



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 09 novembre 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
Unité Evaluation 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 : « Boulevard Urbain Est – section Nord »  
(maitre d'ouvrage : M. le président du conseil général du Rhône)**

**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. : 3059-2011-ym.odt/0579

**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 objet du présent avis (*infrastructure routière de type urbain (vitesse limitée à 50 km/h) de 2 kms dont 1,3 km de voie nouvelle*) correspond à l'extrémité Nord d'un programme d'infrastructures urbaines connu sous le nom de B.U.E. (Boulevard Urbain Est), mentionné au schéma directeur d'agglomération (1992).

Cette section, qui correspond à la déviation d'une zone industrielle, offre un accès pratique et performant à la rocade Est pour les véhicules routiers en provenance de la section vive du BUE, située plus au Sud et qui offre davantage de fonctions urbaines.

Bien que située dans un secteur profondément affecté par les aménagements (canal de Jonage en situation perchée par rapport au site, avec ses digue et contre canal, ruisseau « la Rize » enterré sur une partie du secteur, zone industrielle), le site du projet concerne des enjeux environnementaux d'importance (zone inondable, captage AEP de la Rubina, ruisseaux de l'Epi et de la Rize, habitat diffus au lieu dit « Les Jonchères »...) et présente un potentiel en tant qu'espace générateur d'aménités (promenades cyclables et piétonnes).

## 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 mars 2010) 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. Donnant de façon concise les informations essentielles, celui-ci intègre aussi des documents graphiques de synthèse. On regrettera toutefois que le chapitre 10 (analyse des méthodes) ne soit résumé que par le rappel de son objet.

Le positionnement du projet au sein du programme est clairement décrit. La réalisation de ce programme apparaît comme nettement échelonnée dans le temps. De fait, le dossier respecte l'alinéa IV de l'article R122-3 du code de l'environnement et contient un volet relatif à l'**appréciation des impacts de l'ensemble du programme**. D'un niveau de précision adapté et d'une cohérence remarquable compte tenu du caractère du programme, on regrettera que celui-ci ne donne pas, semble-t-il, d'élément sur la contribution du programme aux émissions de gaz à effet de serre qui constitue l'un des enjeux importants de ce type de programmes. Dans le même esprit, les données relatives à l'exposition des populations aux pollutions et nuisances auraient mérité plus ample traitement et, pourquoi pas la fourniture d'éléments quantitatifs (nombre de logements actuels et futurs susceptibles d'être exposés aux nuisances issues du trafic du futur BUE pris dans sa globalité).

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés.

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

- le champ d'expansion des crues, et notamment les données relatives au PSS Rhône amont qui apparaissent sur la carte intitulée « servitudes d'utilité publiques » ;
- les eaux souterraines et notamment le périmètre de protection du captage AEP de la Rubina, intersecté par le projet ;
- des secteurs naturels sensibles liés aux ruisseaux de la Rize et de l'Epi abritant des espèces protégées (1 espèce de reptile (lézard des murailles), 1 d'amphibiens (grenouille verte), 1 de

- mammifères (hérisson) et une trentaine d'espèces d'oiseaux, mais sans évoquer la présence éventuelle de chiroptères (point qui a vocation à être complété) ;
- une absence de plantes protégées mais la présence d'espèces indésirables (notamment renouée du Japon et probablement ambroisie) ;
  - la présence d'un corridor écologique lié au canal de Jonage mais qui ne semble pas avoir été mis en exergue dans la carte de synthèse au delà du « corridor d'eau » correspondant à la ZNIEFF de type II mais qui n'inclut pas le corridor vert subsistant entre le canal et la zone industrielle et dont l'importance est notamment confirmée par la présence d'une avifaune diversifiée ;
  - des éléments relatifs au réseau Natura 2000 (que l'on retrouve en réalité dans le chapitre impacts et mesures de l'étude d'impact) ;
  - une ambiance acoustique calme à l'exception des abords des voiries principales (RD55 notamment où apparaissent semble-t-il des points noirs du bruit dont il est surprenant qu'ils n'aient pas été traités dans le cadre des opérations d'aménagement passées sur la RD55) ;
  - un état initial qualité de l'air restreint à la prise en compte des oxydes d'azote et du benzène mais intégrant, dans l'inventaire des émissions, 11 autres polluants ;
  - une absence de données concernant la présence éventuelle de déchets ou de sols pollués (en effet, des zones de décharge ont été identifiées au sein de l'aire d'étude) ;
  - Comme pour une grande partie de l'agglomération, la présence d'un risque de submersion lié à une rupture du barrage de Vouglans mais une absence d'éléments concernant d'éventuels autres risques technologiques (proximité d'entreprises de la zone industrielle) ;

