



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

22 AVR. 2011

Lyon, le

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Requalification de l'avenue de Birmingham et des
voiries du secteur Serin-Entrepôts Lyon 4ème arrondissement »**

(maître d'ouvrage: M le président de la communauté urbaine de Lyon)

Avis de l'autorité environnementale

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2915-2011-ym.odt/0

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère appropriés des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Parmi les quatre objectifs principaux de la rénovation lourde du tunnel de la Croix Rousse (DUP en 2009) figure celui de rendre urbain cet ouvrage routier en l'inscrivant dans une logique d'aménagement plus globale.

Le projet présenté concerne l'entrée ouest du tunnel et constitue un élément nécessaire à l'atteinte de cet objectif.

On notera que ce projet est en interrelation avec une seconde opération présentée simultanément à l'avis de l'autorité environnementale, concernant la création, un peu plus au Nord, d'un nouveau pont sur la Saône ainsi que le réaménagement des quais.

Située hors du périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'aire d'étude du projet est cependant totalement incluse dans le site inscrit dénommé « ensemble formé par le centre historique de Lyon » et délimité le 10/10/1979 au titre de la loi de 1930 (en rive gauche dans le secteur du projet).

Parmi les éléments importants du contexte environnemental, il importe aussi de citer la Saône et les inondations auxquelles sont soumis certains secteurs de l'aire d'étude qui est par ailleurs exposée en quasi totalité aux risques de submersion liés au barrage de Vouglans.

2) 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.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version de février 2011) est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement:

Elle intègre bien, un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement, complet, correctement illustré et peut être même un peu abondant pour un résumé (une quarantaine de pages A4).

Le projet étant réputé faire partie d'un programme incluant la rénovation du tunnel de la croix Rousse, le dossier comporte bien un volet d'**appréciation des impacts du programme** qui, sur la forme, n'aborde pas l'ensemble des éléments relatifs à l'impact de chacun des éléments du programme, mais contient quand même l'élément essentiel sur le fond que constitue l'analyse des cumuls d'impacts potentiels.

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés, avec d'ailleurs un niveau de détail très satisfaisant, certains intervenants étant même cités nominativement.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier: Il apporte notamment des éléments concernant :

- un milieu naturel relictuel très anthropisé le long des berges, mais aussi des boisements sur la balme dominant l'entrée du tunnel qui présentent un intérêt en terme de biodiversité (amphibiens notamment) ;
- des éléments concernant le réseau d'assainissement mais qui omettent d'évoquer les éventuels projets de mise à niveau programmés par la communauté urbaine de Lyon ;
- des plantations d'alignement faisant l'objet d'un suivi sanitaire structuré et considérées comme ayant une bonne espérance de maintien ;

- la présence du milan noir, du martin pêcheur, du lézard des murailles, de la belle dame (lépidoptère) ainsi que de plusieurs odonates ;
- s'agissant du patrimoine, une carte plutôt centrée sur le projet de pont Schumann et qui, de ce fait ne couvre pas totalement l'aire d'étude ;
- une ambiance sonore perturbée par des voiries supportant des trafics intenses, étayée sur une campagne de mesures in situ et une modélisation ;
- un état initial qualité de l'air commun au projet Schumann/Quai Gillet, basé sur une campagne de mesures in situ axées sur les oxydes d'azote et le Benzène (*on notera que le dossier ne semble pas rendre compte de mesures d'état initial concernant les particules fines, sauf en ce qui concerne les données issues du réseau général COPARLY (la station fixe la plus proche n'est toutefois située qu'à environ 500 m du projet)*).

L'état initial n'omet pas de citer, parmi les éléments du contexte, un certain nombre d'opérations d'aménagement pouvant être en interrelation avec le projet objet du présent avis dont principalement :

- projet dénommé « rives de Saône », présenté comme un programme d'ensemble allant des quais de la confluence jusqu'à Neuville sur Saône et intégrant un aménagement des bas ports du quai Gillet ;
- projet de création du pont Schumann et requalification des quais Gillet et de la gare d'eau.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition 2 variantes d'aménagement assez peu contrastées, mais il est vrai que ce type de projet de requalification est assez peu propice à l'émergence de variantes larges. On notera qu'est aussi présentée une variante dénommée « proposition d'aménagement avec la variante tramway » mais qui ne semble pas faire partie de l'analyse.

Le carrefour dit « Serin » fait aussi l'objet de trois variantes locales de traitement, sans véritable enjeu environnemental.

Ce volet est utilement complété par un intéressant exposé des orientations réputées favorables en terme de développement durable. Ces actions portent sur les choix liés à la végétation, les modes de déplacement doux et la mise en séparatif du réseau d'assainissement.

