



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Service Connaissance Études, Prospective
et Évaluation

Lyon, le 29 NOV. 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Prolongement de la ligne T2 Eurexpo jusqu'à
CHASSIEU carrefour giratoire René Cassin »
(maître d'ouvrage : M le président du SYTRAL)**

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. : 3304-2012-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 :

Le projet présenté est en continuité de l'opération intitulée « *prolongement du tram T2 – mise en service en 2012* » qui fait partie du plan de mandat 2008-2014 du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), adopté le 30 octobre 2008.

On notera au passage qu'il ne figure pas explicitement dans le plan de déplacements urbains 2005-2015 de l'agglomération lyonnaise qui, dans le secteur, prévoyait principalement une desserte d'EUREXPO, dont la fréquentation annuelle est évaluable aux alentours de 1,5M de personnes/an, par navette depuis la station de métro « la Soie ».

Ceci étant, ce type de projet s'inscrit, à l'évidence, dans l'objectif d'amélioration de l'offre de transport collectif et il n'appartient pas à l'autorité environnementale de se prononcer sur les priorités qui pourraient être définies par l'autorité organisatrice des transports en terme de réalisation.

Parmi les éléments du contexte, on notera que la typologie de secteurs comme les abords d'Eurexpo est désormais connue pour abriter, de façon en général inattendue, quelques enjeux environnementaux parfois forts. De fait, des espèces emblématiques comme l'œdicnème criard (*oiseau limicole mais qui a une préférence pour les habitats secs – cette espèce protégée, qui fait son nid à même le sol, est particulièrement vulnérable*) ont été identifiés au Sud d'Eurexpo.

L'autre enjeu fort de ce secteur concerne la nappe phréatique du couloir fluvio-glaciaire de Décines, vulnérable et exploitée pour l'eau potable un peu à l'amont du projet.

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.

En vertu de l'article 13 du décret 2011-2019, l'étude d'impact présentée doit être analysée à l'aune des nouvelles exigences issues de ce décret (cf. article R122-5 du code de l'environnement).

S'agissant de l'exigence concernant la **description du projet** (alinéa II-1), des informations détaillées figurent en partie EV du dossier. On notera qu'en complément de la description du projet, sont désormais aussi attendus des éléments relatifs aux procédés de réalisation dont on sait qu'ils peuvent influencer le niveau d'impact en phase chantier. A noter, pour les dossiers futurs, que le fait de faire remonter cette partie en introduction de l'étude d'impact serait probablement de nature à rendre plus aisée l'appropriation de l'étude d'impact, tant par le public, que par les services instructeurs.

La bonne application de la **notion de programme** au sens de l'alinéa II-12 du L122-1 du code de l'environnement, revêt une importance particulière dans le secteur dont il est question, objet de plusieurs projets d'aménagement importants (extension d'Eurexpo, desserte Sud du projet Grand Stade, liaison routière RD306-avenue Blériot (LY12)...). Ce point est abordé au sein du chapitre EII « appréciation des impacts du programme et autres projets connus » qui conclut au fait qu'en l'occurrence, programme et projet se confondent.

En toute rigueur, dans la mesure où la section précédente du tramway (« *extension de la ligne T2 jusqu'à Eurexpo* ») (rebaptisée depuis ligne T5) a été mise en service le 17 novembre dernier, force est de constater que celle-ci peut être considérée comme faisant

partie du réseau de référence à la date d'établissement de l'étude d'impact. Il est toutefois difficile de ne pas établir d'analogie avec la situation de cette précédente opération qui avait fait l'objet, au sein de l'avis émis par l'autorité environnementale du 02 juin 2010, de l'observation suivante « *Ceci étant, n'étant pas citée au PDU, celle-ci se trouve donc, sur la forme, dissociée des programmes d'aménagement visés au PDU et la partie existante du Tram T2 qui, lors de sa réalisation n'était pas annoncée comme devant être prolongée, peut être présentée comme constituant l'un des éléments du réseau de référence et non pas une autre section du projet.* ».

