

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

Service Connaissance Etudes, Prospective et Evaluation

Unité Evaluation Environnementale des plans programmes  
et projets

Référence : Q:\UIA\AE des projets\AE avis rendus sur projets\AE infras\VVV  
passerelle Décines Charpieu\2630-2010-ym.odt\031  
Vos réf. :

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr  
tél. 04 37 48 36 36 - fax : 04 37 48 36 31

Objet : Grand Lyon – Création d'une passerelle piétons cycles à Décines  
Charpieu – avis Autorité environnementale

Le directeur régional de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement

A

Monsieur le président de la communauté urbaine de Lyon  
Direction de la Voirie  
A l'attention de M REYNAUD (Fax n°04 78 95 88 79)  
20 rue du Lac  
BP 3103  
69399 LYON CEDEX 03

Lyon, le

27 JAN. 2010

Monsieur le président,

Par courrier du 19 novembre 2009, vous avez sollicité auprès de M le préfet de  
région, un avis au titre de l'autorité environnementale sur ce projet.

Vous trouverez ci joint l'avis demandé. Conformément à l'article R122-13 du code  
de l'environnement, celui-ci doit être joint au dossier d'enquête. Par ailleurs, il vous  
appartient de le rendre public par voie électronique sur votre site Internet.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération la plus  
distinguée,

Pour le préfet de région, autorité environnementale, et par délégation  
Le directeur régional de l'environnement de l'aménagement  
et du logement

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

Philippe GRAZIANI

Pièces jointes : avis de l'autorité environnementale (2629a-2010)

Copies : ensemble des services consultés

Présent  
pour  
l'avenir

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Infrastructures, transports et mer





Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

n/réf : Q:\UIA\AE des projets\AE avis rendus sur projets\AE Infras\VVV passerelle Décines Charpieu\2629a-2010-ym.odt\0

# Projet intitulé : « Mise en place d'une passerelle piétons cycles à Décines Charpieu »

## 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 :
  - 2.1 analyse générale formelle de l'étude d'impact
  - 2.2 pertinence du dispositif de suivi
- 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
- 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 :

L'un des objectifs du plan de déplacements urbains de Lyon est de faire progresser la part modale du vélo, notamment en ce qui concerne les déplacements quotidiens. Le secteur concerné par le projet est identifié comme un secteur de forts enjeux sous la désignation « anneau bleu ».

Le projet présenté aura pour effet de faciliter et de mettre en exergue l'accès de cette zone d'enjeux depuis Décines par les modes de déplacement dits « doux » (voie partagée piétons cycles).

### 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 de la Drôme postérieurement au 1<sup>er</sup> 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.

Le projet étant considéré comme une infrastructure de type routier, 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.

#### 2.1) Analyse générale formelle de l'étude d'impact :

Elle intègre bien le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. Sur le fond, on regrettera que certains chapitres de ce résumé se bornent à rappeler le but des volets qu'ils sont censés traiter (chapitres 7 et 10). Ceci étant, il couvre l'ensemble des thèmes et chapitres.

Elle comporte un chapitre (cf. alinéa IV du R122-3) relatif à l'**appréciation des impacts de l'ensemble du programme** qui justifie l'absence de développement en précisant que le concept « anneau bleu » dans lequel l'opération s'insère n'est pas considéré comme un programme d'aménagement. Sans entrer dans ce type de considérations, il paraîtrait plus clair de préciser que l'opération présentée, bien que faisant partie d'une politique générale d'aménagement qui comporte un grand nombre d'investissements de diverses natures, peut être considérée comme fonctionnellement indépendante et trouverait de toutes façons son utilité même en l'absence des autres investissements.

Le chapitre relatif aux **auteurs des études** cite les bureaux d'études mais nomme aussi les rédacteurs concernés. On regrettera toutefois que la désignation d'éventuels experts traitant de sujets spécifiques (notamment en ce qui concerne les inventaires milieu naturel) ne fasse pas l'objet d'un développement.

L'étude d'impact transmise comporte une **analyse de l'état initial** couvrant l'ensemble des thèmes requis. Celle-ci appelle néanmoins les commentaires suivants :

- L'état initial relatif à l'eau évoque le **SDAGE 2010** comme étant en projet alors que celui-ci a été approuvé le 20/11/2009 par M. le préfet coordonnateur de bassin. Il fait par ailleurs état d'analyse de **sédiments** et précise que celles-ci ne « montrent pas de concentration en **PCB** ». Toutefois, ce résultat, assez surprenant, me paraît devoir être pondéré par le fait que le dossier ne précise pas les conditions dans lesquels ces prélèvements ont été effectués et notamment la profondeur atteinte. En effet, il importe de connaître le taux de pollution des matériaux appelés à être repris dans le cadre des travaux de fondation.
- S'agissant de l'**écoulement des crues**, le dossier fait état du plan de prévention des risques approuvé le 18/01/2007 mais ne traduit pas cartographiquement ce dernier. Il précise le débit maximal admis par la centrale hydroélectrique de Cusset (avec, pour l'anecdote, une erreur d'ordre de grandeur: 600m<sup>3</sup>/h annoncé alors qu'il s'agit de 640 m<sup>3</sup>/s) sans préciser qu'il s'agit en fait du débit maximal susceptible de transiter dans le canal et que l'hydrogramme à prendre en compte pour le dimensionnement des ouvrages est artificiel et très particulier.
- Le volet état initial du **milieu naturel** assez pertinent dans son développement, met en évidence l'intérêt de ce secteur en ce qui concerne l'avifaune et l'ichtyofaune. Il signale toutefois quelques faiblesses dans l'inventaire de l'entomofaune. On notera par ailleurs les réserves exprimées par la DREAL Rhône Alpes dans son avis du 13 janvier 2010 quant à la recevabilité de l'inventaire fourni dont les prospections sont jugées trop limitées et qui n'est pas vraiment conclusif quant à présence ou l'absence d'amphibiens ou de castors et, en corollaire, la nécessité ou non de recourir à une dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.
- Sont aussi mises en évidence les contraintes résultant de la présence du **captage dit « Rubina »** dont le périmètre éloigné est concerné par le projet (culée nord).
- le volet **acoustique**, basé sur la cartographie du bruit ambiant (directive européenne) fait apparaître une exposition significative des usagers de la future passerelle au bruit engendré par la RD6.
- dans le même esprit, le volet relatif à la **qualité de l'air**, purement informatif, ne cite pas de résultat d'analyse in situ.

**Raisons pour lesquelles le projet a été retenu :** Ce développement est bien présent au dossier, mais ne fait pas état de variantes qui auraient été mises en compétition. Pour le moins, l'exposé des raisons pour lesquelles l'aménagement du pont existant n'a pas été retenu (*la DDT du Rhône, dans son avis du 12 janvier 2010 précise que des solutions techniques existent*) aurait été souhaitable. Hormis cette hypothèse, il eut été facile d'évoquer les raisons pour lesquelles l'adoption d'autres variantes de tracé neuf (*par exemple à l'aval du pont existant*) n'aurait pas nécessairement contribué à améliorer l'intégration environnementale du projet. En effet, la variabilité des enjeux est apparemment faible aux abords du projet. Le dossier ne présente pas non plus de variantes de structure de l'ouvrage, ce qui est dommage. En effet, le parti architectural retenu présente l'avantage de réduire le nombre d'appuis en rivière mais est davantage susceptible d'occasionner des impacts sur l'avifaune. En effet, certaines espèces percevant mal les câbles et les haubans peuvent heurter ceux-ci.

**Analyse des effets du projet sur l'environnement :** Toujours en conformité avec l'article R122-3 du code de l'environnement, le dossier analyse, pour l'ensemble des thèmes environnementaux décrits à l'état initial, les impacts du projet. Comme souvent pour ce genre de petits projets, le « rappel des impacts potentiels » est majoritairement issu d'une rédaction type qui traite d'impacts parfois sans lien avec les caractéristiques du projet. Plus dans le détail, celui-ci appelle les observations suivantes :

- Ce chapitre fait apparaître un risque de **pollution accidentelle des eaux souterraines** durant la phase de travaux. Ceci étant, le dossier ne contient pas d'élément permettant d'évaluer la probabilité de cet impact, ni l'ordre de grandeur de l'éventuel temps de transfert d'une pollution jusqu'au captage. Le dossier fait par ailleurs apparaître une coupe géotechnique qui semble accréditer le fait que la fondation perforerait une couche d'argile réduisant actuellement la vulnérabilité de la nappe phréatique. Des précisions eussent été

utiles à ce sujet, de façon à vérifier que les dispositions constructives de la fondation ne seraient pas de nature à augmenter la vulnérabilité de l'aquifère sous jacent.