Le volet justifiant du choix de la solution retenue met en compétition plusieurs variantes contrastées de partis d'aménagement, ce qui n'est pas si courant pour les projets urbains de ce type bénéficiant d'un emplacement réservé au sein du PLU. Il introduit aussi plusieurs variantes de profil en travers ainsi que trois solutions techniques tendant à réduire l'impact du projet en terme de prélèvement sur la zone inondable. Les analyses comparatives présentées intègrent des paramètres environnementaux représentatifs et correctement évalués.

On notera qu'en fine, le projet retenu comporte encore une solution de base et une solution variante différant par les perspectives d'élargissement à terme, mais sans qu'apparemment le choix ne soit clairement affiché.

L'étude d'impact intègre une **analyse des impacts** qui traite des effets temporaires et des effets permanents. Elle fait apparaître:

- un prélèvement évalué à 1880 m<sup>3</sup> sur le volume de stockage des crues (valeur qui paraît faible au regard du linéaire concerné) ;
- l'imperméabilisation de 3,2 à 4 ha selon les variantes (mesures réductrices: noue enherbée, tranchée souterraine de rétention et canalisations surdimensionnées permettant un stockage d'écrêtement) ;
- l'étanchéification du réseau d'assainissement dans la zone concernée par le périmètre de protection de captage ;
- un prélèvement sur des boisements variant de 1,2 à 2 ha selon les variantes ;
- un prélèvement d'environ 4 ha sur des espaces agricoles ;
- des impacts acoustiques importants concernant essentiellement des bâtiments industriels mais aussi quelques habitations (lieu dit « les Jonchères ») ;

Ce volet de l'étude d'impact intègre un développement intitulé « **étude d'incidence Natura 2000** » qui, tout en soulignant l'absence d'habitats naturels d'intérêt communautaire sur le site du projet ainsi que la présence sur le site de spécimens de Milan noir, espèce visée par la ZPS des « *steppes de la Valbonne* », conclut à l'absence d'effet notable sur les sites Natura 2000 situés à proximité (à environ 2 kilomètres).

On notera aussi la prise en compte des **effets sur la santé** traitant des facteurs liés au bruit, la pollution de l'air et l'eau. S'agissant de l'air, l'étude est annoncée comme respectant les principes de 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. L'étude conclut, malgré une contribution du projet correspondant à une augmentation de 16% de l'indice pollution population (entre les situations avec projet et sans projet), à l'absence d'effets dommageables sur la santé humaine.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien présent, il évalue celui-ci aux alentours de 3,75 M€ (soit environ 25%). Cette valeur importante résulte du choix technique de recourir systématiquement à des protections à la source, y compris pour la protection d'équipements industriels au sein desquels les locaux éligibles (bureaux) sont probablement minoritaires.

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 traite de l'ensemble des facteurs les plus pertinents, y compris l'effet des nuisances acoustiques. En revanche, la rédaction de ce document, qui semble parfois mélanger gains et pertes, ne rend pas celui-ci très intelligible pour le grand public. Il mériterait une clarification.

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux méthodes utilisées **et aux difficultés rencontrées**.

### **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, purement routier et conçu pour créer une liaison commode du BUE avec la rocade Est, contribuera à l'augmentation, sur ce secteur, de la pertinence du mode routier.

Ceci étant, d'autres sections du programme BUE comportent aussi d'importants investissements en faveur des autres modes de transport (TCSP et voies vertes), mais dont l'ampleur ne viendra probablement pas contrebalancer l'effet induit par la partie routière du programme en terme de trafics routiers.

La solution retenue est probablement celle, parmi les variantes mises en compétition, qui engendre les impacts environnementaux les plus importants en terme de milieux naturels et au regard des enjeux liés à l'eau.

Elle correspond toutefois à une réduction des distances parcourues et offre des avantages fonctionnels routiers incontestables.

Par ailleurs, les mesures de réduction et de compensation s'avèrent globalement de bon niveau (voir ci après).

#### **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 augmentant les consommations énergétiques au terme d'une analyse absconse qui ne permet pas d'évaluer la contribution relative du projet. Compte tenu de la densité des trafics de ce secteur de l'agglomération, on notera toutefois que cette contribution devrait être modérée en valeur relative.

