



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 07 MAI 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. : 3374-2013-ym.odt/0807

**Projet intitulé : « Création d'une voie nouvelle de desserte par le Sud du
parc des expositions d'Eurexpo dénommée LY12 »
(Maître d'ouvrage : communauté urbaine 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 :

Créé en 1984, le parc des expositions « Eurexpo » à Chassieu comporte près de 12 ha de halls d'exposition et dispose de 13000 places de parking. Parmi la cinquantaine de salons et événements recensés chaque année, on citera le salon biennal POLLUTEC, le salon des métiers et la foire internationale de Lyon.

Initialement en limite de l'agglomération, ce secteur voué à des équipements de périphérie (aérodrome de Lyon-Bron, golf de Chassieu, parc des expositions) a été progressivement entouré par celle-ci dégradant les conditions d'accès automobile de celui-ci.

Dans ce contexte, le renforcement de la desserte transports en communs (prolongation de la ligne de tramway T2) accompagne pertinemment cette évolution urbaine.

Toutefois, tel que présenté par le dossier, l'accès en voiture reste l'un des modes importants dont le pétitionnaire considère qu'il nécessite amélioration.

Contrairement à ce que pourrait laisser supposer une vision superficielle de ces secteurs dits « émergents », les études d'impact effectuées à l'occasion des projets mettent très souvent en évidence des enjeux environnementaux patrimoniaux inattendus, principalement en ce qui concerne les espèces protégées. Le programme présenté ne fait pas exception.

Parmi les enjeux significatifs, on notera le fait que l'ensemble du site est situé à l'aplomb d'aquifères fluvio glaciaires qui constituent l'un des principaux enjeux de l'Est lyonnais.

Le secteur est aussi concerné par les nuisances sonores liées au fonctionnement de l'aéroport de Lyon Bron qui fait l'objet d'un plan d'exposition au bruit.

B) Avis de l'autorité environnementale :

1) Avis sur la forme :

Le dossier, d'excellente qualité au regard des dossiers habituellement reçus pour ce type de projets, contient les 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 potentiellement perfectible.

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

Compte tenu de sa nature, le projet renforcera inévitablement l'attractivité du mode d'accès routier à Eurexpo.

Ceci étant, l'accès en transports en commun de ce parc des expositions a fait l'objet d'investissements importants de la part de la collectivité, qui rendent très compétitif et intéressant l'accès TC depuis le cœur de l'agglomération. Le projet facilitera en revanche l'accès d'usagers d'autres secteurs, pour lesquels l'usage des TC restera encore longtemps peu compétitif.

Par ailleurs, le projet est assorti de dispositifs en faveur des modes doux de bonne qualité et qui constitueront une alternative au mode routier en même temps qu'une offre d'infrastructures cyclables dont il sera intéressant de connaître l'évolution de l'utilisation.

S'agissant de l'environnement, le projet concerne un secteur d'apparente absence d'enjeux, ce que les inventaires de terrain ont démenti en mettant en évidence des enjeux importants dans le domaine des espèces protégées, avec notamment la présence de l'œdicnème criard, oiseau emblématique de l'Est lyonnais.

Poussé par ce contexte (dérogations nécessaires à l'article L411-1 du code de l'environnement relatif à la protection des espèces) mais aussi par une politique environnementale de bon aloi, le porteur de projet a conçu un projet évitant au maximum les enjeux principaux que sont les habitats de ces espèces ainsi que la présence de secteurs de sols pollués.

Il a efficacement et intelligemment réduit les enjeux résiduels, grâce notamment (pour ce qui est du projet de liaison routière LY12) à un profil en travers élaboré et contenant plusieurs innovations en région Rhône Alpes. Cet effort se traduit toutefois par un profil assez consommateur d'espace mais qui a pour vertu de constituer, selon toute probabilité, un futur élément du réseau écologique de ce secteur.

Il propose enfin de compenser les impacts résiduels sur les espèces protégées par des mesures finement étudiées, tant dans leur conception que dans leur gestion, et très crédibles dans la mesure où les pétitionnaires précisent avoir déjà la propriété foncière des terrains concernés.

Quelques améliorations restent toutefois possibles à la marge tel que précisé dans le rapport détaillé ci après.

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 et procédures relatives aux espèces protégées).

