



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

Lyon, le 22 AVR. 2011

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 : « Réalisation du Pont Shumann et requalification des
quais Gillet et de la gare d'eau LYON 4ème et 9ème arrondissements »**

(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. : 2913-2011-ym.odt/0

Sommaire :

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

La construction d'un nouveau pont sur la Saône, dans ce secteur qui correspond à l'une des entrées les plus marquantes de Lyon au niveau paysager, est en débat depuis de nombreuses années.

Jugé souhaitable du point de vue de la gestion des trafics, elle constitue l'un des éléments d'un projet d'ensemble, cohérent notamment avec l'important effort d'aménagement urbain dont ont bénéficié les quartiers situés en rive droite dans ce secteur.

Parmi les conséquences de ce projet, on peut aussi citer l'affectation pour les seuls modes doux, de la passerelle « Mazaryck », pont suspendu inauguré le 17 mai 1831 et limité en tonnage, dont on notera pour l'anecdote qu'il avait été financé par les riverains.

Située hors du périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'aire d'étude du projet concerne cependant 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 grande partie aux risques de submersion liés au barrage de Vouglans.

On notera aussi que la base de données BASOL signale des sols pollués sur certains des sites industriels voisins.

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 et correctement illustré et peut être même un peu abondant pour un résumé (une quarantaine de pages A4).

Le positionnement du projet au sein d'un **programme** est succinctement analysé : Le projet de rénovation lourde du tunnel de la croix Rousse (projet déjà autorisé) et celui intitulé « *requalification de l'avenue de Birmingham et des voiries du secteur Serin-entrepôts Lyon 4ème arrondissement* » (projet soumis à l'autorité environnementale en parallèle au présent dossier) sont évoqués (sans être décrits) et présentés comme connexes mais indépendants du projet de création du Pont Shumann. Dans cette logique, l'étude d'impact ne comporte pas de chapitre « *appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

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 :

- la qualité de l'eau de la Saône (selon une méthodologie apparemment antérieure à celle définie par l'arrêté du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface) ;

- un risque de pollution des sédiments de la Saône par les PCB (annoncé comme traité dans le cadre des études géotechniques, mais sans que des éléments précis soient fournis) ;
- des données concernant les débits de crue de la Saône obtenues selon des méthodes différentes et en des endroits probablement distincts, ce qui peut les faire apparaître comme pas toujours cohérentes entre elles (Q20 annoncé à 2800 m³/s (données hydrométriques DREAL) et Q30 annoncé à 2585 m³/s (données VNF utilisées pour la modélisation SOGREAH)) ;
- 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 ;
- un milieu naturel relictuel le long des berges, très anthropisé et peu favorable mais qui, point positif, a bien fait l'objet d'un inventaire de terrain ;
- des plantations d'alignement faisant l'objet d'un suivi sanitaire structuré et considérées comme ayant une bonne espérance de maintien ;
- malgré le caractère apparemment peu favorable du site, la présence du milan noir, du martin pêcheur, du lézard des murailles, de la belle dame (lépidoptère) ainsi que de plusieurs odonates ;
- pour les poissons, une absence de zone de frayère dans le secteur du projet ;
- s'agissant des corridors biologiques, que, dans le secteur du projet, l'axe de migration des oiseaux serait décalé en rive gauche hors de l'emprise du cours d'eau ;
- du point de vue historique, des éléments concernant l'intérêt archéologique des rives de Saône, la présence dans l'aire d'étude de deux monuments historiques, l'intérêt architectural constitué par la passerelle Mazaryk et l'intérêt historique lié à la présence du port fluvial dit « Gare d'eau » comblé en 1967 pour la construction du stade Boucaud ;
- une ambiance sonore perturbée par des voiries supportant des trafics intenses, étayée sur une campagne de mesures in situ et une modélisation ;
- une qualité de l'air caractérisée par 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 de projets pouvant être en interrelation avec le projet objet du présent avis :

- 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 ;
- requalification de l'avenue de Birmingham et des voiries du secteur Serin-entrepôts annoncée comme étant imposé par la rénovation lourde du tunnel de la Croix Rousse ;
- projet de canal à grand gabarit Saône Moselle et qui, dans le secteur du projet pourrait entraîner des contraintes vis à vis du gabarit fluvial ;
- projet de navette fluviale sur la Saône ;
- les divers projets routiers de grande ampleur (COL, TOP) pouvant avoir des incidences sur les trafics dans le secteur du projet.

