

Lyon, le 26 JAN. 2022

Monsieur le Préfet de la région
Auvergne-Rhône-Alpes
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Service CIDDAE / pôle Ae
69453 LYON cedex 06

Objet Pont de Vernaison – Réalisation d'un pont provisoire
Recours administratif préalable suite à la décision n°2021-
ARA-KKP-3446

Nos réf. DGEEP/VN/PVO/OA/BP/2022-01

Vos réf.

PJ Note de réponses techniques à la décision
Décision n°2021-ARA-KKP-3446

LRAR 2C 132 255 8554 3

Monsieur le Préfet,

Par décision n°2021-ARA-KKP-3446 du 06 décembre 2021, concernant l'examen au cas par cas du projet de réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le vieux Rhône entre les communes de Vernaison et Solaize, vous avez demandé à la Métropole de Lyon de soumettre ce projet à la réalisation d'une évaluation environnementale.

Par la présente, je me permets de formuler un recours gracieux contre cette décision et vous apporte des précisions et compléments sur le dossier ayant servi à l'examen cas par cas du projet ainsi que des rappels sur le contexte particulier du Pont de Vernaison, qui vous permettront je l'espère de reconsidérer votre position.

Vous trouverez jointe à ce courrier, une note de réponses techniques venant compléter la note d'information environnementale présente dans la demande d'examen au cas par cas et préciser les points qui seront complétés dans le dossier d'autorisation environnementale qu'il est prévu de déposer pour ce projet. Cette note apporte également, suite aux démarches engagées parallèlement avec la DREAL et la DDT du Rhône, les conclusions quant aux possibles demandes de dérogation pour la destruction d'espèces menacées et autorisations de défrichement, ainsi que la caractérisation de la zone humide présente sur le site.

De plus, je vous rappelle que le Pont de Vernaison est actuellement dans un état de dégradation très avancé et placé depuis 2019 sous Haute Surveillance et qu'il est malheureusement possible que nous devions à tout moment restreindre voire interdire la circulation sur cet ouvrage. C'est dans cette perspective que nous avons mené les études de ce pont provisoire. Celui-ci viendrait se substituer au pont actuel en cas de fermeture, dans l'attente de la réalisation des études et travaux visant soit à réhabiliter durablement l'ouvrage existant soit à construire un nouvel ouvrage, en tenant compte des futurs usages et trafics du secteur Sud de la Métropole de Lyon. Les délais d'une telle opération sont très longs et, à ce jour, il est peu probable que le pont tienne en l'état encore une dizaine d'années. Or nous avons pu mesurer, à l'été 2021 lors de la mise en sens unique du Pont de Vernaison, les impacts d'une déviation d'un sens de circulation. Ces impacts seraient démultipliés en cas de fermeture complète de l'ouvrage et il est donc impératif que nous puissions au plus vite disposer d'une solution palliative.

1/2

Le planning de réalisation du pont provisoire est donc très contraint et ne peut prendre de retard, compte tenu des connaissances actuelles sur l'état du Pont de Vernaison.

La décision n°2021-ARA-KKP-3446 du 06 décembre 2021 de faire réaliser une évaluation environnementale assortie de demandes de mesures et études de simulation sur les volets qualité de l'air, acoustique et trafic, va considérablement rallonger les délais du projet.

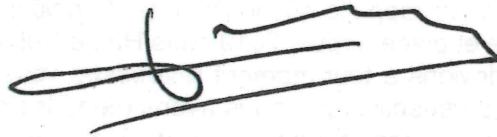
En effet, la Métropole de Lyon n'a pas anticipé la conduite d'études sur ces dernières thématiques considérant que la situation projetée du pont provisoire n'apportait pas de changement à la situation présente : la construction de ce pont provisoire à côté du pont actuel (qui serait fermé à la circulation) n'aurait pas d'impact supplémentaire sur le secteur en termes de qualité de l'air ou acoustique car son gabarit routier et conditions de circulation seront les mêmes que le pont actuel. De même son caractère provisoire (10 ans maximum) et de substitution du pont actuel en proximité, ne devrait pas engendrer, à sa mise en service, d'impact sur le volume de trafic dans le secteur.

Pour répondre à la décision sus-citée, un délai supplémentaire de 4 à 5 mois nous sera nécessaire pour apporter les compléments au dossier avant instruction. Or en tenant compte des contraintes de réalisation des travaux vis-à-vis des enjeux de milieux naturels (pour les dégagements des emprises) et des enjeux hydrauliques (pour les travaux en eau de création des appuis de l'ouvrage), nous estimons un rallongement du planning de mise en service du pont provisoire de plus d'un an, soit une possible mise en service début 2025 au lieu de fin 2023 comme prévu actuellement.

Je vous saurais gré de bien vouloir prendre en compte ces éléments complémentaires, qui, je l'espère, vous permettront de reconsidérer notre demande d'examen au cas par cas et ainsi statuer à une décision de non-soumission à évaluation environnementale afin de ne pas retarder ce projet important pour le territoire de la Métropole de Lyon en termes de déplacements et de sécurité des habitants et usagers.

Dans l'attente de votre réponse,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération respectueuse.



Note de réponses techniques
à la décision n°2021-ARA-KKP-3446 du 6 décembre 2021
de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas sur le projet dénommé
« Réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le Vieux Rhône »
entre les communes de Vernaison et Solaize (département du Rhône)

1 - Rappel du projet

Le projet porté par la **Métropole de Lyon** et objet de la décision, consiste en la construction **d'un pont provisoire** destiné à maintenir le franchissement du Vieux-Rhône entre les communes de Vernaison et de Solaize (69).

En effet, le pont actuel présente différentes pathologies et **est susceptible de défaillir à tout moment**. A ce titre, il fait l'objet :

- de mesures de sauvegarde en termes de circulation : interdiction aux poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes), mise en sens unique temporaire (juin à octobre 2021), feu tricolore asservi à la barrière du passage à niveau afin d'éviter que des véhicules restent en stockage sur l'ouvrage du fait de sa proximité de la ligne ferroviaire (depuis décembre 2021), abaissement de la vitesse sur l'ouvrage à 30 km/h,
- du suivi des évolutions du trafic,
- d'une surveillance automatisée en continue et sous astreinte afin d'interrompre si nécessaire rapidement la circulation.

