



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 **23 SEP. 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
no1631

Le préfet de la région Rhône Alpes

à

Monsieur le Président de l'autorité environnementale
Conseil général de l'environnement et du développement durable
(fax n° 01 40 81 10 60)
tour pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

OBJET : Dossier « **Liaison autoroutière A89-A6** » – contribution à l'avis de
l'autorité environnementale

REFER : Réf. :
S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_Infrastructures\AE
infra Rhône\A89 A6\A89A6 contribution avis AE V4bis 3436c-2013.odt/0

P.J. : annexe contenant des observations détaillées

Par courrier du 02 août dernier, vous sollicitez ma contribution à l'avis de l'autorité
environnementale relatif au projet de liaison autoroutière A89 A6 sur la base du dossier support
d'enquête préalable à la DUP dans sa version d'avril 2013.

La réalisation de cette opération routière, qui a pour vocation de relier l'autoroute A89,
récemment mise en service jusqu'à la Tour de Salvagny, à l'autoroute A6 dans le secteur de
Limonest, fait partie des conditions qui figuraient au sein du rapport de la commission d'enquête
préalable à la DUP d'A89 (17/04/2003).

S'agissant de la méthodologie d'intégration environnementale, le dossier met en compétition
quatre alternatives contrastées qui me paraissent représentatives des solutions raisonnablement
envisageables. Il produit une analyse comparative multicritères intégrant, de façon équilibrée, des
paramètres fonctionnels, financiers et environnementaux. Le fuseau retenu est celui qui, maximisant
la réutilisation d'infrastructures existantes, présente aussi le potentiel d'effets négatifs le plus faible.

Le processus d'intégration environnementale du projet se poursuit, sur la base du fuseau
retenu, par la confrontation de trois variantes pour le raccordement à l'autoroute A6, qui atteste des
efforts d'évitement et de réduction des effets négatifs du projet sur ce secteur sensible (milieux
naturels patrimoniaux, continuités écologiques, exposition des populations aux pollutions et aux
nuisances, gestion du risque inondation (*ruisseau « le Semanet »*), présence de déchets...).

S'agissant du tracé retenu, les alternatives avec ou sans péage ont elles aussi été comparées. La solution retenue (sans péage) est moins consommatrice d'espace, offre une meilleure maîtrise de la répartition des flux de trafic et des effets indésirables induits sur le réseau routier existant et permet secondairement de s'affranchir de dispositifs d'éclairage générateurs de pollutions lumineuses.

Dans le même esprit, la conception des diffuseurs des RD307 et RN6 a elle aussi été affinée dans le sens d'une moindre consommation d'espace.

Plus dans le détail, l'option de franchir en viaduc le vallon du Semanet et, entre ce viaduc et l'autoroute A6, le choix d'un tracé réduisant l'emprise prélevée sur les habitats naturels les plus patrimoniaux, traduisent aussi un effort de réduction des effets négatifs potentiels du projet.

L'ensemble de ces choix va dans le sens des avis exprimés, tout au long de l'histoire de ce projet, par les services en charge de l'environnement.

Le traitement des **mesures d'intégration** traduit une bonne compréhension de la séquence « éviter > réduire > compenser ». Les mesures proposées apparaissent globalement adaptées et, s'agissant par exemple de l'aménagement paysager, analysées finement. Le même effort devra être consenti vis-à-vis des mesures relatives aux milieux naturels qui gagneront en crédibilité en étant accompagnées du même niveau de détail.

Un bémol résulte du décalage de la réalisation du présent projet avec celle du barreau A466 (liaison A6-A46N), qui a dégradé les **conditions de gestion des matériaux** initialement envisagées.

Quoiqu'il en soit, l'effort financier correspondant à la mise en œuvre des **mesures d'intégration environnementale** (32M€ annoncés soit près de 5 % du montant de l'investissement) apparaît justifié et adapté aux enjeux rencontrés. On notera, ce qui n'est pas le cas pour tous les dossiers présentés, que ce coût intègre explicitement celui du dispositif de suivi et identifie aussi, même si le montant n'en est pas précisé, les dépenses liées à la mise en œuvre du système de management environnemental.

S'agissant des engagements relatifs à la limitation des **émissions de gaz à effet de serre**, le dossier fait apparaître un effet très légèrement positif du projet en terme de consommation énergétique. On notera cependant que la valeur annoncée est trop faible (0,5%) pour pouvoir être considérée comme significative au regard des incertitudes pesant sur certaines données d'entrée.

On notera par exemple, s'agissant des hypothèses de travail, que le dossier s'appuie sur des évaluations de trafic à terme annoncées comme ne prenant pas en compte les effets de projets potentiels comme l'« anneau des sciences » (désigné au dossier sous l'ancien vocable « tronçon Ouest du périphérique ») ni celui du contournement Ouest de Lyon, tous deux susceptibles d'interagir avec le fonctionnement du projet ¹.

En ce qui concerne l'incidence potentielle du projet sur les enjeux **Natura 2000**, la conclusion du dossier quant à l'absence d'incidence du projet me paraît, sur le fond, aisément validable compte tenu de la position du projet par rapport aux zones du réseau Natura 2000 les plus proches (> 10 kms), mais aussi de la nature des habitats et espèces concernés par le projet.

S'agissant de la bonne application de la **notion de programme**, le volet « appréciation des impacts de l'ensemble du programme » est basé, dans la logique de la déclaration d'utilité publique de la portion Balbigny-la Tour de Salvagny de l'autoroute A89, sur l'ensemble de la liaison Balbigny – A46 Nord. Sur le fond, l'A89 ayant depuis été mise en service, il aurait été envisageable de la considérer comme faisant désormais partie de l'état initial. Mais cette option aurait supposé

¹ Ce fait n'engendre toutefois pas de problème de forme puisqu'il ne s'agit pas de « projets connus » au sens du code de l'environnement (cf. alinéa II-4 de l'article R122-5).

que l'on dispose de données adéquates, ce que sa mise en œuvre récente ne permet pas nécessairement de façon fiable.

Le **dispositif de suivi** proposé s'appuie, en phase chantier, sur l'engagement de mise en œuvre d'un système de management environnemental qui, pour sa partie « sensibilisation formation des parties prenantes » privilégie les aspects relatifs aux milieux naturels mais a bien sûr vocation à couvrir l'ensemble des thématiques pertinentes. Pour la phase exploitation, le dispositif annoncé s'avère étoffé et structuré (*comité de suivi des mesures compensatoires*) mais comporte certaines incertitudes en ce qui concerne notamment le suivi écologique des mesures réductrices et compensatoires. En effet, l'affinage de celles-ci a été repoussé au stade (*ultérieur*) des demandes de dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

En ce qui concerne la **forme du dossier**, celui-ci comporte les développements exigés par le code de l'environnement avec une mention particulière pour l'exposé des méthodes utilisées ainsi que celui de l'articulation du projet avec les autres plans et programmes dont le niveau de détail s'avère intéressant. On notera, à la lecture de la rubrique relative aux auteurs de l'étude, que beaucoup d'entre eux sont connus de l'autorité environnementale régionale comme des intervenants sérieux et fiables relativement aux sujets qui leur sont affectés.

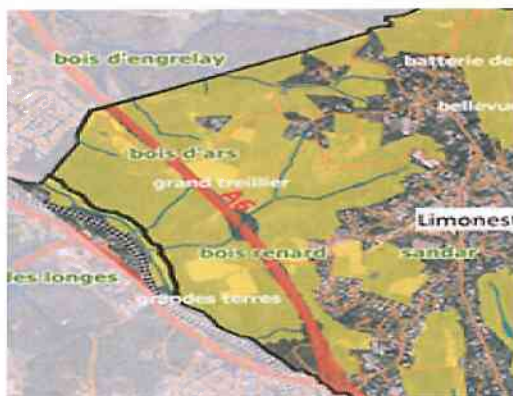
Plus dans le détail, les diverses parties de l'étude d'impact appellent de ma part les commentaires figurant en annexe.

Enfin, s'agissant du **contexte procédural** dans lequel évolue le projet, deux points méritent d'être signalés :

* concernant les enjeux agricoles, on notera que le projet interagit avec le projet de **périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP)** actuellement mis à l'enquête par le conseil général du Rhône sur des bases téléchargeables par le lien :

https://www.rhone.fr/actualites/enquetes_publicques_de_la_penap .

