



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 **24 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. : 3382-2013-ym.odt/0

**Projet intitulé : « « Liaison A89/RD385 Pont de Dorieux » »
(Maître d'ouvrage : M le président du conseil général du Rhône)**

**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 :

La récente mise en service de la section Balbigny - La Tour de Salvagny de l'autoroute A89 a modifié les conditions d'accès à la vallée de l'Azergues depuis le cœur de l'agglomération lyonnaise faisant de la RD70 un itinéraire compétitif, dans un secteur de fortes contraintes (*relief, confluent Azergues – Brevenne, voies ferrées, accès privés malcommodes...*).

Outre les enjeux importants constitués par ces deux cours d'eau (dont enjeux inondations), les études de l'autoroute A89 ont mis en évidence des enjeux naturalistes importants avec présence de plusieurs espèces protégées qui ont nécessité la mise en œuvre de mesures d'intégration spécifiques qu'il importera de préserver voire de conforter dans le cadre du présent projet.

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 rapport détaillé ci après et qui concernent divers points sur lesquels le dossier reste potentiellement perfectible.

Il conviendra notamment d'abonder la partie relative aux auteurs de l'étude dans l'esprit du code de l'environnement qui précise que doivent être mentionnés les « noms et qualités précises et complètes » des auteurs.

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

Le projet va dans le sens de l'accroissement de la pertinence des déplacements automobiles depuis ou à destination de la vallée de l'Azergues. Ceci étant, il est surtout l'une des conséquences des choix de tracé opérés pour la section Balbigny – la Tour de Salvagny de l'autoroute A89.

A décharge, on notera que le dossier met en évidence une significative réduction des émissions de gaz à effet de serre, liée aux caractéristiques défavorables des actuelles infrastructures locales concernées.

Même si, sous plusieurs aspects (notamment géotechnique, hydrogéologie, déchets, prise en compte des amphibiens) le dossier reste perfectible, l'essentiel des enjeux a bien été identifié et traité avec sérieux.

S'agissant de l'intégration de l'environnement dans la conception et les choix effectués sur le projet présenté, le dossier fait apparaître la mise en compétition de deux variantes de fuseau qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables. La comparaison, qui prend en compte les facteurs environnementaux de façon adaptée, ne fait toutefois pas apparaître d'écart important vis à vis de ceux-ci, ce qui fait que les raisons du choix opéré (liées principalement à la technique et aux fonctionnalités) n'appellent pas d'observation particulière.

On notera aussi que le fuseau retenu a fait l'objet de plusieurs micro-variantes plus contrastées du point de vue de l'environnement et qui, pour certains paramètres, vont bien dans le sens d'un évitement ou d'une réduction des effets négatifs.

Si l'on fait abstraction des enjeux évoqués ci avant comme devant encore être travaillés, l'essentiel des impacts a été traité, à l'exception notable des impacts paysagers pour lesquels la lecture du dossier n'apporte pas véritablement d'élément en dehors d'une perspective lointaine alors que l'effet local du projet, eu égard à la topographie complexe du site, aurait mérité davantage d'attention.

Assez interventionniste et très « routier » dans sa conception, le projet comporte en effet de grands ouvrages et des dispositifs d'échange routier élaborés, dont la trace sur le territoire sera marquée et la perception forte.

Les mesures d'intégration s'inspirent des ratios habituellement pratiqués pour ce type de projet. On notera toutefois une incertitude quant aux mesures compensatoires qui pourraient in fine découler de l'instruction d'éventuelles demandes de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées), ainsi que vis à vis des mesures d'intégration paysagère et architecturale qui pourraient découler des études plus détaillées des ouvrages.

Certains points, comme la compensation des zones humides prélevées mériteraient aussi une approche plus formalisée, issue d'un calepinage précis des zones humides citées au dossier (au sens pédologique et botanique du terme), bien qu'il s'agisse vraisemblablement de superficies assez faibles.

On notera une mesure spécifique intitulée « zones relais pour le cuivré des marais », forcément positive, mais dont le traitement n'est pas univoque dans la mesure où elle paraît reposer principalement sur des dispositifs d'ordre hydrauliques (« fosses de dissipation d'énergie »).

Enfin, l'autorité environnementale recommande que le dispositif de suivi, déjà bien dimensionné, soit abondé sur les quelques points évoqués au paragraphe 2-4 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. On notera au passage que 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 qui auraient vocation à être rappelées dans ce chapitre de l'étude d'impact.

Pour les dossiers suivants et dans l'esprit du décret 2011-2018 portant réforme de l'enquête publique, cette description pourrait utilement remonter en tête de l'étude d'impact rendant ainsi facultative la notice technique figurant au dossier.

