

PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance, Etudes, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 8 janvier 2013

Unité Evaluation Environnementale

**Avis de l'Autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exploiter un emprunt de matériaux
sur la commune de Colombier-Saugnieu,
Département du Rhône,
présentée par Aéroports de Lyon**

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_ICPE\69_ICPE_U
T\2012\colombier_aeroportL\avis\AvisAE_aeroportlyon_20130108.odt*

Préambule :

Compte tenu des incidences du projet sur l'environnement, la demande d'autorisation d'exploiter un emprunt de matériaux sur la commune de Colombier-Saugnieu, présentée par Aéroports de Lyon, est soumise à l'avis de l'Autorité environnementale, conformément à l'article L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement.

Après avoir déclaré le dossier recevable, le 22 novembre 2012, le service instructeur a saisi pour avis l'autorité environnementale. Celle-ci en a accusé réception le 3 décembre 2012 et conformément à l'article R 122- 7 III, elle a consulté le préfet de département et l'Agence Régionale de la santé, le 3 décembre 2012.

Le dossier examiné comportait notamment une étude d'impact et une étude de dangers de septembre 2012.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de dangers et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique. Il ne constitue pas une approbation au sens de la procédure d'autorisation d'exploiter.

I - PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1.1. Le pétitionnaire

Le pétitionnaire est la société anonyme à directoire et conseil de surveillance Aéroports de Lyon.

1.2. Sa motivation

La capacité d'accueil des avions au décollage et à l'atterrissage de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est actuellement saturée aux heures de pointes, et ne lui permet pas de répondre à une demande déjà existante de trafic. Pour cela, Aéroports de Lyon a prévu de créer des bretelles de dégagements à grande vitesse (BDGV) raccordées aux pistes, qui permettront de réduire le temps d'occupation des pistes par les avions décollant et atterrissant, afin d'augmenter la capacité d'accueil.

Ces voies de dégagement sont constituées de diverses sous-couches situées en-dessous de la couche finale d'enrobés, qui doivent être réalisées avec des matériaux possédant des caractéristiques mécaniques capables de supporter la circulation des avions.

Il est prévu d'extraire ces matériaux sur deux zones d'emprunt situées au sud en limite de piste sur le territoire de l'aéroport. Le sous-sol y est constitué de matériaux alluvionnaires de qualité adéquate pour l'usage nécessité ici.

1.3 Les principales caractéristiques du projet :

La société Aéroports de Lyon a déposé un dossier de demande d'autorisation en vue de pratiquer une extraction de matériaux alluvionnaires à ciel ouvert en terre ferme, dans la zone réservée de l'aéroport, sur la commune de Colombier-Saugnieu. Ces matériaux seront traités par un groupe mobile de concassage et criblage, puis seront utilisés en sous-couche pour la construction, sur le site de l'aéroport, de nouvelles voies de circulation destinées au dégagement des avions atterrissant, et au stockage des avions en attente de décollage.

L'emprunt des matériaux alluvionnaires se fera sur deux zones situées au sud des deux pistes. La surface de chaque zone d'emprunt sera d'environ 2,3 ha. La profondeur des zones extraites sera de 5 m environ en moyenne. Le volume maximal de matériaux extrait des deux zones se décomposera en 90 000 m³ de matériaux non valorisables (terre végétale et stériles de couverture) et 110 000 m³ de matériaux alluvionnaires valorisés. Les excavations seront remblayées jusqu'au niveau du terrain naturel, à l'aide des stériles d'exploitation et des matériaux issus des affouillements réalisés à l'aplomb des nouvelles voies de circulation. Une remise en état sera ensuite menée dans le but de réaménager une zone de prairie.

La durée prévue pour les travaux est de trois ans maximum se décomposant en une phase d'extraction de six mois, une phase de remblaiement d'un an, et une marge de sécurité pour les aléas de chantiers, aléas aéronautique, et la remise en état finale.

Le tonnage de matériaux valorisables extraits sera de 220 000 t environ.

Les travaux seront réalisés par des entreprises intervenantes retenues à l'issue d'un appel d'offre, et seront supervisés par la division travaux de l'aéroport.