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 en divers endroits du dossier. 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 (pièce C) qui

n'apparaît plus, dans ce cas et en vertu du décret 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, apparaît stratégique pour ce type de projets dont les composantes sont indissolublement liées à d'autres projets (accès Sud d'Eurexpo, porté par le comité de la foire de Lyon). De fait, le dossier évoque l'ensemble des projets du secteur et justifie les contours du programme retenu selon un argumentaire qui paraît de bon aloi. Ce programme comporte un projet échelonné dans le temps (liaison LY12- A43) traité dans le cadre de la rubrique appréciation des impacts de l'ensemble du programme (on notera que l'aire d'étude des inventaires de terrain englobe bien ce projet). Il comporte enfin deux projets dont la réalisation n'est pas échelonnée et sur lesquels porte le corps de l'étude d'impact.

On notera au passage, la qualité de la partie relative à l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme qui, par son niveau de détail, s'apparente presque déjà à une étude d'impact. On notera qu'elle contient la plupart des éléments permettant de juger des impacts des deux projets, objets de l'étude d'impact. Dans ce contexte et sans aucunement modifier les contours des autorisations demandées, le fait de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du programme, ce que n'interdit pas le code de l'environnement, aurait peut être permis de réduire la taille imposante de ce dossier.

Parmi les projets connus, le dossier évoque :

- la prolongation du tramway T2, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 29/11/2012, qui interagit avec les projets du programme sans toutefois pouvoir être considérée comme étant en lien fonctionnel au sens du code de l'environnement ;
- divers aménagements dans l'enceinte de l'aérodrome de Lyon Bron, sans lien direct avec le fonctionnement d'Eurexpo et qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 19 juin 2012 ;
- l'aménagement du boulevard Urbain Est comprenant une modification de l'échangeur « aviation », dont l'aire d'influence concerne Eurexpo, mais qui ne devrait influencer que peu sur le fonctionnement de ce dernier ;
- la création d'une voie en prolongement Nord de LY12 (emplacement réservé du Plan local d'urbanisme) que le dossier annonce comme ne pouvant participer à la desserte Sud d'Eurexpo, ce qui est aisément validable. Pour autant, la création de cette voirie mettrait en relation in fine A43 au rond Point Cassin d'entrée de Chassieu et serait donc susceptible d'avoir des effets significatifs sur la répartition des trafics sur l'ensemble de ce secteur, une analyse de ce facteur aurait utilement pu être jointe ;
- l'aménagement ultérieur de 60 ha de réserves foncières au Sud de l'actuel parc des expositions, projet potentiel mais apparemment non étudié et qui est annoncé comme hors du programme mais qui bénéficiera inévitablement des infrastructures du programme présenté ;
- divers projets de création ou d'extension de zones d'activité, susceptibles d'interagir avec le programme, mais dont on peut effectivement convenir qu'ils n'ont pas de lien avec celui-ci.

Les deux premiers projets étant des « projets connus » au sens du code de l'environnement, on notera que l'étude d'impact comporte bien une analyse des éventuels effets cumulés du projet avec ceux-ci (chapitre E11). Cette analyse, sans surprise fait apparaître un effet cumulé en termes de consommation d'espace agricole ainsi qu'en termes d'habitats naturels. S'agissant de ces derniers, les effets surfaciques restent faibles en valeur relative (1,5 % des surfaces concernées).

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 R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3** »), le dossier développe ce sujet dans les pages 518 et suivantes. Il conclut à la compatibilité du projet avec la directive territoriale d'aménagement de l'aire

métropolitaine lyonnaise, avec le SCoT de l'agglomération lyonnaise, avec le SDAGE Rhône méditerranée (analyse grand objectif par grand objectif) et avec le SGA de l'Est Lyonnais. Pour chacun d'entre eux, il conclut à une compatibilité du projet.

En revanche, le dossier ne semble pas traiter de la compatibilité avec le plan de déplacements urbains (2005). On notera au passage que le projet comporte un intéressant volet allant dans le sens du développement des modes de déplacements doux.

S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, on notera que le projet LY12 est établi sur un emplacement réservé pour ce faire.