Sous réserve de confirmation par le maître d'ouvrage, il semble que la section étudiée soit la dernière de la nouvelle ligne T5, toutefois l'autorité environnementale incite le pétitionnaire à prendre en compte, pour les projets ultérieurs, la notion de programme avec toute la rigueur qu'elle suppose dans l'esprit du code de l'environnement qui incite fortement à bien anticiper les contours finaux du programme dans le but de produire au public une analyse des impacts témoignant d'une prise en compte suffisamment globale.

À décharge, on notera, dans le cas particulier de la ligne T5, que le caractère linéaire de l'infrastructure mais surtout le très faible recouvrement des effets négatifs territoriaux des diverses sections font que les éventuels effets cumulés des diverses sections de travaux sont finalement, dans ce cas très particulier, peu préoccupants.

S'agissant des autres projets cités au dossier, l'étude d'impact aurait gagné en clarté à ce que ceux-ci soient plus précisément décrits. S'agissant par exemple de LY12, ce projet routier est tantôt présenté comme une liaison entre la RD306 et le Sud d'Eurexpo, tantôt comme une liaison démarrant du rond point « René Cassin » (cf. page EIV-45) et donc, dans l'esprit de l'emplacement réservé au Plan local d'urbanisme, appelé à terme, à longer le projet de tramway sur une portion importante de son linéaire.

A ce sujet, on notera que la fonctionnalité de cette liaison est apparemment bien indépendante de celle de la ligne de tramway, ce qui rend défendable le fait de considérer que ceux-ci ne se regroupent pas au sein d'un même programme au sens du code de l'environnement. Toutefois, plus sur le fond, les fortes interactions territoriales de ces projets auraient probablement justifié des études coordonnées, malgré la différence de maîtrise d'ouvrage.

S'agissant du projet présenté, LY12 n'est pas considérée comme « projet connu » au sens de l'alinéa II-4 de l'article R122-5 du code de l'environnement et il n'y a donc pas, sur la forme, de manquement à ne pas avoir développé plus amplement ce point précis. Tel n'est toutefois pas le cas du projet intitulé « Grand stade-Accès Sud » qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 25 mars 2011, traité au dossier (cf. page EII-3) mais qui aurait peut-être mérité un traitement à une échelle mieux lisible permettant de bien comprendre l'articulation des deux projets.

Restent les projets portés par le comité de la foire de Lyon (voie de raccordement à LY12 et extension d'Eurexpo) qui, s'il sont inévitablement en interaction avec le projet présenté, ne paraissent effectivement pas partager d'unité fonctionnelle avec le projet objet du présent avis.

Enfin, une extension ultérieure du parc relais de « mi-plaine » est évoqué à plusieurs endroits du dossier mais n'est semble-t-il pas prise en compte dans l'analyse des impacts (nuisances acoustiques principalement). Ce point mériterait un positionnement plus clair.

S'agissant de l'alinéa II-6 du R122-5 (« *éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi*

que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 », le dossier présenté comporte une partie spécifique intitulée « articulation avec les plans schémas et programmes » (chapitre EV-I-4) qui traite :

- de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine de Lyon et du SCoT de l'agglomération lyonnaise ;
- du plan local d'urbanisme du Grand Lyon (*on notera au dossier la présence d'un volet relatif à la mise en compatibilité du PLU sur la commune de Chassieu*) ;
- du plan de déplacement Urbain approuvé en 2005 (le développement traite exclusivement des orientations générales du PDU, masquant le fait que le projet objet du présent avis n'est pas explicitement mentionné audit PDU ;
- du schéma régional de cohérence écologique, non encore produit, mais dont certains prémices ont néanmoins influencé le projet (noues paysagères longitudinales) ;
- du SDAGE Rhône méditerranée (développé un peu hâtivement et qui aurait mérité une analyse orientation par orientation) ainsi que du SAGE de l'Est Lyonnais ;
- du plan régional pour la qualité de l'air.