1.4 La localisation

La zone d'emprunt est inscrite, dans le PLU de la commune de Colombier Saugnieu, en zone Uaéro : zone urbaine dont la vocation est d'accueillir tout type d'occupation et d'utilisation du sol lié ou compatible avec le fonctionnement de l'aéroport de Saint Exupéry, et les activités ferroviaires attenantes.

Le projet d'emprunt est compatible avec les documents d'urbanisme de la commune.

1.5 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux

Le projet est situé sur des terres agricoles actuellement cultivées en céréales. Le site de l'aéroport accueille une avifaune d'une très grande richesse, qui s'est adaptée à la circulation des avions. Le site présente un **intérêt écologique certain**.

Le toit de la nappe d'eau souterraine, pour les hautes eaux décennales, est situé à plus de 30 m de profondeur par rapport à la cote de fond de fouille la plus profonde des emprunts. Il s'agit de la nappe de l'Est lyonnais (le site est en tête du couloir de Meyzieu), présentant un intérêt patrimonial, et faisant l'objet du document de planification et de gestion du SAGE Est Lyonnais. Le projet est conforme au règlement du SAGE et sa compatibilité avec les recommandations du Projet

d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE a été examinée. L'enjeu est la **préservation de la qualité des eaux souterraines**.

Le dossier cite l'enjeu relatif à la **sécurité et sûreté aéroportuaire**, qui a joué un rôle important dans le choix de la solution retenue d'un emprunt de matériaux interne au site pour éviter les entrées extérieures de poids-lourds sur l'aéroport.

Il n'y a pas de nuisances véritablement identifiées pour les riverains, dont les plus proches sont à 530 m à l'est sur Colombier-Saugnieu, compte tenu du contexte aéroportuaire déjà bruyant, de l'absence de trafic poids-lourds externe à l'aéroport pour ce projet, et de la surface réduite et temporaire des travaux.

1-6 Les principaux risques d'impacts potentiels

Ce projet d'affouillement à sec peut présenter les impacts potentiels suivants :

- protection des équilibres biologiques : destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées, dérangement, consommation d'espaces agricoles,
- sites et paysages : impact visuel,
- pollutions du sol et des eaux souterraines : durant les travaux, risque de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines suite à épandage d'hydrocarbures liés à l'utilisation d'engins pour le creusement
- pollution de l'air durant les travaux uniquement : d'une part au travers des envols de poussières, avec des conséquences à la fois sur l'agriculture, sur la commodité et la santé des riverains, d'autre part, au travers des gaz d'échappement des camions effectuant le transport des granulats et des engins sur l'affouillement,
- nuisances sonores liées aux engins effectuant la découverte et l'extraction, et aux camions de transport des matériaux extraits
- risques directs et indirects pour la santé liés à l'inhalation des poussières fines siliceuses, des gaz d'échappement, au bruit, et à la prolifération de plantes allergisantes.

II - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE, DE SA QUALITE ET DU CARACTERE APPROPRIE DES ANALYSES ET INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT.

L'étude d'impact est conforme aux dispositions des articles du code de l'environnement (L.122-6). L'article R. 122-5, complété par l'article R512-8 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact. L'ensemble des chapitres exigés et des thèmes requis par cet article sont présents.

II .1- Avis sur la qualité et sur le caractère approprié de l'étude d'impact

Toutes les thématiques à examiner dans l'état initial sont traitées de façon satisfaisante. Au regard des enjeux environnementaux précités et de la nature du projet, le dossier est estimé complet.

Les protections et inventaires sur l'emprise du projet ont bien été recherchés. Le site est inclus dans une ZNIEFF de type 1. Pour le reste, il n'y a pas d'autres protection ou inventaires, en terme de biodiversité, de sites et paysage, de patrimoine architectural et historique, de risques naturels et technologiques.

Les différentes études thématiques (étude faune-flore, volet santé), directement incluses dans l'étude d'impact, sont proportionnées aux enjeux. L'aire d'étude faune-flore, couvrant l'aéroport, n'est pas explicitement justifiée, mais paraît adaptée à la nature du projet et aux enjeux.

