (à base de prunelliers et d'aubépines), ponctuée de bosquets allongés à base de bouleaux.

De nombreux bassins et un étang ont été aménagés dans le talweg traversé par l'autoroute sur son côté ouest.

L'ouverture doit rester dégagée pour l'accès technique aux bassins et ne peut être boisée mais l'environnement boisé appelle à atténuer l'impact de l'ouverture pour les usagers.

La plantation de haies de part et d'autre de la voie est un moyen de reconstituer un cadre boisé structuré.

Les talus herbeux, les grands talus évasés situés au passage d'une butte pourront être mis en valeur et animés par des bosquets de petits arbres (pins, érables champêtres...),

Les grands talus qui marquent le passage du coteau de Vierzon sont surplombés par une haute futaie de chênes.

Les talus sont mis en valeur avec des massifs arbustifs disposés symétriquement de part et d'autre de la voie et associant conifères et feuillus pour un effet de densité tout au long de l'année.

## **MESURES DE SUIVI DES PLANTATIONS**

Afin de s'assurer de la reprise de plantations, un suivi sera réalisé les deux premières années après la réalisation des semis et/ou plantation. Dans ce cadre, les pieds n'ayant pas repris seront remplacés.

Les années suivantes, dans le cadre de l'entretien courant de la végétation comprise dans l'emprise du domaine concédé, un contrôle visuel des plantations sera réalisé.

## **MESURES EN FAVEUR DU PATRIMOINE**

En l'absence d'impact, aucune mesure n'est envisagée. En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques, les services de la DRAC en seront immédiatement informés et le chantier sera arrêté, conformément au cadre réglementaire.

## **MESURES EN FAVEUR DES POPULATIONS RIVERAINES** **(REDUCTION DES EMISSIONS SONORES)**

## MESURES EN PHASE CHANTIER

Afin de réduire les émissions sonores en phase chantier, les engins de terrassement seront équipés du système du «cri du Lynx».

Par ailleurs, les riverains seront tenus informés régulièrement de l'avancement des travaux, notamment ceux réalisés de nuit (concertation continue).

## MESURES EN PHASE EXPLOITATION

Les protections acoustiques existant à l'heure actuelle seront maintenues. Le projet n'induisant pas de modification significative des niveaux sonores, aucune mesure complémentaire n'est envisagée.



LE PREFET,

Orléans, le 24 SEP. 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Elargissement de l'autoroute A71**  
**entre les communes de Theillay (41) et de Vierzon (18)**  
**Dossier de déclaration de projet**  
**Dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau**

**I - Contexte et présentation du projet**

La société Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A71 (Orléans-Clermont-Ferrand), envisage d'élargir cette voie sur un linéaire de 6 kilomètres entre l'échangeur avec l'autoroute A85 (en direction de Tours) sur la commune de Theillay (Loir-et-Cher) et l'échangeur avec l'autoroute A20 (en direction de Limoges) sur la commune de Vierzon (Cher).

Le projet est destiné à fluidifier le trafic routier sur cette section, qui est actuellement de 40 000 véhicules par jour et devrait atteindre 58 000 véhicules par jour à l'horizon 2030.

L'opération consiste en l'élargissement de l'autoroute à 3 voies (contre 2 à l'heure actuelle) dans les deux sens de circulation, avec une section à 4 voies sur 400 mètres au niveau de l'insertion de l'A20 dans le sens Paris-Vierzon.

Elle prévoit aussi d'aménager les talus ainsi que les ouvrages de récupération des eaux de ruissellement qui bordent l'autoroute.

Le présent avis est rendu sur la base des dossiers de déclaration de projet et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, réputés complets et définitifs, et notamment de l'étude d'impact dont ils font l'objet.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

**II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- l'eau ;
- la biodiversité ;
- le bruit.

### **III - Qualité de l'étude d'impact**

#### **III.1 : Description du projet**

L'étude d'impact (p. 50 et s.) décrit le projet d'une manière claire et aisément compréhensible, appuyée par des documents graphiques et cartographiques de bonne qualité.

Un phasage approprié est prévu pour les travaux, ceux-ci devant être réalisés courant 2014-2015 et terminés au plus tard le 31 décembre 2015 (étude d'impact, p. 67).

Les raisons du projet et du choix de ses modalités d'aménagement sont exposées de manière correcte, en tenant compte des critères environnementaux (étude d'impact, p. 310 et s.).

Une alternative possible à l'élargissement de l'autoroute (abaissement de la vitesse maximale à 110 km/h) est présentée, ainsi que les motifs pour lesquels ce choix n'a pas été retenu (risque de report du trafic sur le réseau routier local, absence d'intérêt significatif sur le plan de la sécurité routière).

La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme (les plans locaux d'urbanisme de Theillay et de Vierzon) et les autres plans, schémas et programmes est bien argumentée (étude d'impact, p. 313 et s.).

L'étude d'impact comprend une analyse des effets cumulés de l'opération avec d'autres projets (p. 306 et s.). Celle-ci est proportionnée aux enjeux rencontrés.

#### **III.2 : Description de l'état initial**

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de manière appropriée en préambule à l'état initial.

##### **Eau**

L'état initial de l'environnement décrit les contextes hydrologique et hydrogéologique de l'aire d'étude de manière proportionnée aux enjeux (étude d'impact, p. 77 et s.).

Il met en évidence la présence d'enjeux forts au niveau des nappes, notamment l'aquifère des « sables et grès du Cénomaniens », utilisé pour l'alimentation en eau potable et localisé au droit de l'autoroute dans le secteur de Vierzon. Il indique que l'aquifère présente à ce niveau une large zone d'affleurement, témoignant d'une zone de recharge de la nappe, mais aussi d'une vulnérabilité accrue par rapport aux pollutions superficielles.

Il établit aussi la présence de plusieurs captages d'eau dans l'aire d'étude, dont l'un d'entre eux (« le puits du Colombier ») alimente en eau potable une habitation.

L'état initial de l'environnement présente correctement le réseau hydrographique de surface, composé de plusieurs cours d'eau non-permanents (le Verdin, le Rouaire et leurs affluents), d'étangs, de mares et des ouvrages de récupération des eaux de ruissellement issues de l'autoroute.

La préservation de la qualité de ces masses d'eau, qui relèvent des bassins versants de la Rère et du Cher, est qualifiée d'enjeu fort.

L'étude d'impact ajoute que les ouvrages de récupération des eaux provenant de l'autoroute fonctionnent de manière satisfaisante en termes de régulation des débits, mais que leur performance épurative est limitée.

### Biodiversité

L'étude d'impact contient un état initial de la biodiversité de très bonne qualité (p. 104 et s.), qui décrit clairement le contexte écologique de la zone d'étude ainsi que les zonages d'inventaire et de protection.

Elle établit la présence dans l'aire d'étude de plusieurs milieux d'intérêt européen, d'une espèce végétale et de plusieurs espèces animales (notamment insectes, amphibiens et chauves-souris) protégées.

Les espèces invasives présentes au droit du projet sont également décrites (*Erable negundo* *Acer negundo* et Robinier faux-acacia *Robina pseudoacacia*, issues de plantations ornementales réalisées sur les talus lors de l'aménagement de l'autoroute).

### Bruit

Le niveau actuel du bruit a été évalué par des relevés sonométriques effectués depuis des habitations proches de l'autoroute (lieux-dits « les Grandes Relaudières » et « les Petites Relaudières » à Theillay) et à la maison de pays de Vierzon (étude d'impact, p. 182 et s.).

L'étude établit que les valeurs réglementaires ne sont dépassées qu'à la maison de pays de Vierzon, qui n'est pas dédiée à l'habitat.

Pour être exhaustive, l'étude d'impact aurait pu évaluer le bruit au niveau des habitations les plus proches du projet, en limite Nord de l'agglomération de Vierzon.

### III.3 : Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et si possible, y remédier

#### Eau

Les impacts du projet sur les masses d'eaux souterraines et de surface sont décrits de manière appropriée (étude d'impact, p. 213 et s.).

