



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective  
et Évaluation

Lyon, le 19 MAR. 2013

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
Unité Évaluation Environnementale des  
plans programmes et projets  
Tél. : 04 26 28 67 50  
Fax : 04 26 28 67 79  
Courriel : yves.meinier@developpement-  
durable.gouv.fr

*REFER :* Réf. : 3341-2013-ym.odt/0

**Projet intitulé : « Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Extension des  
Terminaux T1-T3 »  
(Maître d'ouvrage : Aéroports de Lyon)**

**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  
(évaluation environnementale)**

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes, service connaissance études prospective évaluation, pour le compte de M le préfet de la région Rhône-Alpes, autorité environnementale pour le projet concerné.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis 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 le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

## Sommaire :

### A) Contexte du projet

### B) Avis de l'autorité environnementale :

- 1) avis sur la forme
- 2) avis sur la prise en compte de l'environnement

### C) rapport détaillé :

- 1) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 2) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
  - 2.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
  - 2.2 conformité aux engagements internationaux
  - 2.2 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
  - 2.3 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
  - 2.4 pertinence du dispositif de suivi

### A) Contexte du projet :

Quatrième aéroport français, bénéficiant d'une gare TGV, d'un accès autoroutier et d'une desserte ferroviaire depuis le centre-ville de Lyon, Saint-Exupéry s'étend sur environ 1100 ha.

Située dans la plaine de l'Est lyonnais, cette plate-forme aéroportuaire bénéficie de conditions propices du fait de la faible densité de l'urbanisation dans ce secteur. Elle dispose d'une réserve foncière de l'ordre de 900 ha cohérente avec l'avant projet de plan masse (APPM) approuvé en 1999 qui réserve la possibilité de réalisation d'un second doublet de pistes à l'Ouest des installations actuelles.

On notera toutefois que le projet présenté s'inscrit plutôt dans le cadre d'une recherche d'optimisation de l'usage des pistes existantes, ce qui est en cohérence avec la démarche environnementale initiée par le gestionnaire dont on notera qu'il est certifié ISO 14001 (certification relative au management environnemental) depuis 2002.

Le territoire couvert par l'aéroport concerne d'importantes surfaces naturelles ou agricoles ouvertes dont une part importante est considérée comme patrimoniale (ZNIEFFs « prairies de Pusignan » et « prairies de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry »).

L'un des enjeux forts de l'Est lyonnais correspond à l'important ensemble phréatique profond dit « couloirs fluvio-glaciaires de l'Est Lyonnais » dont on notera qu'il fait l'objet d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) spécifique. Le domaine de l'aéroport concerne la partie amont des couloirs de Meyzieu de Décines, alimentés par les pluies et vulnérables en raison de l'absence de couverture superficielle.

Bien que les abords de l'aéroport soient peu peuplés, la question des nuisances sonores reste un sujet d'attention constant qui a amené à la mise en œuvre, depuis 2001, d'un dispositif de surveillance dénommé CONSTAS.

### B) Avis de l'autorité environnementale :

#### 1) Avis sur la forme :

Le dossier contient l'essentiel des développements exigés au code de l'environnement. L'autorité environnementale recommande toutefois la prise en compte des observations contenues dans le rapport détaillé ci après et qui concernent quelques points sur lesquels le dossier reste perfectible.

Il importera notamment, même si l'on en connaît déjà la conclusion, d'ajouter le développement, requis par l'alinéa III de l'article R122-5 du code de l'environnement, concernant l'« **analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation** ».

## **2) Avis sur la prise en compte de l'environnement :**

Le projet a été conçu et sera réalisé dans un contexte très favorable compte tenu de la qualité et de l'ambition de la politique environnementale mise en place depuis de nombreuses années par Aéroports de Lyon.

Compte tenu de sa localisation, le potentiel d'effets négatifs de cette opération s'avère particulièrement faible. Il importera toutefois d'accorder une attention particulière aux problématiques relatives à la gestion de la ressource en eau qui mériteraient de plus amples précisions.

Il en est de même pour les conditions d'infiltration directes des eaux de toiture, dont on notera au passage qu'il s'agit d'un principe positif, limitant opportunément la surface active drainée par le réseau.

Les mesures d'intégration détaillées au dossier apparaissent globalement adaptées, et même ambitieuses dans l'esprit de la démarche haute qualité environnementale engagée par Aéroports de Lyon. Il resterait toutefois souhaitable de mieux préciser certaines d'entre elles, comme par exemple la mesure de compensation de suppression du bassin dit « fret A », dont il conviendra de vérifier qu'elle ne serait pas en elle-même porteuse d'éventuels effets négatifs parasites.

Le dispositif de suivi, issu du dispositif mis en œuvre par le gestionnaire pour l'ensemble de ses activités, s'avère quant à lui tout à fait remarquable.

**Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures loi sur l'eau).**

## **C) Rapport détaillé :**

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

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

En vertu de l'article 13 du décret 2011-2019, l'étude d'impact présentée doit être analysée à l'aune des nouvelles exigences issues de ce décret (cf. article R122-5 du code de l'environnement).

S'agissant de l'exigence concernant la **description du projet** (alinéa II-1), des informations détaillées figurent au chapitre E5-III de l'étude d'impact. A noter, pour les dossiers futurs, que le fait de faire remonter cette partie en introduction de l'étude d'impact serait probablement de nature à rendre plus aisée l'appropriation de l'étude d'impact, tant par le public, que par les services instructeurs. On notera aussi que cette partie pourra utilement remplacer la notice technique qui n'apparaît plus, dans ce cas et en vertu du décret 2011-2018 portant réforme des enquêtes publiques, comme un élément indispensable du dossier d'enquête.

L'application de la **notion de programme**, au sens de l'alinéa II-12 du L122-1 du code de l'environnement, est traitée en partie E2 de l'étude d'impact qui, très judicieusement, liste l'ensemble des nombreux et divers projets recensés sur la plate-forme aéroportuaire et argumente, pour chacun d'eux, son appartenance ou non au programme sur la base d'argumentaires qui

paraissent de bon aloi et permettent de valider la conclusion selon laquelle le projet présenté ne s'intègre pas dans un programme plus vaste au sens du code de l'environnement.

Le dossier mentionne bien, au chapitre E3 de l'étude d'impact, les « **noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact** » (alinéa II-10). On notera que des compléments existent au sein du chapitre relatif aux méthodes utilisées (E10).

En ce qui concerne l'alinéa II-2, l'étude d'impact comporte bien une analyse de l'**état initial** qui fait notamment apparaître :

– le caractère totalement anthropisé de l'emprise du projet (zones majoritairement revêtues d'enrobés bitumineux ou de bétons de ciment) ;

– plus généralement dans l'aire d'étude :

- la perméabilité des sols supports ainsi que la vulnérabilité des aquifères sous-jacents ;
- l'existence d'anciennes carrières remblayées et sources potentielles de pollution ;
- l'existence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site de dépôt pétrolier (fuite datant de 2005 et faisant l'objet de mesures de dépollution) ;
- l'existence de captages au Nord-ouest du projet qui, s'il se trouve hors des périmètres de protection, s'avère être dans le cône d'alimentation (cf. carte de la page 148) ;
- l'existence de points de conflit entre la faune sauvage et les infrastructures routières, influencés probablement par la présence d'importants linéaires de clôture ;
- de forts enjeux avifaunistiques avec présence d'une trentaine d'espèces protégées dont l'œdicnème criard, l'outarde canepetière et la huppe fasciée...
- des éléments relatifs à la qualité de l'air qui intègrent la prise en compte d'un bio - indicateur lié à la présence de ruches, installées par le gestionnaire de l'aéroport (*on notera, par delà l'intérêt et le caractère innovant de cette démarche, que la teneur en produits polluants des miels n'est pas nécessairement liée uniquement à la qualité de l'air. En effet, l'étude montre par ailleurs que des hydrocarbures sont présents, en très faible quantité, sur l'ensemble du domaine aéroportuaire*) ;
- de nombreuses données relatives aux nuisances acoustiques, issues du système de mesure permanent installé par le pétitionnaire, ainsi que la production d'extraits des documents réglementaires liés aux aéroports de ce type (Plan d'exposition au bruit, plan de gêne sonore) ;
- s'agissant du patrimoine bâti, le caractère remarquable de l'auvent de l'actuelle gare TGV.

Cet état initial se clôt par une synthèse qui sous estime les facteurs relatifs au milieu naturel qui, s'ils sont faibles sur l'emprise du projet, restent forts sur l'aire d'étude. L'enjeu relatif à la prévention des pollutions de la nappe phréatique mériterait aussi droit de cité.

Par ailleurs, s'agissant de la gestion des ressources, on aurait aimé que le dossier rappelle les éléments relatifs à l'alimentation en eau potable de l'aéroport ainsi que le volume de sa consommation d'eau et donc l'adéquation de ces deux paramètres. Il en est de même pour les prélèvements d'eau non potable pour la climatisation.

En revanche, point intéressant, l'auteur du dossier s'est essayé, dans l'esprit du décret 2011-2019 portant réforme de l'étude d'impact, à traiter des interrelations entre les enjeux de l'état initial.

S'agissant de l'exigence de la rubrique II-5 de l'article R122-5 du code de l'environnement concernant l'« *esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* », le dossier ne met pas en compétition de solution alternative, ce qui est courant pour ce type de projets. Le maître d'ouvrage expose toutefois les étapes et choix intermédiaires qui ont conduit au projet présenté.



Le chapitre E6 a valeur d'« **analyse des effets directs ou indirects du projet sur l'environnement...** » (alinéa II-3 de l'article R122-5 du code de l'environnement). Elle distingue les effets temporaires des effets permanents et fait notamment apparaître :

- des impacts chantiers classiques pour ce type d'opérations ;
- une réduction de la surface active drainée par le réseau (infiltration directe des eaux de toiture) assortie d'une modification du schéma d'écroulement-infiltration liée à la suppression de l'un des trois bassins existants ;
- une augmentation des surfaces de bâtiment assortie d'une maîtrise des coûts énergétiques et environnementaux qui y sont liés, dans le cadre d'une démarche HQE ;
- la génération de déchets de démolition, notamment en ce qui concerne les enrobés bitumineux et bétons de ciment existants sur l'emprise du projet (réutilisation envisagée selon filière non précisée semble-t-il au dossier) ;
- la gestion des risques technologiques inhérents à la proximité du bâtiment fret ;
- un flux de polluants annoncé comme non augmenté du fait du projet (*mais on pourrait noter que ce flux de polluants est globalement en relation avec le trafic et la fréquentation de l'aéroport, facteurs auxquels le projet participe*) ;
- des augmentations gérables de la consommation d'eau et des rejets d'eau usées ;
- une absence d'effet sur les milieux naturels ;
- une absence d'effets sur les nuisances acoustiques, sur la qualité de l'air et globalement sur la santé (*l'observation ci-avant sur les flux de polluants reste valide pour ces paramètres*) ;
- le déplacement d'un stockage temporaire d'hydrocarbures (impact variable en fonction du lieu de destination (*non précisé au dossier*)).

Comme pour l'état initial, on aurait aimé trouver dans ce chapitre, un développement relatif à la gestion des ressources en eau. Des éléments relatifs aux infiltrations directes d'eau issues des toitures auraient aussi été indiqués (qualité, quantité, dimensionnement et capacité des dispositifs d'infiltration).

Le rédacteur du dossier produit une analyse du cumul des effets avec les autres « **projets connus** » au sens du code de l'environnement. À ce titre, il traite du projet de BDGV qui a fait l'objet d'un avis AE le 04/01/2012 et du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dont l'avis AE a été produit le 10/11/2010.

Point positif, l'auteur du dossier, par-delà les « projets connus » au sens du code de l'environnement, traite aussi des effets cumulés avec les autres projets identifiés dans le secteur de l'aéroport. Ce développement, il est vrai, se contente d'évoquer l'existence des impacts sans essayer de les quantifier et l'on aurait par exemple été intéressé par les éléments quantitatifs relatifs aux consommations d'eau et d'énergie, à la gestion des eaux météoriques, des effluents et des déchets.

Le chapitre E6 décrit aussi **les mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) et **l'évaluation des dépenses correspondantes** (*cette évaluation mériterait d'être abondée par le coût du dispositif de suivi ainsi que par les surcoûts environnementaux des bâtiments réalisés*) est présentée au chapitre E8 qui traite aussi du **dispositif de suivi**.

Le chapitre E10 contient une **présentation des méthodes utilisées** (*qui aurait utilement pu rappeler la méthodologie mise en œuvre dans le cadre du système ISO 14001 et dont les abondantes données nourrissent la connaissance locale des facteurs environnementaux (système de mesure des nuisances acoustiques, mesures de la pollution de l'air, utilisation de bio-indicateurs, suivi des problématiques aviaires, suivi de la qualité des eaux de la nappe...)*).

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport (alinéa III du R122-5), le dossier a vocation à contenir une « **analyse des consommations énergétiques et des coûts collectifs des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité** ». Malgré l'absence de chapitre

spécifique, on notera que l'essentiel de ces éléments figurent au dossier sous forme dispersée, avec notamment la présence d'un bilan des émissions de CO2.

On notera que l'étude d'impact de ce type de projets doit désormais contenir l'analyse des « **conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation** » ainsi que celle des « **impacts et mesures d'atténuation envisagées sur les aménagements fonciers agricoles et forestiers** » (*alinéa III du R122-5*). Si cette dernière est, à l'évidence, sans objet dans le cas de ce projet, un volet relatif à l'étalement urbain est, au moins sur la forme, incontournable.