Les différents inventaires ont été réalisés sur des périodes suffisamment représentatives. L'étude faune-flore repose sur des prospections réalisées en nombre suffisant et à des périodes favorables.

La compatibilité du projet avec le PLU de la commune, le SDAGE Rhône Méditerranée Corse, le SAGE Est lyonnais, et le Schéma Départemental des Carrières, est bien traitée dans le dossier.

- **Analyse de l'état initial.**

Concernant les enjeux « **milieus naturels** », le projet est situé dans la ZNIEFF de type 1 « Prairies de l'aéroport de Lyon saint Exupéry », caractérisée par la présence de prairies sèches accueillant une avifaune remarquable adaptée à ce type d'habitat.

L'expertise écologique s'est intéressée aux habitats, à la flore et à la faune. Les inventaires ont été réalisés au printemps 2011 pour l'avifaune, les batraciens, les reptiles, les mammifères, la flore et complétés à l'été 2012 pour les insectes.

Les principaux enjeux identifiés par cette expertise sont liés à la présence d'espèces protégées sur le site justifiant un dépôt d'un dossier de demande de dérogation de destruction et/ou transport d'espèces protégées au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Ce dossier concerne les zones de création de pistes de décollage à grande vitesse, où il y a perte définitive d'habitat, ainsi que les deux zones d'emprunt de matériaux, objet de la présente demande d'autorisation, de surface bien plus limitée (d'environ 5 ha) dont l'impact sur la perte d'habitat est temporaire, et qui servent de zones compensatoires après remise en état.

Les principales espèces et habitats protégés identifiés dans la zone d'étude sont :

- *Avifaune* : Tarier des Prés, Caille des Blés, Busard Cendré, Oedicnème criard, Bruant proyer, Outarde Canepière, Huppe Fasciée, Petit Gravelot
- *Reptiles* : Lézard vert, Lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune

L'autre enjeu concerne les « **eaux souterraines** ». Le contexte hydrogéologique est décrit correctement, tant sur l'aspect qualitatif (avec atteinte de la nappe par les nitrates), que quantitatif (avec une évaluation du niveau de hautes eaux) et de façon proportionnée aux enjeux. Le captage d'alimentation en eau potable le plus proche à l'aval est celui d'Azieu-satolas, mais il est relativement éloigné (à plus de 6 km au Nord-Ouest).

Concernant le **paysage**, l'aéroport est situé dans l'entité paysagère des « Plaines de l'Est lyonnais », marquée par la présence de plaines agricoles remembrées, et découpées par diverses infrastructures routières, ferroviaires et aéroportaires. Les sites d'emprunt ne sont visibles en vision rapprochée qu'en dynamique depuis les chemins d'exploitation agricoles du site pour les agriculteurs habités par l'aéroport et de façon furtive par les passagers des avions. En vision lointaine, il y a très peu de sites en surplomb de l'aéroport (reliefs sur Pusignan et Colombier-Saugnieu), et le caractère lointain ne permet pas de distinguer nettement les zones d'emprunt.

En conclusion, les enjeux environnementaux sont identifiés, hiérarchisés, et une carte des enjeux faunistiques est fournie.

- **Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement**

Le projet a un caractère limité dans le temps, et ses effets sont temporaires jusqu'à la remise en état finale par remblaiement au niveau du terrain naturel. Seule changera de façon permanente l'occupation du sol après remise en état, qui passera d'une zone actuellement cultivée avec des champs de céréales, à une zone de prairie.

L'étude a tendance à minimiser la durée du caractère temporaire en indiquant que les impacts seront limités à six mois. Or les six mois correspondent au creusement de l'excavation, et le remblaiement au terrain naturel devrait se poursuivre encore durant une année après.

Les effets indirects sont indiqués et touchent potentiellement la qualité des eaux souterraines et les espèces protégées, de façon temporaire durant les travaux.

Il n'y a pas de tableau synthétique donnant une cotation de l'importance des impacts selon les diverses thématiques étudiées, qui aurait permis de démontrer la hiérarchisation des enjeux.