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

- l'absence de réseau hydrographique et de zones humides mais l'omniprésence et la vulnérabilité de la nappe phréatique fluvio glaciaire (couloir de Décines). Pour connaître la profondeur du toit de la nappe (14m annoncés) il faut se reporter à un autre chapitre du dossier (cf. page 387) ;
- la présence d'une ancienne décharge ;
- l'existence de risques technologiques liés à l'installation « Brenntag » ;
- un inventaire naturaliste couvrant l'ensemble du programme, relativement récent (2011), établi sur une période allant de mars à septembre, concernant l'ensemble des groupes d'espèces pertinents et portant sur une aire importante (230 ha). On notera toutefois que cet inventaire n'est pas réputé couvrir les terrains de l'aérodrome de Lyon Bron alors que ce type d'espace est en général propice à la présence de nombreuses espèces (mais les inventaires oiseaux semblent quand même avoir pris cet espace en considération). L'inventaire flore ne fait pas apparaître d'espèces protégées. Il fournit toutefois d'opportunes données de localisation des espèces indésirables. Sans surprise, il fait apparaître un grand nombre d'espèces d'oiseaux des milieux ouverts dont l'œdicnème criard, emblématique de l'Est lyonnais et significativement présent sur les espaces anthropisés du Sud des emprises Eurexpo. Dans ce même contexte, il fait apparaître le crapaud Calamite ainsi que divers espèces ubiquistes (hérisson + divers reptiles protégés) ;
- un état initial acoustique bien complet basé sur des mesures de terrain prenant bien en compte la période de la foire de Lyon ainsi qu'une modélisation informatique qui fait apparaître pour les abords du projet une ambiance sonore « modérée » au sens du code de l'environnement, malgré un paysage sonore globalement dégradé du fait de la présence de grandes infrastructures et de l'aérodrome ;
- la présence d'un cône de protection aéronautique lié aux pistes de l'aérodrome de Lyon Bron ;
- un état initial qualité de l'air basé sur une campagne de mesures effectuée dans l'esprit de la directive européenne du 22/04/1999 ;
- un état initial paysager plutôt bref mais il est vrai que le paysage local n'est pas de nature à susciter l'intérêt.

On notera que cet état initial, dans l'esprit du décret portant réforme des études d'impact, s'est essayé à traiter des interrelations entre les divers enjeux identifiés.

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 évoque, pour la voie LY12, plusieurs micro variantes de mise au point du tracé ainsi que du point d'ancrage de celui-ci sur la RD306. Il présente aussi deux variantes d'organisation des voies sur le profil en travers (largeur d'emprise identique). Ces deux dernières font l'objet d'une analyse multicritères, finalement assez peu discriminante.

S'agissant du projet porté par le COFIL (« entrée Sud d'Eurexpo »), le dossier met en revanche en compétition trois scénarios dont la genèse résulte à l'évidence d'une recherche de réduction de l'impact sur les populations d'œdicnème criard. Le scénario retenu étant, sans surprise, celui qui

s'est avéré le moins impactant pour cette espèce. Il en est de même pour le profil en travers de la voie qui a été réduit en conséquence (au détriment il est vrai, des espaces verts et des voies cyclables). Il en est de même pour le choix de l'emplacement du parking de 220 places associé à la voie.

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). Il distingue les effets temporaires des effets permanents et fait notamment apparaître :

- un certain nombre d'effets positifs en termes de cadre paysager, d'attractivité globale du site et d'offre de déplacements modes doux ;
- des besoins de mise en dépôt définitif évalués à 40 000 m³ pour LY12 et semble-t-il aux alentours de 30 000 m³ pour le projet COFIL ;
- des manipulations de sols pollués minimisées ;
- l'augmentation des surfaces imperméabilisées (valeurs semble-t-il non spécifiées) et l'infiltration des rejets induits ;
- l'artificialisation de 12 ha de milieux naturels (7 % des habitats naturels de la zone d'étude), dont 2,8 ha cumulés d'habitats favorables au crapaud calamite, 2,2ha d'habitat favorable aux reptiles et 0,8ha d'habitat fréquenté par l'œdicnème criard ;
- un effet sur les déplacements de la faune pas vraiment caractérisé. En effet, le dossier aborde ce sujet sous l'angle de la mortalité potentielle par collision ou écrasement alors que le projet s'accompagne de dépendances vertes dont l'effet pourrait être positif en tant que support de continuité écologique longitudinale dans un secteur pauvre pour ce type de structures paysagères ;
- le défrichement d'environ ½ ha de boisements (procédure code forestier annoncée comme en cours) ;
- le prélèvement de 4,5 ha de surfaces agricoles (on notera que les mesures compensatoires influencent aussi 9 ha) ;
- une augmentation locale de la pollution lumineuse du fait des dispositifs d'éclairage prévus sur le projet (ce point mériterait d'être clarifié en ce qui concerne LY12) ;
- un effet en terme de nuisances acoustiques ne nécessitant pas de protection compte tenu du faible nombre de bâtiments exposés.

