



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 4 - OCT. 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET : **Projet intitulé : « A46 Nord section Anse Genay – élargissement à 2x3
voies »
(maître d'ouvrage: M le président de la société APRR)**

**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. : 3026-2011-ym.odt/0520

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 A46 Nord est l'un des tronçons du contournement de Lyon achevé en 1992.

La portion Anse Genay de cette infrastructure est située en quasi totalité dans la zone inondable de la Saône et concerne plusieurs périmètres de protection de captages (existants et potentiels). Elle traverse la Saône à proximité de l'« Ile Beyne » à laquelle sont associés des enjeux relatifs aux milieux naturels ainsi que des enjeux paysagers (site inscrit).

La section objet du dossier ne semble pas actuellement soumise à des phénomènes de saturation. De fait, le projet est annoncé comme destiné à maintenir un niveau de service et de fiabilité d'exploitation satisfaisant. Le maître d'ouvrage évoque aussi le fait que les travaux proposés risquent, du fait des augmentations de trafic prévues, de ne plus être réalisables à terme dans des conditions d'exploitation satisfaisante.

Parmi les éléments du contexte, on notera aussi l'élargissement à 2x3 voies de la section Genay – Mionnay de cette même autoroute (achevé en 2007) ainsi que la récente mise en service de la section la Boisse les Echets de l'autoroute A432 permettant aux usagers en direction de l'Est de la région, un contournement plus large de l'agglomération. Le projet dit « liaison A6 A46 Nord » appelé à se raccorder à la section d'A46 concernée et récemment déclaré d'utilité publique, fait aussi partie des éléments qui sont en étroite interrelation avec le projet présenté.

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

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement et d'un niveau de qualité supérieur à la moyenne (complet et bien illustré), une rubrique « **auteurs des études** » et un intéressant volet relatif aux **méthodes utilisées**.

Elle contient un volet intitulé « **Appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » annonçant, sans vraiment le justifier, le caractère indépendant de l'opération. En effet, il aurait été souhaitable d'intégrer à ce développement une analyse des éventuels liens fonctionnels qui pourraient exister entre le projet d'élargissement proposé et les projets cités au 1) ci avant.

De son côté, l'**état initial**, rigoureux, méthodique et pédagogique, fait apparaître :

- la très forte vulnérabilité de la nappe phréatique exploitée pour l'eau potable ;
- la probable évolution des périmètres de protection de captages (mais sans semble-t-il fournir d'éléments sur celle ci) ;
- des éléments traduisant une très bonne connaissance des crues de la Saône ;
- un recensement des zones humides basé sur un inventaire ancien (1995) complété heureusement par de récentes investigations pédologiques (2011) et un classement conforme à l'arrêté ministériel du 01/10/2009 ;
- pour l'infrastructure existante, une transparence médiocre pour la faune sauvage (absence de passages à faune spécifiques et inter distance des ouvrages utilisables par la petite faune un peu trop élevée) ;

- la présence de reptiles et d'amphibiens protégés dans les dépendances autoroutières et de deux espèces de plantes protégées à faible distance ;
- une ambiance sonore conditionnée par l'A46 Nord actuelle ;
- un état initial qualité de l'air effectué en 2010 ;
- des éléments concernant la qualité des eaux dont le dossier annonce par ailleurs qu'ils restent à compléter par un « point zéro » à effectuer au droit des points de rejet.

On notera par ailleurs que la partie « impacts et mesures » de l'étude d'impact présente la délimitation des zones les plus sensibles du point de vue du milieu naturel et identifie clairement les zones de présence d'espèces végétales invasives.

Le chapitre relatif à la **justification de la solution retenue** ne met pas en compétition de variantes. Il est vrai que les caractéristiques de l'infrastructure existante ne sont pas propices aux recherches de variantes techniques (terre plein central insuffisamment large pour envisager un élargissement à l'intérieur des emprises).

