

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 27 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. : 3379b-2013-ym.odt/0

**Projet intitulé : « Dispositifs centraux du PDU et reconquête de l'Axe de
la Leysse dans la traversée de Chambéry »
(Maîtres d'ouvrages : communauté urbaine Chambéry Métropole – ville
de Chambéry)**

**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**

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 appropriés 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 :

Le centre ville de Chambéry, point nodal d'échange intermodal, se caractérise à la fois par un patrimoine historique riche et par des aménagements lourds qui ont eu pour effet d'accorder une place importante à la voiture, au détriment notamment de la rivière Leysse qui a été couverte sur l'essentiel de sa traversée du centre ville, dégradant très fortement la continuité écologique de celle-ci et coupant culturellement les habitants de Chambéry de leur rivière.

Bien que le territoire concerné soit particulièrement anthropisé, les inventaires effectués ont fait apparaître la présence d'espèces protégées (amphibiens, reptiles et oiseaux) dont on sait désormais qu'il s'agit de contraintes probables pour les projets d'aménagement urbains de ce type.

Enfin, l'enjeu principal de ce secteur d'hyper centre urbain est bien sûr le cadre de vie et l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances engendrées par le trafic routier et ferroviaire. On notera à ce propos que la cluse de Chambéry est un nœud important d'infrastructures et que sa configuration topographique et aérologique la rend sensible à la pollution atmosphérique ; une grande partie de l'agglomération est ainsi identifiée au titre des « zones sensibles pour la qualité de l'air ».

Depuis plusieurs années, les acteurs de ce territoire ont engagé un vaste processus de réflexion sur la requalification urbaine du centre ville, dans le cadre d'un concours dont le lauréat, l'architecte urbaniste Paul Chemetov, a développé un projet reposant sur trois objectifs fixés par la communauté urbaine et la ville de Chambéry :

- maîtriser les déplacements et l'accessibilité du centre ville en offrant une large place aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ;
- faire revenir la nature en cœur de ville, en s'appuyant notamment sur la rivière Leysse ;
- offrir des espaces urbains conviviaux reliant le centre ancien de Chambéry.

B) Avis de l'autorité environnementale :

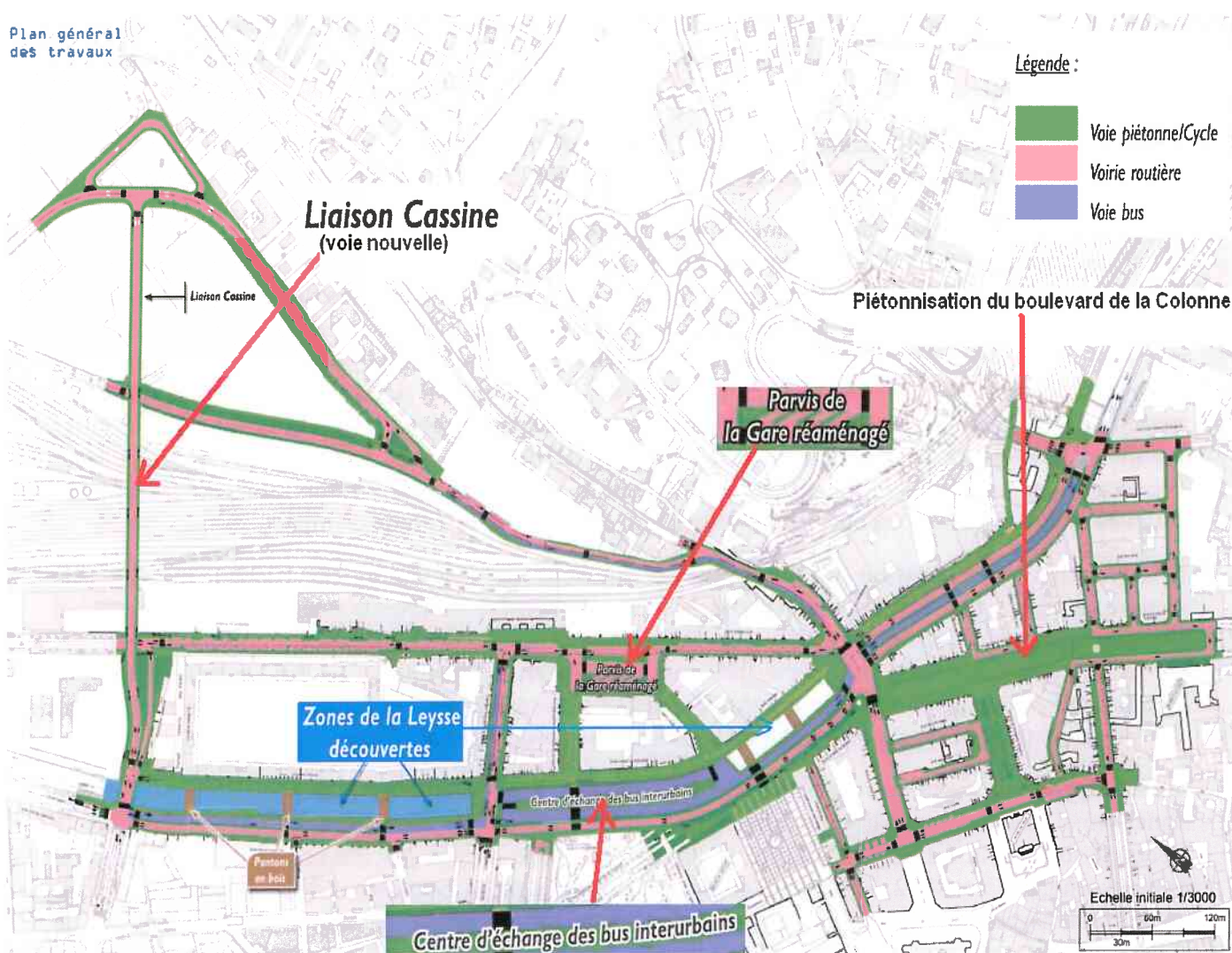
1) Avis sur la forme :