Ce développement couvre ceux des plans et programmes visés à l'article R122-17 dans sa version actuellement en vigueur, qui semblent les plus en interrelation avec le projet présenté. On notera cependant qu'un certain nombre d'entre eux, concernant les thématiques carrières ou déchets auraient, mérité d'être évoqués dans le but notamment de bien confirmer l'absence d'interactions avec le projet.

En ce qui concerne l'alinéa II-2, l'étude d'impact comporte bien une analyse de l'**état initial** qui fait notamment apparaître :

- la forte pression d'aménagement à laquelle l'ensemble du secteur d'étude a été soumise durant les dernières décennies ;
- un état initial qualité de l'air reposant sur les données du réseau « air Rhône-Alpes » complétées par la mise en place d'une dizaine d'échantillonneurs passifs le long du projet. l'étude annonce une qualité de l'air plutôt bonne, mais qui reste fortement influencée par les facteurs généraux de l'agglomération et donc en réalité perfectible pour les deux polluants principaux (NOx et PM) ;
- le positionnement de l'ensemble de l'aire d'étude au sein du couloir fluvio-glaciaire de Décines avec la présence d'une nappe phréatique vulnérable en raison de l'absence de la forte perméabilité de formations superficielles (*les temps de transferts restent toutefois significatifs en raison de la profondeur moyenne du toit de la nappe (15 à 20 mètres)*). On notera aussi que le projet est situé à bonne distance des captages recensés et à l'aval hydrogéologique des captages les plus proches ;
- s'agissant des milieux naturels, la présence d'un espace naturel sensible (conseil général du Rhône) en limite Nord du Projet (baptisé « branche Nord du V vert »). On notera l'absence d'éléments d'inventaire milieu naturel sur la zone située au Sud de cet ENS, englobant EUREXPO et l'aérodrome de Lyon Bron, qualifiée un peu hâtivement de « zone urbaine dense » (cf. carte de la page EIV-19). De fait, les inventaires de terrain qui se sont déroulés de juin 2011 à août 2012 ont mis en évidence un certain nombre d'enjeux relatifs au milieu naturel et qui sont désormais classiques dans des territoires de ce type. Certains constituent même des enjeux forts comme la présence de l'œdicnème criard (espèce protégée identifiée au Sud et à l'Ouest d'Eurexpo) ou le crapaud calamite (Sud d'Eurexpo). L'état initial met aussi en évidence la présence d'espèces ubiquistes comme le lézard des murailles ou l'écureuil roux ainsi que des zones de présence d'espèces invasives ou

indésirables (ambroisie et Datura principalement) et qui impliqueraient la nécessité d'adopter des précautions spécifiques ;

– un état initial acoustique basé sur des mesures sur site qui paraissent représentatives de l'ambiance sonore des abords du projet. Malgré l'absence de logements dans ce secteur, on notera toutefois une sensibilité en terme de santé publique eu égard à la présence d'une aire de gens du voyage ;

– une analyse paysagère dont on notera qu'elle s'est aussi intéressée à l'ambiance paysagère nocturne.

Cet état initial mentionne aussi quelques projets portant sur ce même secteur. Parmi eux, on aurait apprécié qu'une attention plus importante soit accordée au projet routier dénommé LY12 qui, à terme, pourrait côtoyer le projet de tramway sur une portion significative de son linéaire et dont les impacts seraient alors appelés à se cumuler avec ceux du projet.

On notera que cet état initial, dans l'esprit du décret portant réforme des études d'impact, a aussi vocation à traiter plus explicitement des interrelations entre les divers enjeux identifiés, exercice nouveau, qui n'est pas nécessairement facile sur le fond mais pour lequel, au moins sur la forme, un développement paraîtrait indiqué.

