



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

## **Autorité environnementale** **Préfet de région**

**Projet intitulé : «Ligne C3 en double site propre entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey - dossier d'enquête Publique »**

**(Maître d'ouvrage : M. le président du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

**Avis n° 2015-000P1547**

**émis le 27 février 2015**

*n° 212*

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

***Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr), rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

# Avis

## 1) Contexte du projet

La question des déplacements, notamment en ce qui concerne l'offre de transports en commun et son impact sur la répartition modale au sein de l'agglomération est un sujet central pour la métropole lyonnaise.

Cet enjeu est corrélé avec les facteurs environnementaux en ce qui concerne les pollutions et nuisances, les émissions de gaz à effet de serre mais aussi la qualité de vie et la santé.

Le secteur concerné par le projet est totalement artificialisé et comporte des enjeux environnementaux très majoritairement ciblés sur l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances. L'état initial de l'étude d'impact a toutefois prouvé sa rigueur en mettant en évidence des enjeux relatifs à certaines espèces fréquentant les abords du projet (chiroptères par exemple) et même à la présence locale d'amiante dans certaines structures de chaussées.

## 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact présentée, eu égard aux prescriptions de contenu figurant à l'article R122-5 du code de l'environnement, appelle les observations suivantes :

- le dossier comporte un développement intitulé « **appréciation des impacts du programme** » qui présente le projet comme fonctionnellement indépendant. Il s'agit à vrai dire plus d'une information que d'une démonstration. L'autorité environnementale retient notamment que la création du site propre pour la ligne C3 n'est pas assortie, comme c'est parfois le cas pour les projets de ce type, de travaux d'adaptation sur d'autres voiries ;
- la **justification du projet** met en compétition la solution proposée avec celle d'un aménagement de type tramway. Les deux projets étant d'impacts environnementaux locaux vraisemblablement comparables, cette justification repose sur la bonne adéquation du projet aux besoins et sur son optimisation au regard des coûts. Point positif, le porteur de projet a quand même étudié la possibilité d'adapter le projet de telle sorte que celui-ci puisse évoluer à terme pour permettre la réalisation d'une ligne de tramway et expose les raisons qui font que cette hypothèse n'apporte pas suffisamment de garantie au regard des contraintes techniques qu'elle engendre sur le projet ;
- le projet, eu égard au caractère existant de la ligne C3 dont le tracé a été finement étudié lors de sa création et à son articulation avec le reste du réseau de transports en commun, n'est pas propice à l'émergence de **variantes** larges de tracé. On notera toutefois une recherche d'optimisation d'une portion du tracé située à l'Est de la place GrandClément. Cette recherche met en compétition trois scénarios qui font l'objet d'une analyse multicritères très complète, au sein de laquelle les paramètres strictement environnementaux restent néanmoins peu prégnants ;
- s'agissant de l'**aire d'étude**, on notera que celle retenue (buffer de 300m de part et d'autre de l'axe de la ligne), est adaptée à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux locaux. On pourrait toutefois évoquer le fait que le potentiel d'effets positifs, en termes d'attractivité pour les usagers, ira vraisemblablement en s'accroissant au fur et à mesure des évolutions culturelles. Par ailleurs, il ne peut être exclu, compte tenu de la configuration du réseau routier lyonnais, que le projet puisse avoir des effets en termes de report de trafic sur des axes situés à distance plus importante. Ce sujet aurait probablement mérité plus ample développement de façon à vérifier que la réalisation du projet ne s'accompagne pas d'une augmentation significative des trafics sur certains axes qu'il eut alors été opportun de prendre en compte en ce qui concerne les aspects bruit, pollution de l'air et consommations énergétiques ;
- bien que l'emprise du projet apparaisse totalement artificialisée, le dossier rend compte d'un **inventaire milieu naturel** qui ne semble pas négliger cette thématique. Apparaît notamment un recensement des arbres d'alignement « à cavités » existants, susceptibles d'héberger des

chiroptères ainsi que des écoutes ultrasonores qui font apparaître, parmi eux, la présence de quatre espèces protégées ;

– en ce qui concerne les **fonctionnalités du milieu naturel**, l'état initial fait référence à la cartographie du réseau écologique Rhône-Alpes (RERA) alors que l'on se serait légitimement attendu à voir apparaître des éléments issus du schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes (SRCE). Ceci étant, la localisation du projet fait que cette observation est sans conséquence sur l'analyse des impacts ;

– s'agissant des **impacts du chantier**, il est noté que les nuisances acoustiques seront réduites par la préférence donnée aux travaux diurnes, ce qui laisse supposer que certains travaux devront peut-être être réalisés de nuit, point qui, si cela est confirmé, aurait mérité plus ample développement. En effet, s'agissant des impacts sonores du chantier, une simple information des riverains, tel qu'évoquée au dossier n'est pas nécessairement suffisante selon la nature des interventions prévues. Il en est de même pour les nuisances vibratoires, notamment si des équipements et activités sensibles sont présents aux abords du projet ;