Le dossier contient les développements exigés au code de l'environnement. L'autorité environnementale recommande toutefois la prise en compte des observations contenues dans le présent rapport détaillé.

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

Le projet poursuit un triple objectif, de développement et d'optimisation du caractère multimodal du fonctionnement du centre ville, de requalification urbaine et de requalification écologique de la

rivière Leysse, tous trois très pertinents, avec une mention particulière pour le volet de découverte de la rivière Leysse qui entre tout à fait dans les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Rhône méditerranée » :



Bien qu'il soit annoncé comme engendrant une légère augmentation des émissions de gaz à effet de serre, il vise notamment le développement des modes de transport alternatifs à la voiture et donc, de manière indirecte, la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Plus dans le détail, le projet devrait avoir des effets globalement positifs sur les enjeux environnementaux les plus importants de ce secteur (Rivière Leysse, cadre de vie urbain et exposition globale des populations aux pollutions et nuisances).

La méthode itérative retenue pour la conception et l'évaluation du projet est bien traduite au dossier qui met en compétition plusieurs alternatives représentatives de la recherche d'une réduction des effets négatifs potentiels du projet.

Les mesures réductrices et compensatoires apparaissent bien proportionnées, même si certaines restent perfectibles comme précisé ci-après.

Enfin, l'autorité environnementale recommande que le dispositif de suivi, déjà bien dimensionné, soit abondé sur les quelques points évoqués au paragraphe 2-4.

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 que le caractère multiforme (*pas moins de 10 composantes différentes*) du projet rend, dans le cas présent, cet exercice délicat (*le plan général des travaux -page 49- aurait utilement pu contenir les noms des rues citées dans le texte*). La description est assortie de plans et de coupes détaillées et bien intelligibles (*quoique certaines soient d'une définition un peu faible pour la version numérique du dossier*). Cette description reste perfectible en ce qui concerne la description des principaux procédés de réalisation ainsi que la nature et la quantité des matériaux utilisés et des déchets produits. Ces données figurent, pour beaucoup, dans d'autres volets du dossier. Toutefois, pour les dossiers futurs, il serait souhaitable qu'elles soient rappelées au chapitre « description du projet » de l'étude d'impact.