Concaténé au chapitre EIV traitant de l'état initial, on notera la présence d'un développement intitulé « Définition de la solution proposée » qui met en compétition, pour chacune des deux sections du projet, un ensemble de variantes et de micro variantes qui paraissent représentatives des scénarios raisonnablement envisageables. Les choix proposés sont étayés sur des comparaisons multicritères qui prennent en compte les paramètres environnementaux de façon proportionnée. Ce développement peut être considéré comme répondant à l'exigence de la rubrique II-5 de l'article R122-5 du code de l'environnement concernant l'« *esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* ».

La partie EV-II du dossier a valeur d'« **analyse des effets directs ou indirects du projet sur l'environnement...** » (alinéa II-3 de l'article R122-5 du code de l'environnement). Elle fait bien apparaître à la fois les effets positifs et les effets négatifs et distingue les effets temporaires des effets permanents. Elle fait notamment apparaître :

– l'amélioration de la desserte transport en commun de Chassieu ainsi que des gains de temps très importants pour ceux qui étaient déjà usagers des transports en commun (il aurait été intéressant de comparer aussi les temps de trajet pour ceux qui utilisaient leur voiture individuelle).

– une amélioration globale de l'attractivité des modes de transport doux (dont il faut reconnaître qu'elle est aussi en lien avec les autres projets du secteur ;

– une diminution des émissions polluantes et une amélioration du bilan énergétique résultant du report modal promu par le projet ;

– un excédent de matériaux, somme toutes assez faible eu égard à la pression de travaux dans l'Est lyonnais ;

– pour la phase chantier, une augmentation de la vulnérabilité de l'aquifère qu'il eut, sur la forme, été intéressant de quantifier en valeur relative, ainsi qu'un risque d'impact sur certaines espèces sensibles identifiées au Sud des emprises du projet (œdicnème criard et crapaud calamite) ;

– la suppression d'environ 3,5 ha de surface agricole annoncée comme représentant moins de 5 % de la surface agricole utile de l'exploitation unique concernée ;

– un effet sur les eaux souterraines qui ne semble pas aborder la question des pollutions chroniques infiltrées dans le cadre du projet (métaux et hydrocarbures issus de l'exploitation du tramway et de l'utilisation des voiries et parkings) ;

- l'imperméabilisation de 4,6 ha qui viendront s'ajouter aux très importantes surfaces déjà imperméabilisées dans ce secteur et dont une partie des effluents sont annoncés comme acheminés vers des réseaux existants (cette partie du projet a apparemment été optimisée de ce point de vue) ;
- s'agissant des milieux naturels, la suppression d'environ 45 arbres mais l'absence de prélèvement sur des habitats patrimoniaux avec un effet annoncé comme positif en ce qui concerne les noues d'infiltration ;
- un risque de mortalité par collision (chiroptères notamment) annoncé comme faible eu égard à la vitesse modérée des rames ;
- un risque d'effet négatif sur des spécimens d'espèces protégées abordé par mention d'un dossier de demande de dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement mais dont la teneur n'est pas détaillée au dossier d'étude d'impact ;
- s'agissant des obstacles aux déplacements de la faune, des renseignements dispersés dans le dossier et qui auraient mérité d'être synthétisés sous la forme d'un plan mentionnant les clôtures actuelles et les clôtures projetées ;
- des modifications annoncées comme localisées de l'ambiance lumineuse du site ;
- des effets induits d'étalement urbain (bref développement en page EV-45) ;
- un impact sonore quantifié par modélisation acoustique avec des conclusions vraisemblables en ce qui concerne le caractère non significatif des modifications acoustiques induites (seuil de 2 décibels). On notera au passage que la question de l'exposition de l'aire destinée aux gens du voyage n'est pas abordée (les niveaux semblent compris entre 55 et 60 dB) ;
- des aménagements paysagers apparemment très travaillés et qui laissent augurer, dans les secteurs les plus banalisés, d'une amélioration sensible de l'ambiance paysagère urbaine ;

On notera que cette partie de l'étude d'impact répond à la demande du code de l'environnement concernant l'évaluation des additions et interaction des effets entre eux (le développement qui y est relatif est toutefois un peu bref).

Cette analyse, comme prévu au code de l'environnement, traite aussi de la **santé** (pièce EVI), à vocation plutôt informative mais qui aborde pertinemment la question des espèces allergènes (ambroisie) et/ou toxiques (datura par exemple).

La pièce EV du dossier contient la **description des mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) accompagnée (en pièce EVII) d'une **évaluation des dépenses correspondantes** qui intègre aussi des mesures en faveur du cadre de vie dont on notera qu'elles ne sont pas nécessairement des mesures de réduction ou de compensation d'effets négatifs du projet, ce qui conduit à un total affiché peut être un peu important, non représentatif des effets négatifs du projet qui, eux, restent faibles en raison d'une très opportune politique d'évitement des impacts dans le choix du tracé notamment.

La pièce EVIII contient à la fois une **présentation des méthodes utilisées** et une **description des difficultés rencontrées**. On notera, parmi les difficultés à signaler, celles liées à la mise en œuvre des nouvelles règles définies pour l'étude d'impact et dont s'est finalement bien acquitté l'auteur de l'étude d'impact.

Le dossier mentionne bien, en pièce EIII, les **auteurs de l'étude d'impact**. Toutefois, seule la société Reflex Environnement mentionne nommément la personne qui a réalisé l'étude, dans l'esprit du code de l'environnement qui attend que soient produits les « **noms et qualités des auteurs** » (alinéa II-10).

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport (alinéa III du R122-5), le dossier contient une **analyse des consommations énergétiques et des coûts collectifs des pollutions et des**

nuisances et des avantages induits pour la collectivité dispersée entre plusieurs parties du dossier. On notera, point intéressant, que le coût des pollutions et nuisances est concaténé au chapitre EVII (coût des mesures en faveur de l'environnement) ce qui n'est pas nécessairement une mauvaise idée dans la mesure où cela contribue à placer des coûts externes au côté des coûts du projet. Ce chapitre contient aussi un intéressant bilan des avantages du projet qui, dans la tradition des projets d'infrastructures, fait apparaître la prédominance des gains de temps.

On notera que l'étude d'impact de ce type de projets doit désormais contenir l'analyse des « **conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation** » ainsi que celle des « **impacts et mesures d'atténuation envisagées sur les aménagements fonciers agricoles et forestiers** » (alinéa III du R122-5). Si l'effet sur l'étalement urbain est traité (quoique sommairement), celui sur les effets des éventuels remboursements aurait eu, au moins sur la forme, vocation à être évoqué, ne serait ce que pour confirmer, compte tenu du faible impact du projet sur l'exploitation agricole concernée ainsi que de l'anticipation contractuelle mentionnée au dossier, qu'aucun remboursement n'est nécessaire.

Un certain nombre d'**hypothèses de trafic** (visées au titre du même alinéa du code de l'environnement) figurent bien au dossier. Il en est de même pour la prise en compte des nuisances sonores.

Enfin, le dossier comporte un **résumé non technique** tel qu'exigé à l'alinéa IV du R122-5 du code de l'environnement, agréable, concis et bien illustré.

S'agissant de l'application de l'article L414-4 du code de l'environnement (alinéa VI du R122-5), le dossier contient bien une **évaluation d'incidences Natura 2000** qui, sans surprise, conclut à l'absence d'incidence du projet sur cet enjeu.

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 :
cf. paragraphe 4-2 ci après

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet est présenté comme engendrant des reports de trafic significatifs vers des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, l'évaluation d'incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence du projet sur les enjeux Natura 2000, ce qui est aisément validable dans le cas présent.

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

SDAGE Rhône méditerranée : l'étude d'impact comporte de brefs développements spécifiques analysant la compatibilité du programme avec le SDAGE qui concluent à la vraisemblable compatibilité du projet. On notera qu'une analyse orientation par orientation est en général plus convaincante.

Un commentaire relatif à la politique retenue par le SYTRAL en matière d'usage de produits phytosanitaires aurait aussi par exemple été bienvenu au regard de l'orientation 5D du

SDAGE « *lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* » (seule la politique du Grand Lyon à cet égard est évoquée au dossier).

