



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 6 - AVR. 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 : « autoroute A43 - élargissement à 3 voies au Sud de la
Tour du Pin »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président d'AREA)**

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. : 3193-2012-ym.odt/016\

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 :

L'autoroute A43 est l'une des infrastructures principales reliant le sillon alpin Nord à l'agglomération lyonnaise. Sa capacité est actuellement limitée par les deux longs tunnels qui lui permettent de franchir les principaux reliefs.

L'aire d'étude comporte plusieurs enjeux importants comme le marais de Saint Clair de la Tour ainsi que le lac Saint Félix mais aussi deux ruisseaux de module important. On notera aussi que le projet concerne les abords des châteaux de Cuirieu, et de Tournin ainsi que de la maison des Dauphins, protégés au titre des monuments historiques ainsi que ceux du château du Pin qui fait l'objet d'une demande de protection.

S'agissant du milieu naturel, la faible densité des protections et inventaires n'est pas nécessairement un gage d'absence d'enjeux dans les secteurs concernés par le projet. On notera par exemple que la portion d'autoroute concernée a été identifiée comme point sensible vis à vis des collisions avec la faune sauvage, matérialisant l'effet de coupure occasionné par cette infrastructure.

Point important, le projet est appelé, sur une partie de son linéaire, à s'articuler avec celui de liaison ferroviaire transalpine dont le tracé projeté côtoie celui de l'A43. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 07/12/2011.

On notera aussi que, parallèlement au présent dossier, l'avis de l'autorité environnementale (AE) a été sollicité sur deux autres projets portés par AREA. L'un intitulé « **élargissement à trois voies de la montée au tunnel de l'Epine** » a fait l'objet d'un avis AE le 06 mars 2012. L'autre intitulé « **création du demi diffuseur A43/RD1006 (dit « la Tour du Pin Est »)** » est instruit parallèlement au présent avis, il concerne aussi le secteur du projet d'élargissement.

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.

Cette étude appelle, au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement, les observations suivantes :

Le dossier d'étude d'impact n'aborde pas la question du **programme** au sens du code de l'environnement. L'option retenue, qui consiste semble-t-il à considérer que le projet présenté est indépendant d'un programme, aurait cependant mérité plus amples justifications. En effet, le projet de « **création du demi diffuseur A43/RD1006 (dit « la Tour du Pin Est »)** » partage certaines fonctions avec le projet (bassin d'assainissement, mesures réductrices et compensatoires relatives au milieu naturel par exemple). Bien sûr, la position qui consiste à considérer que ces deux projets ne constituent pas une unité fonctionnelle paraît défendable, mais l'avantage retiré par la séparation en deux études d'impact distinctes n'apparaît pas de façon évidente dans la mesure où elle impose une gymnastique d'évaluation des impacts malaisée et constitue un handicap pour l'émergence de solutions globales en terme d'intégration environnementale.

On notera d'ailleurs avec satisfaction que ce principe n'a semble-t-il pas été retenu pour le traitement des demandes de dérogations au titre du L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées) puisqu'il est fait allusion dans l'étude d'impact à un seul dossier commun.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant :

- le dispositif d'assainissement existant (mais sans présenter semble-t-il les éventuels dysfonctionnements constatés) ;
- la présence dans la zone inventoriée de plusieurs espèces patrimoniales, y compris des espèces protégées ;
- la présence assez marquée d'espèces végétales invasives ;
- l'absence de zones humides (mais cette affirmation semble contredite en page 70 où la dépression d'Arfeuille est présentée comme une prairie humide) ;
- l'environnement sonore perturbé au voisinage des infrastructures ;
- une qualité de l'air satisfaisante (sauf aux abords immédiats de l'infrastructure).

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** ne met pas en compétition de solution alternative, ce qui est fréquent pour les projets de ce type, peu propices à l'émergence de variantes.

L'étude d'impact présente une **analyse des impacts du projet** qui fait apparaître :

- une augmentation de la surface imperméabilisée (+2,8 ha) mais une amélioration des conditions de rejet ;
- une réduction du risque de déversement accidentel ;
- la perturbation et/ou la destruction d'habitats d'espèces protégées voire de spécimens d'espèces protégées (dossier de demande de dérogation annoncé) ;
- un impact sonore annoncé comme inférieur à 2 décibels ;
- l'existence de plusieurs zones de dépôt des excédents du projet (*leur impact spécifique n'est pas détaillé et l'absence d'alternatives éventuelles de moindre impact n'est pas évoquée*) ;
- un impact paysager qui aurait vocation à être mieux caractérisé, notamment au passage à l'intérieur des périmètres de protection des monuments historiques (l'avis de l'architecte des bâtiments de France est d'ailleurs annoncé comme non encore sollicité).

Le **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien mentionné, décomposé de façon plutôt détaillée, il apparaît bien exhaustif. L'effort financier qu'il représente (5,7M€) paraît bien proportionné aux enjeux et témoigne d'une bonne recherche de réduction et de compensation des impacts.

Le dossier contient un développement intitulé « **incidences sur les zones Natura 2000** », mais son contenu (3 lignes) doit être complété pour répondre aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement.

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 correspond à un aménagement annoncé comme destiné à améliorer la fluidité du trafic dans ce secteur (*à ce sujet, la rigueur aurait voulu que l'on évalue, au regard des retours d'expérience disponibles, une éventuelle influence du projet en terme de trafic induit*).

Le dossier ne présente pas d'alternative au projet présenté, ce qui n'est pas choquant pour un projet de ce type. Toutefois, de micro alternatives locales sont parfois évoquées par les maîtres d'ouvrages (positionnement et configuration des zones de dépôt par exemple).