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 n'empiète pas sur le réseau Natura 2000, il est toutefois situé dans un secteur où les interrelations sont possibles, notamment en ce qui concerne l'avifaune et, dans une moindre mesure, en ce qui concerne l'hydraulique. Le dossier précise toutefois qu'à l'exception notable du milan noir,

le lieu des travaux ne semble contenir aucun habitat ou espèce visés par les objectifs des zones spéciales de conservation concernées. A ce sujet, on notera que M le chef du service en charge de la police de l'eau précise, dans son avis du 10/10/2011, que « *la démonstration que le projet n'aura pas d'effet notable ... est établie* ».

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

**Plan de déplacements Urbains:** Le PDU de l'agglomération lyonnaise (2005) est évoqué vis à vis des impacts de l'ensemble du programme. Cependant la compatibilité du projet avec le PDU ne fait pas l'objet d'un développement spécifique qui aurait pourtant été intéressant. En effet, on notera que le PDU évoque le principe d'une ligne forte de transports en commun sous la désignation A8 et qui semble aussi concerner le secteur du projet (cf. carte annexée à la page 19 du PDU).

S'agissant de la problématique relative à la maîtrise des « pénétrantes routières », M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 05/10/2011, précise que les impacts du projet en terme de trafic ne lui semblent pas exposés assez clairement et s'interroge sur les mesures qui pourraient éventuellement être mises en œuvre pour contrarier les mouvements provenant du Nord vers le centre de l'agglomération en passant par le BUE.

**SDAGE Rhône méditerranée et enjeux eau en général:** Le dossier comporte un important développement à ce sujet qui traite de la compatibilité du projet objectif par objectif et disposition par disposition.

Parmi les éléments principaux, on notera le gain résultant de la mise à l'air libre du ruisseau « la Rize » (mais cet objectif semble ne pas être atteignable au cas où la solution variante serait retenue).

S'agissant de la mesure 6C-03 « *contribuer à la constitution de la trame verte et bleue* », le dossier précise que le projet ne se situe pas dans une zone à enjeux, ce que la proximité du canal de Jonage me paraît démentir.

S'agissant des aspects relatifs au passage en zone inondable et à la compensation qui y est relative, le service en charge de la police de l'eau, dans son avis du 10/10/2011, tout en précisant que l'objectif de compensation volumique lui paraît atteint, laisse supposer que les études hydrauliques permettant de préciser les risques de perturbation du champ d'expansion des crues resteraient à produire.

En ce qui concerne les rejets, le dossier annonce une limitation de leur débit à la valeur de 5l/s/ha pour une occurrence de pluie trentennale. Le service en charge de la police de l'eau, regrette toutefois que cette affirmation ne soit pas étayée par des éléments techniques. On notera aussi au passage que la comptabilité des rejets prévus dans le réseau unitaire du Grand Lyon n'est pas analysée. Or ce point mérite attention, car l'innocuité d'une augmentation des apports d'eaux claires dans ce réseau doit être démontrée (au regard notamment du fonctionnement des stations d'épuration concernées).

**SAGE de l'Est lyonnais :** le dossier comporte un tableau d'analyse traitant, de façon plutôt détaillée, de la compatibilité du projet avec les 6 objectifs du plan d'aménagement et de gestion durable du SAGE de l'Est lyonnais ainsi qu'avec le règlement de celui-ci.

**Périmètres de protection des captages de la Rubina :** Le dossier ne traite pas de la compatibilité avec l'arrêté que le concerne. Sur ce point important, souligné par le service en charge de la police de l'eau dans son avis du 10/10/2011, il importera de se référer à l'avis de M le directeur de l'agence régionale de santé, non encore transmis à l'autorité environnementale qui ne peut donc se prononcer sur ce point.

**Plan local d'urbanisme :** Le service en charge de la police de l'eau, dans son avis du 10/10/2011, signale la nécessité d'une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon sur le territoire de la commune de Vaulx en Velin. Le dossier de mise en

compatibilité n'ayant pas été transmis à l'autorité environnementale, le présent avis ne porte pas sur ce point.

**Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et plan de protection de l'atmosphère (PPA) :** Bien qu'évoqués au dossier, ces plans ne font pas l'objet d'une analyse de compatibilité au sein du dossier.