La rubrique « **incidences sur l'environnement, mesures de suppression, de réduction et de compensation** », fait apparaître :

- l'engagement, pour la phase travaux, de mise en œuvre d'un système de management environnemental ;
- l'absence d'intervention sur le viaduc de franchissement de la Saône ;
- l'adoption de mesures spécifiques destinées à lutter contre la dissémination des espèces végétales invasives ;
- une incertitude quant au lieu exact des bases travaux et des stockages provisoires (assorti toutefois de l'engagement d'éviter les zones sensibles cartographiées au dossier) et donc des impacts qui pourraient y être liés ;
- une analyse des effets du projet sur l'écoulement des crues de la Saône intégrant les effets cumulés avec ceux d'A466 et qui fait apparaître, du fait du projet d'élargissement d'A46N, un prélèvement de 80 000 m³ sur le volume de stockage des crues assorti d'une mesure de compensation totale ;
- après mise en œuvre des mesures compensatoires, un maintien voire un abaissement des niveaux des plus hautes eaux, sur la base d'une étude hydratech 2011 qui n'est malheureusement pas jointe au dossier ;
- la mise à niveau du dispositif de prévention des pollutions ;
- une imperméabilisation de surfaces supplémentaires et des prélèvements sur les zones humides non chiffrés au dossier ;
- un impact sur les reptiles et amphibiens protégés présents dans les dépendances de l'infrastructure existante ;
- une étude acoustique présentant des cartes de bruit qui se réfèrent uniquement à la période 22h00 6h00 (mais il s'agit apparemment d'erreurs d'en tête) aboutissant à des protections de façades pour quatre habitations riveraines. On regrettera que le dossier ne présente pas explicitement l'ensemble des données quantifiant l'effet acoustique du projet (les planches fournies correspondent uniquement à la situation 2035 avec projet) alors que l'éligibilité à protections acoustiques dépend de l'ampleur de la modification induite, le lecteur devant se contenter de l'affirmation (plausible au demeurant) selon laquelle seules quatre habitations seraient éligibles.

L'étude d'impact intègre aussi un **volet santé** contenant une étude « air » de niveau II au sens de la circulaire 2005/273 du 25 février 2005 (et non 2006 comme indiqué en page E6-2 du dossier). On notera à ce propos que la note méthodologique jointe à cette circulaire n'aborde pas explicitement le cas des modifications d'infrastructures. Par référence au trafic prévisionnel et à la densité du bâti, elle préconise une étude de niveau I ou III selon les

sections. En revanche, si l'on se place du point de vue de la définition de l'aire d'étude, celle-ci est censée couvrir l'ensemble des voiries pour lesquelles le projet induit des variations de trafic excédant 10%. Or le projet est annoncé comme n'ayant aucun effet sur le trafic supporté à terme par l'autoroute A46. Dans ce contexte où les obligations du porteur de projet prêtent à discussion, la proposition d'effectuer une étude de niveau II apparaît comme un compromis raisonnable permettant d'assurer une information suffisante du public (on notera qu'outre le nombre de polluants pris en compte, la principale différence avec une étude de niveau I concerne l'évaluation quantitative des risques sanitaires mais que l'étude présentée comporte néanmoins un certain nombre d'éléments à ce sujet) .

S'agissant d'un projet d'infrastructure, l'étude d'impact comporte bien une **analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité**, un peu lapidaire mais dont une partie est en réalité intégrée au volet santé. On notera qu'étant en relation avec le trafic supporté par l'infrastructure, ces coûts ne sont donc pas susceptibles de varier du seul fait du projet.

Elle contient un développement relatif au **coût des mesures environnementales** qui affiche un effort de 6,2 M€ (soit 16% du montant de l'investissement) dont on notera qu'il est établi de façon très exhaustive (contient notamment les surcoûts de terrassement liés au raidissement des talus) et peut être un peu excessive puisqu'il semble contenir l'intégralité du coût de l'écran de Massieux dont la démolition puis la reconstruction résulte, aux dires du dossier, de la géométrie du projet et non de la nécessité d'en réduire les impacts. L'importance du surcoût annoncé pour les terrassements mériterait aussi plus ample explication. Le fait qu'il puisse être en relation avec une réduction des perspectives de réutilisation des déblais extraits de la zone de compensation hydraulique mériterait un approfondissement eu égard aux impacts susceptibles d'être engendrés par une augmentation éventuelle des besoins en matière de dépôts définitifs.

Quoiqu'il en soit, ce montant global plutôt important pour un projet de ce type est néanmoins cohérent avec la sensibilité du secteur et la prégnance de ses enjeux.

On notera enfin qu'un paragraphe intitulé « prise en compte des sites Natura 2000 » est intégré au volet « impacts et mesures » de l'étude d'impact. Malgré son caractère lapidaire et compte tenu de l'éloignement du site Natura 2000 le plus proche, ce développement peut à la rigueur être considéré comme répondant aux objectifs visés par l'article L414-4 du code de l'environnement concernant la production des **évaluations d'incidence Natura 2000**.