Extrait de la carte figurant au dossier d'enquête PENAP
(en vert et jaune : les zones comprises dans le périmètre proposé) :



* l'avis de l'autorité environnementale locale (préfet du Rhône) a été sollicité le 27/08/2013 dans le cadre de l'application du décret 2012-995 du 23/08/2012, en application des dispositions de l'article R121-15 du code de l'urbanisme, eu égard à la **mise en compatibilité du Schéma de cohérence territoriale** de l'agglomération lyonnaise **et du plan local d'urbanisme** de la communauté urbaine de Lyon. Cet avis devra être rendu d'ici le 27/11/2013.

pour le préfet de la région Rhône Alpes et par délégation
la directrice régionale

DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY

Annexe au courrier DREAL 3436-2013 / dossier soumis à l'autorité environnementale relatif au projet de liaison autoroutière A89-A6

Le dossier d'étude d'impact appelle les observations complémentaires suivantes :

L'**appréciation de l'impact de l'ensemble du programme** traite, de façon séquentielle, les différentes thématiques environnementales et aurait gagné à être abondé, pour l'état initial, par une synthèse contenant des éléments de hiérarchisation des enjeux, puis pour la partie « impacts » par une synthèse des mesures d'intégration replaçant les mesures retenues dans le cadre du projet, dans le contexte de celles déjà mises en œuvre pour le reste du programme.

L'**état initial** bénéficie de la désormais longue histoire de ce projet. Il reste cependant perfectible sur les quelques points suivants :

* enjeux « eau » : une étude morpho-dynamique des cours d'eau est annoncée mais n'est donc pas encore exploitée au sein du dossier. S'agissant de la qualité des eaux, restent aussi à produire les éléments relatifs à la période de basses eaux ;

* milieux naturels : S'agissant des continuités écologiques, le dossier aurait gagné à faire apparaître les éventuels points d'accumulation de collisions avec la faune ainsi que la situation actuelle des clôtures autoroutières existantes ce qui aurait donné d'importantes indications sur les effets de coupure déjà engendrés par les infrastructures actuelles. S'agissant des espèces invasives, on regrettera que le dossier ne fasse pas apparaître le positionnement des stations signalées ;

* état initial des nuisances acoustiques : l'indicateur dimensionnant étant l'indicateur de jour, seules sont produites au dossier les modélisations qui y sont relatives, dans un souci louable de clarté. Toutefois, en toute rigueur et dans la mesure où le projet concerne pour partie des voies existantes, il reste difficile de présager du fait que les conclusions quant au caractère significatif ou non (au sens du code de l'environnement) des impacts nocturnes soient directement extrapolables de la situation diurne ;

* état initial paysage/patrimoine : Ce volet, bien illustré, fait état du projet de site classé du « vallon des Serres » dont certains développements pourraient concerner le secteur du projet. Dans cette perspective, un complément paysager sommaire, traitant des éventuelles covisibilités spécifiques, aurait été intéressant. A ce sujet, on notera toutefois que le périmètre du projet de classement n'est pas arrêté à ce jour. Par ailleurs, l'hypothèse la plus probable est que celui-ci ne devrait pas intersecter l'emprise du projet.

Le volet qui regroupe les exigences des II-3 (**impacts**) et II-7(**mesures d'intégration**) du R122-5 du code de l'environnement traduit une bonne compréhension de la séquence « éviter > réduire > compenser » et distingue bien les effets temporaires des effets permanents. Il appelle toutefois les quelques commentaires suivants :

* instabilités potentielles : le dossier aurait pu, comme justification du positionnement de la bifurcation avec l'autoroute A6, évoquer la volonté d'éviter tous travaux susceptibles de déstabiliser un remblai d'A6 de grande hauteur, situé en limite Sud de cette bifurcation (vallon de bois Renard) ;

* eaux superficielles - phase chantier : le dossier aurait pu confirmer le fait qu'un assainissement de chantier (recueil + maîtrise des rejets - qualité et quantité) sera bien opérationnel tout au long du chantier ;

* produits phytosanitaires : l'engagement contenu au dossier « *le concessionnaire s'engagera à contribuer à la réduction de l'utilisation de produits phytosanitaires sur les dépendances vertes autoroutières* » est en-deçà des engagements constatés de la part de certains maîtres d'ouvrage autoroutiers qui s'engagent le plus souvent sur l'abandon de l'usage des pesticides ;