**Protection des espèces:** Le dossier évoque la présence d'un grand nombre d'espèces protégées mais ne détaille pas les dérogations qui pourraient être nécessaires, tout en laissant supposer qu'une étude complémentaire à ce sujet était encore en cours lors de la rédaction du dossier. L'absence de traitement spécifique de ce point, qui nécessite un développement technique espèce par espèce (sans omettre les chiroptères), ne permet pas à l'autorité environnementale d'étayer un avis quant à l'acceptabilité des impacts du projet sur les espèces concernées.

**Plan de prévention des risques :** le PPRI du grand Lyon fait apparaître le site d'étude comme concerné par les zones d'inondation du Rhône (voir observation ci avant au sein du paragraphe « SDAGE »). S'agissant des risques technologiques, le projet ne se situe pas aux abords des établissements Gifrer-Barbezat objet d'un projet de PPRT.

**Patrimoine:** Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 10/10/2011, rappelle que le projet finalisé devra être transmis à la DRAC afin d'examiner s'il fera l'objet de prescriptions d'archéologie préventive et rappelle les modalités financières inhérentes.

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

Les **mesures prévues pour la phase chantier** restent très génériques et correspondent au minimum exigible (intégration de prescriptions environnementales dans les marchés). Elles auraient vocation à être complétées par les mesures habituellement citées (prévention de l'envol des poussières, mise en place de dispositifs d'assainissement temporaires et de traitement des rejets durant la phase chantier ...

S'agissant des milieux naturels, faisant abstraction des espèces protégées pourtant signalées dans l'état initial, le dossier ne semble prévoir que des dispositions permettant la maîtrise des espèces invasives.

Enfin, il est surprenant que des mesures spécifiques inhérentes à la protection des captages ne soient évoquées au dossier.

Les mesures liées à la phase chantier devront donc être complétées.

Si l'on prend en compte les **mesures relatives aux effets permanents du projet**, les impacts les plus importants concernent les enjeux « eau », milieu naturel et, dans une moindre mesure, les nuisances acoustiques.

S'agissant de l'impact du projet sur le **volume de stockage des crues**, le choix d'un viaduc pour la portion aboutissant au giratoire Sud, correspond à une réduction très significative de l'impact potentiel tout en offrant de meilleures conditions pour les déplacements de la faune sauvage. Le dossier présente par ailleurs une mesure compensatoire des impacts résiduels dont le service en charge de la police de l'eau, dans son avis du 10/10/2011, valide la teneur.

En ce qui concerne le **niveau des plus hautes eaux**, le dossier ne semble pas contenir d'élément permettant de qualifier l'impact du projet (et donc son acceptabilité). L'autorité environnementale rappelle qu'il n'est pas souhaitable à son sens, dans le cas de ce type de projets, de repousser ce type d'analyse au dossier loi sur l'eau. Le service en charge de la police de l'eau rappelle toutefois que le projet suivra majoritairement le terrain naturel, ce qui permet d'augurer d'un impact peu important.

Les **ouvrages de traitement des eaux** (quantitatif et qualitatif) sont positionnés et paraissent de bon aloi, mais leur efficacité n'est pas précisée, ce qui ne permet pas de certifier de leur bonne adéquation). On notera que le rejet dans le réseau unitaire du Grand Lyon nécessite un certain

nombre de précautions, eu égard notamment aux effets indésirables qu'a, d'un point de vue général, l'augmentation du volume d'eaux claires aboutissant aux stations d'épuration.

On notera aussi que le projet comporte des **rejets** dans chacun des deux cours d'eau concernés (le rejet dans la Rize se faisant par le biais d'un déversoir existant sur le réseau actuel, situé à l'aval immédiat du rejet dans le réseau Grand Lyon). On regrettera que le dossier d'étude d'impact ne donne pas d'élément technique relatif à la compatibilité des rejets avec les milieux récepteurs (probablement classique en ce qui concerne le ruisseau « l'épi », peut être moins aisé en ce qui concerne le rejet dans la Rize via le réseau du grand Lyon).

Il reste, concernant la **protection des eaux souterraines** à obtenir, de la part de l'agence régionale de santé, confirmation de l'adéquation des dispositions proposées (étanchéification du réseau au sein du périmètre mais rejet diffus le long de l'actuelle RD55 immédiatement riveraine du périmètre éloigné) eu égard au respect de l'arrêté de protection des captages de la Rubina.

S'agissant des **zones humides**, sans quantifier le prélèvement effectué par le projet, le dossier annonce toutefois la création d'une zone humide cumulant aussi la fonction de compensation volumique.