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 :

L'étude d'impact, même si elle reste peu précise sur certains points, rend bien compte de la démarche d'intégration environnementale dont on notera qu'elle a, conformément à l'esprit du code de l'environnement, privilégié l'évitement puis la réduction des impacts.

Certes, des réductions supplémentaires auraient pu, dans l'absolu être mises à jour, mais le rapport entre les gains obtenus et le surcoût engendré n'eut probablement pas abouti à leur justification.

Les mesures environnementales proposées traduisent une volonté de bien faire et le contenu du dossier sur ce point constitue un progrès par rapport aux dossiers habituellement transmis pour les opérations de ce type.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le dossier annonce une absence d'effet du projet sur les trafics et donc sur le niveau des

émissions de gaz à effet de serre. Cette affirmation, fort vraisemblable compte tenu de la localisation du projet, aurait toutefois pu faire l'objet d'une analyse critique. En effet, si l'on replace celui-ci dans un contexte global d'élargissement de l'ensemble des infrastructures péri urbaines de l'agglomération lyonnaise (A42, A43, A46 au Sud de Genay) et de complément de maillage du réseau (A432, A466 ...) on ne peut disconvenir qu'il contribue aussi au maintien de l'attractivité du mode routier et des émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, l'éloignement des sites du réseau Natura 2000 ne laisse guère de doutes quant à la bonne compatibilité du projet avec cet enjeu.

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

Espèces protégées : Le dossier évoquant un impact potentiel sur deux espèces de reptiles et trois espèces d'amphibiens, annonce le dépôt, pour trois d'entre eux, de demandes de dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Le dossier intègre semble-t-il les mesures compensatoires qui seront débattues à cette occasion et dont le contenu ne pourra bien sûr être validé qu'après aboutissement positif de cette procédure. Il conviendra à cette occasion de s'assurer que le dossier traite bien à la fois des effets du projet d'élargissement mais aussi du projet de zone de compensation hydraulique qui, de par son étendue (environ 15ha) est susceptible, malgré l'affirmation contenue au dossier, de contenir des espèces protégées (avifaune, reptiles et chiroptères par exemple).

Périmètres de protection des captages : Par courriers des 13 mai et 20 juillet 2011, M le directeur de l'agence régionale de santé, a émis un avis favorable sur le projet eu égard aux mesures spécifiques proposées par le maître d'ouvrage, notamment en ce qui concerne le traitement des bassins et la restriction de l'usage des pesticides. Par courrier du 06 septembre 2011, il ajoute toutefois qu' « *un groupe de travail placé sous le pilotage de M le préfet du Rhône, travaille à l'analyse des impacts éventuels du projet autoroutier sur la ressource en eau et doit préciser les dispositions à mettre en œuvre pour la protéger* », mais précise que ces éléments manquent encore. Compte tenu de l'importance réglementaire de cet enjeu, ce point doit être complété dans le dossier mis à l'enquête.

SDAGE : S'agissant des orientations relatives à l'écoulement des crues, celles-ci sont traitées au paragraphe 3-4 ci après. On notera, s'agissant de l'orientation 5-D, que la politique de réduction de l'usage des produits phytosanitaires mise en œuvre par APRR constitue un élément favorable du contexte, engagement semble-t-il amplifié dans le cadre du projet puisque certains éléments portés à ma connaissance en parallèle au dossier laissent augurer d'un abandon total et anticipé de l'usage des produits phytosanitaires sur les zones concernées par les protections AEP (à intégrer au dossier si ce point est bien confirmé).

Patrimoine archéologique : Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 19 septembre 2011, précise que la procédure d'archéologie préventive définie par le titre V du code du patrimoine doit être rappelée au dossier. Elle rappelle que le projet finalisé devra être transmis à la DRAC afin de déterminer s'il devra faire l'objet de prescriptions et apporte des éléments d'information quant aux modalités de financement retenues pour l'exécution de celles-ci.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant des **effets temporaires du chantier**, les mesures proposées correspondent à des mesures génériques assez complètes, privilégiant l'évitement, dont la particularité est d'avoir vocation à s'intégrer dans un système de management environnemental, indispensable en

l'occurrence compte tenu de la sensibilité de l'aire concernée (*périmètres de protection de captages, zone inondable de la Saône, présence d'espèces végétales indésirables*) et qui intègrent notamment la présence d'un ingénieur écologue.