Les effets cumulés du projet d'emprunt avec celui du projet de création de voies de décollage à grande vitesse (DGV) concernent notamment l'enjeu biodiversité avec la destruction d'habitat d'espèces protégées. Toutefois, dans le cas des zones d'emprunt, cette destruction est temporaire, et il faut noter leur nouvelle vocation, après réaménagement : elles seront transformées en prairies, favorables à l'avifaune, et serviront de zones compensatoires aux surfaces d'habitats détruites de façon définitive sur l'emprise des nouvelles voies de DGV.

Les autres effets cumulés avec le chantier DGV sont cités. Ils concernent les émissions de poussières, le bruit, le transport interne sur le territoire de l'aéroport, la gestion des matériaux de chantier excédentaires, la gestion des eaux. Toutefois, ce paragraphe n'est pas développé.

De façon générale, l'argumentaire des affirmations sur les impacts est démontré, et les conclusions sont claires, mais il y a parfois des imprécisions lors des démonstrations des impacts.

Le projet est susceptible d'impacter le milieu naturel lors du décapage et durant le chantier.

L'étude révèle des risques d'impact sur la biodiversité : risque de prolifération de plantes envahissantes sur les surfaces en travaux y compris les pistes, et risque de destruction temporaire le temps des travaux, d'habitats de reproduction et de nourrissage pour l'avifaune. Ce dernier impact est qualifié de faible au regard de l'étendue des habitats comparables dans le secteur. Des individus nicheurs pourraient être impactés directement si les travaux débutent durant la période de reproduction (de mars à juillet). Des reptiles et petits mammifères ne fuyant pas assez vite, ainsi que des individus d'espèces pionnières attirés par les surfaces en chantier (amphibiens, avifaune) pourraient aussi être atteints par les travaux.

L'activité d'emprunt de matériaux ne générera pas de coupure de corridor écologique, mais simplement une gêne temporaire pour les déplacements dans la partie sud de l'aéroport pour la petite faune.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues. Avant le début du chantier, et avant le début de la période de reproduction (qui s'étale de mars à juillet), il est prévu une inspection préalable, un décapage et une mise en défend des zones de chantier par une clôture adaptée. Durant le chantier, seront menées les opérations suivantes : inspections régulières pour vérifier l'absence de nidification, et effarouchement des oiseaux par le service Péril Aviaire pour éviter qu'ils ne viennent sur le site d'extraction. Si malgré tout des individus venaient s'installer, ils seraient déplacés. Une demande de dérogation pour déplacements d'espèces protégées doit être déposée dans les semaines à venir, de façon préventive.

La zone de chantier sera balisée et des dispositions de prévention d'apparition des plantes envahissantes et de lutte contre celles-ci sont prévues : nettoyage des roues des véhicules, contrôle de la terre végétale qui viendrait de l'extérieur, végétalisation des sols nus, arrachage, fauche régulière et exportation des coupes d'éventuelles stations de Renouées du Japon, pour élimination par incinération.

Les zones d'emprunt seront réaménagées en prairies dont la valeur écologique est plus importante que les zones actuelles en culture céréalière.

L'impact résiduel après mise en place des mesures d'évitement et de réduction est qualifié de très faible et temporaire.

Néanmoins, un risque de destruction d'individus d'espèces protégée existe, si les travaux ont lieu durant la période de reproduction, et des surfaces de nourrissage et de reproduction d'espèces protégées seront détruites de façon temporaire.

L'exploitant est en cours de finalisation d'une demande de dérogation pour destruction d'habitat d'espèces protégées, pour les travaux de création de voies DGV qui détruisent de façon définitive des habitats d'espèces. Il y inclura les zones d'emprunt de la présente demande. Il prévoit une compensation pour destruction d'habitat pierreux avec un ratio de compensation par recréation d'habitat de 3,8 unités pour 1 unité de surface détruite, ainsi qu'une compensation d'habitat prairial avec un ratio de 3 pour 1. Les zones d'emprunt une fois réaménagées font partie des zones compensatoires proposées pour l'habitat prairial.