SAGE de l'Est lyonnais : Un peu plus en profondeur que pour le SDAGE, le dossier vise la prise en compte des orientations du SAGE relatives à la gestion économe de la ressource en eau (limitation de l'arrosage de la plate-forme), à la bonne gestion des eaux météoriques, et à la maîtrise de l'étalement urbain. Là aussi, une analyse orientation par orientation aurait eu le mérite de l'exhaustivité. On aurait par exemple apprécié que soit explicitement évoquée l'orientation 3-2-8 « limiter les risques de pollution liés aux infrastructures linéaires ».

Espèces protégées : Une « procédure de prise en compte des espèces protégées » est annoncée comme menée en parallèle aux procédures objet du présent avis. La stratégie d'évitement, qui repose notamment sur le choix d'un tracé de moindre impact constitue un atout très favorable pour le bon aboutissement de cette procédure dont les conclusions auront vocation à venir abonder celles de l'étude d'impact.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration relatives à la **phase chantier** reposent notamment sur :

- la prise en compte, pour les enjeux milieu naturel, des périodes de sensibilité des diverses espèces susceptibles d'être concernées et, pour les humains, des périodes de foire ;
- des précautions axées sur la maîtrise des espèces indésirables (on notera que le nettoyage des engins n'est pas le seul impératif dans le cas de l'ambrosie) ;
- des précautions classiques et relativement basiques en ce qui concerne la prévention des pollutions (même hors des périmètres de protection de captage, la vulnérabilité générale du secteur rend souhaitable la mise en place d'une procédure d'alerte) ;
- vis-à-vis de la petite faune sauvage, la « mise en défens » (éviter de créer des habitats temporaires attractifs, système de clôtures « diode ») des emprises du chantier ;
- des mesures en faveur de l'œdicnème criard qui mériteraient d'être consolidées (la mise en place d'une clôture opaque haute de 2m reste annoncée au conditionnel) (au passage, on se demande si la mention « *il sera difficile de ne pas intervenir en dehors des périodes de présence...* » ne serait pas une coquille?) ;
- à proximité de l'aire d'accueil des gens du voyage, restriction des travaux nocturnes.

En phase exploitation :

- s'agissant des eaux souterraines, des mesures annoncées comme reposant exclusivement sur la phase travaux, ce qui, sur le fond, est contestable dans la mesure où certaines des dispositions du projet peuvent avoir un rôle dans ce sens (effet des noues végétalisées sur les pollutions chroniques, protection de certains secteurs contre l'intrusion des véhicules automobiles...) ;
- la mise en place et le suivi d'un couvert végétal visant notamment à maîtriser l'expansion des espèces invasives et susceptible de procurer des habitats intéressants pour certaines espèces ;
- une gestion raisonnée des dépendances vertes du projet ;
- la mise en place de mesures de défens pérennes (et intégrées au profil en travers de l'infrastructure) en limite de certaines emprises techniques où certaines espèces pourraient se trouver piégées (on notera toutefois que la traduction technique de cet engagement n'est pas encore arrêtée) ;
- au sein des emprises techniques les plus exposées, des choix de traitement végétal visant à ne pas les rendre trop appétantes pour la faune sauvage ;
- des engagements visant à limiter les effets négatifs de l'éclairage nocturne (qu'il conviendrait de consolider car certains restent au conditionnel et qu'il paraîtrait souhaitable

- de replacer au sein d'une réflexion d'ensemble portant, dans l'idéal, sur la totalité des abords d'Eurexpo) ;
- la non nécessité réglementaire de procéder à des mesures de réduction de l'impact acoustique ;
 - des aménagements paysagers apparemment très travaillés, y compris en ce qui concerne les aspects « eau » et « milieu naturel » ;
 - des mesures de contrôle vis-à-vis des courants vagabonds.