Aussi, le pont actuel nécessite des travaux de très grosses réparations (notamment la réalisation de nouveaux ancrages, changement des suspensions..) ou la construction d'un nouvel ouvrage alors que les autres franchissements du Rhône sont situés à des distances de 7 km au Nord et de 10 km au Sud.

Dans cette attente, **le projet de pont provisoire** s'implantera immédiatement en amont du pont existant pour une durée maximale de 10 ans. D'une longueur de 320 mètres, le tablier reposera sur 4 piles : 2 implantées dans le lit du Vieux-Rhône et 2 de part et d'autre de la lône de Vernaison. Cet ouvrage reposera également sur 2 culées et des courtes sections de voiries permettant les raccordements rapides à la RD 36 existante.

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet requièrent :

- le dégagement anticipé des emprises de chantier,
- la réalisation de plateformes, quais de transbordement, rampes afin d'acheminer le matériel et les engins aux droits des zones de construction des piles,
- le curage limité et localisé des sédiments en amont du pont existant,
- les travaux en eau pour la réalisation des piles dans le lit mineur du Vieux Rhône,
- la réalisation des piles terrestres et des culées,
- le lancement du tablier depuis la rive gauche (zone de moindre sensibilité environnementale),
- le raccordement à la voirie existante (RD 36).

2 - Rappel sur les procédures réglementaires liées au projet

Le projet relève d'une procédure d'autorisation au titre des articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement (issue de la procédure initialement dite de "Loi sur l'eau").

Il est par conséquent soumis à l'obtention d'une autorisation environnementale.

Parmi les différents volets constitutifs du dossier d'autorisation environnementale, le projet n'est pas systématiquement soumis à une évaluation environnementale. En effet, au regard du Code de l'environnement (annexe de l'article R.122-2), le projet de pont provisoire relève de la rubrique :

- 6. a) : "construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale [...]".

A ce titre, le projet est soumis à une demande préalable d'examen au cas par cas.

C'est pourquoi, la Métropole de Lyon a déposé une demande d'examen au cas par cas le 29 octobre 2021, enregistrée sous le n°2021-ARA-KKP-3446.

Afin d'apporter les éléments nécessaires à l'analyse de ce projet, le pétitionnaire a fait élaborer une note d'information environnementale détaillée présentant l'ensemble des études conduites dans le cadre de ce projet et la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC) mise en œuvre.

Par décision en date du 6 décembre 2021, l'Autorité environnementale a décidé :

- de soumettre ce projet à la réalisation d'une évaluation environnementale.

3 - Motifs de la décision de soumission à évaluation environnementale

Les motifs mentionnés à la décision de soumettre le projet à évaluation environnementale porte sur différents points pour lesquels la Métropole de Lyon souhaite apporter les précisions suivantes afin de demander de bien vouloir reconsidérer la décision prise le 6 décembre 2021.

Considérant que le projet intègre des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux naturels et la biodiversité :

- limitation des emprises pour éviter au maximum les secteurs sensibles ;
- stockage des déblais au niveau de secteurs dépourvus d'enjeux écologiques ;
- principes de gestion des eaux de ruissellement ;
- prise en compte des cycles biologiques des espèces dans le phasage des travaux ;
- préservation des axes de déplacement aquatiques, terrestres et aériens ;

mais que l'échelle de précision est insuffisante à ce stade pour en garantir l'efficacité.

La note environnementale détaillée annexée à la demande d'examen au cas par cas décrit la **totalité des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux naturels et la biodiversité** mises en œuvre par anticipation dans le cadre du projet (calage des emprises, modalités d'intervention, caractéristiques mêmes de l'ouvrage, ...) ; ces mesures sont notamment détaillées aux pages 106 à 108, et 146 à 147 de la note environnementale.

En particulier, cette note démontre que sur la base des inventaires floristiques et faunistiques conduits sur plusieurs années, la démarche a consisté à rechercher, puis à proposer la **solution de moindre impact** par :

- le positionnement du pont provisoire au plus près du pont existant afin d'éviter des raccordements routiers importants et de perturber de nouveaux habitats naturels,
- l'évitement des habitats naturels les plus sensibles, et,
- la définition de modalités d'intervention adaptées aux sensibilités identifiées sur le site et à ses abords.

Comme précisé ci-après, la demande préalable d'examen au cas par cas n'a pas été conclusive sur certains aspects (biodiversité, défrichage, ...) en raison des démarches engagées parallèlement (cadrage avec la DREAL Auvergne - Rhône-Alpes¹ et la DDT du Rhône) et surtout **en prévision de l'instruction ultérieure de l'autorisation environnementale "unique"** permettant justement d'apporter le cas échéant les précisions et les compléments nécessaires.

Néanmoins, toutes les études conduites préalablement à ce dépôt ont permis de concevoir **le projet le moins impactant possible** au regard de l'ensemble des enjeux identifiés préalablement, comme le démontrent et l'argumentent les 180 pages de la note environnementale détaillée.

C'est ce qui a permis à la Métropole de Lyon de conclure la demande d'examen au cas par cas par **la sollicitation d'accorder une dispense d'évaluation environnementale** pour cet aménagement provisoire, au regard :

- du caractère provisoire et indispensable de l'aménagement afin d'assurer la sécurité des usagers face à l'état de dégradation avancée du pont de Vernaison,
- de la remise en état du site à l'issue de l'exploitation de l'ouvrage provisoire,
- des enjeux du site pris en considération dès les phases préalables de la conception du projet :
 - de la prise en compte du risque naturel d'inondation par la recherche de la solution présentant le moindre impact hydraulique,
 - de la prise en compte des enjeux de milieux naturels,
 - de la gestion des plantes envahissantes (traitement des spots de renouées asiatiques),
- de l'absence d'incidence sensible du projet de pont provisoire par la mise en place de mesures d'évitement (minimisation des interventions en rive droite concentrant les enjeux de milieux naturels, réduction drastique de la surface curée, ...),
- des mesures d'insertion envisagées pour intégrer au mieux le projet à son environnement et à son site (anticipation du dégagement des emprises afin de réaliser les débroussaillages à une période favorable vis-à-vis de la faune, interventions en eau calées à la meilleure période...),

Le dossier d'autorisation environnementale qui sera déposé prochainement permettra d'intégrer les remarques de l'Autorité Environnementale afin d'apporter les compléments demandés sans qu'il soit nécessaire d'établir une évaluation environnementale.