L'application de la **notion de programme**, au sens de l'alinéa II du L122-1 du code de l'environnement, apparaît stratégique compte tenu du nombre de projets recensés sur ce secteur et des diverses interactions qui existent entre eux. On note que le projet de pôle d'échange multimodal de la gare de Chambéry est considéré comme une entité distincte, ce qui, compte tenu des fonctionnalités en cause et de la typologie des travaux concernés, est légitime. Il en est de même des projets dits « parking multimodal de la cassine » et « quartier d'affaires de la Cassine ».

En revanche, le projet est annoncé comme intégré à un programme plus vaste dont le lien fonctionnel principal apparaît comme l'intégration urbaine de la rivière Leysse. Sont cités la découverte de la Leysse au niveau de la rue Frézier (qui entre apparemment dans le cadre de travaux engagés en 2012 d'entretien/grosses réparations de la couverture de la Leysse) ainsi que divers aménagements des quais sur la section de la Leysse située à l'amont du centre ville. Le développement proposé pour l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme est un peu bref. Cependant, les effets attendus des autres éléments du programme apparaissent essentiellement positifs en ce qui concerne les paramètres environnementaux.

S'agissant de 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* », le dossier développe ce sujet au chapitre A9 qui conclut que le projet est compatible avec le PADD du schéma de cohérence territoriale et avec le plan local d'urbanisme de Chambéry.

Dans ce même chapitre, il analyse l'« *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* » selon une présentation bien exhaustive qui commence par établir la liste des plans et programmes susceptibles d'être concernés puis développe, pour chacun des onze plans et programmes nominés, une analyse globalement adaptée.

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'existence d'échanges entre la Leysse et la nappe phréatique, utilisée plus à l'aval par captage d'eau potable ;
- l'existence d'un important « contrat de milieu » dit « contrat de bassin versant le lac du Bourget (2011-2017) » ;

- le caractère morphologiquement dégradé de la Leysse actuelle ;
- des éléments de caractérisation quantitatifs et qualitatifs de la rivière Leysse (*le dossier ne semble pas citer la valeur des débits de la crue centennale au droit du projet, dont il est simplement affirmé qu'elle n'est pas actuellement débordante*) ;
- l'existence d'un « schéma directeur des aménagements nécessaires pour la protection contre les crues du bassin Chambérien » qui couvre les principaux éléments du programme présenté ;
- un enjeu écologique potentiellement fort correspondant au corridor écologique de la Leysse dans sa traversée de Chambéry ;
- des inventaires de terrain récents mais limités (le dossier précise qu'il n'a pas été mené d'inventaire spécifique dans le cadre du projet en ce qui concerne les chiroptères, les reptiles ainsi que l'entomofaune), heureusement complétés par d'intéressantes et détaillées données bibliographiques existant sur la zone urbaine de Chambéry. L'ensemble des données produites fait apparaître la présence de diverses espèces protégées et notamment de l'alyte accoucheur, amphibien présent dans les jardins ouvriers ainsi que du lézard des murailles et de nombreuses espèces d'oiseaux. Compte tenu de l'état actuel de la Leysse, la problématique liée au castor d'Europe correspond à la possibilité de son transit. Il aurait toutefois été intéressant, compte tenu de la nature des aménagements prévus, de disposer de davantage d'éléments à ce sujet de façon à adapter au mieux ces aménagements à cette présence potentielle ;
- un impressionnant panel de monuments historiques, un secteur sauvegardé ainsi qu'un projet d'aire de mise en valeur du patrimoine architectural et paysager et de nombreux jardins remarquables ;
- des zones de prescriptions archéologiques ;
- un état initial des nuisances sonores basé sur une modélisation et 11 points de mesures qui apparaissent représentatifs, et qui conclut, sans surprise, à une ambiance sonore globalement non modérée ;
- un état initial qualité de l'air étayé lui aussi à la fois sur une modélisation et sur des mesures in situ (5 polluants) recoupées par des données issues du réseau régional de mesurage de la qualité de l'air. On notera que l'existence de « zones sensibles pour la qualité de l'air » est de nature à renforcer le niveau d'exigence des études qualité de l'air ;

Cet état initial se clôt par une synthèse pertinente des enjeux (la carte produite en annexe aurait toutefois gagné à contenir la mention du corridor écologique de la Leysse ainsi que celle de la localisation des espèces protégées identifiées.

Le chapitre A4 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 :

- une augmentation de la surface imperméabilisée (valeur non précisée et qui semble contredite par ailleurs au dossier du fait de la découverte de la Leysse (*voir page 64*)) ;
- le rejet à la Leysse des eaux de toiture (auvent centre d'échange des bus) ;
- une affirmation (cf. page 182) quant à l'absence de station d'espèces protégées vraisemblable en ce qui concerne la flore, mais qui mériterait d'être vérifiée dans le détail, en ce qui concerne la faune, au vu des données de l'état initial (secteur des jardins ouvriers notamment). De fait, le dossier développe par ailleurs des mesures réductrices et compensatoires à ce sujet ;
- un effet de coupure dans le secteur des jardins ouvriers, mais une amélioration de la fonctionnalité « corridor biologique » de la rivière Leysse, nettement plus stratégique ;
- des impacts bruit de chantier pas vraiment quantifiés et éminemment variables selon les procédés de déconstruction /construction retenus (le battage de palplanches pourrait requérir par exemple une modélisation acoustique) ;
- il en est de même pour les déchets de chantier, qui constituent habituellement un enjeu fort des chantiers de déconstruction ;
- un impact paysager induit par la création de la « liaison Cassine », qui a apparemment fait l'objet d'études attentives, ainsi qu'une perspective d'amélioration globale du cadre de vie urbain sur la majorité des secteurs concernés par le projet ;

– une modélisation de l'impact sonore conduisant à une réduction globale des nuisances acoustiques avec quelques augmentations localisées et assez modérées en valeur absolue, liées principalement à la création de la « liaison Cassine ». On retiendra que ces résultats peuvent être influencés par les résultats des études de trafic, dont on sait qu'il s'agit d'un exercice difficile dans les secteurs urbains fortement maillés. On notera que cette modélisation prend en compte les sources routières et ferroviaires (*l'identification des cartes mériterait toutefois d'être précisée*).

Nota : A ce sujet, le dossier précise que la contribution sonore de la rivière Leysse, supposée forte en période de crue, n'a pas été prise en compte.

– une réduction des émissions de polluants et une stabilisation de l'exposition des populations aux pollutions de l'air ;

– des effets globalement positifs sur la santé du fait du développement des modes de transport doux.

S'agissant des impacts potentiels sur les eaux souterraines, le dossier ne développe pas les effets sur la nappe, d'éventuelles fondations profondes (ouvrage sur les voies SNCF), ce qui laisse supposer que cette hypothèse n'a pas été envisagée.

Le dossier comporte un développement relatif aux **effets sur la santé**, basé, en ce qui concerne les enjeux « air », sur la méthodologie préconisée par la circulaire interministérielle 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.

Le chapitre A4 décrit aussi **les mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) et **l'évaluation des dépenses correspondantes** est présentée au chapitre A5 (à noter des « coquilles » quant au nombre de zéros de certaines sommes). Elle intègre bien le coût du dispositif de suivi mais n'a pas individualisé celui des dépenses relatives aux éventuels surcoûts en phase travaux. Le montant annoncé représente un effort significatif pour un projet de type urbain (environ 8 % du total de l'investissement).

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 (chapitre A7) met en compétition, pour son volet « liaison Cassine », trois alternatives qu'il soumet à une analyse multicritères structurée, dont la méthodologie est bien explicitée et qui accorde aux facteurs environnementaux une part importante.

Point intéressant, ce même chapitre traduit opportunément l'évolution du projet axée sur la recherche d'évitement ou de réduction des impacts négatifs. On notera que ces actions vont dans le sens d'une meilleure prise en compte des riverains de la « liaison Cassine », des usagers des modes de déplacements doux et des espèces protégées. Cette démarche va tout à fait dans le sens de la séquence « éviter->réduire->compenser » promue par le ministère en charge de l'environnement.