L'incidence principale présentée est l'augmentation du ruissellement des eaux, causé par une augmentation de 30% de la surface imperméabilisée et nécessitant un redimensionnement des ouvrages hydrauliques.

Les impacts sur l'alimentation et les risques de contamination des nappes sont aussi évoqués de manière proportionnée. Ils sont qualifiés de faibles à nuls compte tenu du contexte géologique, des caractéristiques des travaux (notamment l'absence d'affouillement du sol au niveau de l'affleurement de la nappe du Cénomaniens, secteur le plus vulnérable) et des mesures correctrices envisagées.

L'étude d'impact prévoit de mettre en place un réseau d'assainissement séparatif dimensionné pour un débit décennal, avec des bassins de rétention dont le débit de fuite est régulé à 1 l/s/ha<sup>1</sup> et équipés d'ouvrages de récupération des polluants avant rejet dans les exutoires finaux (p. 341-342).

L'étude réalisée au titre de la loi sur l'eau précise que les bassins de rétention seront à même de retenir 83 % des hydrocarbures et 93 % des métaux lourds.

L'impact sur les débits rejetés est toutefois présenté sans étude de dilution. Compte tenu de l'assèchement fréquent des cours d'eau exutoires, il ressort du dossier que, malgré l'abattement obtenu dans les bassins, les valeurs seuils de bon état des masses d'eau du Verdin et du Rouaire seront dépassées pour les hydrocarbures et les métaux lourds.

---

1 Conformément aux préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne.

L'étude n'indique pas clairement si le projet prévoit un traitement spécifique des effluents avant rejet dans le milieu naturel.

Les fréquences du suivi et de l'entretien de ces ouvrages ne sont pas non plus précisées.

Il est recommandé que ce point soit approfondi, tant pour les dispositifs à mettre en place que pour leur entretien.

### Biodiversité

Les impacts du projet sur le milieu naturel sont correctement identifiés (étude d'impact, p. 225 et s.).

Le dossier conclut à l'absence d'incidence significative sur le site Natura 2000 « Sologne » dont la limite Sud est située à 600 mètres environ de l'aire d'étude.

Il établit que le projet, et notamment la réalisation des travaux hydrauliques, causera des impacts indirects sur ce site : destruction d'îlots des habitats d'intérêt européen « Colonies d'utriculaires » et « Végétation aquatique à Potamot nageant » et atteintes potentielles à des espèces végétales et animales protégées.

Il rappelle toutefois que les habitats d'intérêt européen sont localisés dans les bassins aménagés pour récupérer les eaux provenant de l'autoroute, qu'ils présentent un caractère dégradé et n'ont pas de lien fonctionnel avec les habitats présents dans le site « Sologne ».

Une demande de dérogation à la législation sur les espèces protégées sera sollicitée pour la destruction éventuelle d'amphibiens.

L'étude d'impact prévoit (p. 347 et s.) de nombreuses mesures pour éviter ou réduire les impacts du projet sur la biodiversité et, à titre compensatoire, la conversion d'un des bassins de rétention en bassin à vocation écologique déconnecté du réseau d'assainissement.

L'ensemble de ces dispositions est adapté aux enjeux rencontrés et un suivi scientifique est proposé pour s'assurer de leur effectivité.

Le projet prévoit aussi la destruction, par incinération hors du site, des déchets verts comprenant des végétaux à caractère invasif.

### Bruit

L'étude d'impact (p. 253 et s.) conclut à un impact sonore du projet de l'ordre de +0,1 à +0,8 dB(A) en période diurne.

Cet impact est considéré « non significatif » et ne nécessitant pas de mesure correctrice.

L'étude d'impact ajoute que la hausse du niveau de bruit directement liée au projet (élargissement de la plate-forme autoroutière) est minime par rapport à celle qui est imputable à l'augmentation du trafic prévue à l'horizon 2030 en l'absence d'aménagement de l'autoroute.

Il aurait été souhaitable que l'incidence sonore du projet en période nocturne soit évaluée.

## **IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

### IV.1 : Phase chantier

L'étude d'impact comprend une description satisfaisante des effets du chantier sur l'environnement, et propose des mesures appropriées.

Néanmoins, le calendrier des mesures destinées à éviter la destruction accidentelle d'amphibiens fait référence à des échéances déjà révolues (pose de barrières et filets pour éviter l'accès de ces animaux aux fossés pluviaux et aux bassins à partir de février 2013, cf. étude d'impact, p. 351).

Si ces mesures sont pertinentes, les modalités de leur exécution dans le temps mériteraient d'être expliquées plus clairement.

#### IV.2 : Phase d'exploitation

L'étude d'impact argumente correctement l'insertion du projet dans son environnement. Les mesures destinées à réduire les impacts du projet sont appropriées. Toutefois, la prise en compte des risques de pollution par les hydrocarbures et métaux lourds mériterait d'être améliorée.

#### **V - Résumé non technique**

Le dossier comprend un résumé non-technique (étude d'impact, p. 17-49).

Ce document est très long et aurait gagné à être synthétisé.

#### **VI - Conclusion**

L'étude d'impact hiérarchise correctement les enjeux environnementaux et leur prise en compte est globalement satisfaisante.

L'autorité environnementale recommande que la problématique du traitement des effluents (hydrocarbures et métaux lourds) avant rejet dans le milieu naturel soit approfondie.

Même si l'autorisation demandée concerne le droit de l'eau, il serait souhaitable, pour l'information du public, qu'une évaluation des nuisances sonores sur les maisons les plus proches à Vierzon, et sur l'ensemble du tracé en période nocturne, soit effectuée.

LE PRÉFET,  
Pierre-Etienne BISCH





## Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	++	Cf. corps de l'avis.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Energies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	E	+	La thématique de l'énergie est correctement appréhendée.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	+	La thématique des gaz à effet de serre est correctement appréhendée.
Sols (pollutions)	E	+	Des mesures appropriées sont prévues pour éviter la pollution des sols.
Air (pollutions)	E	+	Le projet appréhende la pollution de l'air de façon adéquate, il contient toutefois des erreurs matérielles. Il qualifie à tort la concentration moyenne annuelle de l'air en plomb à la station de Blois (5,5 ng/mètre cube) de « plus de 10 fois supérieure à la valeur cible », elle est en réalité près de 100 fois inférieure à celle-ci (500 ng/mètre cube). Les particules sont qualifiées à tort de « non cancérigènes ».
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	E	+	Les risques naturels sont bien pris en compte, sauf le risque de remontée de nappes, localement très fort, qui n'est pas évoqué.
Risques technologiques	E	+	Le transport de matières dangereuses est le principal risque technologique. Il est encadré par des mesures de prévention adaptées.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	+	La problématique des déchets est prise en compte de manière satisfaisante.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Consommation de petites surfaces d'espaces forestiers et semi-naturels, pas d'emprise sur les terres agricoles.
Patrimoine architectural, historique	NC	0	
Paysages	E	+	Les impacts paysagers du projet font l'objet de mesures correctrices appropriées.
Odeurs	NC	0	
Emissions lumineuses	L	+	Les impacts du projet sur les émissions lumineuses sont correctement abordés.
Trafic routier et déplacements	E	+	Le projet vise à fluidifier et à sécuriser le trafic routier. Les impacts des travaux sur les conditions de circulation sont évaluées de manière adéquate.
Santé, sécurité et salubrité publique	E	+	Les impacts sanitaires du projet sont évalués de manière proportionnée. Toutefois, l'ensemble des polluants dont la prise en compte est recommandée par l'ANSES (avis du 12/07/2012) n'a pas été analysé.

Bruit	L	++	Cf. corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	E	+	La probabilité de découvertes archéologiques sur le chantier est correctement encadrée.

