

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet intitulé :
**«Plan de gestion décennal de dragage des Haltes Fluviales du Grand
Lyon»**
**Territoire de la Communauté Urbaine du Grand Lyon dans le
département de Rhône**
(Maître d'ouvrage : M. le président de Communauté Urbaine de Lyon - Grand Lyon)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

Avis n° 2014-000P1173 émis le 29/07/2014 n° 919

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

I - PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1-1 Motivation du projet

Le dossier est porté par la Communauté Urbaine de Lyon qui est l'aménageur et le gestionnaire d'une partie des berges du Rhône et, depuis 2010, des haltes concédées par Voie Navigables de France (VNF).

Outre l'entretien courant des voies d'eau, activité régie par VNF et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), il est nécessaire de garantir un mouillage minimum aux bateaux, essentiellement de plaisance, afin qu'ils puissent atteindre les haltes depuis le chenal de navigation et stationner en toute sécurité. Les bateaux de logement et autres activités touristiques sur des péniches stationnaires doivent également jouir d'un tirant d'eau suffisant. Dans ce cadre, et vu ses responsabilités en matière d'entretien de ces haltes (équipements nautiques, chenaux d'accès, garantie de possibilité de mouillage), la Communauté Urbaine du Grand Lyon souhaite mettre en place un programme décennal de dragage.

Compte tenu des incidences du projet sur l'environnement, le Plan de Gestion Pluriannuel des Opérations de Dragage (PGPOD) des haltes fluviales du Grand Lyon sur le territoire de la Communauté Urbaine du Grand-Lyon, présenté par la Communauté Urbaine de Lyon – Grand Lyon, est soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale, conformément au l'article L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'environnement.

1-2 Principales caractéristiques du projet

Depuis 2010, la Communauté Urbaine du Grand Lyon n'a pas eu recours à un plan de gestion pluriannuel de dragage de ses haltes.

En 2012, 6 péniches se sont échouées sur le périmètre de la concession des haltes fluviales du Grand Lyon. Cette situation a nécessité des travaux d'urgence au titre de l'article R214-44 du Code de l'environnement afin de draguer environ 1300 m³ de sables pour remettre en sécurité les lieux.

Cependant, bien qu'hétérogènes en fréquence et en volume, les besoins de dragage des 28 haltes sont prévisibles et correspondent à une opération groupée d'entretien régulier de l'ensemble des haltes et du cours d'eau. En conséquence, la Communauté Urbaine du Grand Lyon souhaite mettre en place un plan de gestion pluriannuel de ces dragages, conformément à l'article L215-15 du Code de l'environnement.

Le Plan de Gestion Pluriannuel des Opérations de Dragage (PGPOD) des haltes fluviales du Grand Lyon concerne 28 haltes :

- 15 points d'accès sur le Rhône
- 13 points d'accès sur la Saône.

Ces haltes fluviales sont de types :

- Haltes ponctuelles (10 à 50 m d'emprise sur berge) : ponton fixe ou ponton flottant ;
- Haltes longues (130 à 465 m d'emprise sur berge) : quai maçonné ;

- Zone fermée portuaire maçonnée (Darse Confluence).

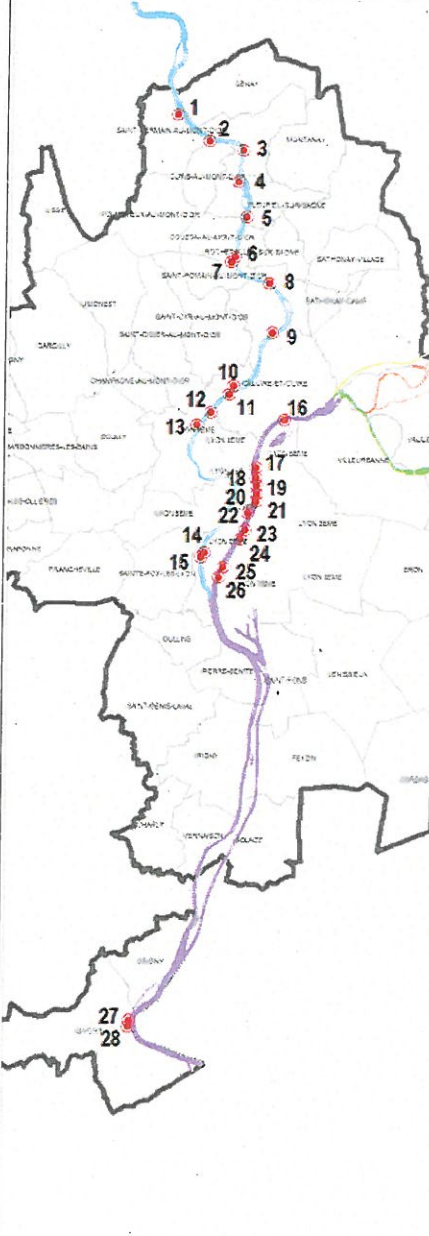
Le volume des sédiments à draguer sur l'ensemble des haltes pour les 10 années de programmation est estimé à 61 300 m³. Un programme pluriannuel prévisionnel avec les haltes et les volumes envisagés est présenté en page 24 du dossier.