– en ce qui concerne les **impacts acoustiques** permanents, ceux-ci sont, sur l'axe concerné, significativement positifs, eu égard notamment à la réduction du trafic automobile qui y est prévue. Il aurait toutefois été bienvenu de préciser si, parmi les autres voiries, certaines pourraient voir leur trafic évoluer de façon significative du fait du projet, ne serait-ce que celles pour lesquelles l'étude « air », a démontré par ailleurs une dégradation significative ;

– le cas des **émissions polluantes** est quant à lui, traité de façon plus complète puisque la plupart des voiries connexes de l'axe ont été incluses dans l'étude qui présente, de façon très transparente, celles dont la situation, de ce point de vue, s'en voit améliorée ainsi que celles, heureusement moins nombreuses, dont la situation s'en trouve dégradée ;

– s'agissant des **développements visés au III de l'article R122-5** du code de l'environnement, certains ne font pas l'objet d'un traitement explicite (*effet sur l'étalement urbain, effets des éventuels aménagements fonciers*). Ceci étant, la localisation du projet et le fait qu'il s'agisse d'une ligne existante font qu'il est aisément possible d'affirmer que ses effets sur l'étalement urbain et, a fortiori sur les aménagements fonciers sont tout à fait négligeables ;

– point positif, l'étude d'impact comporte un développement traitant du **dispositif de suivi** environnemental dont on notera qu'il couvre l'essentiel des sujets environnementaux, y compris le milieu naturel, ce qui n'est pas si courant pour les projets de centre-ville. On notera toutefois une piste d'amélioration correspondant à l'intégration des problématiques acoustiques, tant en phase chantier qu'en phase exploitation, très souhaitable en milieu urbain dense. Plus dans le détail, une surveillance vis-à-vis des espèces invasives ou indésirables pourrait aussi être indiquée.

### 3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet va dans le sens d'une amélioration de la fiabilité d'un axe important de transports en commun et augmente ainsi la qualité de l'offre de transports alternatifs à la voiture. Ce faisant, il va aussi dans le sens d'une amélioration du cadre de vie urbain sur l'ensemble de l'axe concerné, de par les aménagements urbains et paysagers auxquels il est associé, mais surtout en réduisant l'espace qui y est affecté à l'automobile ainsi que les pollutions et les nuisances qui y sont liées.

De fait, le bilan coûts/avantages, présenté au sein de l'étude d'impact, fait apparaître, à l'horizon 2020, un gain annoncé de 5,8 % pour la collectivité, basé sur l'hypothèse d'un report modal d'environ 800 000 déplacements par an ainsi qu'une induction de trafic TC supplémentaire du même ordre de grandeur.

Le projet est donc associé, à terme, à un potentiel d'effets globalement positif, voire très positif sur l'axe considéré, avec toutefois une incertitude quant aux effets sur les axes qui pourraient par ailleurs être concernés par d'éventuels reports de trafic. Il convient d'être vigilant à leur égard ainsi que vis-à-vis de la phase travaux du fait de l'importance du nombre de riverains et d'usagers qui y seront exposés.

En ce qui concerne la **méthode d'intégration**, bien que ce type de projets soit habituellement peu propice à l'émergence de variantes, on notera qu'un certain nombre d'alternatives ont été étudiées. Ces variantes apparaissent représentatives de l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables et le choix de la solution retenue a été effectué après analyse comparative, intégrant des facteurs environnementaux de façon proportionnée.

Les études environnementales apparaissent de bon niveau et d'un niveau d'approfondissement plutôt supérieur à ce qui est habituellement constaté pour les projets de ce type, même si elles restent parfois perfectibles eu égard aux observations figurant ci-avant.

Les mesures d'intégration relèvent le plus souvent de procédés classiques et éprouvés et s'avèrent adaptées aux quelques effets négatifs potentiels identifiés sur l'axe concerné par le projet.

Enfin, le projet est assorti d'un dispositif de suivi qui s'annonce plutôt complet même s'il reste perfectible eu égard aux observations figurant ci-avant.

**En conclusion, sur la forme**, l'étude d'impact transmise répond aux principaux attendus du code de l'environnement. De bon niveau méthodologique, elle reste toutefois perfectible à la marge eu égard aux quelques points particuliers évoqués ci-avant.

**Sur le fond**, le projet entre dans le cadre d'un objectif environnementalement vertueux qui vise à améliorer la part modale des transports en commun, sur un axe où la pertinence de ce mode n'est plus à démontrer.

Ses effets environnementaux mais aussi en termes de qualité de vie urbaine sont très majoritairement positifs, notamment sur l'axe concerné, même si, inévitablement, les reports de trafic routier induits par le projet, conduisent à des dégradations sur certaines autres voiries.

**Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.**

Pour le préfet de région et par délégation  
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL  
et par délégation  
La cheffe adjointe du service CAEDD

Nicole CARRIÉ