En ce qui concerne le milieu naturel, on notera des mesures spécifiques espèce par espèce et, s'agissant des amphibiens, d'un niveau d'exhaustivité plutôt satisfaisant pour un projet d'élargissement de ce type.

S'agissant des **effets définitifs**, le point principal concerne l'impact en terme de volume prélevé sur le stockage des crues pour lequel le dossier fait apparaître, dans l'esprit du code de l'environnement, une recherche de réduction par augmentation généralisée de la pente des talus et des perrés d'ouvrages (cf. page E5-32), puis une compensation volumique, dont on notera qu'elle a fait l'objet d'une analyse cote par cote qui fait apparaître un léger déséquilibre lié à la configuration des lieux (*surcompensation pour les crues d'occurrence inférieure à 50 ans, sous compensation pour les autres*) qui, sans correspondre à l'optimum souhaité par l'autorité environnementale, ne trahit pas non plus les préconisations du SDAGE Rhône méditerranée qui autorise ce type d'adaptation. A ce sujet, M le directeur du service navigation Rhône Saône, en charge de la police de l'eau, précise dans son avis du 27 septembre 2011, que cette disposition est conforme à une note de méthode traitant du sujet et approuvée par M le préfet de Bassin le 14/09/2007.

En ce qui concerne la prévention des pollutions, le projet intègre une mise à niveau du dispositif d'assainissement basée sur des dispositifs éprouvés et adaptés au contexte du projet. APRR rappelle aussi l'engagement qu'il a pris au niveau national, de réduire de 50% les quantités de produits phytosanitaires utilisées à l'horizon 2018. On notera que cet objectif a bien sûr vocation à être amplifié (0%) et anticipé sur l'emprise concernée par la protection des captages AEP. Le projet intègre aussi une réduction de la vulnérabilité de la nappe phréatique (couverture par 1 m de matériaux argileux) sur l'ensemble de la zone de compensation hydraulique.

Vis à vis du milieu naturel, les mesures de compensation présentées ciblent bien les espèces protégées et vont probablement un peu au delà de l'impact strict du projet, mais c'est là la condition de leur efficacité (un saupoudrage de mesures de trop faible ampleur, sans s'avérer nécessairement moins coûteux a souvent été pointé du doigt par les retours d'expérience). En toute rigueur, il eut été souhaitable, au sein du dossier, de mettre explicitement (donc quantitativement) en relation la surface d'habitats naturels détruits avec celle des habitats reconstitués dans le cadre des mesures compensatoires.

Ceci étant, des éléments qui ont été portés à la connaissance de l'autorité environnementale parallèlement au dossier DUP semble émerger d'une part un prélèvement cumulé (A46 Nord + A466) sur les zones humides de l'ordre de 4,6 ha dont 2,2 ha seraient attribuables au projet d'élargissement d'A46 Nord et d'autre part des compensations de l'ordre de 9,2 ha qui se répartiraient entre « la Thibaudière » (projet A466) pour environ 3 ha et « Haute Combe » (projet A46) pour environ 6,2 ha. Si l'on se réfère à ces valeurs, l'ensemble semble donc bien respecter l'objectif SDAGE d'une compensation à hauteur d'une valeur guide de 200% des surfaces prélevées.

Par ailleurs, il conviendra de s'assurer de la cohérence des dispositions retenues vis à vis des impératifs de bon écoulement des crues (vérifier notamment l'innocuité de l'implantation des nouvelles haies prévues en zone inondable transversalement au courant).

S'agissant des nuisances acoustiques, on notera que le maître d'ouvrage a inclus dans son projet, qui nécessitait le déplacement de l'écran acoustique de Massieux, un redimensionnement de celui-ci, conçu dans un contexte assimilé à une modification « significative » de l'infrastructure (au sens de la réglementation bruit). Principe en réalité incontournable dans la mesure où le projet nécessite, dans un premier temps, la démolition

de la protection existante et dont une augmentation des niveaux sonores excédant largement le seuil des 2 décibels. Au passage, l'autorité environnementale regrette que le dimensionnement de l'écran retenu in fine et donc les niveaux sonores obtenus n'aient pas été précisés au sein du dossier.

On notera aussi qu'il importera, concernant la phase travaux, d'intégrer au dossier l'engagement de réaliser la protection définitive avant destruction de l'écran actuel.

Le prélèvement sur les terres agricoles du fait du projet concerne une superficie significative qui, malheureusement, n'est pas précisée au dossier (en effet, il ne s'agit en réalité que d'une fraction des 23,4 ha annoncés pour le projet et ses annexes), ce qui ne permet pas de juger des mesures qui pourraient s'avérer souhaitables vis à vis de l'activité agricole.

A ce sujet, M le président de la chambre d'agriculture du Rhône, dans son avis du 19/07/2011, souligne, concernant la zone de compensation hydraulique, qu'elle se caractérise par une bonne valeur agronomique et souhaiterait que lui soient préférées des zones actuellement non exploitées ou de moindre valeur.

Il est dommage à cet égard que le dossier semble avoir fait l'économie d'une justification détaillée du choix de l'implantation de cette zone de compensation. En effet, dans le cas présent, la marge de liberté quant à l'implantation de cette mesure (dont la mise en œuvre ne peut être dissociée du projet dont elle constitue une condition sine qua non d'acceptabilité) semble en réalité assez réduite compte tenu de la rareté de ce type de relief dans le secteur concerné.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier évoque un dispositif comprenant :

- un suivi environnemental global du chantier, intégré au système de management environnemental annoncé ;
- un suivi du milieu naturel (habitats naturels et espèces) en phase chantier puis après la mise en service ;
- un suivi de la qualité des eaux en phase chantier puis, en phase exploitation, au droit des rejets (contrôle régulier du fonctionnement du réseau d'assainissement) ;
- un suivi des dispositions relatives à l'élimination des déchets ;
- un suivi sanitaire des dépendances vertes ;
- un suivi des collisions avec la petite et grande faune.

On regrettera toutefois que ces divers suivis ne soient pas mieux détaillés au dossier (méthodes, périodicités, paramètres étudiés...).

Par ailleurs, il importera de s'assurer que le suivi sanitaire des dépendances vertes comporte bien un volet relatif à la surveillance des espèces invasives.

Enfin, la gestion des mesures compensatoires relatives au milieu naturel aurait nécessité plus ample développement : Si l'on fait abstraction de la fauche tardive dont le dossier annonce qu'elle devrait être confiée à un agriculteur, il conviendrait notamment de préciser les modalités de gestion des autres actions ainsi que les protocoles de suivi visant à vérifier l'atteinte des objectifs recherchés.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Le dossier apparaît complet et, malgré les observations figurant ci avant, d'une qualité plutôt supérieure aux études d'impact habituellement produites pour des projets de ce type.

On regrettera cependant que, probablement du fait de contraintes d'échéancier, le dossier n'ait été transmis à l'autorité environnementale alors qu'un certain nombre de choix techniques restaient semble-t-il à opérer, ce qui se traduit par un manque de précision concernant certaines dispositions de caractère environnemental.

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

Malgré le fait que, pris isolément et compte tenu de sa localisation, le projet ne peut être crédité d'un effet spécifique en terme d'induction du trafic automobile, celui-ci s'intègre à un ensemble d'élargissements et de barreaux autoroutiers neufs qui semblent cohérents du point de vue de la gestion des trafics routiers et dont l'un des effets sera très certainement, d'améliorer l'attractivité du mode routier autour de l'agglomération lyonnaise.

S'agissant des enjeux environnementaux, le projet et ses annexes concernent un territoire marqué par de très forts enjeux relatifs au bon écoulement des crues ainsi qu'à la ressource en eau potable. S'appuyant notamment sur les orientations suggérées par les services de l'Etat, le dossier fait apparaître pour ces deux facteurs, des dispositions privilégiant bien, dans l'esprit du code de l'environnement, l'évitement puis la réduction des impacts et qui, aux dires du service en charge de la police de l'eau concernant les crues (avis du 27/09/2011) et de l'agence régionale de santé concernant l'eau potable, prennent en compte ces enjeux à leur juste mesure, ce qui ne dispense toutefois pas le maître d'ouvrage d'abonder le dossier sur les points évoqués 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 relatives à l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées)*).

Pour le préfet de région et par délégation

Le directeur régional de l'environnement de
l'aménagement et du logement
Rhône-Alpes

Philippe LEDENVIC