En effet, ce dossier traitera de manière détaillée les différents volets constitutifs de cette procédure, et apportera les précisions relatives aux volets :

- "eaux et milieux aquatiques" (en conformité avec les exigences relatives aux articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement),
- de prise en compte des espèces protégées et de leurs habitats,
- de l'opération de défrichage,...

¹ DREAL¹ : Service eau hydroélectricité nature et Pôle biodiversité

Considérant en particulier que l'impact sur les zones humides doit être déterminé et, le cas échéant, qu'une compensation doit être proposée en application des principes du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée ;

Rappel du contenu de la note environnementale (pages 73 et suivantes) :

"Les terrains localisés aux abords du pont de Vernaison figurent en zone humide d'accompagnement du Rhône. Cependant, cette délimitation définie à grande échelle ne reflète pas toujours la réalité de terrain à l'échelle de la parcelle. [...]"

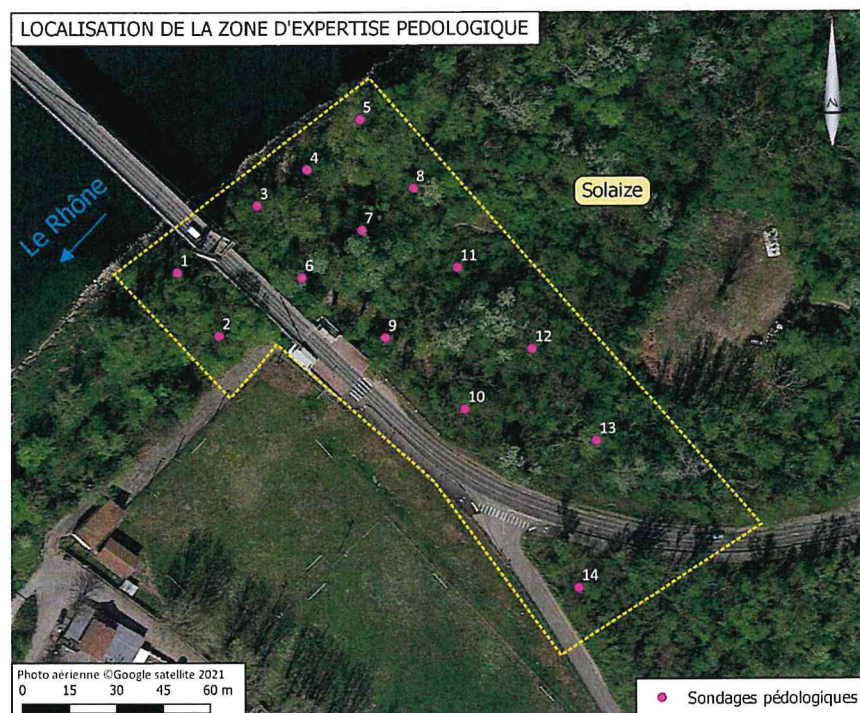
Les dispositions prises dans le cadre de la présente opération permettent de limiter au maximum les incidences directes ou indirectes négatives sur les zones humides d'accompagnement du Vieux Rhône. Le choix du projet retenu s'est notamment orienté vers la solution n'impactant pas la lône et ses abords et ne nécessitant pas d'accès par la rive droite qui concentre les principaux enjeux de milieux naturels, notamment liés aux milieux humides.

Les mesures d'évitement mises en œuvre dans le cadre du projet au regard des milieux naturels ont permis de réduire significativement les interventions en zone humide nécessaires au projet. En effet, l'emprise maximale de la zone de chantier en rive gauche du Vieux-Rhône s'élève à moins de 3 000 m² d'habitats relativement dégradés positionnés immédiatement au Nord de la RD 36 à une altitude bien plus élevée que le lit mineur du cours d'eau".

Points complémentaires à la note de cas par cas :

Suite à la réunion de cadrage avec le Service eau hydroélectricité nature de la DREAL, la Métropole de Lyon a fait procéder à une caractérisation des sols en présence en rive gauche du Vieux-Rhône au droit des emprises du projet de pont provisoire.

Cette reconnaissance de terrain réalisée fin novembre 2021 a consisté à réaliser 14 sondages pédologiques à la tarière à main répartis sur la totalité du périmètre étudié.



Ces sondages viennent en complément des observations de terrain **qui ne mettent pas en évidence le caractère humide de la végétation** qui se développe sur cet espace, malgré l'appartenance du site à l'ensemble alluvial du Rhône. En effet, en pied du talus routier et de zone boisée, cette zone est dominée par une végétation plus dense avec une couverture au sol assez dense de lierre grimpant (*Hedera helix*). Au regard du critère floristique, la végétation en place n'est pas composée, ni dominée par des plantes hygrophiles ou spécifiques aux zones humides.

La prospection de sondages pédologiques a respecté le guide d'identification et de délimitation des sols des zones humides (MEDDE, 2013) en accord avec les modalités de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

Ces sondages ont mis en évidence la présence de matériaux hétérogènes et l'absence d'horizons pédologiques non perturbés sur des épaisseurs de 80 cm indiquant la présence de remblais déposés par le passé. **L'examen de ces sondages permet de conclure à l'absence de zone humide selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008 sur l'ensemble des sondages réalisés.**

En effet, à proximité du Rhône, le sol est composé d'un mélange dominé par le sable avec sur les zones les plus basses la présence d'une faible quantité d'argile. On note sur certains sondages l'apparition de légers traits rédoxiques. Bien que la zone puisse être inondée lors des épisodes de crue, l'aspect très drainant du substrat ne permet cependant pas la création de zones humides.