S'agissant de l'application de la **notion de programme**, au sens de l'alinéa II du L122-1 du code de l'environnement, le dossier précise, au sein du chapitre « appréciation des impacts du programme », que le projet présenté ne s'intègre pas dans un programme d'aménagement plus vaste. L'autoroute A89 étant déjà en service, cette affirmation paraît très recevable.

Le dossier mentionne bien les **auteurs de l'étude d'impact**, toutefois cette mention, à une exception près, ne concerne que la raison sociale des bureaux d'étude concernés alors que le code de l'environnement évoque la mention des « *noms et qualités précises et complètes* » des auteurs.

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

- les contrats de rivière réalisés ou en cours de réalisation sur l'Azergues et le bassin Brevenne Turdine ;
- des éléments relatifs à l'hydrologie des cours d'eau, à l'exception du ruisseau du Buvet, l'absence de données à ce sujet est surprenante compte tenu de l'abondance des études effectuées dans le cadre d'A89. On notera aussi qu'un autre petit cours d'eau (la goutte de France) est aussi concerné par le projet ;
- des éléments relatifs à la qualité des cours d'eau, très résumés ;
- l'identification de zones humides de faible ampleur, non répertoriées à l'inventaire départemental ;
- l'absence de traitement des eaux de plate-forme de l'actuelle RD70 ;
- une analyse bibliographique sommaire des corridors biologiques (des points de conflits sont pourtant identifiés au réseau écologique Rhône Alpes) ;
- un inventaire des habitats naturels et des espèces (2011), à l'exception notable des amphibiens qui n'ont pas fait l'objet d'inventaire dans le cadre du projet, qui fait apparaître la présence du Cuivré des marais (lépidoptère objet de mesures compensatoires dans le cadre d'A89), de la cordulie à corps fin, de reptiles, d'un vaste cortège avifaunistique comprenant une trentaine d'espèces protégées dont le pouillot de Bonelli et l'alouette Lulu, deux poissons protégés ainsi que 5 espèces de chiroptères ;
- la présence d'espèces indésirables ou envahissantes (renouée du japon, robinier ainsi qu'ambrosie dont la présence est rattachée au chantier de l'A89...) ;
- une déprise significative de l'activité agricole en terme notamment de nombre d'exploitants ;
- un état initial des nuisances sonores basé sur une modélisation et 3 points de mesures qui apparaissent représentatifs, qui conclut à une ambiance sonore globalement modérée mais un paysage sonore dégradé ;
- un état initial qualité de l'air étayé sur des mesures in situ (2 polluants) recoupées par des données issues du réseau régional de mesurage de la qualité de l'air ;
- un état initial paysager assez résumé mais correctement illustré.

Cet état initial aurait gagné à être clos par une synthèse (une synthèse des enjeux écologiques est néanmoins produite).

On notera que cet état initial, dans l'esprit du décret portant réforme des études d'impact, aurait aussi pu s'essayer à traiter des interrelations entre les divers enjeux identifiés (*sujet peu discriminant à vrai dire dans le cas présent*).

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 EV) met en compétition deux fuseaux représentatifs des solutions raisonnablement envisageables ainsi qu'au sein du fuseau retenu, six micro variantes qui traduisent une recherche d'évitement ou de réduction des impacts. Ces variantes font l'objet de comparaisons multicritères qui accordent à l'environnement un poids adapté.

Le chapitre EVI 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, traite des effets positifs comme négatifs et fait notamment apparaître :

- un excédent de matériau de l'ordre de 80 000 m³, mais l'absence d'étude géotechnique ne permet pas d'en déduire les besoins tant en termes de dépôts définitifs que de matériaux d'apport. On retiendra notamment que l'impact des modelages et dépôts définitifs sont normalement considérés comme faisant partie des impacts du projet ;
- des risques de mouvement de terrain non évalués, ce qui est ennuyeux compte tenu de l'ampleur altimétrique des terrassements et soutènements envisagés. En effet, un aléa géotechnique pourrait se traduire par d'importantes sur-largeurs d'emprise ;
- des effets sur les écoulements souterrains non quantifiés, ce qui, au Sud de la Brevenne, peut poser problème dans la mesure où des zones humides alimentées par suintement ont été inventoriées et sachant que le facteur « eaux souterraines » peut avoir un effet sur la conception des dispositifs de soutènement ;
- un prélèvement modéré (1600 m³) sur la zone inondable, annoncé comme totalement compensé ;
- un impact annoncé comme nul sur les zones humides, pas nécessairement cohérent avec les éléments fournis à l'état initial (ceci étant, il s'agit vraisemblablement de surfaces faibles) ;
- une augmentation de la surface imperméabilisée (+1,5 ha) ;
- un prélèvement de 7,8 ha sur les milieux naturels dont 4,2 ha sur des boisements (avec une proportion significative de robiniers), ainsi que divers effets de lisière mais des impacts finalement faibles sur les ripisylves (1000 m²) ;
- un impact sur les amphibiens non évalué en raison de l'absence d'inventaire ;
- un impact sur les autres espèces animales protégées présenté sous l'angle d'un jugement purement qualitatif qui ne permet pas de conclure à l'absence de nécessité de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement ;
- une absence d'effet de pollution lumineuse (pas d'éclairage annoncé sur le projet) ;
- un effet d'emprise de l'ordre de 3 ha sur les surfaces agricoles et des perturbations sur une surface non indiquée mais probablement du même ordre ;
- basé sur une modélisation informatique, un effet sur l'exposition des riverains aux nuisances acoustiques assez variable selon l'emplacement, nécessitant des protections acoustiques localisées ;
- un impact paysager illustré par une unique vue lointaine, pas vraiment représentative des effets locaux, forcément importants compte tenu de l'ampleur des ouvrages inclus au projet (soutènements, déblais et viaducs) ;