L'ensemble de ces mesures s'avère d'un bon niveau au regard de la faiblesse des effets négatifs résiduels.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier ne comporte pas de développement spécifique au dispositif de suivi. On notera toutefois, outre les suivis génériques existant sur ce secteur indépendamment du projet (suivi de la qualité de l'air par exemple, suivi de la nappe phréatique...) les engagements suivants :

- « suivi environnemental du chantier » (teneur non détaillée) ;
- suivi des phénomènes vibratoires ;
- suivi des ouvrages d'assainissement équipant les parcs relais (page EVI-7).

Un suivi des dépendances vertes axé sur la maîtrise des espèces invasives, est par ailleurs conseillé par l'auteur du dossier (cf. page EV-41).

Outre la confirmation de ce dernier engagement, il conviendra bien sûr de finaliser le dispositif de suivi en y intégrant l'ensemble des suivis qui incombent habituellement aux gestionnaires d'infrastructures (suivi sanitaire général des dépendances vertes, suivi de l'ensemble des dispositifs d'assainissement, suivi de la mortalité de la faune sauvage qui, en l'occurrence pourra se restreindre aux secteurs les plus sensibles et qui aurait vocation à être coordonné entre l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés (grand Lyon, COFIL, SYTRAL).

À ce suivi il sera souhaitable d'intégrer, dans la poursuite des relations annoncées comme déjà engagées avec les associations de protection de la nature, un suivi de la pérennité des mesures prises en faveur des habitats naturels et des espèces, sans omettre celles qui pourraient résulter des demandes de dérogation annoncées au titre de la protection des espèces (L411-2).

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Bien que perfectible sur quelques points, secondaires sur le fond, le dossier contient l'ensemble des développements exigés au code de l'environnement. Pour la forme, certains sujets comme « *l'analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers (AFAF) induits par le projet* » mériteraient d'être évoqués, ne serait-ce que pour rappeler qu'aucun AFAF ne devrait découler du projet.

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

Compte tenu de la faiblesse des effets négatifs potentiels du projet, le débat sur son opportunité repose essentiellement sur sa performance au regard du report modal qu'il peut induire en faveur des transports en commun et des modes de déplacement doux.

On notera à cet égard, que certains des services consultés pointent l'éloignement entre la station Cassin et le centre-ville de Chassieu (environ 1500 mètres), des temps de parcours jusqu'au cœur de l'agglomération lyonnaise jugés moyennement attractifs et, en conséquence, un dimensionnement perfectible des parcs relais.

Ceci étant, compte tenu de la faible distance entre Eurexpo et la limite de Chassieu, il eut été difficilement compréhensible de ne pas valoriser à terme l'actuelle ligne T5 en lui faisant jouer un rôle aussi vis-à-vis de la zone urbaine de Chassieu.

S'agissant de la méthode d'intégration environnementale, celle-ci repose sur des choix de variantes qui privilégient l'évitement. Il s'agit en l'occurrence d'une saine approche, car certains terrains situés sur d'autres hypothèses de tracé hébergent des espèces emblématiques et très sensibles qui auraient indéniablement handicapé le bon aboutissement des procédures.

Avec près de 10 % du montant de l'opération affichés comme consacrés à l'environnement (*mais on a vu qu'une grande part de ce montant correspondait à des éléments qualitatifs du projet plus qu'à des mesures de réduction des impacts*), les mesures environnementales couvrent assez largement les effets négatifs potentiels du projet. On notera que certaines sont toutefois annoncées comme restant à finaliser (mise en défens vis-à-vis de la petite faune), sans omettre celles qui pourraient être associées in fine à l'octroi de dérogations espèces protégées.

Le dispositif de suivi devra quant à lui, être complété dans l'esprit des observations figurant au paragraphe 3-5 ci avant et, dans l'idéal, à inclure dans un cadre coordonné plus global couvrant le suivi environnemental de l'ensemble des projets du secteur.

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 procédures relatives aux espèces protégées*).

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

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

Gilles PIROUX