Le dossier comporte un développement relatif aux **effets sur la santé**, basé, en ce qui concerne les enjeux « air », sur une étude de type III au sens de la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (*Nota : les émissions à terme avec projet sont à rechercher au chapitre appréciation des impacts de l'ensemble du programme*).

Le chapitre E6 décrit aussi **les mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) et **l'évaluation des dépenses correspondantes** est présentée au chapitre E8 qui fait bien apparaître les coûts de suivi et de gestion (il omet toutefois d'évoquer les surcoûts liés à la phase travaux, notamment en ce qui concerne les précautions liées à la présence de sols pollués).

Le chapitre E13 contient une **présentation des méthodes utilisées** très complète. Il évoque l'absence de difficultés particulières (on se serait attendu à y trouver la raison de la limitation de l'aire d'étude au niveau des emprises de l'aérodrome).

Le dossier mentionne bien, en plusieurs endroits, les **auteurs de l'étude d'impact** qui s'avèrent être des personnes très expérimentées (alinéa II-10).

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport (alinéa III du R122-5), le dossier contient une **analyse des consommations énergétiques et des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité**.

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). C'est bien le cas du dossier présenté (chapitre E12 + pages 527 et 528).

Les **hypothèses de trafic** (visées au titre du même alinéa du code de l'environnement) figurent bien au dossier (chapitre E5), de même que la prise en compte des nuisances sonores (chapitre E7).

Enfin, le dossier comporte un **résumé non technique** (cf. alinéa IV du R122-5 du code de l'environnement) de bon niveau.

Par ailleurs, le dossier contient divers développements qui, concaténés les uns aux autres peuvent être considérés comme destinés 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 une augmentation des émissions de gaz à effet de serre à terme inférieure à 1 % par comparaison avec l'état de référence « au fil de l'eau ». On notera que la prise en compte de la totalité du programme aurait un effet nettement plus significatif (de l'ordre de 4%).

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. Cette conclusion est recevable. On notera au passage l'engagement de ne pas utiliser de produit phytosanitaire dans le cadre de l'exploitation du projet LY12.

Espèces protégées : Le dossier évoque le dépôt, pour chacun des deux projets visés, de demandes de dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Les mesures détaillées au sein de l'étude d'impact sont inspirées des propositions contenues dans ces dossiers.

2.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration relatives à la **phase chantier** s'avèrent particulièrement complètes pour un chantier périurbain en secteur dit « émergent ». Elle reposent notamment sur :

– la mise en œuvre d'un dispositif de management environnemental intégrant la présence d'un coordonnateur environnement ;

- un protocole d'intervention visant à limiter les érosions, optimiser la réutilisabilité des matériaux extraits et prenant en compte les contraintes particulières liées aux sols pollués ;
- des mesures de prévention des pollutions classiques en pareil cas ;
- une organisation des travaux limitant les effets potentiels sur les habitats d'espèces protégées ;
- des captures/translocation de spécimens d'espèces protégées (amphibiens et reptiles) puis la mise en défens des emprises contre leur retour (clôtures) ;
- des précautions visant à éviter la propagation d'espèces végétales indésirables ;
- des précautions particulières visant à limiter les effets indésirables des traitements de sols à la chaux ;
- la mise en œuvre d'un dispositif de suivi des déchets de chantier.

En phase exploitation :

Là aussi, la découverte d'espèces protégées emblématiques a conduit le porteur de projet à assortir celui-ci de mesures d'intégration de très bon niveau, inhabituelles dans ce type de contexte périurbain, mais justifiées au regard des enjeux :

- une recherche d'évitement lors de la phase étude, des habitats d'espèces protégées et des zones de sols pollués ;
- un dispositif de collecte des eaux de plate forme aboutissant à des noues d'infiltration multifonctions rustiques mais répondant à un concept assez sophistiqué, associé à des protocoles d'intervention sur déversement de matières polluantes (non fournis au dossier). On notera que le dispositif est annoncé comme surdimensionné en prévision d'une éventuelle augmentation des surfaces imperméabilisées (site propre bus cité au dossier) ;
 - une étanchéification des noues au passage des zones de sols pollués (procédé semble-t-il non spécifié) ;
- aménagements paysagers conçus pour être favorables notamment à la présence des espèces protégées concernées par le projet ;
- maintien en eau de certains secteurs de noues (objectif à vérifier pour les périodes sèches prolongées) ;
- limitation des risques d'écrasement de la faune sauvage par adoption d'un profil en travers spécifique comprenant des gabions faisant obstacle à certaines espèces de petite faune sauvage ;
- la réalisation de passages inférieurs (Ø 800 sous la voie d'accès COFIL, dimensions non spécifiées sous LY12) annoncés à destination de la petite et moyenne faune sauvage ;
- limitation de l'éclairage public (il est seulement précisé que la voie verte Ouest sera éclairée par LED et que des fourreaux en attente seront mis en place pour la voie verte Est) ;
- mesures de compensation du prélèvement des habitats naturels d'espèces à hauteur de près de 14 ha allant de 3 pour 1 (habitats de l'œdicnème criard) à 2 pour 1 (crapaud Calamite) assortis d'un plan de gestion élaboré. On notera de plus, que les terrains pressentis sont déjà propriété de la communauté urbaine de Lyon et du COFIL, ce qui apporte une garantie de mise en œuvre effective. L'argumentaire exposé au dossier quant à la justification du choix de ces mesures apparaît complet et traduit une démarche exemplaire pour ce type de projets ;

Nota : la compensation surfacique relative à l'œdicnème criard apparaît peut-être un peu en deçà des ratios habituellement appliqués (5ha par couple nicheur identifié). Ce point aura vocation à être débattu, dans un contexte élargi à l'ensemble des actions menées dans l'Est lyonnais pour cette espèce, à l'occasion de l'instruction de la demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

- la réalisation d'hibernacula pour les reptiles et de mares pour les amphibiens (garantie d'alimentation en eau à affiner en fonction des données pluviométriques) ;

L'ensemble de ces mesures d'intégration s'avère d'un excellent niveau, tant du point de vue des objectifs poursuivis que de celui des dispositions constructives. On accordera une mention particulière à la conception du profil en travers de LY12 qui intègre plusieurs innovations dans le domaine de la prise en compte de la faune sauvage (Son seul défaut est peut-être sa largeur nécessitant une emprise importante (41 mètres).

Remarque de détail : tel que présenté au dossier, la localisation des mesures compensatoires n'est pas nécessairement facile pour le lecteur ne connaissant pas le secteur du projet.

2.5) Pertinence du dispositif de suivi :

La qualité du dispositif de suivi proposé traduit aussi celle de la démarche environnementale :

- suivi environnemental du chantier, inhérent à la démarche de management environnemental à laquelle se sont engagés les porteurs de projet (milieu naturel, qualité des eaux, espèces envahissantes, sols pollués...);
- suivi de la bonne mise en œuvre des mesures écologiques ;
- bilan écologique à 3 et 5 ans puis pendant 20 ans (fréquence à préciser) ;
- bilans annuels qualité des eaux, événements polluants, bon fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de traitement ;
- suivi de l'ambroisie ;
- mise en place d'un « comité scientifique et technique » regroupant un bureau d'études écologue et des associations compétentes.

On notera que ce suivi est crédibilisé car assorti d'une provision financière.

Il importera toutefois d'y intégrer les éventuels suivis complémentaires qui pourraient résulter des demandes de dérogation au titre de la protection des espèces (L411-2).

Pour le préfet de région et par délégation
P-1/ la directrice régionale,

Service CÉPÉ
Le chef de l'unité Évaluation Environnementale
des plans, Programmes et Projets

Nicole CARRIÉ