Quoiqu'il en soit, les mesures d'intégration proposées paraissent couvrir l'essentiel des thématiques de façon plutôt équilibrée. Elles constituent une assez bonne surprise pour un projet de ce type.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le dossier annonce une augmentation des consommations énergétiques (environ 5%) du fait de l'augmentation des vitesses moyennes induite par le projet.

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 d'évaluation d'incidence répondant aux exigences du code de l'environnement. Toutefois, les caractéristiques de la zone concernée et la distance qui la sépare des sites Natura 2000 les plus proches laissent peu de doute quant à la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

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

SDAGE Rhône méditerranée : le dossier contient une analyse objectif par objectif qui fait apparaître une compatibilité globale du projet avec le SDAGE.

Espèces protégées : Le dossier évoque un dossier de demande de dérogation déposé au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement en laissant supposer que cette demande ne porterait que sur les reptiles et amphibiens. On notera cependant que diverses haies sont appelées à être consommées par le projet et donc que la thématique avifaune ne doit pas non plus être négligée pour le projet objet du présent avis.

Patrimoine - protection des monuments historiques : Les éléments contenus au dossier ne permettent pas d'émettre un avis sur ce point.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures proposées pour la **phase chantier** relèvent de dispositions assez exhaustives, devenues désormais classiques pour les projets de ce type. On notera qu'elles incluent aussi des actions en faveur de la maîtrise des espèces indésirables ou envahissantes (enjeu considéré comme fort dans le dossier présenté).

Pour la **phase exploitation**, les mesures proposées couvrent quasiment toutes les thématiques. On notera que certaines de ces mesures ne semblent pas dédiées au seul projet objet du présent avis (bassin de traitement). Par ailleurs, celles relatives aux espèces protégées semblent découler d'études plus précises non produites au dossier, probablement effectuées en préparation des dossiers de demande de dérogation (L411-2).

S'agissant des nuisances sonores, le dossier évoque des opérations de résorption des points noirs du bruit dont il serait souhaitable, si elles n'ont pas déjà été réalisées avant, qu'elles soient menées à l'occasion du projet.

En ce qui concerne la prévention des pollutions, la mise en place d'un réseau d'assainissement aboutissant à des dispositifs de traitement avant rejet correspond à une mise à niveau souhaitable pour les infrastructures de ce type. On aurait cependant aimé y voir plus clair en ce qui concerne l'évolution ultérieure de ce dispositif en fonction de l'arrivée de la liaison ferroviaire transalpine (dimensionnement des ouvrages de traitement et d'infiltration notamment pour ceux qui sont situés à proximité du projet de demi diffuseur de la RN6).

Les mesures d'intégration relatives au milieu naturel traduisent une implication satisfaisante de l'auteur du dossier.

Par ailleurs, il convient d'aborder aussi la question de l'échéancier de réalisation des travaux ainsi que des mesures compensatoires dont on notera qu'elles ont normalement vocation à précéder la survenue de l'impact à compenser.

On notera, s'agissant de la problématique zones humides que l'affirmation d'une absence totale de prélèvement sur les zones humides pourrait être contestée. Un calepinage plus précis des surfaces concernées permettrait toutefois de clore ce sujet avec davantage de rigueur. Une telle approche aurait d'ailleurs vocation à être étendue à l'ensemble des prélèvements sur les habitats naturels patrimoniaux.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

De la lecture des deux dossiers présentés simultanément, on déduit un dispositif de suivi portant sur :

- un suivi de la qualité des eaux souterraines à l'aval du bassin d'infiltration (secteur du ½ diffuseur de la Tour du Pin) ;
- un suivi des espèces invasives.

On notera au passage que des éléments relatifs aux modalités de ces suivis (nature et fréquence) seraient les bienvenus.

Bien sûr, ce dispositif a vocation à être complété par la déclinaison locale du suivi environnemental qui entre dans le cadre de la gestion autoroutière normale (suivi du fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de prévention des pollutions, qualité des rejets, suivi des collisions ou écrasements liés à la faune sauvage...).

Suivi auquel il conviendra d'ajouter celui des mesures « milieu naturel » proposées au dossier, en vue notamment de vérifier leur efficacité et leur pérennité.

Enfin, des mesures acoustiques in situ permettraient de valider les hypothèses retenues à cet égard.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Eu égard aux observations qui précèdent, le dossier a plus particulièrement vocation à être abondé par l'ajout d'un développement ayant valeur d'**étude d'incidence Natura 2000** au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement.

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

Le projet, modéré dans son ambition puisqu'une seule des voies est concernée, aurait utilement pu être replacé dans le contexte d'évolution possible de cet axe autoroutier dont on notera qu'elle sera conditionnée par la proximité géographique (et fonctionnelle) de grands projets ferroviaires.

Ce type de projets est l'occasion d'étudier l'opportunité de mises à niveau environnementales de l'existant. Point positif, cette démarche semble bien avoir été menée dans le cas présent en ce qui concerne la gestion des eaux météoriques et les continuités biologiques existantes. L'autorité environnementale a notamment apprécié la réflexion menée concernant l'optimisation environnementale du positionnement des clôtures à grande faune et l'amélioration du fonctionnement des corridors subsistants (*pour parfaire cette approche, on aurait même pu imaginer que la question de l'opportunité de rétablissements éventuels de*

certaines autres continuités, interrompues à l'époque par l'autoroute, soit abordée à l'occasion de cette opération).

Quoiqu'il en soit, les mesures d'intégration paraissent couvrir plutôt équitablement l'essentiel des thématiques environnementales pertinentes. Elles semblent adaptées aux enjeux et les impacts négatifs résiduels apparaissent faibles.

Plus dans le détail, le dispositif de suivi a vocation à être complété dans l'esprit des observations figurant au paragraphe 3-5 ci avant.

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 espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation

DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY