

PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement
et du Logement de RHÔNE-ALPES

Lyon le 15 JUIN 2010

n/réf : D:\CORRESP\2010\2702-2010-ym.odt/0 302

Projet intitulé : « liaison RD306 -RD62» à BELLEVILLE

Avis de l'autorité environnementale

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

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié 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 :

Le secteur péri urbain Sud de BELLEVILLE est promis à un important développement économique par le Schéma de cohérence territoriale du pays beaujolais, au travers notamment du projet d'aménagement d'une zone d'activité portée dans ce secteur par le syndicat mixte LYBERTEC.

Le projet présenté constitue l'un des éléments indispensables pour la mise en œuvre de ce programme.

Ceci étant, sa fonction principale correspond au franchissement dénivelé de la voie ferrée Paris Lyon Marseille dans un secteur où celui-ci est actuellement malaisé (passages dénivelés à gabarit réduit) voire potentiellement dangereux (passage à niveau).

De fait, la DREAL Rhône Alpes a attiré l'attention de l'autorité environnementale sur le fait que la société AMIENS LOGISTIQUE, implantée à proximité du projet, a été autorisée à exploiter son entrepôt sous réserve notamment de la réalisation du projet objet du présent avis à une échéance qui était fixée à l'époque à 2010.

La zone d'étude élargie correspond à un secteur où se superposent un certain nombre d'enjeux environnementaux importants liés notamment à l'espace fonctionnel (écoulement des crues) et patrimonial (milieux naturels, ZNIEFF et Natura 2000) de la Saône.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit au second alinéa de 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 à Monsieur le préfet du Rhône postérieurement au 1^{er} juillet 2009. A ce titre celle-ci entre dans le champ d'application du décret 2009-496 relatif à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L122-1 et 122-7 du code de l'environnement.

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

Elle intègre bien le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. A ce sujet, l'autorité environnementale rappelle que le résumé non technique a vocation à s'autosuffire et, pour ce, à contenir les illustrations nécessaires à sa compréhension (des plans seraient par exemple utiles), quitte à entraîner des redites.

Conformément aux prescriptions de l'article R122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact cite, pour l'essentiel des spécialités des études d'environnement, les **auteurs de ces études**.

Bien que s'intégrant à des programmes d'aménagement urbain, le projet est présenté comme restant justifié même en l'absence de réalisation de ces programmes. Il peut donc être considéré comme une opération indépendante. Au demeurant, le dossier comporte néanmoins un volet intitulé « **appréciation des impacts du programme** » à l'occasion duquel l'auteur rappelle l'indépendance du projet.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Restant sur un mode souvent très général, il fait néanmoins apparaître le caractère exceptionnel de la ressource en eau constituée par la nappe phréatique de la Saône ainsi que sa relative sensibilité, les contraintes fortes liées aux zones inondables de la Saône, le caractère perfectible du dispositif global d'assainissement dans ce secteur, l'importance des enjeux fonctionnels (écoulement des crues) et patrimoniaux (ZNIEFF + Natura 2000) de la plaine de Saône, la présence de voies bruyantes (RD306 et voie ferrée PLM) perturbant l'ambiance sonore du secteur, la présence d'une installation SEVESO II (CEREGRAIN) à 300m au nord du projet, ainsi que la pression d'aménagement subie par ce secteur.

Au sens du code de l'environnement, les « **raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu** » sont développées au chapitre « *définition de la solution proposée* ». Il n'y est cependant pas fait état de variante et seule la solution retenue y a été mise en compétition avec une solution d'aménagement sur place. Il est vrai que la configuration des lieux ne laisse guère d'autres possibilités de tracé. Bien sûr, la mise en compétition d'une solution en passage supérieur sur la voie SNCF eut été intéressante d'un point de vue théorique, mais son insertion urbaine plus délicate n'aurait été justifiée qu'en cas de difficultés liées par exemple à la nappe phréatique (*fort heureusement, le déblai semble ne pas dépasser 10 mètres alors que le sondage effectué dans ce secteur n'atteste de la présence d'eau qu'aux alentours de 15 m (on ignore cependant quelle est potentiellement la fluctuation de cette nappe)*).