Le volet justifiant du choix de la solution retenue met en compétition 3 partis d'aménagement puis, au sein du parti retenu, deux tracés objets d'une analyse multicritères. Il précise que l'architecture du pont a fait l'objet d'un concours mais ne donne pas d'élément sur les projets non retenus.

S'agissant du traitement du quai Gillet, le dossier présente trois variantes dites « d'ancrage du pont » et deux variantes de traitement général du quai, le choix final étant étayé par une analyse multicritères qui fait, de façon inattendue, apparaître une disparité dans les impacts.

L'aménagement du quai de la gare d'eau fait aussi l'objet de deux variantes d'aménagement urbain.

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, l'éclairage, la mise en séparatif du réseau d'assainissement.

De façon très opportune, le dossier décrit phase après phase, le mode opératoire des travaux appelés à être effectués dans le lit du cours d'eau, ce qui est utile vis à vis de l'appréciation des contraintes sur la navigation fluviale mais aussi vis à vis de celle de certains effets environnementaux.

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 devenues classiques en pareil cas dont on a tendance à penser qu'il devrait s'agir d'un socle commun de mesures ayant vocation à devenir systématiques; on notera aussi, s'agissant des PCB, que le dossier mentionne le « *projet de recommandation pour la manipulation des sédiments du Rhône dans le contexte de pollution par les PCB* » (source : SNRS/DREAL RA) ;
- des nuisances acoustiques de chantier annoncées comme liées aux seules démolitions et circulation des engins mais omettant d'intégrer celles qui résulteront de la mise en œuvre des palplanches ;
- la prise en compte des péniches d'habitation stationnées dans les zones concernées par le chantier ;
- la mise en œuvre d'un dispositif qualité environnement dénommé « Plan de respect de l'environnement » qui reste quand même vague au niveau des modalités ;
- 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. On notera qu'est annoncée une amélioration de l'existant du fait du projet qui est annoncé comme réduisant le débit rejeté dans le réseau unitaire et donc les occurrences de surverse à la Saône de ce réseau ;
- en ce qui concerne les impacts hydrauliques, une légère augmentation de la vitesse d'écoulement, des modifications potentielles du niveau des plus hautes eaux annoncée comme étant de l'ordre de 1,5 cm en crue bicentennale (étendue de la surélévation non précisée) mais annoncées comme annulées du fait de mesures réductrices (reconstruction du perré et dragages) . L'autorité environnementale signale au passage que l'étude SOGREA n°1-74-1074-R4-V7 de mars 2011, apporte des éléments légèrement plus nuancés que ceux figurant à l'étude d'impact qui semble avoir surévalué les phénomènes d'immersion du pont et légèrement sous évalué l'impact sur le niveau des plus hautes eaux qui atteint semble-t-il 3 cm sur une centaine de mètres pour la crue millénale ;
- s'agissant du risque inondation, un remblai d'environ 7000 m³ annoncé comme faisant l'objet d'une compensation totale (dont il faut néanmoins rechercher le détail hors de l'étude d'impact) ;
- s'agissant des eaux de ruissellement, une affirmation relative à la non augmentation des surfaces imperméabilisées mais qui ne semble pas reposer sur un calepinage précis dans lequel aurait dû être prise en compte la surface du nouvel ouvrage ;
- des impacts acoustiques dont certains concernent des bâtiments déjà soumis à des nuisances qui les font s'apparenter à des « points noirs du bruit », assorti d'un engagement concernant

la mise en œuvre de protections de façades limitées aux seuls récepteurs soumis à modification dépassant 2 décibels ;

- s'agissant du cadre de vie et du paysage urbain, un effet annoncé comme plutôt positif ;
- 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 1,55 mais dont la conclusion est celle d'une diminution globale de l'exposition des populations, tout en soulignant que l'école maternelle de la « gare d'eau », bien que semble-t-il non affectée du fait du projet, restera un point de vigilance.