Ces sondages révèlent un sol très hétérogène avec de nombreux graviers et limons dès les premiers centimètres des sondages. Aucun marqueur rédoxique, réductique ou histique n'est noté dans ces sondages. Les travaux de canalisation du Rhône et de talutage de la RD 36 ont radicalement modifié l'environnement naturel de la zone qui ne présente aujourd'hui plus aucun marqueur de zone humide au regard des critères de l'arrêté du 24 juin 2008.

Ainsi, **le projet impacte uniquement une superficie de 435 m² de zone humide** localisée en rive droite du Vieux Rhône afin d'aménager une de piles de l'ouvrage (pile P2). Cette emprise sera compensée dans le cadre des aménagements de remise en état réalisés en rive gauche du Vieux Rhône ; les modalités de compensation étant précisées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale à venir.

Considérant que la collecte, le traitement et le rejet des effluents liquides en phase travaux comme lors du fonctionnement de l'ouvrage doivent être précisément décrits pour s'assurer de l'absence de pollution résiduelle introduite dans les milieux aquatiques superficiels et souterrains ;

Bien que ces éléments relèvent plus spécifiquement du volet "Loi sur l'eau et milieux aquatiques" de l'autorisation environnementale à venir, **cette thématique de protection absolue des eaux superficielles et souterraines** a bien entendu fait partie des enjeux majeurs relevés dans le cadre des études préliminaires et a été traitée dans les différentes parties de la note environnementale :

- Page 19 : *"Réalisation des chevêtres : Les différents joints en fond de coffrage seront comblés par des mousses afin de supprimer les coulures de laitance. Une bâche sera également tendue entre les différents pieux sous le coffrage pour assurer une protection étanche en cas de pollution accidentelle"*.
- Page 46 : *"La principale mesure à appliquer vis-à-vis de la protection des eaux souterraines consistera à s'assurer de ne pas introduire de pollution au sein des écoulements souterrains lors des phases de travaux (sensibilisation et responsabilisation des entreprises qui interviennent sur le chantier vis-à-vis des risques de pollution, application de procédures strictes en matière de travaux publics, utilisation d'engins conformes à la réglementation, interdiction de tous rejets sur le site, système de collecte des eaux de ruissellement et des eaux usées générées par le chantier, bacs de rétention pour produits polluants, containers destinés à recueillir les huiles usagées et autres déchets spéciaux...)"*.
- Page 56 : *"Les interventions au sein du lit mineur du Vieux-Rhône sont les plus sensibles. Il s'agit notamment des travaux de réalisation des fondations des piles P4 et P5. [...] des mesures environnementales (enceinte d'intervention mise à sec, protection contre les crues...) seront mises en place sur le site afin d'éviter tout risque de pollution."*
- Page 69 : *"La principale mesure à appliquer vis-à-vis de la protection des eaux consistera à s'assurer de ne pas introduire de pollution au sein des écoulements souterrains. [...] Pour la réalisation des chevêtres, une bâche sera tendue entre les différents pieux sous le coffrage afin de récupérer les éventuelles coulures de laitance accidentelles"*.
- Page 70 : *"Les engins de chantier seront conformes à la réglementation en vigueur, et ne pourront stationner que dans les zones prévues à cet effet. L'entretien des véhicules ainsi que le ravitaillement en carburant se fera sur une aire technique équipée d'un dispositif de traitement et un dispositif de sécurité lié au stockage de carburants, huiles et matières dangereuses sera mis en place afin d'éviter toute pollution accidentelle. Le fonctionnement normal des installations de chantier qui s'implanteront sur le site n'occasionnera aucun rejet polluant en direction du sol, du sous-sol et des eaux superficielles : applications de règles strictes en matière de protection de l'environnement."*

En complément de ces informations, le volet "Loi sur l'eau et milieux aquatiques" traité en détail dans l'autorisation environnementale permettra d'affiner les dispositifs mis en œuvre afin de répondre à la demande de précision de l'Autorité environnementale.

Considérant que le pétitionnaire doit décrire précisément les mesures de gestion préventive des risques liés à la prolifération des espèces végétales exotiques envahissantes, notamment l'Ambroisie, qu'il mettra en œuvre tant en phase de travaux que durant la phase d'exploitation du projet ;

La gestion préventive des risques liés à la prolifération des espèces végétales exotiques envahissantes fait partie intégrante des enjeux identifiés dès les phases d'études préalables.

Ainsi, comme cela est expliqué dans la **note environnementale** annexée à la demande d'examen au cas par cas, notamment à :

- la page 106 sous l'intitulé "**Gestion des plantes invasives et/ou envahissantes**" : "*Toutes les précautions seront prises afin d'éviter la prolifération des plantes indésirables envahissantes sur le chantier notamment lors de la mise à nu des terrains. En effet, c'est au moment de cette phase que le développement des plantes pionnières, telle que l'ambroisie, apparaissent et prolifèrent très facilement. La végétalisation rapide des espaces à l'issue de l'aménagement permettra également d'éviter l'installation de l'ambroisie (plante allergène présente sur le territoire de la Métropole de Lyon). Un contrôle et la traçabilité des terres apportées sur site seront mis en place afin d'éviter l'apport de terres déjà contaminées*".
- la page 108, dans le cadre des **mesures d'accompagnement** : "*l'ensemble des mesures mises en œuvre sera garanti par la mise en place d'un **management environnemental de chantier**. A l'issue de la démolition du pont provisoire, le site sera **remis en état** par arasage des piles, décapage des plateformes des piles et évacuation des matériaux. L'ensemble des espaces remaniés sera végétalisé au moyen d'espèces végétales appropriées, afin de limiter l'expansion des plantes envahissantes indésirables comme la renouée ou l'ambroisie et de permettre retrouver un aspect nature*".