Il intègre une **analyse des impacts** qui traite des effets temporaires et des effets permanents et présente des mesures d'intégration. Elle fait apparaître :

- pour la phase de chantier, des dispositions classiques incluant la mise en œuvre d'un dispositif qualité environnement dénommé « Plan de respect de l'environnement » ;
- pour l'entretien futur, l'adoption de méthodes d'entretien des espaces verts sans pesticides ;
- pour la prévention des pollutions accidentelles, la possibilité de connexion temporaire de l'assainissement pluvial au réseau eaux usées.
- en cohérence avec le projet de requalification du quai Gillet, une amélioration de la situation existante par séparation partielle du réseau pluvial et du réseau eaux usées ;
- s'agissant du cadre de vie et du paysage urbain, un effet annoncé comme plutôt positif ;
- une légère réduction de l'exposition sonore des riverains ;
- s'agissant des eaux de ruissellement, une augmentation des surfaces imperméabilisées non précisée mais annoncée comme non significative (il est d'ailleurs probable que le projet ait plutôt une conséquence positive en terme de gestion des eaux pluviales ;
- une analyse des impacts sur la qualité de l'air basée sur 3 polluants (NO₂, benzène et PM10) avec calcul de l'indice pollution population.

L'étude d'impact intègre un volet traitant des **effets sur la santé** abordant les facteurs liés au bruit, à la pollution de l'air et à l'eau. S'agissant de l'air, l'étude produit une modélisation de l'indice de

risque global à l'horizon 2015 qui fait apparaître sur les voiries ainsi que sur certaines façades des niveaux pouvant atteindre 1,3 mais dont la conclusion est celle d'une diminution globale de l'exposition des populations.

On notera que l'étude « air » est annoncée comme conforme à 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* » qui fait référence en la matière (*pour les trafics concernés : étude de type I*)

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier intègre bien un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances et à l'estimation des consommations énergétiques** qui fait apparaître, en terme de consommation de carburant, une augmentation de 2%, ce qui compte tenu des incertitudes de la méthode, doit être interprété comme non significatif.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien présent, il évalue celles-ci aux alentours de 2,3 M€ HT soit plus de 20% du montant total de l'opération Il convient toutefois d'en extraire un certain nombre d'éléments qui ne correspondent pas à des mesures d'intégration strictement environnementales (*partie ornementale de l'aménagement paysager*) ou qui font partie du projet lui même (*création d'infrastructures modes doux*), ainsi qu'une partie des dépenses relatives à la mise en séparatif du réseau d'assainissement (*dont il n'apparaît pas évident qu'il s'agisse d'une mesure nécessaire à la correction d'impacts du projet, mais plutôt d'une mesure d'accompagnement*) ce qui ramènerait le coût des mesures d'intégration à un montant beaucoup plus faible, ce qui n'est d'ailleurs pas choquant vu le très faible potentiel d'impacts négatifs de celui-ci.

Par anticipation de l'application de la loi du 12/07/2011, on notera, point très positif, que l'étude d'impact contient un volet spécifique relatif au **dispositif de suivi** ainsi qu'un chapitre présentant une **analyse des effets cumulés avec les autres projets identifiés**.

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées** particulièrement complet.

→ **Bien qu'il reste perfectible, le contenu du dossier répond de façon satisfaisante aux exigences réglementaires eu égard au faible potentiel d'impacts négatifs du projet. On notera même que l'étude d'impact anticipe, dans sa forme, certains aspects introduits par la loi du 12/07/2010.**

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1.Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Le dossier met en compétition des variantes d'aménagement urbain, assez peu différenciées pour le profane et présentant des impacts similaires. Il en est de même pour le projet de carrefour « Serin ».

On regrettera que les raisons de l'élimination de la variante dite « tramway » ne soient pas précisées au dossier. En effet il s'agit d'un point en lien avec le PDU de 2005 qui constitue un élément d'information probablement important à l'échelle du projet.

Ceci étant, le dossier comprend bien, à l'appui de chacun des choix de variantes, des comparaisons multicritères incluant des paramètres environnementaux.

Les mesures proposées, si l'on en retire celles qui font partie intégrante du projet sont finalement assez réduites, ce qui n'est aucunement un problème compte tenu du caractère positif de la plupart des effets du projet.

→ **La prise en compte de l'environnement dans la définition et la conception du projet apparaît adaptée aux enjeux.**

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, cette opération routière est annoncée comme augmentant légèrement les consommations énergétiques et donc les émissions de gaz à effet de serre. Ceci étant, le résultat annoncé est probablement inférieur au niveau de précision des hypothèses utilisées, ce qui incite plutôt à conclure que le projet peut être considéré comme neutre vis à vis de ce critère.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels**, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau ;
- le projet ne concerne aucun élément du réseau Natura 2000 (le site le plus proche est situé à plusieurs kilomètres du projet).

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

Patrimoine : Du point de vue des enjeux archéologiques, la DRAC, dans son avis du 17 mars dernier, souligne, sur le fond, l'adéquation du contenu du dossier, elle signale toutefois quelques erreurs de références législatives (*le décret 2002-89 du 16/01/2002 et la loi du 27/09/1941 ont été abrogés et ne doivent plus être cités*).