On notera que l'étude « air » est annoncée comme « s'appuyant » sur 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 II*)

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 un léger effet positif du projet basé sur l'hypothèse d'un gain obtenu en terme de fluidité.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien présent, il évalue celles-ci aux alentours de 7,7 M€ HT soit près de 15% du montant total de l'opération Il conviendrait toutefois d'en extraire un certain nombre d'éléments qui ne relèvent pas nécessairement d'obligations environnementales (*déplacement des péniches d'habitation, déplacement de la zone d'attente pour l'alternat fluvial, partie ornementale de l'aménagement paysager*) ainsi que peut être une partie des dépenses relatives à la mise en séparatif du réseau d'assainissement (hautement souhaitable voire indispensable, mais dont il n'apparaît pas évident qu'il s'agisse d'une mesure nécessaire à la correction d'impacts négatifs du projet, et qui s'apparente plutôt à une mesure d'accompagnement) ce qui ramènerait le coût des mesures d'intégration un peu en dessous de 10%. On notera au passage, s'agissant du coût des mesures réductrices liées aux nuisances acoustiques, qu'un certain nombre de logements et de bureaux annoncés comme éligibles à protection acoustique de façade sont probablement déjà isolés.

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 plutôt satisfaisante aux exigences réglementaires. On notera même que l'étude d'impact anticipe, dans la forme, certains aspects introduits par la loi du 12/07/2010. Sur le contenu, on regrettera que le volet relatif aux impacts hydrauliques n'ait pas été abondé par davantage d'éléments techniques qui auraient été utiles à l'autorité environnementale.**

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 projet, bien qu'en interrelation avec plusieurs autres projets portés par la communauté urbaine de Lyon est annoncé comme indépendant et donc ne s'inscrivant pas dans une entité qui pourrait être considérée comme un **programme** d'ensemble.

On regrettera que le dossier ne contienne guère d'élément à l'appui de cette affirmation et, si l'on fait exception du projet plus ancien de rénovation lourde du tunnel de la croix Rousse, on a du mal à comprendre l'intérêt que peut représenter, sur le plan des procédures, la dissociation des deux autres projets soumis simultanément à l'avis de l'autorité environnementale.

Toutefois, cette position paraît juridiquement défendable, notamment si l'on se réfère à la définition de la notion de programme introduite par la loi du 12/07/2010.

Le dossier met en compétition un certain nombre de **variantes** de positionnement du projet de pont et effectue une comparaison de celles-ci basée principalement sur des critères de fonctionnalité. On regrettera que le dossier n'ait pas, sur la forme, été au bout de la démarche en présentant une véritable analyse multicritères intégrant aussi des paramètres environnementaux.

Ceci étant, le dossier présente aussi des sous variantes de la solution retenue et qui font l'objet d'une comparaison mieux formalisée.

Les **mesures réductrices et compensatoires** représentent un effort financier important au regard du montant déjà élevé du projet. Elles concernent principalement les impacts hydrauliques, la prévention des pollutions et les nuisances acoustiques. Les mesures liées à l'hydraulique traduisent une volonté d'annuler l'impact du projet. En revanche, les protections de façades correspondent à une application assez peu souple des critères réglementaires habituellement retenus (on notera toutefois que cet exercice reste très délicat et que, sauf à engager une action de grande ampleur qui s'apparenterait à une « résorption des points noirs du bruit », la situation de ce secteur demeurera probablement insatisfaisante du point de vue de l'exposition des populations). 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.

→ La définition des contours du programme, même si elle appelle quelques observations paraît juridiquement défendable. Par ailleurs, la méthode retenue pour la définition du projet (choix de variantes) et la réduction de ses impacts apparaît adaptée. Enfin, les mesures compensatoires proposées, si elles suscitent encore quelques interrogations sont massives et représentent un effort financier déjà important.

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 réduisant légèrement les consommations énergétiques et donc les émissions de gaz à effet de serre découlant principalement d'un gain annoncé en terme de fluidité. Sachant que ce type d'hypothèse est toujours hasardeux en milieu urbain dense du fait de l'influence des conditions aux limites, il paraîtrait pour le moins prudent de pondérer la conclusion en considérant que le projet serait 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 : M l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 13/04/2011, rappelant que des procédures sont nécessaires avant d'engager des travaux en site inscrit (code de l'environnement) et dans les périmètre liés aux monuments historiques (code du patrimoine), précise que, sur le fond, l'implantation du projet, qu'il considère comme suffisamment éloigné de l'île Barbe, lui apparaît justifiée et logique par rapport à la trame urbaine de Vaise. S'agissant des sous variantes d'accroche paysagère du pont en rive gauche, celle qui a été choisie lui paraît la plus simple et la mieux intégrée. Quant à la qualité architecturale de l'ouvrage, il apprécie le fait qu'aient été écartés des tabliers trop épais ou haubanés et souligne le caractère adapté de l'architecture choisie au regard des enjeux qui entrent dans son domaine de compétence.