Le chapitre A10 contient une **présentation des méthodes utilisées** très complète et qui fait apparaître au passage certaines hypothèses importantes comme les hypothèses de trafic. Parmi les difficultés rencontrées, il cite l'évolution du projet et le fait que les études air et bruit n'ont pas été ajustées suite à une dernière modification du tracé résultant de la recherche d'une réduction de l'exposition des riverains. Les valeurs produites correspondant à une évaluation par excès, tout en étant faiblement différentes en valeur absolue et sachant que des mesures de vérification sont planifiées après réalisation, l'autorité environnementale considère que cette présentation est acceptable.

Le dossier mentionne bien les **auteurs de l'étude d'impact**, les principaux intervenants étant nommément désignés et s'avérant être des personnes 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** qui fait apparaître une très légère augmentation des consommations énergétiques du fait du projet, inférieure probablement à la précision des hypothèses retenues.

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.

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

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 dossier annonce que la réalisation du projet engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 2 % par comparaison avec l'état de référence « au fil de l'eau ». Il y a lieu d'intégrer à la fois des gains relatifs à la promotion des modes de déplacements doux et les facteurs liés aux modifications du plan de circulation ou du positionnement de l'offre de stationnement. Compte tenu des incertitudes inévitables liées aux études de trafic, l'autorité environnementale suit l'auteur du dossier qui considère in fine que le projet serait neutre de ce point de vue.

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. D'éventuels territoires de chasse du Milan noir seraient concernés par le projet. Toutefois, la nature de ces terrains au regard de l'ensemble des milieux naturels environnant la cluse de Chambéry fait que l'on peut aisément valider la conclusion du dossier sur ce sujet.

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. Le projet comporte en effet un important volet (découverte de la Leysse) allant dans le sens d'une amélioration du potentiel biologique du cours d'eau et de ses abords. Toutefois, de nombreuses dépendances vertes sont créées dans le cadre du projet, pour lesquelles un engagement d'éviter le

recours aux pesticides aurait été bienvenu. Un rappel de la politique à ce sujet, des principaux gestionnaires de voiries concernés serait aussi souhaitable.

Espèces protégées : Le dossier évoque le dépôt de demandes de dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement pour l'alyte accoucheur. Les mesures proposées à cette occasion devraient s'inspirer de celles déjà présentées au présent dossier d'étude d'impact.

Plus dans le détail, il importera de lister l'ensemble des espèces susceptibles d'être concernées avec, pour chacune d'elles, une conclusion quant à la nécessité ou non d'obtenir une dérogation, ce qui devrait amener le dossier à couvrir aussi le cas du triton alpestre, du lézard des murailles ainsi que, le cas échéant, de divers oiseaux protégés.

Patrimoine : l'importance des modifications projetées sur les espaces publics du centre ville et la présence de plusieurs zones d'abords de monuments historiques fait de cet enjeu un sujet discriminant de l'acceptabilité du projet pour lequel il conviendra de se référer à l'avis de M l'architecte des bâtiments de France.

Arrêté préfectoral du 09 janvier 1997 portant réglementation des bruits de voisinage dans le département de la Savoie : Il y aura vraisemblablement nécessité d'obtenir des dérogations à son article 4 en cas de travaux nocturnes (*probables pour certaines phases de réalisation de l'ouvrage sur les voies SNCF*).

Périmètre de protection des captages : Les précautions nécessaires devront être prises, notamment en ce qui concerne la manipulation potentielle de sols pollués.

Arrêté préfectoral du 23 mai 2007 relatif à la lutte contre l'ambrosie : Cet arrêté doit être visé dans la rubrique relative aux textes réglementaires applicables au projet. Cette plante justifie des précautions spécifiques visant à éviter la dispersion de pollens à l'occasion des opérations de destruction imposées (éviter notamment la période suivant le 15 août).