L'étude comporte un volet d'**analyse des effets du projet sur l'environnement**, assorti de propositions de mesures d'insertion environnementales:

- un excédent de matériaux de déblai dont on constate qu'il a déjà été réduit par adaptation du profil en long (ce qui engendre un point bas sous l'ouvrage SNCF associé à la mise en place d'une évacuation gravitaire profondément enterrée);
- une revanche de plusieurs mètres par rapport aux niveaux piézométriques (mais aucun élément concernant un éventuel battement de la nappe ne semble figurer au dossier);
- une analyse des risques de pollution des eaux, probablement adaptée au projet, mais pas vraiment étayée. La perméabilité du sol support et donc la vulnérabilité de la nappe au droit du projet n'est pas précisée (les données issues du sondage restent imprécises à ce sujet). Les précautions à retenir lors du chantier (un rabattement de la nappe est annoncé en lien avec la réalisation de l'ouvrage d'art) sont annoncées comme devant figurer au dossier loi sur l'eau, ce qui est un raccourci insatisfaisant, malheureusement trop souvent constaté dans les études d'impact;
- des impacts agricoles sur une exploitation, qualifiés de modérés mais sur lesquels on peut néanmoins s'interroger au vu de la localisation du siège d'exploitation qui se trouvera isolé entre l'infrastructure projetée et la zone d'activité voisine. Ceci étant, il est probable que le projet de zone d'activité porté par LYBERTEC concernera aussi cette exploitation, ce qui légitimerait une approche prenant en compte le cumul des impacts (l'hypothèse d'un déménagement du siège d'exploitation est d'ailleurs évoqué au dossier);
- la prise en compte des déplacements cyclable (le projet est annoncé comme intégrant des bandes cyclables d'au moins 1,50 m de large et des trottoirs);
- la réduction du fait du projet, de l'exposition au bruit des habitations concernées. Toutefois, l'agence régionale de santé, dans son avis du 01/06/2010, attire l'attention de l'autorité environnementale sur

l'existence d'une zone d'urbanisation future à proximité de l'extrémité Ouest du projet et qu'elle eut souhaité voir prise en compte;

- une réduction d'environ 10% du fait du projet, des émissions polluantes à l'horizon 2032 sur les voiries concernées. Le contenu du dossier pourrait laisser croire que des mesures d'insertion sont prévues à cet égard (cf. page EVI27), mais il s'agit probablement d'une scorie d'une rédaction générale car le projet ne nécessite pas de mesures réductrices complémentaires;
- un impact paysager faible du fait de la position en déblai de l'infrastructure, mais néanmoins associé à un projet ornemental qui semble de bonne qualité et dont l'étude précise qu'il repose sur un « vocabulaire végétal champêtre », ce qui est peut être un abus de langage si l'on se réfère aux illustrations fournies.

Toutefois, ce volet de l'étude d'impact ne semble pas analyser le projet sous l'angle des risques technologiques. Ceci étant, la consultation de la carte des zones de danger de l'entreprise CEREGRAIN montre que le projet n'intersecte pas celles-ci.

Les **effets du chantier** sont analysés de façon très générale: On y retrouve surtout des extraits de rédaction type, alors que les impacts potentiels (risque de pollution de la nappe, nuisances acoustiques) auraient justifié meilleur développement. A ce sujet, l'autorité environnementale invite le maître d'ouvrage à prendre en considération les demandes formulées par M de directeur de l'agence régionale de santé figurant dans son avis du 01/06/2010 ci joint.

Le **potentiel d'effets indirects** aurait aussi mérité droit de cité. En effet, les projets d'urbanisation qui se trouvent en interrelation avec la liaison routière projetée concernent de très importantes surfaces, concernées elles aussi par des enjeux environnementaux.

L'étude d'impact comporte un **volet santé** qui conclut de façon prévisible à l'absence d'effet négatif.

Elle détaille le **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** en y intégrant l'aménagement paysager ainsi que les dispositifs d'assainissement, pour un montant correspondant à 8% du total de l'opération, très élevé au regard du peu d'impacts du projet. En effet, l'aménagement paysager ayant une vocation principalement ornementale et l'assainissement (*qui ne contient d'ailleurs qu'une part mineure d'équipements spécifiquement environnementaux*) étant de toutes façons nécessaire pour assurer la pérennité de l'ouvrage, seule une fraction très mineure de leur coût peut véritablement être attribuée à l'environnement. En revanche, le surcoût engendré par les précautions environnementales de chantier, ainsi que celui lié à la correction des impacts agricoles auraient pu y figurer.

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'étude d'impact comporte bien un chapitre relatif aux **coûts collectif des pollutions et nuisances** qui s'avère très complet pour un projet de ce type.

Enfin, elle comporte bien un **volet relatif aux méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées**.

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 :

Bien que concernant une aire globale d'étude fortement conditionnée par des enjeux environnementaux, le projet ne concerne que très peu ceux-ci. Il s'ensuit un projet présentant peu d'impacts pour lequel la démarche d'optimisation environnementale revêt donc un caractère peu stratégique.

Dans ce contexte, le fait que l'étude d'impact ne mette pas en compétition plusieurs variantes apparaît acceptable.

Par ailleurs, les mesures prises en faveur de l'environnement apparaissent modestes, ce qui, dans le contexte précédemment décrit n'est pas choquant.

→ En conclusion, la prise en compte de l'environnement dans la conception et l'organisation du projet apparaît adaptée.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **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 cette directive;

- le projet ne concerne aucun élément du réseau Natura 2000 (le site le plus proche est situé à 500 mètres de l'extrémité du projet et concerne une zone dont le milieu naturel est déjà très affecté par les activités humaines.

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

SDAGE Rhône méditerranée: la compatibilité du projet avec le SDAGE n'est pas évoquée au dossier. Toutefois, les caractéristiques du projet font que celle-ci ne fait guère de doute.

Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) est évoqué au dossier. Les conclusions de l'étude air amènent à considérer que l'effet du projet serait positif à cet égard.

Plan de Prévention des Risques Inondations : le projet est situé hors des zones inondables.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures proposées pour la phase travaux relèvent de dispositions habituelles en pareil cas. Trop générales, elles devront toutefois être mieux détaillées dans le cadre des procédures loi sur l'eau.

Celles préconisées pour la phase exploitation restent de faible ampleur tout en étant adaptées aux impacts.

Il est cependant fait référence, dans le volet santé à des protections phoniques au droit de certaines maisons ou activités et qui seraient motivées par le dépassement d'émergences. Il s'agit probablement d'une scorie rédactionnelle: En effet, les émergences ne constituent pas un facteur d'obligation réglementaire pour les infrastructures de transport, et le dossier conclut par ailleurs (page EVI24) à l'absence de mesures réductrices.

La même remarque peut être faite vis à vis des mesures réductrices liées à la pollution de l'air (cf. observation ci avant au paragraphe 2).

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier n'évoque aucune modalité particulière de suivi. Il restera néanmoins indispensable d'instaurer un suivi environnemental de chantier intégrant notamment une vigilance particulière vis à vis des espèces végétales envahissantes.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Bien que perfectible et plutôt minimaliste sous certains aspects, eu égard notamment aux observations énoncées ci avant, le dossier peut être considéré comme suffisant au regard de la faiblesse des impacts et de l'évitement de l'essentiel des enjeux environnementaux en présence.

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

Nonobstant les observations figurant ci avant, le niveau de prise en compte de l'environnement par le projet s'avère adapté.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment en ce qui concerne les procédures loi sur l'eau).

Le préfet de région, autorité environnementale

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

Philippe GRAZIANI