En ce qui concerne l'alinéa II-6 du R122-5 (« *éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L371-3* »), le dossier, qui développe ce sujet au chapitre E7, fait apparaître :

- la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme ;
- la compatibilité avec le SDAGE, qui est analysée, orientation fondamentale par orientation fondamentale, ainsi que celle avec le SAGE de l'Est lyonnais, qui aurait pu faire l'objet d'un développement un peu plus détaillé (*voir observation relative aux prescriptions concernant les infiltrations directes*) ;
- la compatibilité avec le plan d'exposition au bruit dont il est mis en exergue que les hypothèses de trafic seraient supérieures aux hypothèses retenues pour le projet ;
- le respect du plan de gestion des déchets du BTP ;
- ...

Enfin, le dossier comporte un **résumé non technique** (cf. alinéa IV du R122-5 du code de l'environnement), agréable, précis et correctement illustré.

Par ailleurs, le dossier contient, en divers endroits, des éléments qui, concaténés les uns aux autres peuvent être considérés comme ayant vocation à répondre aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement (alinéa VI du R122-5) relatives à l'**évaluation d'incidences Natura 2000**. Sur la forme et d'un point de vue général pour l'ensemble des dossiers à venir, l'autorité environnementale recommande toutefois une meilleure formalisation de ce développement qui devrait pouvoir être extractible du dossier.

## **2) Prise en compte de l'environnement dans le projet :**

### **2.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :**

cf. paragraphe B-2 ci avant.

### **2.2 Conformité aux engagements internationaux :**

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet engendre, en première approche, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, limitée en valeur absolue et qui apparaît pouvoir être compensée dans le cadre de la politique HQA d'aéroports de Lyon.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, les éléments analysant l'incidence du projet sur le réseau Natura 2000 concluent à l'absence d'incidence du projet sur les enjeux Natura 2000, ce qui est aisément validable dans le cas présent.

### **2.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :**

**SDAGE Rhône méditerranée :** l'étude d'impact comporte un développement analysant la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE, qui se conclut positivement, conclusion à laquelle l'autorité environnementale souscrit.

**Espèces protégées :** sans objet puisque l'étude ne conclut pas à un effet sur les espèces.

#### **2.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :**

Les mesures d'intégration relatives à la **phase chantier** reposent notamment sur :

- des précautions classiques en pareil cas concernant la prévention des pollutions des eaux et la maîtrise de la dispersion des espèces invasives ;
- des mesures de collecte, de tri et de valorisation des déchets de chantier entrant dans le cadre d'une démarche HQE (filiales d'élimination toutefois non spécifiées).

En **phase exploitation** :

- des engagements visant à limiter les consommations énergétiques et la consommation d'eau ;
- diverses modifications des réseaux d'assainissement, dont on notera qu'il ne s'agit pas nécessairement de mesures réductrices ;
- une compensation de la suppression du bassin dit « fret A », non définie au dossier ;
- diverses mesures tendant à maîtriser les flux de polluants ;
- s'agissant du cadre de vie/architecture/paysage, des mesures génériques (notice de cadrage « architecture images ambiance » dont le contenu n'est pas semble-t-il développé au dossier).

Au regard de la faiblesse des effets négatifs prévisibles, ces mesures constituent un ensemble plutôt étoffé pour un projet de ce type. On notera toutefois que certaines d'entre elles restent à définir.

#### **2.5) Pertinence du dispositif de suivi :**

Le dossier présente un dispositif de suivi particulièrement nourri, en raison notamment du fait que le chantier sera couvert par l'ensemble du dispositif mis en place dans le cadre de la politique environnementale de l'exploitant :

- suivi des anciennes décharges ;
- suivi des captages d'Azieux ;
- suivi du site pollué Galys (pétrolier) ;
- suivi de la qualité de l'air (publication trimestrielle) ;
- surveillance des nuisances sonores et des trajectoires d'avions ;
- suivi continu de la qualité de la nappe en lien avec l'infiltration directe des eaux de toiture ;
- suivis prévus dans le cadre du programme HQE (suivi des performances des bâtiments et équipements) ;
- suivi du milieu naturel (bio indicateurs, suivi aviaire..).
- suivi des espèces invasives et plus particulièrement de l'ambrosie ;
- suivi des aménagements paysagers...

auquel on pourrait ajouter le suivi qui est très certainement déjà opéré en ce qui concerne le bon fonctionnement des dispositifs d'assainissement et la qualité des eaux avant rejet.

S'agissant du chantier lui-même, ce haut niveau d'exigence a été transposé et se complète par :

- un suivi élaboré de l'évacuation des déchets de chantier ;
- un comptage eau + énergie du chantier (suivi mensuel).

... conduisant à un dispositif global remarquable et qu'il eut été souhaitable d'identifier à sa juste valeur au sein du chapitre relatif à l'évaluation du coût des mesures environnementales.

Pour le préfet de région et par délégation

pour la directrice régionale,

**DREAL Rhône-Alpes**

**Le directeur régional adjoint**

Jean-Philippe DENEUVILLE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 69453 Lyon cedex 06  
Service CEPE