Ces dispositions seront non seulement précisées au volet de prise en compte des espèces protégées du dossier d'autorisation environnementale, mais seront également intégrées au DCE (Dossier de Consultation des Entreprises) afin de garantir le respect de ces mesures durant toute la durée des chantiers (mise en œuvre, exploitation, déconstruction et remise en état du site à termes).

Vis-à-vis des 2 stations de renouées présentes dans les emprises du chantier, les précisions suivantes de mise en œuvre de cette mesure peuvent être apportées :

Dans un premier temps, **les parties aériennes des renouées seront traitées** :

- repérage et piquetage des foyers,
- coupe des plants et collecte des déchets végétaux ainsi générés (tiges et feuilles) dans des containers adaptés ne permettant pas une dispersion de ces parties aériennes lors du transport ou du stockage même temporaire ; cette coupe sera réalisée de l'extérieur du foyer vers l'intérieur,
- évacuation des déchets végétaux aériens par une filière adaptée.

En raison de la proximité du Vieux-Rhône et de la lône, une vigilance spécifique sera portée pour **qu'aucun fragment ne puisse tomber dans le fleuve et ses annexes en eau** lors de la manutention et/ou du transport de ces parties aériennes.

Les matériaux présents sur ces espaces colonisés par la renouée contiennent des rhizomes (racines) et sont par conséquent considérés comme des "déchets" car "contaminés". Aussi, **les matériaux contaminés** seront décapés sur une hauteur de 2 à 3 mètres en fonction de la profondeur atteinte par les rhizomes. **Une zone tampon latérale** de l'ordre de 2 mètres sera prise en compte autour des stations identifiées **dans l'emprise du chantier**.

Les matériaux purgés dans ces zones (déblais) seront évacués et/ou traités (mécaniquement par criblage/concassage ou autres procédés avérés comme efficient afin d'être valorisés). Le traitement pourra éventuellement être effectué sur site (hors zone sensible) dans l'objectif d'un réemploi des matériaux sur place.

Les aspects relatifs aux phases préparatoires, et éventuellement à des phases transitoires de stockage de matériaux seront précisés dans un Plan d'intervention et d'exécution. Les installations de chantier seront précisées par l'entreprise et localisées sur le site en accord avec le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre. Ce Plan précisera également les conditions de surveillance et d'entretien pendant toute la durée des interventions des emprises d'excavation et de traitements des matériaux, ainsi que des engins.

La traçabilité des matériaux selon leurs catégories (parties végétales ou matériaux de déblais) et leurs destinations sera assurée.

Que ce soit durant la période d'achèvement de la construction du pont provisoire, lors de son exploitation ou à l'issue de la remise en état du site après déconstruction de cet ouvrage, la surveillance au regard du développement des plantes envahissantes ou indésirables sera assurée afin d'arracher systématiquement les plantules avant qu'elles ne se développent. Cette surveillance sera essentiellement garantie pour les renouées et l'ambrosie. On rappellera que la présence d'ambrosie n'a pas été notée sur les emprises de projet, mais qu'elle est présente ponctuellement à proximité du site.

Considérant que les impacts cumulés du projet avec les projets suivants :

- « Réactivation de la dynamique fluviale sur le Rhône, actions sur les marges alluviales des sites des casiers d'Irigny et des îlots de Jaricot et Ciselande », porté par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), ayant fait l'objet d'une décision au cas par cas (n°2020-ARA-KKP-2771) en date du 23 novembre 2020 (soumission à évaluation environnementale) ;
- « Aménagement d'une vélo-route voie verte sur la ViaRhôna au Sud de Lyon entre Pierre-Bénite et Givors » sur les communes de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Grigny et Givors (69), porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ayant fait l'objet d'une décision au cas par cas (n°2020-ARA-KKP-2863) en date du 13 janvier 2021 (dispense d'évaluation environnementale) ;

évoqués sommairement à ce stade, nécessitent d'être étudiés de manière plus détaillée afin de déterminer les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation adaptées ;

Comme expliqué dans le dossier de cas par cas au chapitre 5 "Appréciation des impacts cumulés avec les autres projets connus" en page 178 de la note environnementale détaillée annexée au dossier de demande d'examen au cas par cas, les impacts cumulés du projet de ViaRhôna, du projet de restauration écologique du Rhône et du projet de pont provisoire seront traités à nouveau dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique afin d'avoir une analyse la plus pertinente possible à ce sujet, en lien avec l'état d'avancement le plus abouti pour chacun des projets.

En effet, le projet de la CNR de restauration écologique des marges alluviales du Rhône à Pierre-Bénite étant en cours de définition (finalisation prévue en début d'année 2022), des échanges et des réunions de travail et d'information sur les interfaces entre le projet de la CNR et le projet de la Métropole de Lyon de pont provisoire de Vernaison sont régulièrement conduites.

Ainsi, à ce jour, les interventions de la CNR les plus proches des emprises de travaux du pont provisoire se localiseront au droit de la îlot de Jaricot et du bassin de joute de Vernaison pour des opérations d'approfondissement de la îlot par drague et d'arrachage de la Jussie (plante envahissante). Ces secteurs ne sont pas impactés par les travaux de pont provisoire. De plus, aucune intervention fluviale sur le Vieux-Rhône n'aura lieu, ce qui réduit fortement les interactions possibles entre les 2 projets.

De plus, en termes de calendrier les interventions seront décalées dans le temps (de l'ordre de 2 ans, donnée restant à préciser).

Considérant qu'à l'issue de son utilisation, le pont provisoire sera démonté et le site remis en état : les impacts environnementaux potentiels liés à cette phase de travaux ne sont pas étudiés dans le dossier de demande ;

Comme décrit au chapitre 2.4 "*Description de la phase de démolition et de remise en état*" de la note environnementale détaillée annexée au dossier de demande d'examen au cas par cas, à l'issue de l'exploitation du pont provisoire, l'ouvrage sera en effet démonté et **le site sera remis en état**, ce qui constitue en soi une mesure de réduction des impacts du projet à termes.