* zones humides : le dossier évalue le prélèvement à 0,3 ha et contient un engagement de compensation générique à hauteur de la valeur guide de 200 % préconisée par le SDAGE. On regrettera que le dossier ne délimite pas clairement la zone qui y est dévolue ;

* s'agissant du milieu naturel, le dossier contient un calepinage précis des habitats naturels consommés du fait du projet, information de qualité que l'on aimerait retrouver dans tous les dossiers de ce type. On notera que ces valeurs sont mises en relation avec des compensations surfaciques des habitats naturels les plus patrimoniaux (*aulnaie-frênaie et chênaie-charmaie*) ainsi que de 100 % des milieux ouverts (cf. page E299). La localisation de ces compensations relèvera toutefois d'un exercice probablement délicat dans un secteur de forte pression foncière sachant qu'une grande partie des zones susceptibles d'être concernées seront inscrites à l'intérieur du PENAP ;

* en ce qui concerne les amphibiens, le dossier comporte un engagement de « *création potentielle de deux mares de substitution* » dont on se demande pourquoi, vu le contexte hydrologique favorable du vallon du Semanet, il reste au conditionnel ;

* vis à vis des chiroptères, on notera l'engagement de création de gîtes artificiels compensatoires à hauteur de 1 gîte créé pour 1 gîte détruit. Or l'approche unitaire n'est pas nécessairement adaptée : certaines dispositions constructives des ouvrages d'art offrent des abris qui ne sont pas unitaires. Sachant que le coût de ces dispositifs est connu pour être très faible, le conseil en pareil cas est de prévoir, dans le cadre du projet, une capacité d'accueil excédentaire ;

* d'un point de vue général, le dossier annonce, à bon escient, la nécessité de recourir à divers dossiers de demande de dérogation au titre de la protection des espèces. Plusieurs des mesures d'intégration présentées peuvent d'ailleurs être considérées comme entrant déjà dans ce cadre. Le fait d'avoir traité en une seule rubrique reptiles, oiseaux et mammifères, aux exigences très différentes, constitue un handicap en terme de rigueur scientifique. On notera que l'affichage dès à présent, des mesures compensatoires pour certaines espèces (comme par exemple les reptiles) aurait été probablement assez aisé. Il aurait aussi été souhaitable de distinguer l'impact du projet de celui susceptible d'être engendré par les dépôts. En effet, la justification du positionnement de ceux-ci est toujours plus difficile à défendre en cas d'effet négatif sur des espèces protégées ;

* fragmentation : le dossier généralise peut-être un peu rapidement (cf. page E229) le fait que réutiliser des infrastructures existantes limite le risque de fractionnement supplémentaire. En effet, cette affirmation n'est totalement valide que lorsque le projet n'entraîne pas l'adjonction d'une clôture à faune ou d'un écran acoustique, ce qui est le cas d'une partie significative du linéaire concerné. D'un point de vue général, les mesures en faveur des continuités biologiques paraissent de bon aloi. Toutefois, une présentation un peu plus concrète (*dispositions constructives*) aurait permis de mieux juger de leur adéquation (*on notera que cet effort de pédagogie et de clarification a en revanche été effectué pour les mesures d'intégration paysagère*) ;

* L'étude des nuisances acoustiques, basée sur des hypothèses de trafic pour une fois clairement annoncées, est illustrée par des cartes issues de la modélisation dont on regrettera qu'elles ne renseignent que sur la situation « avec projet ». Il y a bien un tableau qui donne, section par section, l'évolution des nuisances sonores du fait du projet, mais la fourniture des cartes de modélisation sans projet (ou, mieux, des cartes donnant la différence avec/sans projet) offrirait la possibilité à chaque riverain de savoir, dans le détail, ce qu'il en est de l'impact du projet sur son habitation. Ceci étant, les protections proposées sont importantes et paraissent répondre aux exigences du code de l'environnement (à clarifier toutefois en ce qui concerne la modification des protections existantes dans le secteur de la Tour de Salvagny). A noter aussi que le dossier précise que « *le choix du type de protections ainsi que leur définition précise seront affinés au stade des études de projet* », précaution peut-être pas indispensable compte tenu de la très faible marge de manœuvre subsistant sur le calage de ce projet particulier.