**\* Étendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire  
L : localement  
NC : non concerné  
ABS : absence d'informations

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort  
++ : fort  
+ : présent mais faible  
0 : pas concerné

**Document 2/3**

**DEPARTEMENT du CHER et du LOIR et CHER**

**COMMUNES de VIERZON**

**et de THEILLAY**

\*\*\*\*\*

**ENQUETE PUBLIQUE du Jeudi 28 novembre 2013 au Mardi 7 Janvier 2014  
inclus**

**Enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet et la demande  
d'autorisation au titre de la loi sur l'eau relatives aux travaux d'élargissement de  
l'autoroute entre la commune de Theillay (Loir et Cher) et la commune de  
Vierzon (Cher) par une mise à 2x3 voies de cette section**

**CONCLUSIONS MOTIVEES ET  
AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR  
Sur la déclaration de projet.**

**Cadre réglementaire**

-Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L214-1 à L214-6 et  
R214-56 relatifs aux ouvrages, travaux, activités soumises à déclaration au titre de la  
loi sur l'eau ,

-Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et R123-1 et  
suivants, relatifs aux enquêtes publiques ayant trait aux opérations susceptibles  
d'affecter l'environnement,

-Vu le contrat de concession conclu entre l'Etat et Cofiroute avec notamment  
son avenant n°16 approuvé par le décret n° 2011-1963 du 23 décembre 2011 qui  
prévoit la mise à 2x3 voies de l'A71 dans la section Theillay (41) Vierzon (18),

-Vu le courrier du 23 mai 2013 adressé à la société Cofiroute par la Direction  
Départementale des Territoires du Cher et désignant en accord avec le Préfet du Loir-  
et-Cher, le Préfet du Cher comme coordonnateur de la procédure de la déclaration de



projet relatif à l'élargissement de l'autoroute A71 entre Vierzon(18) et Theillay (41),

-Vu les dossiers d'enquête publique (déclaration de projet et loi sur l'eau) relatifs au projet de mise à 3 voies de l'A71 dans la section Theillay à Vierzon (notamment l'étude d'impact et son résumé non technique) , dossiers présentés par la Société Cofiroute,

-Vu le rapport de la Direction Départementale des Territoires du Cher en date du 22 juillet 2013 déclarant le dossier recevable pour faire l'objet d'une autorisation (loi sur l'eau) au titre du Code de l'Environnement,

-Vu la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013, approuvant le projet de la mise à 3 voies de l'A71 dans la section Theillay à Vierzon,

-Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 24 septembre 2013.

## **1- CONTEXTE GENERAL.**

### **1-1 Modalités**

- L'enquête publique a duré 41 jours entiers consécutifs, du jeudi 28 novembre 2013 au mardi 7 janvier 2014 inclus.

- Madame le Président du Tribunal Administratif d'Orléans en date du 8 octobre 2013 a désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire: M. André GRAND et en qualité de commissaire enquêteur suppléant M. Dominique FROIDEFOND.

### **1-2 Caractéristiques principales du projet.**

Ce projet présenté par la Société Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A71 (Orléans-Clermont-Ferrand), envisage d'élargir cette voie sur un linéaire de 6 km entre l'échangeur avec l'autoroute A85 (en direction de Tours) sur la commune de Theillay (Loir-et-Cher) et l'échangeur avec l'autoroute A20 (en direction de Limoges) sur la commune de Vierzon.

L'opération consiste en l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies (contre 2x2 voies à l'heure actuelle) dans les deux sens de circulation avec une section à 4 voies sur 400m au niveau de l'intersection de l'A20 dans le sens Vierzon-Paris.

Elle prévoit aussi d'aménager les talus ainsi que les ouvrages de récupération des eaux de ruissellement qui bordent l'autoroute.

### **1-3 Justification du projet**

Les études de trafic réalisées par Cofiroute prévoient une évolution de trafic de l'ordre de 2,3% sur l'autoroute A71 d'ici 2020 (taux d'évolution supérieur à la moyenne nationale pour les autoroutes), celui-ci devant se stabiliser entre 2020 et 2030 aux alentours de 2%. Ainsi, le trafic sur la section à aménager devrait passer de 48000 véhicules/jour en moyenne en 2012 à 58000 véhicules/jour à l'horizon 2030.

La configuration actuelle de l'autoroute crée un goulot d'étranglement entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20 et sans intervention le phénomène devrait s'accroître dans les années à venir. Les périodes de congestion du trafic étant de plus en plus fréquentes, notamment lors des départs en vacances.

La société Cofiroute considère donc l'élargissement de cette section comme nécessaire pour fluidifier le trafic, améliorer les conditions de circulation et le niveau de sécurité de ses clients ainsi que de ses équipes d'intervention

## **2- AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.**

J'ai mené l'enquête publique en toute indépendance et dans des conditions légales de procédure.

La publicité réglementaire a été effectuée par des affichages sur les tableaux des deux mairies concernées, par des parutions dans la presse régionale du Cher et du Loir et Cher, par des panneaux d'information implantés aux abords des voies publiques qui sont à proximité de l'autoroute. (Voir documents en annexe concernant l'implantation des panneaux sur site).

Les permanences se sont effectuées dans le calme et dans un bon rapport d'échange avec les personnes rencontrées.

J'ai eu une seule observation écrite et aucun courrier. J'ai pris en compte l'ensemble des observations orales formulées sur le projet pendant les permanences. Je me suis attaché à partir des questions posées au porteur du projet dans le Procès Verbal à obtenir des réponses plus précises et à donner un avis à chacune.

Les conseils municipaux des communes de Vierzon et de Theillay se sont déclarés favorables à ce projet.

Sur un plan plus général, le trafic routier reste un sujet sensible et quelquefois contesté notamment à cause de la multiplication du transport par camions, il entraîne un mouvement d'opposition.

Le projet permet de minimiser l'impact sur l'environnement en exploitant au maximum la plateforme existante par réduction de la partie centrale. Néanmoins l'augmentation de la surface de la plate-forme suite au passage en 2x3 voies oblige le porteur du projet à revoir et à améliorer la capacité des bassins de rétention.

Le porteur du projet s'est engagé à mettre en œuvre des mesures compensatoires pour l'environnement et un suivi de ces mesures sera effectué par une association locale.

L'étude d'impact très complète ne révèle pas de nuisances supplémentaires par rapport au site existant.

L'amélioration du trafic sur cet axe est importante pour tous. Je ne pense pas que la Société Cofiroute investisse dans un projet sans avoir l'espoir d'une amélioration du trafic et d'un retour sur investissement. Elle le fait sur des bases

fiables confirmant l'augmentation du trafic sur cette section d'autoroute.

Enfin il faut considérer que le trafic autoroutier est réputé comme étant plus sécurisant et que toutes les modifications qui permettent d'améliorer encore cette donnée sont positives, même s'il faut rester vigilant sur l'impact environnemental de chaque projet.

Estimant donc que les besoins sont justifiés, que l'ensemble des nuisances constatées sont faibles et qu'après analyse de toutes les observations émises lors de l'enquête publique ainsi que des réponses apportées dans son mémoire en réponse par le porteur du projet, je n'ai pas trouvé d'argument permettant le rejet de ce projet.

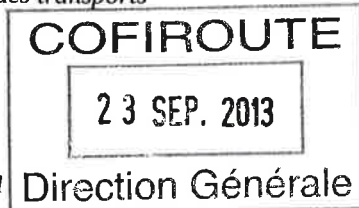
En conséquence, **j'émet un avis favorable** au projet de demande de déclaration présentée par la Société COFIROUTE en vue de l'élargissement de l'autoroute A71 sur le territoire des communes de Vierzon (dép. du Cher) et Theillay (dép. du Loir et Cher).

Le 31 janvier 2014  
Le Commissaire -enquêteur  
André GRAND



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures des transports  
et de la mer



Bron, 19/09/13

Direction des infrastructures de transports

Service de la gestion du réseau routier national

Sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé

DM – DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20

Affaire suivie par : Oureda MAOUCHE

ourida.maouche@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 72 14 60 22 – Fax : 04 72 37 39 09

Réf. : GRA3\_2013\_590\_OM

**Objet : Autoroute A 71 – Elargissement de l'A71  
entre Theillay et Vierzon**

**Dossier de demande de principe modificatif**

Monsieur le directeur général,

Par courrier du 11 mars 2013, référencé indice K, vous m'avez transmis, pour approbation, un dossier de demande de principe modificatif portant sur l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A71 entre Theillay et Vierzon, modifiant ainsi la décision ministérielle du 28 mai 1997.