Concernant l'évaluation d'incidences Natura 2000, le dossier présente bien une étude spécifique qui répertorie les 6 sites les plus proches, tous situés à plus de 6 km, et étudie plus particulièrement les deux sites ayant des similitudes en terme d'habitat et d'avifaune, avec le site de l'aéroport : les steppes de la Valbonne (01), et L'Isle Crémieux (38). L'étude examine les effets directs et conclut à leur absence en raison de l'absence de lien fonctionnel en terme d'habitat. Elle traite aussi des effets indirects, en indiquant que le site de l'aéroport peut être une halte sur le trajet des oiseaux migrateurs se rendant sur le site de la Valbonne dans un axe nord-sud. Toutefois, la surface supprimée d'habitat par l'emprunt de matériaux n'est pas d'ampleur suffisante pour perturber les migrations.

L'évaluation d'incidences Natura 2000 est complète.

Concernant les enjeux « eaux », les impacts portent sur les eaux souterraines.

Les cotes de fond des zones d'emprunt ménagent une distance minimale de 30 m avec le toit de la nappe phréatique, permettant une marge de sécurité conséquente pour l'intervention, en cas de pollution accidentelle par les engins pendant la durée limitée des travaux.

Les sites seront remblayés avec les matériaux extraits à l'aplomb des futures voies DGV, inertes a priori (pas de décharge ou ancienne décharge recensées au droit des zones de travaux DGV).

L'analyse des effets qualitatifs est pertinente et en relation avec l'importance de l'installation.

Les risques de pollution durant les travaux sont identifiés (fuite d'huiles ou d'hydrocarbures sur les engins de travaux, eaux pluviales de ruissellement des aires de parking des engins). Des mesures préventives sont prévues : entretien des engins, parking des engins sur une aire étanche avec traitement par décanteur-déshuileur des eaux, absence de stockage permanent d'hydrocarbures ou d'huiles sur le site ; ainsi que des mesures curatives : présence de kits d'absorption, formation du personnel à l'intervention en cas de pollution. La qualité des remblais des zones d'emprunt sera contrôlée visuellement et olfactivement à l'arrivée, et un registre tracera leur origine géographique (section de travaux du chantier DGV).

Dès l'autorisation, et jusqu'à 4 ans après, l'exploitant procédera à une surveillance trimestrielle (durant les travaux), puis semestrielle ensuite, sur un réseau de piézomètres déjà existants sur le site (2 amont, 2 aval), sur les paramètres habituellement surveillés en cas de remblaiement de carrières.

Concernant les nuisances sonores, le bruit résiduel sur la zone habitée la plus proche (Lieu-dit « La Croix » à Colombier, à plus de 500 mètres à l'est, est modéré, malgré la présence de l'aéroport et de l'A432. Toutefois, du fait de l'éloignement des travaux, les bruits émis par ceux-ci sont atténués par la distance, et les calculs réalisés par l'exploitant dans son dossier montrent que l'émergence sera très faible dans cette ZER : 0,3 dB en période diurne (configuration la plus pénalisante). Les sources de bruit liés aux travaux proviennent des engins de terrassement, de la circulation des camions entre les zones d'extraction et les zones de chantier des voies DGV, des installations de broyage et des chargements et déchargements de matériaux dans et depuis les camions. Il n'y a pas de mesure spécifique mise en place de ce fait pour la réduction des nuisances sonores.

En conclusion, l'étude d'impact évalue correctement les nuisances sonores, malgré quelques imprécisions dans le raisonnement concernant la situation nocturne (de 6 h à 7h) et quelques incohérences sur l'appréciation du bruit résiduel dans la zone habitée la plus proche (tour à tour qualifié de modéré puis de soutenu).

Concernant les **envols de poussières**, ils proviendront, le temps des travaux, par temps sec, de la circulation des véhicules sur les pistes, et dans une moindre mesure, des envols depuis les stocks de matériaux, et des installations de concassage-criblage. Des mesures d'humidification seront prises (arrosage des pistes, des stocks et brumisation sur l'installation de traitement). La consommation d'eau pour abattre les poussières, qui constituent un risque pour la sécurité aéronautique, et doivent ainsi être impérativement traitées, a été évaluée à environ 3000 m³ durant les 6 mois d'extraction et 2400 m³ durant l'année de remblaiement. La vitesse maximale sur chantier sera également réglementée.

Une modélisation des concentrations en particules fines (PM10 et PM2,5) a été réalisée sur les zones habitées les plus proches (lotissement à plus de 500 m à l'Est sur Colombier, et fermes à plus de 1,2 km au sud et sud est, et font apparaître des concentrations inférieures à 0,6 µg/m³, soit bien en deçà de la valeur guide de l'OMS qui est de 20 µg/m³ en concentration annuelle moyenne pour les PM10.

Il n'y aura plus d'émission de poussière une fois le chantier terminé.

Durant le chantier, il y aura un **flux de poids lourds** amenant les matériaux excavés et traités vers le chantier des voies DGV, et ramenant les matériaux excavés au droit des voies DGV vers les sites d'emprunt pour leur remblai. Toutefois, ce trafic restera purement interne à l'aéroport. Des aménagements seront pris concernant la sécurité de la circulation sur le site de l'aéroport, afin de limiter au maximum les interférences entre les flux de poids-lourds liés au chantier et les flux de véhicules nécessaires pour l'exploitation de l'aéroport. (contrôle d'accès du personnel du chantier, régulation des flux de circulation liés au chantier en fonction des contraintes d'exploitation

aéronautique). Les pistes de circulation pour véhicules terrestres existantes seront en priorités utilisées. Des pistes provisoires complémentaires pourront être mises en place durant les travaux.

De ce fait, les nuisances induites par le trafic pour le voisinage seront indirectes (bruit, poussières). Les voies de circulation entre les différentes zones de chantiers sont indiquées sur le plan d'ensemble et les plans de phasage, avec les sens de circulation. Le trafic durant la période de travaux est chiffré dans le chapitre relatif à l'émission en gaz à effet de serre, et le caractère limité dans le temps du chantier est bien précisé.

Les mesures d'évitement, et de réduction de nuisances (bruit, poussières, émissions de gaz à effet de serre) sont abordées dans plusieurs chapitres. Il est notamment montré que le transport de matériaux représente moins de 10% des émissions de gaz à effet de serre du chantier (contre 55% en moyenne pour l'exploitation d'une carrière) du fait de la proximité entre le lieu d'extraction et celui d'utilisation des granulats (1 kilomètre environ en moyenne).

L'étude sur la **santé** est présente, proportionnée aux enjeux, et traite des effets directs en relation avec le chantier d'affouillement (poussières, bruit, gaz d'échappement) et des effets indirects (risque de prolifération d'espèces allergisantes). Une estimation de l'exposition des populations riveraines et du personnel de l'aéroport à la silice cristalline a été calculée, elle est située bien en deçà des seuils de répercussion toxicologique chronique.

Concernant le paysage, le chantier induira des modifications du paysage au travers de la présence d'engins, et de la présence de merlons de stockage des stériles bordant les excavations. Cet impact sera temporaire durant les travaux, puisque la topographie initiale sera reconstituée en fin de chantier. Après remise en état, l'ambiance actuelle sera restituée avec une activité agricole (dont la nature changera : prairie au lieu de cultures). Il y a peu de points de vue, aussi bien en statique, qu'en dynamique, en rapproché qu'en éloigné, sur le site, de ce fait, l'étude qualifie l'impact sur le paysage de très limité. Les mesures de réduction sont la remise en état par remblaiement à l'avancement, et l'ensemencement dès la fin du remblaiement.

Concernant les aspects énergétiques et changement climatique, le dossier contient une analyse intéressante du fait qu'elle propose une quantification des gaz à effet de serre induite par le projet, par la méthode Bilan Carbone proposée par l'ADEME, et une hiérarchisation par poste des émissions. Les émissions de gaz carbonique liés à l'opération d'emprunt de matériaux sont évaluées à 128 t. Les postes les plus émetteurs sont l'extraction avec les engins (40%), le décapage avec les engins (30%), et le traitement des matériaux avec des groupes mobiles fonctionnant avec des énergies fossiles (20%). Il n'y a pas d'évaluation des émissions en CO₂ de l'ensemble des travaux (création de voie DGV). Il n'y a pas non plus de proposition de réduction des émissions de gaz à effet de serre, si ce n'est la réduction à la source des émissions liées au transport du fait de la proximité de la ressource en matériaux.

• Raisons pour lesquelles parmi les partis envisagés le projet a été retenu, notamment par rapport aux préoccupations d'environnement

Ce chapitre décrit les deux alternatives possibles pour l'approvisionnement du chantier en matériaux : soit interne sur le site de l'aéroport, soit externe, à partir d'une carrière extérieure. Il justifie le choix de retenir la première solution, par des raisons avant tout de sûreté et sécurité sur l'aéroport (limitation des entrées de véhicules transportant des marchandises, et facilitation du contrôle de l'entrée des personnes, contrôle de la globalité du chantier par aéroport de Lyon, et formation du personnel aux consignes internes de sécurité), mais aussi environnementales (environnement peu sensible, proximité du gisement, débouché pour les déblais de chantier, réduction drastique des transports et nuisances associées), organisationnelles (facilitation de la logistique, et de la signalisation), et enfin économiques (solution moins coûteuse).

Le choix de 2 zones d'emprunt au lieu d'une est également justifié (incertitudes sur la qualité des gisements avec variation possible de la teneur en argile, possibilité d'une extraction moins profonde permettant une remise en état plus rapide à l'avancement, hauteur vis à vis de la nappe plus importante.)

Le choix de la solution retenue est donc motivé. L'exploitant avait rencontré l'inspection des installations classées en amont de son projet, afin de connaître les contraintes liées à ce choix. Il a maintenu son projet initial d'extraction sur site, considérant que les contraintes administratives

(nécessité d'une demande d'autorisation avec enquête pulque) étaient contrebalancées par les autres avantages de la solution retenue.

- **Mesures prises pour supprimer, réduire, à défaut compenser les impacts**

La progression : recherche de suppression des impacts par des mesures d'évitement, puis à défaut mesure de réduction des impacts, puis à défaut recherche de compensation, est bien mise en valeur pour le chapitre relatif aux impacts sur la faune. Dans les autres chapitres, il n'y a pas mise en valeur d'une telle progression, les mesures proposées sont décrites comme des mesures de réduction, sauf pour les émissions en gaz à effet de serre où l'étude met en valeur l'évitement résultant de la proximité du gisement.

Les mesures envisagées pour réduire les impacts sont classiques pour le traitement des impacts liés à ce type de travaux. L'originalité du projet consiste à utiliser un gisement de proximité permettant de limiter l'impact en terme de sûreté et transport.

L'organisation prévue pour s'assurer que les entreprises extérieures respecteront les dispositions qui lui seront imposées est décrite au chapitre sur les capacités techniques. Le dossier indique que la société retenue sera ISO 14001. Son personnel sera formé par Aéroport de Lyon à la sécurité et sûreté aéroportuaire, et aux notions de chantier durable. Le chantier fera l'objet d'un Plan d'Assurance Qualité et d'un plan Respect de l'Environnement. Le suivi de chantier sera supervisé à quatre niveaux différents : Maîtrise interne de l'entreprise, Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS), Maître d'Oeuvre (EGIS France), Maître d'Ouvrage (Service Travaux d'ADL et son bureau de contrôle) .

Le coût des mesures de réduction et compensatoires prises pour la protection de l'environnement figure au dossier et paraît réaliste.

Les conditions de remise en état sont traitées, et font l'objet d'un plan en surface avec des courbes isopièzes.

II.2 Maîtrise des risques accidentels- étude de danger

Les potentiels de danger sont identifiés et caractérisés de façon exhaustive.

Les risques identifiés sont la pollution accidentelle des eaux souterraines et du sol par épandage de fuel ou d'huile hydraulique liés à l'utilisation d'engins, l'incendie d'un engin, et l'explosion d'un engin.

La réduction des potentiels de dangers est abordée, sans toutefois conclure sur sa possibilité.

Les différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique, avant et après mise en œuvre de mesures de prévention et protection, sont énumérés et hiérarchisés dans une grille de criticité, au terme de l'analyse préliminaire des risques.

Les mesures de prévention et de protection sont décrites et différenciées:

- prévention au travers de la surveillance site, l'accueil des entreprises extérieures, la formation du personnel, les consignes d'exploitation et de sécurité, le contrôle quotidien des engins, l'aménagement de l'aire de ravitaillement et d'entretien, l'évacuation régulière des déchets d'entretien, la limitation de la vitesse, la mise en place de plans de circulation
- protection au travers de la présence de kits absorbants et d'engins capables d'enlever des sols pollués, la présence d'extincteurs.

Les zones d'effets liées aux scénarios incendie et explosion sont cartographiées.

II-3 Analyse des méthodes

L'étude d'impact contient un chapitre présentant les méthodes utilisées pour chaque thématique.

Cette partie est détaillée, avec quelquefois un manque de références précises sur les méthodologies et outils informatiques employés. La méthodologie relative à l'enjeu principal (faune-flore) est développée. Les auteurs de l'étude d'impact sont nommés avec leur qualification.

II-4 Résumés non technique de l'étude d'impact et de l'étude de danger

Les résumés non techniques reprennent l'ensemble des grands chapitres de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, et couvrent l'ensemble des volets réglementaires. Ils contiennent des documents

graphiques permettant de comprendre le projet. Toutefois ces documents ne mettent pas en valeur le lien fonctionnel entre les zones de travaux DGV et les zones d'emprunt

Il n'y a pas de document graphique permettant d'illustrer les impacts pour un non-spécialiste. Il y a une cartographie des zones de risques mais la légende n'est pas compréhensible pour un non spécialiste.

III – AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Au vu des sensibilités environnementales du site, des impacts potentiels, des études réalisées, des éléments présentés dans l'étude d'impact et dans l'étude de danger, du choix retenu, des mesures proposées, le projet prend en compte les enjeux environnementaux de façon complète.

Le principal enjeu du site étant la problématique « espèces protégées », on peut regretter le retard pris pour l'instruction de ce dossier parallèle, puisque le dossier de dérogation a été déposé en version projet auprès du service instructeur de la DREAL, mais n'est pas encore finalisé. Ainsi, les mesures d'évitement et réduction présentées dans le dossier ICPE sont susceptibles d'être éventuellement modifiées au regard de l'avis qui sera donné par la commission consultative sur le dossier espèces protégées.

Un conflit d'intérêt entre les contraintes d'exploitation aéronautiques et les mesures d'évitement au niveau biodiversité est noté au niveau de la période de travaux, l'aéroport ayant manifesté son souhait de débiter les travaux d'extraction durant la période de reproduction. C'est pourquoi il est recommandé que l'exploitant inclut la dérogation de destruction d'habitat et d'espèces liées au projet d'emprunt de matériaux dans sa demande de dérogation concernant les travaux de création de voie DGV.

Néanmoins, les contraintes environnementales sont bien prises en compte, et feront l'objet de mesures de réduction et compensation, bien que la phase de travaux soit courte (6 mois d'extraction et un an de remblaiement).

CONCLUSION

Sur la forme, l'étude d'impact apparaît complète et présente toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure administrative avec enquête publique. Le niveau de détail des études exigées et fournies est proportionné aux enjeux environnementaux. Les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet sont la biodiversité et les eaux souterraines.

D'une façon générale les mesures prises pour limiter les impacts sont satisfaisantes.

Une demande de dérogation espèces protégées doit être sollicitée et accordée préalablement à l'obtention de l'autorisation ICPE.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux, notamment des procédures relatives à l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement relatives aux espèces protégées.

Pour le préfet de région, par délégation,

le directeur régional
Pour le directeur de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CÉPÉ

Gilles PIROUX