- Le dossier ne présente pas l'impact de l'ouvrage sur l'**écoulement des crues** dont le chapitre relatif aux méthodes utilisées laisse pourtant penser qu'il aurait été étudié. Une explicitation du fait que le canal fonctionne grosso modo à débit constant au delà d'un certain seuil, eut certainement facilité la compréhension du dossier sur ce point.

- du point de vue de l'**hydraulique générale**, l'ouvrage ne comportant qu'un seul appui, on aurait tendance à penser que son impact est masqué par celui de l'ouvrage existant qui en comporte trois. Ceci étant, la proximité des deux ouvrages et le fait que l'appui central soit susceptible de créer une zone de turbulence qui concerne l'un des appuis existants (situé à proximité mais pas tout à fait dans son axe), fait qu'il convient de s'intéresser à ce sujet et notamment d'évaluer les risques d'affouillement tant à terme que durant la phase de réalisation. Par ailleurs, l'impact hydraulique de l'estacade à créer en rive gauche, non développé au dossier, nécessite d'être évalué, y compris en cas de remontée d'onde depuis la centrale de Cusset.

- Il développe en revanche l'**impact potentiel des câbles et suspentes sur l'avifaune** dont il précise qu'il a été évalué par le Conservatoire ornithologique Rhône Alpes.

- il aborde la question de l'effet des dispositifs d'éclairage prévus pour mettre l'ouvrage en valeur mais uniquement sous l'angle des possibilités de collisions entre les chiroptères attirés par les insectes et les usagers. Or l'impact principal de ce type de dispositifs, outre la contribution à la **pollution lumineuse** ambiante de la ville, concerne bien l'entomofaune elle-même, avec une mention particulière pour les lépidoptères nocturnes.

**Mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement** : Développées pour chacun des thèmes (voir commentaires au chapitre 3 ci après).

**Effets du projet sur la santé** : Le dossier comporte bien un chapitre à ce sujet. Il aborde, sous un angle strictement qualitatif, l'ensemble des sujets susceptibles de concerner la santé publique. S'il s'avère pertinent en ce qui concerne les espèces envahissantes (cas de l'ambrosie), il ne traite guère de l'impact sur le captage AEP concerné (cf. observation ci avant). Strictement informatif, il ne quantifie pas les éventuels impacts négatifs du projet qui, il est vrai, ne portent guère sur des enjeux ayant trait à la santé publique. Par ailleurs, des éléments relatifs au gain en terme de santé publique du développement de l'usage du vélo eussent pu utilement abonder ce volet du dossier.

**Coût des mesures prises en faveur de l'environnement** : Le développement qui figure à ce sujet dans le dossier identifie des dépenses très modérées, axées exclusivement sur la revégétalisation après travaux. On notera, sans que cela en change l'ordre de grandeur, qu'il eut été plus représentatif d'y intégrer l'ensemble des surcoûts liés à la prise en compte de l'environnement durant les travaux ainsi que ceux liés au dispositif de suivi avifaunistique proposé.

Elle contient aussi une **note traitant des méthodes d'évaluation utilisées** qui, outre des éléments relatifs aux périodes d'inventaire milieu naturel, fait apparaître le fait que des études hydrauliques auraient été réalisées.

Enfin, elle comporte le volet relatif aux **coûts collectifs des pollutions et nuisances** exigé pour tout projet d'infrastructure de transport.

## 2.2) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dispositif de suivi comporte un suivi quinquennal reconductible de l'impact de l'ouvrage sur l'ornithofaune (collisions avec les câbles et haubans). On notera que ce suivi est plus particulièrement motivé par l'absence de mesures réductrices à cet égard (balisages des câbles et haubans par exemple) et s'accompagne d'un engagement quant à la mise en œuvre d'actions correctrices en cas de besoin avéré.

Dans ce contexte, l'adjonction d'une mission axée sur la prévention de la dissémination des espèces invasives serait aussi de bon aloi.

Par ailleurs, l'opportunité de réaliser un suivi durant la phase de chantier, visant à prévenir toute pollution du captage de Rubina a vocation à être étudié en liaison avec la DDASS du Rhône.

## 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 présenté fait partie d'une politique d'aménagement destinée à favoriser les modes de déplacements dits « doux ». Il part donc d'un objectif environnementalement vertueux.

Concernant un secteur déjà particulièrement anthropisé, son impact environnemental reste globalement modéré. Pour autant il est susceptible de concerner des enjeux forts (captage de Rubina, écoulement des

crues du Rhône, maîtrise de la dispersion d'éventuels sédiments pollués par les PCB, avifaune de la ZNIEFF de type 1 n°69130006 du « bassin du grand large »).

Du point de vue de l'hydraulique, on notera que le projet est conçu dans le but de réduire son impact (réduction du nombre d'appuis en rivière, réalisation du contournement cyclable de la culée Nord par estacade).

On notera par ailleurs que les mesures destinées à une meilleure maîtrise des impacts durant la phase chantier font l'objet d'un développement qui traduit la volonté d'en maîtriser les impacts au travers d'un dispositif baptisé « **charte de chantier vert** » mais qui reste perfectible, notamment en ce qui concerne la gestion des sédiments extraits (voir observation au 3,4 ci après).

Plus dans le détail, les éléments figurant au dossier appellent aussi les observations suivantes :

- ni le **prélèvement sur le volume de stockage des crues**, ni l'**impact du projet sur le niveau des plus hautes eaux** ne sont présentés, l'impact est présenté comme faible, ce qui est très vraisemblable compte tenu de l'hydrogramme du canal, mais, dans l'absolu, eut mérité un plus ample développement.

- En ce qui concerne la **protection des espèces**, le dossier semble conclure qu'aucune demande de dérogation au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement ne serait nécessaire, ce qui est plausible compte tenu de l'emplacement et de la nature du projet, mais l'observation de la DREAL (évoquée ci avant) concernant l'inventaire milieu naturel pourrait pondérer cette conclusion.

### 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 aura vocation à garantir le respect de cette directive.

- En ce qui concerne Natura 2000, le projet ne concerne aucune ZSC ou ZPS ou leurs abords (distance du site le plus proche dépassant 2 kilomètres). En toute rigueur, le projet n'entre donc pas dans le champ d'application de l'article L414-4 du code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des plans programmes et projets sur les sites du réseau Natura 2000. Toutefois, le canal de Jonage est en lien fonctionnel avec le site d'importance communautaire n° 8201785 des « pelouses milieux alluviaux et aquatiques des îles de Miribel Jonage », et une analyse sommaire eut été souhaitable de ce point de vue.

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

La comptabilité du projet avec le **SDAGE Rhône méditerranée** dans sa version actuelle (2010) est évoquée en page EVI9 du dossier. Par ailleurs, on notera que le dossier à fournir dans le cadre de la procédure au titre de la loi sur l'eau devra traiter ce point.

**Plans de prévention des risques naturels** : Les abords du projet concernent le PPRI Rhône amont dont la DDT69, dans son avis du 12 janvier 2010 précise qu'il n'entre pas en contradiction avec le projet.

**Documents d'urbanisme** : Le projet est compatible avec le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise qui préconise d'aménager les abords du canal de Jonage pour tirer parti de la présence du plan d'eau, ainsi qu'avec le PLU du grand Lyon.