Dès lors, pour la phase de démontage, les préconisations de prise en compte des enjeux environnementaux seront similaires à celles mises en œuvre pour la phase de construction, à savoir :

- évitement des secteurs à enjeux, mise en défens des secteurs sensibles,
- protection des eaux souterraines et superficielles lors des différentes phases d'intervention,
- évacuation des matériaux de déconstruction vers des filières adaptées,
- choix de la période d'intervention pour les travaux en eau et pour la prise en compte des cycles biologiques des animaux,
- réactivité en cas de crue,
- remise en état du site par végétalisation et valorisation des milieux naturels ainsi restitués.

On rappellera que les mesures mises en place en phase de démontage au regard de la topographie, de la géologie et de l'hydrogéologie ont été abordées à la page 48 de la note environnementale détaillée. On peut citer : "*travaux préparatoires d'accès identiques à ceux mis en place pour la phase de construction, recepage des piles, évacuation des matériaux vers de filières adaptées, remise en état du site par végétalisation...*".

Cette thématique est également abordée au niveau de la thématique des eaux superficielles, aléas et risques naturels à la page 61 qui précise qu'à l'issue de la phase d'exploitation, "*aucune incidence hydraulique ne subsistera au droit du site. En effet, les pieux des piles P2 à P5 du pont seront arasés au-dessus des semelles de répartition et les remblais et ouvrages en béton armé réalisés au niveau des culées C1 et C6 seront évacués vers des filières adaptées. Les massifs des piles resteront sous le terrain naturel étant donné l'opération de curage préalable*".

"L'accès aux culées et aux pieux de la pile P2 ne posera pas de difficulté majeure, en revanche la dépose des pieux des autres piles (P3 à P5) nécessitera l'utilisation de moyens d'accès particuliers".

Les mesures d'insertion relatives aux eaux superficielles, aléas et risques naturels, sont décrites à la page 71 : "Pour la démolition des appuis, les pieux des piles P2 à P5 du pont seront arasés au-dessus des semelles de répartition et les remblais et ouvrages en béton armé réalisés au niveau des culées C1 et C6 seront évacués vers des filières adaptées. Les massifs des piles resteront sous le terrain naturel."

La dépose des pieux des piles P3 à P5 nécessitera des travaux préparatoires pour la réalisation de moyens d'accès particuliers, similaires à ceux proposés pour réaliser les fondations ; à savoir :

- *En rive gauche, réalisation des plateformes de déchargement des moyens et de la rampe / quai de transbordements ;*
- *Curage éventuel au droit du pont si le tirant d'eau est insuffisant pour permettre la navigation de la barge avec grue. Stockage éventuel des matériaux curés avant remise en place.*

Les pieux seront alors recépés au niveau du terrain naturel (par plongeurs pour les piles P4 et P5) ; et les secteurs d'intervention seront remis en état en fin de travaux de façon définitive".

Au regard des milieux naturels, il est mentionné pages 108 et 144 qu'à "*l'issue de la démolition du pont provisoire, le site sera remis en état par arasage des piles, décapage des plateformes des piles et évacuation des matériaux. L'ensemble des espaces remaniés sera végétalisé au moyen d'espèces végétales appropriées, afin de limiter l'expansion des plantes envahissantes indésirables comme la renouée ou l'ambrosie et de permettre retrouver un aspect naturel*".

"De même, à la fin de la période d'exploitation du pont provisoire, le site retrouvera la totalité de ses fonctionnalités, étant donné que le pont provisoire sera démonté, et aucun obstacle aux déplacements des castors ne persistera sur le site de par la remise en état qui sera réalisée".

A cette lecture, on note que les principaux impacts en phase de démolition et les mesures qui leur sont liées sont principalement liés à l'hydraulique et aux milieux aquatiques. Ils seront ainsi repris et précisés dans le dossier d'autorisation au titre de la "loi sur l'eau" dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Considérant que le formulaire de demande évoque la réalisation de plusieurs études produites (ou restant à produire) dans le cadre des autorisations dont le projet fera l'objet (autorisation environnementale unique, en particulier) : impact hydraulique du projet, relevé bathymétrique, reconnaissance géotechnique, analyses de sédiments, inventaires faune-flore détaillés, qui participent toutes de la réalisation d'une démarche d'évaluation environnementale ;

Toutes les études nécessaires à la définition du projet ont été conduites et produites préalablement au dépôt du dossier de demande d'examen au cas par cas.

En effet, le projet de pont provisoire a été conçu depuis plusieurs années avec l'appui de nombreuses études spécifiques relatives aux différentes thématiques précitées, qui ont été menées afin de prendre en compte tous les enjeux environnementaux du site et de définir **un projet de moindre impact** que ce soit en termes :

- de positionnement à proximité immédiate du pont existant, évitant des aménagements conséquents de raccordement, des modifications de flux de trafics (pas d'allongement) et la perturbation de nouveaux espaces naturels (incidence de l'exploitation du pont de Vernaison restant sensiblement en lieu et place du pont actuel) et,
- de modalités d'interventions : évitement des secteurs sensibles, notamment en rive droite ayant conduit à une modification profonde du projet initialement étudié comme l'explique le chapitre 2.5 – "Recherche de la meilleure solution" de la note environnementale détaillée.

Ces explications présentées dans la note environnementale de la demande d'examen au cas par cas et seront reprises dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Les seuls éléments complémentaires pouvant être apportés relèvent de l'hydraulique et seront détaillés dans le cadre du dossier d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau », constituant l'un des volets du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Ainsi, au vu de l'ensemble des éléments fournis dans la note environnementale détaillée annexée au dossier de demande d'examen au cas par cas et des compléments qui seront fournis dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, la constitution d'une évaluation environnementale ne paraît pas nécessaire pour apporter tous les éléments permettant d'apprécier les incidences potentielles du projet et de juger de l'opportunité des mesures d'évitement, de réduction et des modalités de suivi mises en œuvre dans le cadre du projet de pont provisoire à Vernaison.