2.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

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

- des mesures de prévention des pollutions génériques, pas nécessairement ajustées au contexte particulier du projet (par exemple : bassins de décantations provisoires avec filtres à paille) et à son imbrication en milieu urbain avec maintien des circulations ;
- la sensibilisation des entreprises et la contractualisation des engagements environnementaux ;
- des mesures de protection de la Leysse (bâches de recueil des gravats, respect des périodes de frai, prise en compte des étiages) auxquelles il importera d'ajouter un certain nombre de précautions complémentaires indispensables pour l'ensemble des travaux dans ou à proximité immédiate du lit mineur de la Leysse, sachant que le temps de transfert pour le lac du Bourget laisse une marge de manœuvre probablement assez limitée ;
- des mesures relatives aux espèces protégées dans le secteur des jardins ouvriers (période de travaux et délimitation du chantier (voir si des clôtures à amphibiens ne seraient pas souhaitables) ;
- des mesures axées sur la maîtrise des espèces invasives présentes sur le site ;
- des mesures d'intégration paysagère en phase travaux peut-être insuffisamment ambitieuses. En effet, le cadre remarquable du centre ville de Chambéry sera affecté pendant une durée significative et des dispositions provisoires de protection visuelle sont parfois proposées en pareil cas ;
- des mesures de maîtrise des nuisances sonores du chantier basées sur l'information du public, le caractère diurne des interventions et le choix des procédés.

On notera que le dossier ne s'appesantit pas sur la problématique déchets, notamment en ce qui concerne les précautions qui pourraient être prises en présence de sols pollués (les reconnaissances géotechniques sont annoncées comme restant à effectuer).

Par ailleurs, eu égard aux attentes sociales habituelles vis à vis des centres urbains emblématiques et à la sensibilité liée aux interventions dans ou à proximité de cours d'eau sensibles, l'autorité environnementale recommande la mise en œuvre d'un dispositif de type système de management

environnemental (dans cet esprit, s'agissant des espèces protégées, le dossier évoque la présence d'un écologue pour la phase chantier).

En phase exploitation :

- des aménagements paysagers d'atténuation dans le secteur Gambetta ;
- le recueil de l'ensemble des eaux collectées sur les chaussées et leur rejet dans le réseau communal. L'effet de l'augmentation annoncée pour la surface imperméabilisée n'est semble-t-il pas analysé au dossier. L'existence d'éventuels systèmes de piégeage/déshuilage, décantation et/ou écrêtement avant rejet n'est pas non plus évoquée) ;
- s'agissant des continuités biologiques, l'existence de dispositifs à destination des amphibiens sur le chemin de la rotonde et de puits de lumière sur les parties de la Leysse restant couvertes (Nota : cette mesure positive n'est pas à créditer au titre des mesures d'intégration du projet mais plutôt à celui des mesures d'accompagnement) ;
- des mesures en faveur des espèces protégées (talus rocailloux et hibernaculum pour les reptiles, mesures compensatoires pour les amphibiens (mares)) ;
- des mesures de conception et de gestion de l'éclairage public visant à réduire les pollutions lumineuses ;
- la protection acoustique de façade pour deux constructions et l'adaptation géométrique du tracé de la « liaison Cassine ».

L'ensemble de ces dispositions couvre l'ensemble des champs de préoccupation, à l'exception des problématiques architecturales liées aux covisibilités avec les monuments historiques.

2.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Point positif, le dispositif de suivi fait l'objet d'un développement spécifique au sein de l'étude d'impact. Il comprend :

- le suivi de la reprise des plantations ;
- un suivi écologique hebdomadaire du chantier dans les secteurs sensibles et durant les phases délicates (il aurait été intéressant d'apporter davantage de précisions à leur sujet), annoncé comme chapeauté par un système de management environnemental, puis un suivi durant 10 ans renouvelables avec restitution annuelle ;
- un suivi des nuisances sonores sur le tracé de la « liaison Cassine ».

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

A ce suivi, il sera toutefois souhaitable d'ajouter un suivi spécifique de la rivière Leysse, tant en phase travaux qu'en phase exploitation avec notamment pour objectif d'évaluer les gains écologiques résultant de la réalisation du projet.

Bien sûr, il conviendra aussi de prendre en compte les opérations de suivi habituelles des gestionnaires de voiries (fonctionnement des ouvrages d'assainissement, suivi des dépendances vertes et notamment des espèces invasives) ainsi que 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
la directrice régionale,

DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY