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, au terme d'un développement un peu bref, 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. Ceci étant, le PDU, dans le secteur concerné par le projet, fait surtout apparaître un projet de ligne dénommée « A4 » annoncée comme relevant plutôt d'une « *technologie lourde de type tramway* » ce qui, la situation ayant évolué depuis 2005, ne semble pas être la solution retenue, au moins à court terme, par le SYTRAL.

Pour autant, le projet objet du présent avis se serait probablement accommodé de ce projet TC ce qui permet de considérer que l'on peut effectivement admettre la conclusion du dossier quant à sa compatibilité avec le PDU.

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 notera notamment l'application dans le cadre du projet, de la mise en œuvre de mesures réductrices et compensatoires visant à annuler l'effet du projet sur les plus hautes eaux et le volume de stockage des crues. On aurait aussi pu ajouter l'intégration au projet de la mise en séparatif du réseau d'assainissement unitaire existant, mais aussi 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 à une réduction globale de l'exposition des populations du fait du projet (en réalité légère augmentation au Sud du pont et légère réduction au Nord). On notera que l'école maternelle de la gare d'eau bien que, semble-t-il, favorablement influencée par le projet, restera soumise à des niveaux excédant la valeur toxicologique de référence pour les oxydes d'azote.

Plan de prévention des risques : Le plan de prévention des risques naturels inondation (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 des mesures réductrices et compensatoires ont bien été associées au projet dans ce but. Toutefois, M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 06 avril 2011, rappelle que le dossier « *n'indique pas pour quelles raisons le scénario de la crue exceptionnelle (crue millénaire), servant de référence au PPRNi n'a pas été étudiée* ». A ce sujet, il semble toutefois que la question ait été traitée dans le cadre de la plus récente étude hydraulique produite par SOGREAH en mars 2011.

Documents d'urbanisme : le dossier contient une analyse plutôt détaillée qui conclut à la compatibilité du projet avec le PLU du Grand Lyon. M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 06/04/2011, précise que le dossier n'appelle pas de remarque de sa part au regard des dispositions d'urbanisme.

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. On notera que figure aussi une procédure spécifique relative aux sédiments éventuellement pollués par les PCB, ainsi que, pour l'anecdote, un engagement de ne procéder au battage de palplanches (opération bruyante) qu'en dehors des périodes de nidification, mais cet engagement, pour vertueux qu'il soit y compris dans une zone déjà soumise à des niveaux sonores intenses, ne doit pas occulter le fait que, pour ce type de travaux, la principale question est celle des nuisances acoustiques subies par les riverains même hors période de nidification ;
- en ce qui concerne les effets permanents :
 - rejet direct à la Saône des eaux pluviales collectées sur les voies modes doux du pont ;
 - rejet des eaux pluviales à la Saône après passage dans un dessableur (fonctions précises non détaillées dans l'étude d'impact ;
 - désherbage sans pesticides et limitation des volumes de fondants hivernaux ;
 - réduction de l'exhaussement des plus hautes eaux : profilage des piles, démolition/reconstruction des perrés (justifications hydrauliques non fournies dans l'étude d'impact mais figurant dans les études SOGREAH), dragage complémentaire du chenal (énoncé au conditionnel) ;
- compensation de l'emprise prélevée sur le stockage des crues (volume avancé : 7000 m³), annoncée comme réalisée du fait de cette même opération sur les perrés ;
- orientation des luminaires et optimisation de l'éclairage pour réduire la pollution lumineuse ;
- isolation de façade des seuls bâtiments soumis à un effet du projet excédant 2 décibels.