Considérant enfin que la demande ne conclue pas quant à la nécessité éventuelle :

- d'une demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées ;
- d'une demande d'autorisation de défrichement.

La demande d'examen au cas par cas n'a pas été conclusive sur ces procédures spécifiques car ces deux volets étaient en cours de cadrage au moment du dépôt du dossier de demande d'examen au cas par cas, en prévision de l'instruction ultérieure de l'autorisation environnementale.

En effet, au regard de la prise en compte des espèces protégées, suite à la réunion du 24 novembre 2021 avec la DREAL, **le dossier de prise en compte des espèces protégées** est en cours de constitution et **conclura à l'absence d'impact résiduel du projet de pont provisoire sur les habitats d'espèces protégées et sur les espèces protégées**, à l'issue des mesures d'évitement et de réduction mises en place dans le cadre du projet.

Pour le volet de défrichement, lors de la rencontre avec la DDT à cette même date, il a été acté la mise en place **d'une compensation financière** par la Métropole de Lyon pour l'opération de défrichement nécessitée par le projet de pont provisoire à Vernaison.

De plus, on rappellera que la demande d'examen au cas par cas s'intègre à la procédure d'autorisation environnementale (comme mentionné au chapitre 3 "cadrage réglementaire" en page 36 de la note environnementale détaillée annexée au Cerfa de demande d'examen au cas par cas) qui traite spécifiquement des volets relatifs à la prise en compte des espèces protégées et à la demande d'autorisation de défrichement.

Liste des pièces jointes

PJ 1. Décision n° 2021-ARA-KKP-3446 du 6 décembre 2021



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Préfet de région

**Décision de l'Autorité chargée de l'examen
au cas par cas sur le projet dénommé
« Réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant
sur le Vieux Rhône » entre les communes
de Vernaison et Solaize (département du Rhône)**

Décision n° 2021-ARA-KKP-3446

DÉCISION
à l'issue d'un examen au cas par cas
en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement

Le préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes,

Vu la directive 2011/92/UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2, R.122-3 et R.122-3-1 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 12 janvier 2017, relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté n° 2021-172 du 21 avril 2021 du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, portant délégation de signature à M. Jean-Philippe Deneuvy, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu l'arrêté n° DREAL-SG-2021-07 du 23 avril 2021 portant subdélégation de signature en matière d'attributions générales aux agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes ;

Vu la demande enregistrée sous le n° 2021-ARA-KKP-3446, déposée complète le 29 octobre 2021 par la Métropole de Lyon et publiée sur internet ;

Vu les éléments de connaissance transmis par l'Agence régionale de santé et la Direction départementale des territoires du Rhône les 23 et 25 novembre 2021 ;

Considérant que le projet consiste en la réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le Vieux Rhône entre les communes de Vernaison et Solaize (69) ;

Considérant que le pont provisoire a pour objectif de maintenir le franchissement du Vieux Rhône entre Vernaison et Solaize en cas de défaillance de l'ouvrage actuel présentant différentes pathologies, pendant les travaux de réparation de celui-ci ou de construction d'un nouvel ouvrage alors que les autres ponts sont situés à des distances de 7 km au nord et 10 km au sud ;

Considérant que le projet comprend la réalisation :

- d'un pont métallique provisoire en amont du pont existant, présentant les caractéristiques suivantes :
 - longueur de 320 mètres, largeur d'environ 11 mètres (chaussée de 6 m et trottoirs de 2 m) ;
 - tablier posé sur 4 piles (P2 à P5) : 2 dans le lit du Vieux Rhône, 2 en rive droite de part et d'autre de la lône de Vernaison ;
 - deux culées (C1 et C6) nécessitant 4600m³ de remblais
 - durée de vie maximale de 10 ans (passage de 500 000 poids lourds).
- d'une rampe de raccordement à la RD 36 en rive gauche, d'une longueur de 100 mètres ;
- d'une zone de raccordement à la RD 36 et à la rue du Port Puy en rive droite, sur une longueur de 70 mètres ;

Considérant les travaux nécessaires à la réalisation du projet, notamment :

- l'acheminement des matériaux et des engins ;
- le dégagement et le décapage des emprises de chantier (surface évaluée à 10 000 m²) et des zones de stockage sur les deux rives (surface totale évaluée à 6 800 m²) ;
- la mise en place des fondations sur les rives, impliquant des mouvements de terres (volume de remblais de remblais pour la réalisation des plateformes, aires, quais et rampes estimé à 13.000 m³), le battage de pieux et le coulage de semelles en béton armé ;
- le curage de sédiments sur une surface évaluée à 7 200 m² pour permettre l'accès en barge au droit du chantier (volume de déblais estimé à 10 000 m³) ;
- les travaux en eau pour la mise en place des piles P4 et P5.

Considérant que le projet présenté relève de la rubrique 6. a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement visant la « *construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale [...]* » ;

Considérant que le projet s'inscrit dans un contexte écologique à enjeux forts :

- le projet est situé dans les périmètres des Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny » et de type II « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales », au niveau desquelles sont relevés des enjeux liés au corridor aquatique, aux formations alluviales relictuelles et à la présence du Castor d'Europe ;
- le projet est situé à proximité du périmètre de l'Arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) de « l'Île de la Table Ronde » (à un kilomètre au sud-est du site), milieu privilégié de vie, de repos et de reproduction d'espèces animales ou végétales protégées (Castor et nombreuses espèces avicoles migratoires, notamment) ;
- le site comporte une zone humide recensée par la Métropole de Lyon : « Espace naturel des Îles et des Lônes du Rhône à l'aval de Lyon » ;
- la section du Rhône au droit de Vernaison figure à l'inventaire des zones de frayères établi en application du I. de l'article R.432-1-1 du Code de l'Environnement et que le lit du fond du Rhône au droit du pont, constitué de galets de différentes tailles non colmatés, est potentiellement favorable à la présence de frayères ;
- le Rhône est répertorié comme réservoir de biodiversité et zone humide dans le SRADDET¹ et constitue un « milieu aquatique à préserver ou à restaurer » et que la cartographie des continuités écologiques de l'agglomération lyonnaise montre un corridor aquatique altéré au droit de Vernaison et un passage contraint en milieu urbanisé ;

Considérant de plus que des prospections de terrain détaillées menées sur le site sur un cycle d'un an afin de préciser les enjeux faune-flore ont en particulier mis en évidence :

- la présence d'une plante protégée au niveau national, la Laïche à épis noirs, en rive droite du Rhône, en amont du pont ;
- la fréquentation du site par le Castor (« *utilisation élevée du site* ») ainsi que par plusieurs espèces d'amphibiens et de reptiles protégées : Couleuvre helvétique, Couleuvre verte et jaune, Crapaud commun, Grenouille verte et Grenouille rieuse.

Considérant en outre que le site est inclus dans la zone rouge (aléa fort) du Plan de prévention des risques naturels d'inondations (PPRNPi) du Rhône et de la Saône (secteur Rhône aval) approuvé le 5 juin 2008, dans laquelle l'impact hydraulique des infrastructures doit être réduit au maximum en phase travaux comme en fonctionnement ;

Considérant que le projet intègre des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux naturels et la biodiversité :

- limitation des emprises pour éviter au maximum les secteurs sensibles ;
- stockage des déblais au niveau de secteurs dépourvus d'enjeux écologiques ;
- principes de gestion des eaux de ruissellement ;
- prise en compte des cycles biologiques des espèces dans le phasage des travaux ;
- préservation des axes de déplacement aquatiques, terrestres et aériens ;

mais que l'échelle de précision est insuffisante à ce stade pour en garantir l'efficacité.

Considérant en particulier que l'impact sur les zones humides doit être déterminé et, le cas échéant, qu'une compensation doit être proposée en application des principes du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée ;

Considérant que la collecte, le traitement et le rejet des effluents liquides en phase travaux comme lors du fonctionnement de l'ouvrage doivent être précisément décrits pour s'assurer de l'absence de pollution résiduelle introduite dans les milieux aquatiques superficiels et souterrains ;

¹ SRADDET Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne Rhône-Alpes approuvé en 2020.

Considérant que le pétitionnaire doit décrire précisément les mesures de gestion préventive des risques liés à la prolifération des espèces végétales exotiques envahissantes, notamment l'Ambroisie, qu'il mettra en œuvre tant en phase de travaux que durant la phase d'exploitation du projet ;

Considérant que les impacts cumulés du projet avec les projets suivants :

- « Réactivation de la dynamique fluviale sur le Rhône, actions sur les marges alluviales des sites des casiers d'Irigny et des îles de Jaricot et Ciselande », porté par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), ayant fait l'objet d'une décision au cas par cas (n°2020-ARA-KKP-2771) en date du 23 novembre 2020 (soumission à évaluation environnementale) ;
- « Aménagement d'une vélo-route voie verte sur la ViaRhôna au Sud de Lyon entre Pierre-Bénite et Givors » sur les communes de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Grigny et Givors (69), porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ayant fait l'objet d'une décision au cas par cas (n°2020-ARA-KKP-2863) en date du 13 janvier 2021 (dispense d'évaluation environnementale) ;

évoqués sommairement à ce stade, nécessitent d'être étudiés de manière plus détaillée afin de déterminer les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation adaptées ;

Considérant qu'à l'issue de son utilisation, le pont provisoire sera démonté et le site remis en état : les impacts environnementaux potentiels liés à cette phase de travaux ne sont pas étudiés dans le dossier de demande ;

Considérant que le formulaire de demande évoque la réalisation de plusieurs études produites (ou restant à produire) dans le cadre des autorisations dont le projet fera l'objet (autorisation environnementale unique, en particulier) : impact hydraulique du projet, relevé bathymétrique, reconnaissance géotechnique, analyses de sédiments, inventaires faune-flore détaillés, qui participent toutes de la réalisation d'une démarche d'évaluation environnementale ;

Considérant enfin que la demande ne conclue pas quant à la nécessité éventuelle :

- d'une demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées ;
- d'une demande d'autorisation de défrichement.

Concluant que :

- au vu de l'ensemble des informations fournies par le pétitionnaire, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, le projet de réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le Vieux Rhône entre les communes de Vernaison et Solaize (69) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive 2011/92/UE modifiée du 13 décembre 2011 susvisée et justifie la réalisation d'une évaluation environnementale ;
- les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont notamment d'étudier les incidences potentielles du projet sur la biodiversité et la qualité de l'eau et de déterminer les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation adaptées ainsi que le dispositif de suivi associé ;

Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions du code de l'environnement ;

DÉCIDE

Article 1^{er} : Sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet de réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le Vieux Rhône entre les communes de Vernaison et Solaize (69) enregistré sous le n°2021-ARA-KKP-3446 présenté par la Métropole de Lyon, **est soumis à évaluation environnementale** en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

Article 2 : La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas du respect des réglementations en vigueur, ni des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis par ailleurs.

Elle ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'issue de ces procédures.

Article 3 : La présente décision sera publiée sur le site Internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

Fait le **06 DEC. 2021**

Pour le préfet, par subdélégation,
Le Directeur adjoint



Didier BORREL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Seule la décision soumettant à évaluation environnementale peut faire l'objet d'un recours contentieux. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du VI de l'article R. 122-3 du code de l'environnement et doit être effectué dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision ou de sa mise en ligne sur internet. Ce recours suspend le délai du recours contentieux. Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. L'administration statuera sur le fondement de la situation de fait ou de droit prévalant à la date de sa décision.

La décision dispensant d'évaluation environnementale ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision autorisant le projet.

Où adresser votre recours ?

- Recours administratif ou le RAPO

Monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, service CIDDAE / pôle Ae
69453 LYON cedex 06

- Recours contentieux

Monsieur le président du Tribunal administratif de Lyon
Palais des juridictions administratives
184 rue Duguesclin
69433 LYON Cedex 03