En ce qui concerne les **milieux naturels aquatiques**, la mesure phare correspond à la remise à l'air libre du ruisseau « la Rize », mais cette mesure est annoncée comme incompatible avec le choix de la solution variante dont on ignore, faute de précisions au sein du dossier, si elle sera ou non retenue.

Vis à vis des **milieux naturels terrestres**, le dossier présente à titre de mesures compensatoires, la création de 0,3ha de boisements contigus à la zone sensible identifiée au niveau de la Rize et de 1,3 ha le long de la RD55 et dont on regrettera qu'ils ne soient pas contigus à la zone sensible du ruisseau de l'épi (aurait probablement été rendu possible par un léger décalage de tracé).

Enfin, en ce qui concerne les **nuisances acoustiques**, le dossier présente un important dispositif de protections à la source qui appelle toutefois quelques observations :

- la protection de la zone industrielle concerne très probablement un nombre réduit de locaux éligibles (bureaux) dont il n'est pas certain que le nombre justifie d'une protection à la source. Par ailleurs, le gain en terme d'ambiance acoustique pour les espaces extérieurs, effet collatéral des protections à la source, correspond à un enjeu très modéré pour une zone d'activités ;
- ce même écran de protection de la zone industrielle peut être crédité aussi d'un effet défavorable sur l'ambiance acoustique des secteurs situés au sud du canal de Jonage ;
- le fait de considérer la modification de la RD55 comme non significative au sens de la réglementation acoustique ne prend pas en compte les niveaux actuellement élevés des nuisances sonores qui, s'ils concernent des habitations non traitées du point de vue acoustique, posent la question de la bonne application de la réglementation sur le bruit lors des phases d'aménagement antérieures. L'intégration au projet d'une opération de mise à niveau acoustique, telle que proposée au dossier, paraît donc incontournable, sous réserve qu'elle porte bien sur l'ensemble des logements de ce secteur, calme à l'origine.

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Si l'on fait abstraction du suivi régulier de la qualité de l'air effectué par l'association de mesurage de la qualité de l'air (COPARLY), le dossier n'évoque guère qu'un dispositif de suivi de l'ambroisie en phase chantier.

De plus, dans la rubrique relative à la compatibilité avec le SDAGE, le dossier contient l'affirmation contestable que « *la nature du projet ne justifie pas l'amélioration du suivi des milieux impactés* ».

L'autorité environnementale souhaite attirer l'attention sur le caractère indispensable de la mise en place d'un dispositif de suivi, au moins durant la période qui suit la mise en service, en ce qui

concerne les mesures compensatoires relatives au milieu naturel dont on a noté qu'elles étaient toujours en cours de définition pour certaines d'entre elles.

Par ailleurs, un certain nombre de suivis entrent dans les pratiques normales des gestionnaires de ce type d'infrastructures, concernant par exemple l'évolution des trafics sur l'ensemble des voiries concernées, le suivi écologique et sanitaire des dépendances vertes du projet ainsi que le suivi technique du réseau d'assainissement.

Il convient aussi de rappeler que l'efficacité des protections acoustiques a vocation à faire l'objet de contrôles.

#### **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.

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

Le projet a été retenu à l'issue de la mise en compétition de variantes qui couvrent l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables et qui traduisent une recherche d'évitement et de réduction des impacts.

Pour autant, le parti d'aménagement retenu ne correspond pas à la solution de moindre impact dont on notera toutefois qu'elle n'aurait probablement pas apporté les fonctionnalités attendues.

On notera aussi que le dossier comporte la particularité de ne pas trancher entre les deux solutions restant en compétition. Ce qui est regrettable car ces variantes se différencient sur le point essentiel de l'acceptabilité de la remise à l'air libre du ruisseau « la Rize ».

Ceci étant, le projet est assorti de mesures d'intégration déjà très coûteuses mais dont le processus de définition reste inachevé, notamment ce qui concerne celles susceptibles d'accompagner les demandes de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées) et qui mériterait encore discussion en ce qui concerne la réduction des nuisances acoustiques.

Ces derniers sujets mériteraient plus ample traitement avant mise à l'enquête.

Enfin, l'autorité environnementale conseille d'abonder le dispositif de suivi dans l'esprit des observations formulées ci avant au paragraphe 3-5.

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, le cas échéant, application de l'article L411-2 du code de l'environnement (protection des espèces)).

Pour le préfet de région et par délégation

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

Philippe GRAZIANI