➔ **Les mesures de réduction et de compensation hydrauliques paraissent bien adaptées dans leur principe (compensation totale visant à un impact-nul). Toutefois, on peut regretter que l'étude d'impact se contente sur ce point d'énoncer des affirmations alors qu'il eut été aisé de les étayer sur des bases un peu plus détaillées, ne serait-ce que par le rappel des occurrences de crues effectivement retenues pour dimensionner ces mesures car l'impact dont il est question apparaît quand même complexe à appréhender (du fait par exemple de l'immersion partielle du pont pour les crues les plus importantes).**

De leur côté, les mesures réductrices proposées sur les voies modifiées, vis à vis des nuisances acoustiques, partent d'une application restrictive de la définition figurant à l'article R571-45 du code de l'environnement en ce qui concerne le caractère significatif d'une modification d'infrastructure, qui conduit à n'isoler que les logements soumis à une variation de niveau sonore excédant le seuil mathématique de 2 décibels par référence aux résultats de la modélisation. Bien que constituant la base réglementaire habituellement utilisée, ce principe mérite d'être appliqué avec précaution et si possible souplesse, surtout lorsque l'on est en présence de nombreux logements exposés actuellement à des niveaux sonores qui les font entrer dans la définition des points noirs du bruit. En effet, il pourrait conduire pour des riverains fortement exposés, à percevoir ce qui pourrait s'apparenter à des différences de traitement entre immeubles voisins voire entre logements d'un même immeuble, différence

motivée par un écart avec les 2 décibels réglementaires qui n'est d'ailleurs probablement pas toujours supérieur au niveau de précision du modèle acoustique.

On notera qu'un assouplissement de la règle d'éligibilité à protection acoustique pourrait avoir pour conséquence une augmentation significative du nombre de logements éligibles, ce qui ne veut d'ailleurs pas nécessairement dire que cela entraînerait une augmentation proportionnelle du coût des travaux. En effet, parmi les logements et bureaux éligibles, certains bénéficient déjà très probablement d'une protection de façade adaptée et ne devraient pas nécessiter d'investissements supplémentaires.

S'agissant enfin de la prévention des pollutions, il serait utile de connaître les fonctions précises de l'organe dénommé « dessableur » au dossier (est-il équipé d'un dispositif de deshuilage par exemple?).

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 (mais qui, pour l'anecdote, ne recense peut être pas encore tous les éléments de suivi figurant au dossier). 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 » incluant outre les mesures acoustiques précitées, un suivi qualitatif régulier des eaux de la Saône et un suivi des annonces de crues ;

➔ **Ce dispositif de suivi, dont le coût, fait rare, a été évalué (probablement par défaut d'ailleurs) s'avère adapté aux enjeux concernés, il aura toutefois vocation à inclure aussi un suivi du fonctionnement du réseau d'assainissement (dessableur notamment) et un suivi qualitatif des rejets.**

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 significativement le fonctionnement du réseau viaire local et, de ce fait, pourrait avoir un léger effet d'accroissement de la pertinence de l'usage de la voiture. Il contient toutefois des volets favorables aux autres modes de transport. Par ailleurs, on ne peut ignorer que certains des projets actuellement développés par la communauté urbaine de Lyon dans ce secteur sont de nature à favoriser très significativement les transports en communs ainsi que les modes dits « doux » (rénovation du tunnel de la Croix Rousse, projets « Rives de Saône »...).

La définition des contours du programme, même si elle appelle quelques observations, apparaît justifiable. Par ailleurs, la méthode retenue pour la définition du projet (implantation et choix architecturaux) puis la réduction de ses impacts apparaît adaptée. Enfin, les mesures compensatoires proposées, si elles suscitent encore quelques interrogations sont massives et représentent un effort financier déjà important.

Les enjeux principaux portent sur l'hydraulique, les nuisances et l'intégration urbaine du projet. Leur traitement dans le cadre du projet apparaît adapté :

En ce qui concerne l'insertion urbaine, on notera, s'agissant du choix de l'emplacement et de l'architecture retenue tant pour l'ouvrage que pour ses accès, les commentaires très favorables émis par M l'architecte des bâtiments de France dans son avis du 13/04/2011 eu égard aux enjeux entrant dans son domaine de compétence.

S'agissant en revanche des protections acoustiques et bien que la méthode retenue apparaisse classique, l'autorité environnementale conseille au maître d'ouvrage d'affiner sa réflexion quant aux critères d'éligibilité à protection de façade, des logements riverains du projet. De ce point de vue, un recoupement avec les orientations prévues par le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du Grand Lyon pourrait s'avérer fructueux.

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 procédure 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