– une réduction significative (-10%) des émissions de polluants et de gaz à effet de serre avec en corollaire, une réduction encore plus forte de l'indice d'exposition des populations (-12%).

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

Le chapitre EVI décrit aussi **les mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) et **l'évaluation des dépenses correspondantes** est présentée au chapitre EVIII. Annoncées à 1,45M€ HT (soit environ 4 % de l'investissement), elles ne contiennent pas les dispositifs antipollution de l'assainissement, ni les éventuels surcoûts environnementaux de la phase chantier ainsi que les dépenses liées au dispositif de suivi.

Le chapitre EX contient une **présentation des méthodes utilisées** honnête et complète.

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 annonce la nécessité d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme en ce qui concerne les emplacements réservés ainsi que les espaces boisés classés. Les dossiers de mise en compatibilité ne sont pas joints au dossier transmis.

En ce qui concerne 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** », le dossier analyse au chapitre EVI la compatibilité avec le SDAGE, il ne semble cependant pas traiter des autres plans et programmes visés au R122-17 du code de l'environnement qu'il aurait été indiqué de balayer fut-ce pour démontrer l'absence d'interrelation avec le projet et, comme le proposent maints maîtres d'ouvrages pour les plans et programmes non encore validés (*schéma régional climat air énergie et schéma régional de cohérence écologique par exemple*), une analyse informative de la compatibilité du projet avec les projets de schéma connus.

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport (alinéa III du R122-5), le dossier contient une **analyse des consommations énergétiques, des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité** dont on notera qu'il fait apparaître des gains significatifs sur l'ensemble des facteurs considérés.

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 en ce qui concerne les effets sur l'urbanisation (cf. page EVI-44), quoique ce développement reste un peu vague et pas totalement convaincant (en effet, l'amélioration de la desserte de la vallée de l'Azergues ne peut pas ne pas avoir un effet sur la pression foncière à laquelle elle est soumise).

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), un peu hâtif en ce qui concerne la présentation des mesures environnementales et l'analyse des méthodes d'évaluation utilisées (le résumé se borne à en rappeler l'objet).

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 engendrera une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 10 %, ce qui est vraisemblable compte tenu de la faible performance routière du dispositif actuel.

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. Compte tenu de la nature des habitats concernés et de l'éloignement avec les sites du réseau les plus proches, cette conclusion est aisément validable.

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

SDAGE Rhône méditerranée : l'étude d'impact comporte un développement pertinent et suffisamment détaillé analysant la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE, qui se conclut positivement. On notera à ce sujet des dispositions positives adoptées pour le projet (franchissement des zones inondables en viaduc) mais aussi un dispositif d'assainissement d'objectif peu ambitieux, ne prenant en compte qu'une partie des eaux recueillies sur les voiries concernées et ne prévoyant semble-t-il pas de dispositif de traitement ou de confinement avant rejet, malgré le faible temps de transfert aux cours d'eau concernés. A cette occasion, il aurait aussi été souhaitable de rappeler, eu égard à l'orientation fondamentale n°5-D « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* », la politique menée par le conseil général du Rhône vis à vis de l'usage des produits phytosanitaires.

Espèces protégées : Bien qu'un certain nombre d'espèces protégées aient été identifiées, le dossier n'est pas véritablement conclusif quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. La question se pose notamment pour les reptiles, les chiroptères (gîtes arboricoles évoqués au dossier) et le cuivré des marais (destruction d'aire de repos potentielle) ainsi que le pouillot de Bonelli (80ml de lisière exploitée par l'espèce).