Plan de déplacements Urbains: Le projet est annoncé comme compatible avec les objectifs du PDU de l'agglomération lyonnaise (2005). L'ajout d'un bref détail analysant les éventuelles interactions du projet avec les actions prévues au PDU aurait bien sûr été souhaitable, d'autant plus que la question de la réalisation d'un tramway (visé au PDU sous la dénomination « A4 » annoncée comme relevant plutôt d'une « *technologie lourde de type tramway* ») est évoqué au travers d'une variante présentée au dossier. Les informations dont je dispose laissent penser que le projet aurait été conçu pour pouvoir s'adapter, le moment venu, à la réalisation éventuelle d'une ligne de tramway, ce qui rendrait le projet compatible avec le PDU 2005, mais le dossier n'apporte pas d'éléments qui puisse confirmer cette hypothèse. Quoiqu'il en soit, ce point mériterait plus amples informations de la part du maître d'ouvrage.

SDAGE Rhône méditerranée : Le dossier comporte un développement traitant, orientation fondamentale par orientation fondamentale, du respect de l'esprit du SDAGE et concluant à la compatibilité du projet. On aurait aussi pu ajouter l'intégration au projet de la mise en séparatif d'une partie du réseau d'assainissement unitaire existant, ainsi que l'adoption d'une politique d'entretien sans pesticide tel qu'évoqué au dossier.

La compatibilité avec le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et avec le plan de protection de l'atmosphère ne semble pas traitée au dossier. Toutefois, l'étude d'impact conduit semble-t-il à une réduction globale de l'exposition des populations du fait du projet.

Plan de prévention des risques : Le PPRNi du grand Lyon (02/03/2009) autorise « *les travaux d'infrastructures publique ou portuaire sous réserve que les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation aient un impact hydraulique, limité au maximum tant du point de vue des capacités d'écoulement que des capacités d'expansion des crues* ». On notera que M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 05/04/2010, rappelant que le projet n'induit aucun remblai dans la zone inondable, n'émet pas d'observation particulière à ce sujet.

Documents d'urbanisme : le dossier contient une analyse plutôt détaillée qui conclut à la nécessité de mettre en compatibilité le PLU du Grand Lyon. S'agissant du dossier de mise en compatibilité, M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 05/04/2011, précise que celui-ci n'appelle pas de remarque de sa part.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant des **effets temporaires**, les mesures proposées comprennent les précautions habituelles de chantier (protection des enjeux situés hors emprise, prévention des pollutions, prise en compte de la faune sauvage et des riverains), le tout encadré dans un dispositif qualité baptisé « plan de respect de l'environnement » dont le statut mériterait toutefois d'être mieux précisé.

En ce qui concerne les **effets permanents**, la faiblesse des impacts environnementaux négatifs font que les mesures n'appellent pas à une vigilance particulière. On notera toutefois que la prévention de la pollution lumineuse aurait gagné à être prise en compte comme cela a été annoncé pour l'opération pont Schumann/quai Gillet.

S'agissant des nuisances acoustiques, le projet ayant un impact globalement positif et, là où il ne l'est pas, d'un ordre de grandeur négligeable, il y a effectivement absence d'obligation de protection de façade. Pour autant, on notera que certains ensembles d'habitation sont soumis à des niveaux de bruit parfois intenses qui méritent attention du point de vue de la santé publique. Dans ce contexte, il paraîtrait opportun, à l'occasion de ce type de projets, d'étudier la mise en œuvre des actions de résorption locales qui pourraient être prévues dans ce cas de figure, par le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement du Grand Lyon.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

L'autorité environnementale note avec satisfaction que le dispositif de suivi fait l'objet d'un développement spécifique au sein de l'étude d'impact. Il concerne :

- des mesures acoustiques durant le chantier et après mise en service ;
- un suivi de la pollution de l'air (COPARLY) ;
- un suivi des plantations ;
- un suivi général en phase travaux de type « plan d'assurance environnement ».

➔ **Ce dispositif de suivi, dont le coût, fait rare, a été évalué s'avère adapté aux enjeux concernés.**

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Bien que l'étude d'impact apparaisse perfectible sur un certain nombre de points développés ci avant, celle-ci apparaît recevable sur la forme. Elle est même, sur certains points, en avance sur l'application de certaines dispositions introduites par la loi du 12/07/2010 dite « Grenelle 2 ».

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le projet apparaît comme une opération visant à améliorer l'insertion urbaine des voiries de ce secteur et s'avère porteur d'effets essentiellement positifs. Il contient de plus un certain nombre d'éléments favorables aux modes de déplacements doux.

La définition des contours du programme apparaît justifiable. Par ailleurs, la méthode retenue pour la définition du projet apparaît adaptée. Enfin, le faible niveau des mesures d'intégration est cohérent avec la faiblesse des effets négatifs potentiels.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures relevant du code du patrimoine).

Pour le préfet de région et par délégation
pour le directeur régional, par délégation,
le chef de service CEPE

Philippe GRAZIANI