### 3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Si l'on fait abstraction de l'impact annoncé pour l'avifaune, l'impact du projet est annoncé comme faible, ce qui justifie le peu d'ampleur des mesures réductrices qui se bornent à des dispositions de gestion du chantier, relativement classiques en pareil cas. Pour autant, il convient de faire les observations suivantes :

- s'agissant de l'**impact du projet vis à vis du stockage et de l'écoulement des crues**, le caractère très artificiel de l'hydrogramme de crue du canal de Jonage (faible variabilité des débits) fait que les prescriptions habituelles s'avèrent peu adaptées. Le service en charge de la police de l'eau a d'ailleurs précisé, dans le cadre d'échanges informels avec l'autorité environnementale qu'il confirmait l'acceptabilité du projet et s'orientait vers une validation de l'absence de mesures réductrices spécifiques.

- S'agissant du **milieu naturel**, on notera que la solution retenue vis à vis du risque induit pour l'avifaune est celle d'un suivi et non de la mise en œuvre de mesures réductrices. Cette solution n'est pas dénuée de pertinence mais doit rester associée à l'engagement ferme de mise en place de telles mesures au cas où le suivi en ferait apparaître la nécessité (enveloppe financière à réserver).

- vis à vis de la **santé**, des éléments extérieurs au projet légitiment le fait que des doutes puissent être émis quant à l'absence de sédiments pollués par les PCB dans la zone concernée par l'excavation des terrains de fondation. Il importe donc de vérifier ce point dans le cadre d'une reconnaissance complémentaire satisfaisant pour le moins aux contraintes définies à titre indicatif en annexe par la DREAL Rhône Alpes. Puis, si une pollution était avérée, de définir une procédure d'extraction puis d'élimination adaptée, satisfaisant pour le moins aux préconisations de la DREAL (cf. annexe).

- Vis à vis des **espèces invasives**, les engagements figurant au dossier, un peu tièdes au regard de l'importance qu'a vocation à avoir ce sujet dans des départements comme le Rhône, ont vocation à être confortés.

#### 4) Avis de l'autorité environnementale :

##### 4.1 Avis sur la forme :

Le développement qui précède fait apparaître (avis DREAL du 13/01/2010) le caractère perfectible du dossier notamment en ce qui concerne la constitution de l'état initial milieu naturel et l'exposé du fonctionnement hydrologique du canal franchi par l'ouvrage.

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

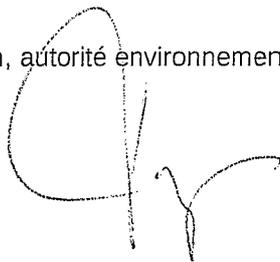
Le projet ayant pour vocation le développement de modes de déplacements alternatifs à la route, il s'inscrit en soi dans une logique de développement durable. Ceci étant, l'application de ce concept aurait dû, dans l'idéal, passer par une comparaison de la solution retenue qui correspond à la création d'un nouvel aménagement, avec celle résultant de l'optimisation de l'infrastructure existante.

S'agissant de l'impact sur l'eau et les milieux naturels, l'étude d'impact présentée, si elle apparaît encore perfectible au travers du développement qui précède, traduit cependant un niveau de prise en compte de l'environnement cohérent avec l'état de conservation des abords du projet.

En conclusion, le niveau de prise en compte de l'environnement, sans être à la hauteur des espérances de l'autorité environnementale, reste néanmoins d'un niveau globalement acceptable.

On notera que 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 l'application de la loi sur l'eau et l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement relatif à la protection des espèces).

Le préfet de région, autorité environnementale



Pièce jointe : annexe indicative PCB

## **Annexe indicative PCB (source DREAL Rhône Alpes) :**

### **a) évaluation avant travaux de l'état des sédiments concernés :**

- carottage en 2 points de la zone concernée par le Batardeau ;
- les échantillons sont pris en quantité suffisante pour 2 analyses ;
- analyse des 7 PCB indicateurs par tranche de 50 cm sur les 2 premiers mètres puis par tranche 1 m ;
- calcul de la moyenne des analyses par tranche de 1m.

*Nota : les échantillons, sous forme de 1/2 carotte (dans le sens de la longueur) non utilisés ont vocation à être remis à la DREAL pour investigations ultérieures ;*

### **b) protocole travaux :**

- si la teneur d'une tranche est  $>$  à 60  $\mu\text{g}/\text{kg}$  de poids sec, alors découpe en tranche de 1m maximum, évacuation et élimination dans filière agréée;
- sinon, gestion des matériaux extraits selon règle générale.