



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 19 JUIN 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 : « Aéroport de LYON-BRON – Taxilane et hangars
aviation d'affaire »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président d'Aéroports de Lyon)**

**Avis de l'autorité environnementale
(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement)**

REFER : Réf. : 3240-2012-ym.odt/0293

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 :

Les alentours de l'aéroport de Lyon-Bron ont été confrontés, durant les dernières décennies, à une forte pression d'urbanisation qui font que l'aéroport est désormais inclus dans la première couronne de l'agglomération. Cet état de fait a amené ses gestionnaires à engager un dialogue nourri avec les riverains, concrétisé notamment par une « charte pour l'environnement sonore ».

S'agissant des autres enjeux environnementaux, on notera que l'absence de protections réglementaires ou de mention à l'inventaire ZNIEFF ne constitue pas un gage d'absence d'enjeu relatif au milieu naturel, d'autant plus que les amples espaces ouverts préservés du fait de la présence des aéroports sont connus en tant que facteurs de biodiversité péri urbaine.

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.

La transmission du dossier ayant été effectuée avant le 01 juin 2012, cette demande n'entre pas dans le champ d'application du décret 2011-2019 portant réforme des études d'impact. L'analyse de sa complétude a donc vocation à reposer sur les dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement dans leur version antérieure au 01/06/2012.

Dans ce cadre, l'étude d'impact produite appelle les observations suivantes :

Elle comporte un chapitre « **appréciation des impacts du programme** » qui évoque diverses opérations (rainurage de la piste, opération de renouvellement urbain) annoncées comme contribuant à la « prise d'ampleur progressive de l'aéroport de LYON BRON au niveau européen et international » mais n'émet pas de conclusion claire quant à l'inclusion ou non dans un programme plus vaste.

Elle mentionne les **auteurs de l'étude** et contient un **résumé non technique** plutôt conséquent.

De son côté, l'état initial fait apparaître :

- la présence d'une nappe phréatique vulnérable ainsi que divers points de prélèvement (dont un captage AEP à environ 1500m à l'aval hydrogéologique du projet (captage de secours de Chassieu)) ;
- s'agissant du milieu naturel : la présence de clôtures destinées à éviter « l'intrusion des animaux en zone réservée », associées à un dispositif d'effarouchement (gestion du risque aviaire) ;
- au terme d'un inventaire annoncé comme précoce mais qui semble déjà bien couvrir les enjeux les plus importants, la présence d'un certain nombre d'espèces d'oiseaux protégées (dont l'œdicnème criard et le bruant proyer) ainsi que du lézard des murailles ;
- en l'absence de ré actualisation du plan d'exposition au bruit de 1977, des modélisations de l'environnement sonore de l'aéroport.

Au chapitre « **justification de la solution retenue** », le dossier met en compétition divers partis d'aménagements qui paraissent représentatifs des solutions raisonnablement envisageables. L'analyse multicritères produite ne semble pas évoquer de critères relatifs aux enjeux environnementaux évoqués dans l'état initial. Ceci étant, la solution retenue semble aussi appartenir à la famille de solutions de moindre impact.

L'**analyse des impacts** met en évidence :

- le prélèvement d'environ 2 ha de foncier agricole ;
- la démolition de zones précédemment aménagées (la filière d'élimination des déchets ne semble pas précisée) ainsi que la reprise d'une ancienne station de carburant annoncée comme déjà dépolluée ;
- la suppression d'un grand nombre d'emplacements de stationnement poids lourds (le dossier parle de 400 à 800 poids lourds par jour) qui sont annoncés comme reportés sur d'autres sites de l'agglomération (emplacements non précisés au dossier) ;
- l'augmentation des surfaces imperméabilisées (le dossier précise que le dispositif actuellement en place resterait adapté) ;

Le dossier contient un chapitre relatif au « **coût des mesures de réduction, de suppression et de compensation des impacts** » mais ne produit aucune valeur. Il devra être complété sur ce point.

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'étude aurait dû comporter un développement relatif à l'« **analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet** ». Elle devra aussi être complétée sur ce point.

Enfin, elle intègre un bref développement traitant de l'analyse critique des « **méthodes utilisées** ».

En revanche, s'agissant des exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement relatives aux « **évaluation des incidences Natura 2000** », le dossier cite une évaluation d'incidences (cf. page 125), mais le commentaire dont elle est assortie est trop sommaire pour pouvoir constituer une réponse formelle. Le dossier devra être complété sur ce point.

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 :

Voir paragraphe 4-2 ci après.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier ne précise pas l'effet du projet en terme d'émissions de gaz à effet de serre. On a noté qu'un complément est normalement attendu sur ce point.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier ne contient pas de développement ayant valeur d'« évaluation des incidences Natura 2000 » au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement. Ceci étant, la configuration des lieux par rapport aux zones Natura 2000 ainsi que la nature des milieux naturels concernés laisse peu de doutes à ce sujet.

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

SDAGE Rhône méditerranée : L'analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE figure au dossier d'incidence loi sur l'eau, lequel est, en l'occurrence, dissocié de l'étude d'impact. Elle conclut à la bonne compatibilité du projet, inhérente principalement aux dispositions déjà retenues pour l'actuel système de prévention des pollutions.

Au regard de l'orientation 5 D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* », on notera que le dossier évoque l'absence d'usage de produits phytosanitaires sur le secteur concerné par le lézard des murailles. Toutefois, on

aurait aimé en savoir plus sur la politique d'aéroports de Lyon vis à vis de l'usage général de ces produits.

Espèces protégées : le dossier, au terme d'un inventaire de bon niveau, notamment en ce qui concerne l'avifaune, évoque la présence d'espèces protégées mais ne conclut pas quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Il semble que l'œdicnème criard ne soit pas concerné par l'emprise des travaux, toutefois, les retours d'expérience de divers projets de l'Est lyonnais (certains sont d'ailleurs cités au dossier) doivent inciter à la prudence à son égard. Reste aussi les cas du lézard des murailles et du bruant proyer pour lesquels le dossier, qui prévoit des mesures compensatoires, aurait vocation à être conclusif.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration proposées appellent les observations suivantes:

Pour la **phase chantier**, des précautions génériques globalement adaptées mais qu'il conviendrait peut être d'inclure dans un dispositif de management environnemental en phase chantier, souhaitable notamment du fait de la vulnérabilité de l'aquifère.

Pour la **phase exploitation** :

- s'agissant de l'impact sur les habitats naturels et les espèces protégées, le dossier propose en compensation, la création de 0,25 ha de prairie, ce qui correspond à une compensation partielle (le dossier précise qu'il s'agit de 20% de la surface prélevée) très probablement insuffisante, eu égard aux espèces d'oiseaux susceptibles d'être concernées, pour accompagner une éventuelle demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.
- en ce qui concerne les nuisances acoustiques, le projet n'est pas présenté comme susceptible d'engendrer des nuisances supplémentaires directes pour les riverains dans la mesure où il s'agit de circulations au sol dans un secteur situé loin de tout local sensible. Ceci étant, l'un des buts annoncés pour le projet semble être d'augmenter le trafic accueilli par l'aérodrome, point qui aurait mérité de plus amples approfondissements et notamment davantage d'informations quant à l'impact éventuel des 6750 mouvements supplémentaires annoncés sur les nuisances engendrées par l'aérodrome.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Outre les suivis génériques existant sur l'aire d'étude indépendamment du projet (qualité de l'air par « Air Rhône Alpes »), le dossier présente un dispositif de suivi qui concerne essentiellement le suivi de la qualité des eaux de la nappe phréatique en amont et en aval du bassin d'infiltration.

Ce suivi sera bien sûr à compléter par les suivis environnement habituels durant la phase travaux mais aussi par le suivi de la mesure compensatoire proposée ainsi que les suivis environnementaux généraux inhérents à l'activité de l'aéroport (suivi avifaune, suivi des espèces invasives, suivi des nuisances sonores....) et sur lesquels s'est engagé Aéroports de Lyon dans le cadre d'une politique environnementale spécifique.

4)Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Compte tenu de la date de dépôt du dossier, le dossier aurait vocation à être complété sur les points suivants :

- « *analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet* » (ancien R122-3 du code de l'environnement) ;

- mention du coût des mesures prises en faveur de l'environnement ;
- évaluation d'incidences Natura 2000 (L414-4 du code de l'environnement).

A cette occasion, une clarification de la bonne application de la notion de programme au sens du code de l'environnement pourrait être bienvenue.

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

L'opportunité du projet entre dans une logique de développement aéroportuaire présentée comme susceptible d'induire à terme une augmentation du trafic accueilli par l'aérodrome. Compte tenu de l'évolution urbaine de ce secteur de l'agglomération, cette évolution, forcément limitée dans son ambition, nécessitera le maintien, voire le renforcement de la très utile concertation entre le gestionnaire de l'aéroport et les représentants des riverains.

Le projet présenté correspond, parmi les options retenues, à une famille de solutions de moindre impact. Elle réutilise principalement une zone déjà fortement dégradée.

Par comparaison à d'autres dossiers de ce type, les études d'environnement menées semblent rigoureuses, notamment en ce qui concerne l'avifaune (ce qui est d'ailleurs assez naturel pour un exploitant d'aéroport confronté au péril aviaire).

Sous réserve de l'avis du service en charge de la police de l'eau, les impacts directs du projet semblent bien maîtrisés en ce qui concerne les enjeux « eau ». Les effets sur les espèces protégées mériteront toutefois, comme pour tous les projets de ce secteur, une grande vigilance et on notera que la compensation proposée pourrait trouver ses limites au cas où une dérogation serait nécessaire au regard de l'article L411-2 du code de l'environnement relatif à la protection des espèces.

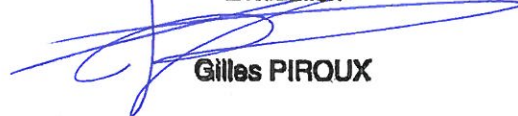
Plus globalement, le lecteur reste sur sa faim en ce qui concerne les effets indirects. On aurait par exemple aimé connaître les effets du projet en terme de trafic aérien induit ainsi que, le cas échéant, les nuisances associées. Par ailleurs, la suppression du centre routier, sur l'emprise duquel le projet est majoritairement réalisé, reporte très probablement les nuisances sur d'autres secteurs de l'agglomération, point qui aurait mérité un approfondissement.

Enfin, le dispositif de suivi a vocation à être abondé dans le sens des observations figurant au paragraphe 3-5 ci avant.

Plus dans le détail, la question de la conception de l'éclairage mériterait peut être de plus amples développements (économies d'énergie, prévention des pollutions lumineuses).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des éventuelles procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (*notamment procédures loi sur l'eau et procédures espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation
Le chef du service
Connaissances Études Prospective et
Évaluation



Gilles PIROUX