2.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

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

- des mesures de prévention des pollutions classiques en pareil cas ;
- la sensibilisation des entreprises ainsi qu'un dispositif de management environnemental apparemment ciblé sur les enjeux milieux naturels mais qui aurait bien sûr vocation à couvrir tous les enjeux environnementaux concernés ;
- une prise en compte des cycles biologiques pour le choix des périodes d'intervention ;

– des mesures axées sur la maîtrise des espèces invasives que l'on aurait aimé voir détailler davantage. En effet, les mesures nécessaires à la maîtrise de la renouée du japon relèvent de techniques délicates.

On notera que le dossier ne s'appesantit pas sur la problématique déchets, notamment en ce qui concerne les sites de dépôt nécessaires pour les excédents de matériaux.

Par ailleurs, le fait que le projet contienne deux importants viaducs de franchissement imposera des dispositions particulières inhérentes aux chantiers susceptibles de concerner les lits mineurs des cours d'eau.

En **phase exploitation**, l'action d'intégration porte principalement sur la recherche d'évitement :

– le franchissement des zones inondables par viaducs réduit fortement l'impact potentiel sur les facteurs hydrauliques et l'intégrité des ripisylves. On notera toutefois que la sous poutre du viaduc sur la Brevenne semble proche de la ligne des plus hautes eaux et que davantage de détails seraient souhaitables pour vérifier l'absence d'impact ;

– dans le même esprit et pour éviter la modification de l'hydrogramme de crue, le projet prévoit le maintien de l'ouvrage actuel de la RD70 existant sur la Brevenne et situé sous le niveau des plus hautes eaux ;

– le choix du fuseau Ouest, ainsi que les choix effectués entre les micro variantes vont aussi dans le sens d'une réduction de l'impact sur les milieux naturels les plus sensibles ainsi que sur le cuivré des marais ;

– s'agissant du volume de stockage des crues, la compensation totale du volume prélevé du fait du projet, sur un site contigu au remblai en question ;

– un dispositif d'assainissement limité aux seules voiries créées, panachant le rejet diffus et le rejet au travers de bassins écrêteurs de taille modérée (auxquels ne sont semble-t-il pas associés de dispositifs de prévention des pollutions ;

– la compensation des linéaires de ripisylve détruits ;

– des plantations compensatoires des boisements prélevés (*compensation partielle : 1,9 ha pour 4,3 ha prélevés*) ;

– des mesures ciblées sur les espèces protégées semble-t-il de bon niveau :

*reconstitution de lisières pour le lézard vert et le pouillot de Bonelli ;

*évitement des zones de reproduction du papillon cuivré des marais mais aussi aménagement de prairies humides favorables à cette espèce assorti d'un plan de gestion avec fauches tardives et plan de gestion ;

*aménagements paysagers et diverses dispositions constructives (garde corps déflecteurs) visant à réduire le risque de collision pour les chiroptères) ;

– des inventaires complémentaires amphibiens (*dont l'autorité environnementale rappelle qu'il ne s'agit pas d'une mesure d'intégration*) ;

– la mise en place d'un écran acoustique sur 110 ml ainsi qu'un principe d'acquisition foncière (lié d'ailleurs à d'autres considérations) pour un groupe bâti situé au Sud de la Brevenne ;

– des mesures d'intégration paysagères qui semblent basées sur les seules plantations (compte tenu des volumes des ouvrages du projet, on aurait aimé disposer de photomontages du projet permettant de juger des perceptions depuis les propriétés riveraines au projet).

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 (néanmoins pas totalement exhaustif). On notera que celui-ci est a priori de bon niveau pour un projet de ce type, si ce n'est que les modalités détaillées (fréquence, nature des opérations de suivi) ne sont guère détaillées. Il comprend :

- un suivi écologique du chantier avec évaluation de la performance des actions qu'il est prévu de restituer 1, 3 et 5 ans après la mise en service ;
- suivi des ouvrages de régulation et de la qualité des rejets (*on notera que le développement relatif au dispositif de suivi fait référence à des ouvrages de traitement/piégeage des pollutions non visés semble-t-il par ailleurs*) ;
- suivi de la gestion des matériaux en phase chantier ;
- suivi des plantations et des espèces indésirables ;
- mesures acoustiques après mise en service.

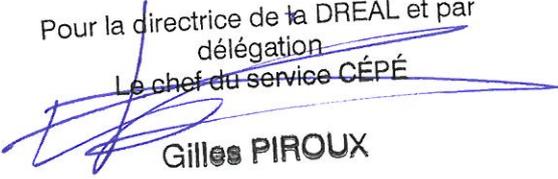
On notera que ce suivi aurait vocation à être assorti d'une provision financière ainsi que d'un dispositif (comité de suivi) permettant d'assurer la communication des données issues de ce suivi.

Bien sûr, il conviendra aussi de prendre en compte 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,

Pour la directrice de la DREAL et par
délégation

Le chef du service CÉPÉ



Gilles PIROUX