Ce premier dossier a fait l'objet de réserves de la part du SETRA le 21 mai 2013.

Ainsi, suite à la réunion de conseil intégré du 21 juin 2013, un nouveau dossier de demande de principe modificatif, référencé indice L, a été déposé le 27 juin 2013. Il intègre les remarques formulées par GRA et est complété par la note de réponses aux remarques du SETRA.

## 1 NATURE DE L'AMENAGEMENT

Le projet se situe sur le territoire des communes de Vierzon et Theillay dans les départements du Cher et du Loir-et-Cher.

L'Autoroute 71 assure la liaison entre Orléans et Clermont-Ferrand. La section Theillay/Vierzon est comprise entre l'échangeur de l'autoroute A85 et celui de l'autoroute A20.

COFIROUTE propose de retenir le parti d'aménagement d'élargissement de l'A71 à 2x3 voies sur la section Theillay/Vierzon qui permettra, notamment, d'améliorer le trafic sur la section et d'assurer les conditions de sécurité des usagers.

Le périmètre du projet porte sur l'A71 du PR 172+258 au PR 177+533.

**Monsieur Loïc ROCARD**  
Directeur général  
Société COFIROUTE  
12 – 14, rue Louis Blériot  
92506 RUEIL MALMAISON

## 2 ETAT ACTUEL – DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

### 2.1 Trafic

Le trafic sur la section courante de l'A71, dans les deux sens de circulation, est de 40 000 véh/j en valeur moyenne journalière annuelle 2011 (dont 15% de PL).

Les études de trafic prévoient à 48 000 véhicules le trafic moyen journalier en 2020 et 58 000 en 2030.

### 2.2 Enjeux environnementaux

L'autoroute A71 est classée comme axes de transport de matières dangereuses.

La section Theillay / Vierzon s'étend au nord de la vallée et traverse le plateau de Vierzon.

Par ailleurs, la zone d'étude est concernée par:

- ZNIEFF de type II
- Zone Natura 2000
- Espèce floristique protégée à un niveau régional (la Grande Sanguisorbe)
- Espèces faunistiques protégées (Laineuse du prunellier, Grand Capricorne, Couleuvre à collier, Coronelle lisse, Léopard des murailles, Léopard vert et l'Orvet fragile)

Les zones inondables par débordement des cours d'eau ne concernent pas la section étudiée du tracé de l'autoroute. Par contre, plusieurs zones ponctuelles de l'aire d'étude à proximité de l'autoroute sont concernées par le risque d'inondation par remontée de nappe.

### 2.3 Assainissement

Les eaux pluviales de la plateforme autoroutière et celles provenant des bassins versants naturels sont collectées dans un réseau commun.

Des fossés longitudinaux, enherbés ou bétonnés acheminent les eaux de ruissellement jusqu'aux bassins de rétention.

### 2.4 Ouvrage d'art

Trois ouvrages d'art sont présents dans la zone d'étude :

- L'autoroute A71 franchit la RD2020 par le PI75/9
- L'autoroute A71 franchit un chemin forestier par le PI74/8
- Une route forestière franchit l'autoroute A71 par le PS73/7

## 3 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

### 3.1 Parti d'aménagement

Vous proposez d'élargir à 2x3 voies l'A71 sur la section Theillay/Vierzon.

### 3.2 Caractéristiques géométriques

#### 3.2.1- Section courante

Vous proposez un tracé en plan et un profil en long existant en référence à l'ICTAAL 2000.

Vous proposez une vitesse limitée à 130km/h.

- Tracé en plan

Vous proposez un rayon courbe à gauche de 2 750m encadrée par des clothoïdes.

- Profil en long



Vous proposez un rayon en angle saillant de 20 000m, un rayon en angle rentrant de 12 500m une déclivité maximale de 1,20%.

– Profil en travers

Pour le sens Orléans-Vierzon, vous proposez une chaussée à 3 voies de 3,5m, une bande d'arrêt d'urgence de 3m, une bande de dérasée gauche de 1m et une berme de 1m.

Pour le sens Vierzon-Orléans, vous proposez une chaussée à 3 voies de 3,5m, une bande d'arrêt d'urgence de 3m, une bande de dérasée gauche de 1m et une berme de 1,5m.

### 3.2.2- Bifurcations A71-A20 et A71-A85

– Sens Orléans-Vierzon

Vous proposez que le projet débute au PK 172 et termine au PK 175+942.

Vous proposez une insertion de la bretelle A85 vers A71 Vierzon par adjonction de voie.

– Sens Vierzon-Orléans

Vous proposez que le projet débute 1000m (longueur de la bretelle A20 vers A71-Orléans) avant le PK 177+600 et termine au PK 172+400.

Vous proposez, au sud du projet, une insertion de la bretelle A20 vers A71 Orléans selon une entrée de deux voies avec adjonction d'une voie.

Du point d'entrée E=1m, vous proposez 4 voies sur 400m puis un rabattement par la droite d'une voie sur 250m.

Au nord du projet, vous proposez une perte de la 3ème voie par une affectation de la voie de droite en bretelle de sortie A85.

### 3.3 Assainissement

Vous proposez de mettre en place un système d'assainissement séparatif qui permettra de séparer les eaux de la plateforme autoroutière et des eaux des bassins versants naturels.

### 3.4 Ouvrage d'art

Vous proposez, conformément à la décision ministérielle du 28 mai 1997, de supprimer la bande d'arrêt d'urgence et de réduire la BDG, du PI75/9.

Vous proposez, dans le sens Orléans-Vierzon, sous le PS73/7 que la bande d'arrêt d'urgence soit interrompue et remplacée par une BDD de 0,55m pour laquelle vous demandez une dérogation.

### 3.5 Poste d'appel d'urgence (PAU)

Vous proposez des inter-distances entre PAU supérieures aux recommandations de l'ICTAAL dans le diffuseur A71/A85, 3 025m pour les usagers venant d'A71 et 2 890m pour les usagers se dirigeant vers A71.

### 3.6 Coût

Vous estimez le coût de l'opération à 32 M€ HT valeur janvier 2008.

## 4 DÉCISION

*Après instruction par les services, j'approuve les dispositions prises dans le dossier dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies la section Theillay/Vierzon de l'autoroute A71 **sous réserve de la prise en compte des observations suivantes.***

#### **4.1 Périmètre de la zone d'étude du projet:**

*Vous vérifierez la conformité en terme de sécurité routière des ouvrages existants au droit des zones de raccordement des bretelles de la manière suivante:*

- *Dans le sens Vierzon-Orléans, du péage de Vierzon-Nord au PR 172+473 (Point 1m de la bretelle A71 vers A85-Tours)*
- *Dans le sens Orléans-Vierzon, du PR 172+093 (Point 1m de la bretelle A85 vers A71-Vierzon) au péage de Vierzon-Nord (à l'exception du PI 75/9 dont l'aménagement a été validé par DM du 19/12/2003)*

*A ce titre, vous mettrez en cohérence le cas échéant le traitement des zones de sécurité et des dispositifs de sécurité éventuellement nécessaires, la signalisation horizontale et verticale et la couche de roulement.*

#### **4.2 Mise au point du projet**

##### **4.2.1- Géométrie**

- *Convergent A20-A71Nord*

*Je vous demande d'optimiser la géométrie sans modifier la plateforme sur le principe du dimensionnement suivant:*

- *section à quatre voies d'une longueur de « 2L », soit 2 x 234= 468m*
  - *sui vie par un biseau de 75m permettant le passage de quatre à trois voies*
- A ce titre, vous nous fournirez un plan géométrique du convergent ainsi optimisé dans le cadre de l'avant-projet.*

- *Divergent A71-A20*

*Dans le cadre des études ultérieures, vous me présenterez le traitement de ce divergent en veillant à une mise en cohérence des éléments géométriques et de la signalisation associée.*

- *PS73/7*

*La dérogation quant à la réduction de la BDD à 0,55m est acceptée sous réserve d'engager dès à présent des études de sa démolition et reconstruction dans le cadre d'une nouvelle opération d'aménagement.*

##### **4.2.2- Signalisation**

*Au regard de la signalisation, vous vous réfèrerez à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 6 décembre 2011.*

*Vous produirez un Projet de Définition de Signalisation.*

##### **4.2.3 – Prise à contre sens**

*Vous mettrez en place sur les bretelles de sortie de la section courante la signalisation conformément à la partie 4 de l'IISR (article 49 et 50.1) concernant la signalisation verticale, et vous utiliserez les flèches directionnelles (comme le permet la partie 7 de l'IISR article 115.3§C concernant les routes à sens unique)*

##### **4.2.4- Dispositifs de sécurité**

*Vous prendrez en compte l'arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation du marquage CE dans le périmètre du projet.*

##### **4.2.5- Poste d'Appel d'Urgence**



L'inter-distance entre les PAU de l'autoroute A85 et ceux de l'autoroute A71 étant supérieure à 2000m fait l'objet d'une dérogation que j'approuve.  
Toutefois, vous chercherez à vous rapprocher d'une inter-distance de l'ordre de 2500m.

#### **4.3 Sécurité**

La présente opération est soumise à l'application de l'article D.118-5-4. du code de la voirie routière. Elle fera donc l'objet des audits sécurité suivants:

- Le premier stade des études qui vérifie si les principes de sécurité sont bien pris en compte dans la phase de conception puis de conception détaillée.
  - Le rapport d'audit de la phase conception est joint à la présente DM,
  - L'audit de la phase conception détaillée sera réalisé au stade de l'établissement de l'Avant-projet.
- Le deuxième au stade préalable de la mise en service qui vérifie que les travaux réalisés ne sont pas susceptibles de mettre en jeu la sécurité des usagers.  
L'inspection sécurité réalisée conformément à la circulaire du 27 octobre 1987 vaudra audit de sécurité au stade préalable de la mise en service.
- Le troisième au stade du début d'exploitation dans la première année après la mise en service, pour vérifier le bon fonctionnement de l'aménagement.  
Il sera conduit après la production par vos soins du bilan d'exploitation à 6 mois.

A chacune de ces phases, vous me solliciterez donc pour la conduite de ces audits. A ce titre, vous pourrez utilement vous référer au guide méthodologique du Sétra de mars 2005 « Contrôle de sécurité des projets routiers – Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité » pour la mise en œuvre des contrôles qui relève de votre responsabilité et qui devront être fournis lors de la saisine de vos services conformément à la circulation du 13 avril 2012.

#### **4.4 Chaussée**

Les spécifications attendues en vue de la mise en service devront être conformes à la circulaire « Adhérence » du 16 mai 2002 ainsi que la circulaire « UNI » du 22 mai 2000.

#### **4.5 Environnement**

Une procédure au titre de la Loi sur l'Eau sera conduite et définira les caractéristiques et les dimensions des dispositifs à réaliser ou à modifier.

#### **4.6 Procédures**

Vous procéderez à une enquête publique liée au code de l'environnement. Je vous autorise à solliciter l'ouverture de l'enquête auprès du Préfet coordonnateur désigné par le Préfet de région Centre dès la mise au point du dossier maquette effectué.

Cette enquête sera précédée :

- d'une concertation des administrations locales et des collectivités territoriales dont un bilan sera envoyé au préfet de région Centre
- d'une saisine de l'autorité environnementale

#### **4.7 Financement**

Compte-tenu des indications figurant au dossier, le coût total de l'aménagement est estimé à 32M€ HT valeur janvier 2008.



***Je vous prie de croire, Monsieur le directeur général, à l'assurance de ma considération distinguée.***

Pour le Ministre et par délégation  
L'adjoint au sous-directeur  
de la gestion du réseau autoroutier concédé

Jean Zulberti

Copie : Les préfets du Cher et du Loir-et-Cher  
SETRA  
Mission d'audit pôle Nord-Ouest  
DSCR  
DGITM/DIT/GRN/GRA1  
DGITM/DIT/GRN/GRA3  
DGITM/DIT/GRN/GRA4

**DEPARTEMENT du CHER et du LOIR et CHER**  
**COMMUNES de VIERZON**  
**et de THEILLAY**

**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF A LA  
DECLARATION DE PROJET ET A LA DEMANDE  
D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU  
RELATIVES AUX TRAVAUX D'ELARGISSEMENT DE  
L'AUTOROUTE ENTRE LA COMMUNE DE THEILLAY  
(LOIR-ET-CHER) ET LA COMMUNE DE VIERZON (CHER)  
PAR UNE LISE A 2x3 VOIES DE CETTE SECTION.**

## **S O M M A I R E**

### **DOCUMENT 1/3**

#### **RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

##### **CHAPITRE 1 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE- PROCEDURES ADMINISTRATIVES**

	Page
1.1 – Rappel des mesures intervenues à son ouverture .....	4
1.2 – Rapport des évènements qui se sont déroulés.....	9
1.3 – Climat de l'enquête .....	10

##### **CHAPITRE 2 – EXAMEN DU DOSSIER**

2.1 - Caractéristiques des communes du site sur les communes de Vierzon et Theillay .....	10
2.2 – Caractéristiques principales du projet.....	11
2.3 – Justification du projet.....	11

##### **CHAPITRE 3 – RESULTAT DE L'ENQUETE**

3.1 - Sur le plan quantitatif .....	12
3.2 - Sur le plan qualitatif .....	12

##### **CHAPITRE 4 – OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :**

4.1- Observations du public, réponse du MO au Procès Verbal et avis du commissaire-enquêteur.....	12
4.2- Analyse du Commissaire enquêteur -Synthèse générale .....	15

### **DOCUMENT 2/3**

#### **CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

##### **Cadre réglementaire**

##### **CHAPITRE 1 – CONTEXTE GENERAL**

	Page
1.1 - Modalités .....	2
1.2-Caractéristiques principales du projet .....	2
1.3-Justification du projet .....	2

##### **CHAPITRE 2 – AVIS et CONCLUSIONS du COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

.....	3
-------	---

**DOCUMENT 3/3**

**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

**Cadre réglementaire**

**CHAPITRE 1 – CONTEXTE GENERAL**

	Page
1.1 - Modalités .....	2
1.2-Caractéristiques principales du projet .....	2
1.3-Justification du projet .....	3

**CHAPITRE 2 – AVIS et CONCLUSIONS du COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

.....	3
-------	---

**ANNEXES**

- Procès Verbal de synthèse des observations (3 feuillets)
- Mémoire en réponse au procès verbal d'observations (3 feuillets)
  
- Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Vierzon (2 feuillets)
- Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Theillay (1 feuillet)
  
- Certificat d'affichage et de mise à disposition du dossier de la mairie de Vierzon.
- Certificat d'affichage et de mise à disposition du dossier de la mairie de Theillay.
  
- Document présentant les lieux d'implantation de l'affichage sur site (5 feuillets).

**Document 1/3**

**DEPARTEMENT du CHER et du LOIR et CHER**

**COMMUNES de VIERZON**

**et de THEILLAY**

\*\*\*\*\*

**ENQUETE PUBLIQUE du Jeudi 28 novembre 2013 au Mardi 7 Janvier 2014  
inclus**

**Enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet et la demande  
d'autorisation au titre de la loi sur l'eau relatives aux travaux d'élargissement de  
l'autoroute entre la commune de Theillay (Loir et Cher) et la commune de  
Vierzon (Cher) par une mise à 2x3 voies de cette section.**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**1- DEROULEMENT DE L'ENQUETE.**

**PROCEDURES ADMINISTRATIVES.**

**1-1 Rappel des mesures intervenues à son ouverture**

**1.1.1 Cadre réglementaire**

-Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L214-1 à L214-6 et  
R214-56 relatifs aux ouvrages, travaux, activités soumises à déclaration au titre de la  
loi sur l'eau,

-Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et R123-1 et suivants, relatifs aux enquêtes publiques ayant trait aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

-Vu le contrat de concession conclu entre l'Etat et Cofiroute avec notamment son avenant n°16 approuvé par le décret n° 2011-1963 du 23 décembre 2011 qui prévoit la mise à 2x3 voies de l'A71 dans la section Theillay (41) Vierzon (18),

-Vu le courrier du 23 mai 2013 adressé à la société Cofiroute par la Direction Départementale des Territoires du Cher et désignant en accord avec le Préfet du Loir-et-Cher, le Préfet du Cher comme coordonnateur de la procédure de la déclaration de projet relatif à l'élargissement de l'autoroute A71 entre Vierzon(18) et Theillay (41),

-Vu les dossiers d'enquête publique (déclaration de projet et loi sur l'eau) relatifs au projet de mise à 3 voies de l'A71 dans la section Theillay à Vierzon (notamment l'étude d'impact et son résumé non technique) , dossiers présentés par la Société Cofiroute,

-Vu le rapport de la Direction Départementale des Territoires du Cher en date du 22 juillet 2013 déclarant le dossier recevable pour faire l'objet d'une autorisation (loi sur l'eau) au titre du Code de l'Environnement,

-Vu la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013, approuvant le projet de la mise à 3 voies de l'A71 dans la section Theillay à Vierzon,

-Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 24 septembre 2013.

### **1.1.2 Désignation du Commissaire enquêteur**

Madame le Président du Tribunal Administratif d'Orléans en date du 8 octobre 2013 a désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire: M. André GRAND et en qualité de commissaire enquêteur suppléant M. Dominique FROIDEFOND.

### **1.1.3 Durée de l'enquête**

L'enquête publique a duré 41 jours entiers consécutifs, du jeudi 28 novembre 2013 au mardi 7 janvier 2014 inclus.

### **1.1.4 Lieu et modalités de réception du public par le commissaire enquêteur:**

Le commissaire enquêteur s'est mis à la disposition du public pour le renseigner utilement et recevoir ses observations verbales et écrites sur les registres d'enquête prévus à cet effet durant les cinq permanences suivantes effectuées dans les mairies de Vierzon et de Theillay :

<b>Commune</b>	<b>Jours</b>	<b>Heures</b>	<b>Lieux</b>
Theillay	jeudi 28 novembre	9h00 à 12h00	Mairie de Theillay.
Vierzon	mercredi 11 décembre	14h00 à 17h00	Mairie de Vierzon
Theillay	mardi 17 décembre	14h30 à 17h30	Mairie de Theillay
Vierzon	vendredi 20 décembre	9h00 à 12h00	Mairie de Vierzon
Vierzon	mardi 7 janvier	14h00 à 17h00	Mairie de Vierzon

Comme indiqué dans l'article 1er de l'arrêté, les courriers, adressés au commissaire-enquêteur, ont été réceptionnés à la mairie de VIERZON désignée comme siège de l'enquête pendant toute la durée de celle-ci.

Par ailleurs, pendant toute la durée de l'enquête, les personnes intéressées ont pu consulter le dossier concernant l'enquête publique et formuler éventuellement des observations sur les registres d'enquête spécialement ouverts à cet effet dans les Mairies de VIERZON (18) et THEILLAY (41) pendant les horaires d'ouverture de celles-ci.

### **1.1.5 Composition du dossier soumis à l'enquête**

Le dossier déposé dans les mairies de VIERZON et de THEILLAY avait la composition suivante:

- Registre d'enquête publique (16 pages)
- Arrêté d'ouverture d'enquête (4 pages)
- Avis d'ouverture d'enquête (2 feuillets)

#### **Projet d'élargissement de l'autoroute A71.**

#### **Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques : Autorisation.**

#### **-Avis des services**

- Avis de l'autorité environnementale (4 feuillets)
- Avis du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.  
Direction générale des infrastructures des transports et de la mer. (3 feuillets)

#### **-Composition du dossier technique**

- Réponses de Cofiroute aux observations émises par l'autorité environnementale (10 feuillets)

- **Etude d'impact.** Sommaire (pages 1 à 15)
- Volet I : Résumé non technique. (pages 16 à 49)
- Volet II : Présentation do projet. (pages 50 à 69)



- Volet III : Etat initial du site et son environnement (pages 70 à 196)
- Volet IV : Analyse des effets du projet sur son environnement (pages 197 à 263)
- Volet V : Effets du projet sur la santé humaine (pages 264 à 305)
- Volet VI : Analyse des effets cumulés (pages 306 à 309)
- Volet VII : Raisons ayant motivé le choix du projet, notamment sur le plan environnemental. (pages 310 à 312).
- Volet VIII : Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification urbaine, plans, schémas et programmes. (pages 313 à 325).
- Volet IX : mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les effets du projet sur son environnement – moyens de suivis. (pages 326 à 367).
- Volet X : Présentation des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées- Présentation des auteurs de l'étude d'impact. (pages 368 à 395).
- Volet XI : Annexes.
  - .Annexe 1 : Résultats des investigations floristiques et faunistiques -source biotope. (pages 396 à 414)
  - .Annexe 2 : Modélisation de la qualité de l'air (page 415), cartographie. (pages 71 à 109).
- Dossier police de l'eau. (147 feuillets).
- Etude d'impact ; Complément du volet Air et Santé : Prise en compte des recommandations de l'ANSES de juillet 2012. (39 feuillets)

**Projet d'élargissement de l'autoroute A71.**

**Dossier d'enquête publique portant sur une opération susceptible d'affecter l'environnement.**

**-Avis des services**

- Avis de l'autorité environnementale (4 feuillets)

**-Composition du dossier technique**

- Réponses aux observations émises par l'autorité environnementale (10 feuillets)
- **Etude d'impact.** Sommaire (pages 1 à 15)
- Volet I : Résumé non technique. (pages 16 à 49)
- Volet II : Présentation du projet. (pages 50 à 69)
- Volet III : Etat initial du site et son environnement (pages 70 à 196)
- Volet IV : Analyse des effets du projet sur son environnement (pages 197 à 263)
- Volet V : Effets du projet sur la santé humaine (pages 264 à 305)
- Volet VI : Analyse des effets cumulés (pages 306 à 309)
- Volet VII : Raisons ayant motivé le choix du projet, notamment sur le plan environnemental. (pages 310 à 312).
- Volet VIII : Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de

planification urbaine, plans, schémas et programmes. (pages 313 à 325).

-Volet IX : mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les effets du projet sur son environnement – moyens de suivis. (pages 326 à 367).

-Volet X : Présentation des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées-  
Présentation des auteurs de l'étude d'impact. (pages 368 à 395).

-Volet XI : Annexes.

.Annexe 1 : Résultats des investigations floristiques et faunistiques -source biotope. (pages 396 à 414)

.Annexe 2 : Modélisation de la qualité de l'air (page 415), cartographie. (pages 71 à 109).

-Dossier d'enquête publique portant sur une opération susceptible d'affecter l'environnement. (pages 1 à 23).

-Etude d'impact ; Complément du volet Air et Santé : Prise en compte des recommandations de l'ANSES de juillet 2012. (39 feuillets)

### **1.1.6 Mesures de publicité**

#### Affichage dans les communes du périmètre concerné:

-Affichage au format A3 de l'Avis d'enquête sur panneaux à l'extérieur des Mairies de Vierzon et Theillay.

-Affichages sur site en quatre points: (Voir document en annexe)

.Affichage n°1 : Lieu-dit, Les Relaudières à proximité des habitations concernées par le projet.

.Affichage n°2 : Au croisement de la RD 2020 et de la route forestière de l'Alouette.

.Affichage n°3 : Au croisement de la RD2020 et de l'A71 (sous le pont autoroutier).

.Affichage n°4 : A la sortie Vierzon-Centre de l'autoroute A71, parking.

#### -Insertion dans la presse:

L'Avis d'enquête a été publié dans les journaux suivants:

*Le « Berry Républicain et L'Information Agricole » diffusés dans le département du CHER.*

-Parution le lundi 4 novembre et le vendredi 29 novembre 2013 dans le chapitre des Annonces Officielles du «Berry Républicain ».

-Parution le vendredi 1 novembre et le vendredi 29 novembre 2013 dans le chapitre Annonces Légales de « L'Information Agricole».

*La Nouvelle République et la Nouvelle République Dimanche pour le département du LOIR-ET-CHER.*

-Parution le mardi 5 novembre et le vendredi 29 novembre dans le chapitre des Annonces Officielles de « La Nouvelle République ».

-Parution le dimanche 3 novembre et le dimanche 1 décembre dans le chapitre des Annonces Officielles de « La Nouvelle République Dimanche ».

## **1-2 Rapport des évènements qui se sont déroulés:**

### **1.2.1 Avant l'ouverture de l'enquête**

- Le lundi 14 octobre, entretien avec Mme. REGNIER, Bureau de la réglementation à la DDT, afin de vérifier le dossier et de fixer les modalités de l'enquête (dates des permanences, lieu, publicité dans les journaux, affichage ....).  
Paraphe des registres d'enquête.

-Le samedi 19 octobre, j'ai reçu par mail émanant de la société Cofiroute concernant le projet d'affichage sur site de l'Avis d'enquête publique. (4 panneaux au format A2 sont prévus).

-Le jeudi 14 novembre et le lundi 18 novembre j'ai contacté respectivement les communes de Theillay et de Vierzon afin d'avoir confirmation que les affichages avaient bien été effectués.

-Le mercredi 20 novembre, j'ai rencontré Madame Audrey Baffalie, chargée de mission ICAS (réseau Cofiroute) et Monsieur Olivier Demouth, chargé de mission infrastructures et environnement (réseau Cofiroute).

#### Visite de terrain

Ils m'ont présenté le projet sous ses principaux aspects en me faisant parcourir l'ensemble de la section autoroutière à aménager. Un contrôle des 4 lieux d'affichage sur site a été effectué.

En outre, un contrôle de l'affichage en mairie de Vierzon a été réalisé.

### **1.2.2 Durant l'enquête publique**

-Le mercredi 12 décembre, lors de la première permanence à Vierzon, j'ai rencontré Monsieur Chamignon, chef de bureau infrastructure à la mairie de Vierzon.

*M. Chamignon m'a précisé le rôle plutôt positif de l'autoroute et des bassins de rétention sur la régulation en aval du cours d'eau des Verdin . Il semble également satisfait de l'amélioration apporté par le projet de Cofiroute dans la récupération et le traitement des eaux de ruissellement. Pour le reste il prend en compte les chiffres donnés par Cofiroute concernant l'évolution du trafic et par conséquent la nécessité d'améliorer la circulation sur cet axe.*

-Le mardi 17 décembre, j'ai rencontré Monsieur Gérard Chopin, maire de Theillay.

*M. le maire m'a indiqué que le Conseil Municipal n'avait émis aucune objection sur ce projet. Il m'a également confirmé la nécessité de modifier cette section d'autoroute, le trafic étant de plus en plus intense notamment au moment des départs en vacances, ce qui occasionne des ralentissements voir des bouchons importants.*

-Le vendredi 20 décembre, j'ai rencontré Madame Gaucher, maire adjoint à l'environnement, développement durable et espaces verts à la mairie de Vierzon.

*Madame Gaucher m'a fait remarquer que les principaux bouchons qui se créent sur Vierzon sont sur l'autoroute A20 à la barrière de péage et notamment dans le sens Limoges vers Orléans.*

-Le mardi 7 janvier 2014 : Contrôle de l'affichage en mairie de Vierzon.

### **1.2.3 Après la clôture de l'enquête**

-Le mardi 7 janvier, j'ai clôturé l'enquête et récupéré les registres et dossiers d'enquête dans les mairies de Vierzon et Theillay.

-Le jeudi 9 janvier 2014, j'ai remis en main propre le Procès Verbal des observations et de mes remarques à Madame Audrey Baffalie .

-Le lundi 13 janvier 2014, j'ai reçu le mémoire en réponse au Procès Verbal, soit dans le délai imparti.

Ce document apporte des éléments de réponse au regard des différentes observations formulées au cours de l'enquête. Il sera joint en annexe au présent rapport.

## **1-3 Climat de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions. Les deux mairies concernées ont été très coopératives et ont répondu aux besoins de l'enquête

## **2- EXAMEN DU DOSSIER.**

### **2-1 Caractéristiques générales du site sur les communes de Vierzon et de Theillay.**

La section à aménager traverse le plateau boisé de Vierzon. Les abords de l'autoroute sont constitués essentiellement de forêts et ne sont pas habités. Au niveau de la zone d'étude, l'autoroute s'inscrit en tête des bassins versants des cours d'eau du

Rouaire, du Verdin et des ses affluents, ceux-ci présentant des débits intermittents avec des périodes d'assecs marqués.

Ce projet se situe au niveau de la zone de contact de trois masses d'eaux souterraines d'envergure régionale. La principale zone de vulnérabilité vis-à-vis des pollutions superficielles se situe au niveau de Vierzon, en effet l'aquifère « Sables et grès du Cénomaniens » présente une large zone d'affleurement au niveau des talwegs entaillant le plateau et cette nappe d'eau souterraine constitue une ressource en eau valorisée pour l'alimentation en eau des populations ; les enjeux de conservation de cette ressource sont donc forts.

Le tracé de l'autoroute à élargir entre les deux échangeurs présente une succession de passages en déblai (l'autoroute est plus basse que le terrain naturel) et en remblai (plate-forme de l'autoroute au dessus du terrain naturel, l'altimétrie du terrain variant entre 145 et 175m NGF).

## **2-2 Caractéristiques principales du projet.**

Ce projet présenté par la Société Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A71 (Orléans-Clermont-Ferrand), envisage d'élargir cette voie sur un linéaire de 6 km entre l'échangeur avec l'autoroute A85 (en direction de Tours) sur la commune de Theillay (Loir-et-Cher) et l'échangeur avec l'autoroute A20 (en direction de Limoges) sur la commune de Vierzon.

L'opération consiste en l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies (contre 2x2 voies à l'heure actuelle) dans les deux sens de circulation avec une section à 4 voies sur 400m au niveau de l'intersection de l'A20 dans le sens Vierzon-Paris.

Elle prévoit aussi d'aménager les talus ainsi que les ouvrages de récupération des eaux de ruissellement qui bordent l'autoroute.

## **2-3 Justification du projet**

Les études de trafic réalisées par Cofiroute prévoient une évolution de trafic de l'ordre de 2,3% sur l'autoroute A71 d'ici 2020 (taux d'évolution supérieur à la moyenne nationale pour les autoroutes), celui-ci devant se stabiliser entre 2020 et 2030 aux alentours de 2%. Ainsi, le trafic sur la section à aménager devrait passer de 48000 véhicules/jour en moyenne en 2012 à 58000 véhicules/jour à l'horizon 2030.

La configuration actuelle de l'autoroute crée un goulot d'étranglement entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20 et, sans intervention, le phénomène devrait s'accroître dans les années à venir. Les périodes de congestion du trafic étant de plus en plus fréquentes, notamment lors des départs en vacances.

La société Cofiroute considère donc l'élargissement de cette section comme nécessaire pour fluidifier le trafic, améliorer les conditions de circulation et le niveau de sécurité de ses clients ainsi que de ses équipes d'intervention.

### **3- RESULTATS DE L'ENQUETE.**

#### **3-1 Sur le plan quantitatif**

J'ai reçu quelques observations orales et une observation écrite.

#### **3-2 Sur le plan qualitatif**

J'ai donc reçu une observation écrite avec quelques observations orales. Pour l'ensemble des observations recueillies, le public estime que ce projet ne va pas créer de nuisances supplémentaires par rapport à l'existant. Une seule personne, parlant sur un plan plus général, estime que le développement des autoroutes n'est pas la solution pour traiter le problème des transports.

### **4. OBSERVATIONS DU PUBLIC ,REPNSES DU MAITRE D' OUVRAGE AU PROCES VERBAL ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.**

L'enquête a suscité peu d'intérêt de la part du public. Il est vrai que peu de riverains sont directement concernés par le projet.

#### **4-1 : Synthèse des observations :**

Les observations étant peu nombreuses, elles seront toutes traitées distinctement.

*Pour cela les observations ont été classées comme indiquées ci-dessous :*

*-Pour les registres, elles sont préfixées R avec un numéro d'ordre et les initiales de la communes. (VI pour Vierzon et TH pour Theillay), pour les observations orales elles seront simplement numérotées.*

*Les réponses du Maître d'Ouvrage aux questions du Procès Verbal seront préfixées MO alors que l'avis du commissaire enquêteur sera indiqué en italique à la suite des réponses du MO et sera préfixé CE.*

*Pour alléger le contenu du rapport je n'ai pas repris l'ensemble de la réponse du MO, mais seulement l'essentiel. Pour consulter la totalité de la réponse il faudra se référer au dossier « Mémoire de réponse au Procès Verbal de l'enquête publique » joint en annexe.*

L'ensemble des personnes venues consulter le dossier estime donc que ce projet n'aura pas d'incidence sur l'environnement et apportera même quelques

améliorations notamment au niveau de la gestion des eaux ; quelques réserves et quelques précisions ont cependant été demandées.

### **Observations concernant la déclaration de projet :**

**1-**Concernant l'avis du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable qui a émis quelques réserves notamment quant à la réduction de la bande d'arrêt d'urgence à 0.55m au niveau du PS73/7.

Réponse du MO : Une pré-étude est en cours afin de déterminer le nouvel emplacement de cet ouvrage qui ne peut être reconstruit au même endroit. Une présentation de l'avancement de cette étude est prévue avec les services de la Direction générale des infrastructures le 14 janvier 2014.

Avis du CE : *Je prends acte de cette réponse.*

**2-**Observation orale concernant les bouchons qui se créent sur l'A20 dans le sens Limoges vers Orléans lors des départs ou des retours de vacances.

Réponse du MO : La barrière de péage a déjà été agrandie et la bretelle venant de l'A20 pour aller vers Orléans a été reconstruite à 2 voies mais une seule voie a été mise en service. L'élargissement de l'A71 permettra de mettre à 2 voies la bretelle venant de l'A20 pour aller vers Orléans et améliorera l'écoulement du trafic à cet endroit.

Avis du CE : *Il est certain que la mise en service en 2 voies de la bretelle de l'A20 en sortie de péage vers l'A71 menant à Orléans va fluidifier le trafic à cet endroit. Il se peut aussi que la barrière de péage malgré son agrandissement soit la cause de ces ralentissements en amont pendant les jours de forte affluence.*

**3-**Durant la phase des travaux il a été demandé d'apporter des précisions sur les voies d'accès qu'emprunteront les poids-lourds afin d'acheminer les matériaux au chantier.

Réponse du MO : Les matériaux nécessaires à la réalisation de l'opération seront acheminés par les autoroutes A85, A20 et A71 et les véhicules emprunteront la RD2020 entre la route forestière de l'Alouette et le péage de Vierzon-Centre ainsi que les voiries ONF, notamment la route forestière de l'Alouette.

Avis du CE : *Je prends acte de la réponse et je pense que l'impact, néanmoins possible sur la circulation locale, sera relativement faible.*

**4 -**Sur un plan plus général une personne m'a dit être opposé à l'extension du réseau autoroutier et préférerai que l'on favorise d'autre moyen de transports.

Avis du CE : *J'ai pris note de cette remarque, elle ne concerne pas directement ce projet mais l'ensemble du développement des transports en France.*

**R1.TH** -L'association 'Les Pieds d'Argile' de Theillay demande s'il est possible de réhabiliter un chemin de randonnée qui existait avant la construction de l'A71

Réponse du MO : Il est nécessaire de clarifier la demande pour pouvoir répondre à cette question. Néanmoins la Société Cofiroute reste disposée à examiner cette question et à voir sa faisabilité éventuelle. Elle s'engage à recontacter la responsable de l'Association afin de trouver si possible une solution.

Avis du CE : Après avoir contacté l'Association 'Les Pieds d'Argile' et la Société Cofiroute, il n'a pas été possible de répondre à cette demande dans l'immédiat. Je prends acte que le MO s'engage à recontacter l'Association et reste disposé à trouver une solution si possible.

### **Observations sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau :**

1- La première observation fait état des améliorations apportées par le projet concernant le traitement des eaux.

Avis du CE : Je prends acte de ces améliorations qui semblent effectivement apportées de nettes améliorations par rapport à la situation actuelle.

2- La deuxième observation précise que ces améliorations ne seront efficaces que s'il y a un entretien régulier des installations.

Avis du CE : Dans sa réponse aux observations émises par l'Autorité Environnementale le MO précise les modalités d'entretien et de surveillance des ouvrages présentées page 345 de l'étude d'impact.

3- La troisième observation traite des mesures compensatoires et d'accompagnement prévues et demande que soit précisé le rôle de l'association locale prévue pour vérifier toutes ces mesures.

Réponse du MO : Pendant la phase d'étude, nous avons sollicité l'Association Nature Environnement afin de définir au mieux les mesures compensatoires. Par ailleurs, nous sommes en train de finaliser avec cette association une convention qui portera sur le suivi des prescriptions environnementales en phase chantier, avec visite de site, et également sur le suivi des mesures compensatoires jusqu'à 5 ans après la mise en service.

Avis du CE : Je prends acte de ce travail effectué avec l'Association Nature Environnement.



## **4-2 Analyse du commissaire enquêteur:**

### **Synthèse générale :**

L'impact sur l'environnement local, même s'il est avéré du fait de la destruction du couvert végétal et la suppression de quelques habitats naturels, reste très limité.

La Société Cofiroute reste sur son domaine actuel, il n'y a pas d'extension foncière de prévue. Il a été retenu le principe de réduction du terre-plein central afin de réduire au maximum l'emprise des remblais et des déblais aux abords de l'autoroute. L'impact sur les milieux naturels reste donc limité et l'élargissement de l'A71 ne génère pas de nuisance supplémentaire.

La mise en séparatif du réseau d'assainissement pluvial et des eaux de ruissellements autoroutière est jugée positive par rapport à la situation actuelle.

Néanmoins pour faire face à l'augmentation des eaux de ruissellement de l'autoroute due à l'extension de la plate-forme, des bassins de rétention seront créés, réaménagés ou redimensionnés (extension et/ou approfondissement). Ils seront équipés d'ouvrages permettant la récupération des polluants. Des fossés enherbés complèteront le dispositif et permettront une filtration complémentaire.

Des mesures compensatoires et d'accompagnement sont prévues : un bassin sera converti en 'bassin écologique', il y aura création d'un îlot de vieillissement d'environ 1 ha favorable à la faune locale enfin il est prévu d'optimiser la réutilisation des terres de décapages afin de reconstituer au plus vite des habitats favorables aux espèces présentes notamment La Laineuse du prunellier ...

L'Association Nature Environnement sera sollicitée pour faire le suivi des prescriptions environnementales en phase chantier ainsi que le suivi des mesures compensatoires jusqu'à 5 ans après la mise en service.

Enfin, ce projet devrait faciliter la circulation sur cet axe et surtout en améliorer la sécurité

<p>En conclusion, il me semble que la Société Cofiroute a cherché à favoriser les solutions techniques présentant le moindre impact pour l'environnement et à apporter des améliorations sur le traitement des eaux.</p>
--

Le 31 janvier 2014  
Le commissaire - enquêteur  
André GRAND