Différentes techniques de dragages seront utilisées : le dragage mécanique, le dragage hydraulique, la barre niveleuse, le rotodévaseur et l'agitation.

Les matériaux dragués seront ensuite préférentiellement remis au cours d'eau, si la qualité des sédiments le permet ; dans le cas contraire une gestion à terre est envisagée.

La période de travaux privilégiée pour limiter les incidences sur le milieu naturel se trouve entre octobre et janvier.

1-3 La localisation



N°	Nom	Rive	Emprise sur berge (m)	Description	Usage
1	St Germain	D	10	Ponton flottant	Passage ponctuel
2	Curis	D	15	Ponton bois fixe	Passage ponctuel
3	Neuville	G	40	Quai maçonné	Passage ponctuel Bateaux à passagers
4	Albigny	D	50	Ponton flottant	Passage ponctuel
5	Fleurieu	G	40	Quai maçonné	Passage ponctuel
6	Rochetaillée	G	35	Structure métallique	Passage ponctuel Bateaux à passagers
7	St Romain - Couzon	D	10	Quai maçonné	Passage ponctuel
8	Fontaine	G	25	Ponton bois fixe	Passage ponctuel
9	Collonges	D	50	Ponton flottant	Passage ponctuel
10	St Rambert	D	40	Ponton bois fixe	Passage ponctuel Bateaux à passagers
11	Caluire – écluse	G	145	Quai maçonné	En projet (passage ponctuel et une péniche à demeure)
12	Caluire – Hôtel	G	35	Jetée maçonnée	Passage ponctuel Bateaux à passagers
13	Quai du commerce	D	325	Quai maçonné et pontons flottants	Péniches à demeure
14	Darse confluence	G	40	Quai maçonné et pontons flottants	Passage ponctuel (Péniches à demeure sur quai Sud à venir)
15	Ponton repli	G	40	Ponton flottant	Navette Bateaux à passagers
16	Cité Internationale	G	50	Ponton bois fixe	Péniches à demeure
17	Berge C. Campoamor	G	345	Quai maçonné	Péniches à demeure
18	Berge R. Tebaldi	G	240	Quai maçonné	Péniches à demeure
19	Berge A. Rodrigues	G	160	Quai maçonné	Péniches à demeure
20	Berge R. Astrid	G	330	Quai maçonné	Péniches à demeure
21	Berge M. Mercouri	G	130	Quai maçonné	Péniches à demeure
22	Antonin Poncet	D	50	Quai maçonné	Bateaux à passagers
23	Berge A. Lindh	G	465	Quai maçonné	Bateaux de croisières
24	Berge B.V. Suttner	G	150	Quai maçonné	Péniches à demeure
25	Quai Leclerc	G	20	Quai maçonné	Passage ponctuel
26	Parc des Berges	G	40	Quai maçonné	Passage ponctuel Bateaux à passagers
27	Givors-ponton	D	15	Pontons flottants	Bateaux à passagers
28	Givors-halte	D	40	Pontons flottants	Passage ponctuel

Localisation des haltes du Grand Lyon

Les haltes fluviales sont réparties sur l'ensemble du réseau hydrographique de la communauté urbaine du Grand Lyon.

Les 12 communes possédant une halte fluviale concernée par le PGPOD sont les suivantes (de l'amont vers l'aval) :

- sur le Rhône : Lyon et Givors
- sur la Saône : Saint Germain au Mont D'Or, Curis au Mont D'Or, Neuville sur Saône, Albigny sur Saône, Fleurieu sur Saône, Rochetaillée sur Saône, Saint Romain au Mont d'Or, Fontaine sur Saône, Collonges au Mont d'Or, Caluire et Cuire et Lyon.

Cependant, 8 autres communes peuvent être impactées par les travaux envisagés, à savoir :

- dans le département du Rhône : Genay, Couzon au Mont D'or, La Mulatière, Oullins, Pierre Bénite, Grigny, Ternay.
- dans le département de l'Isère : Chasse sur Rhône.

1-4 Contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux

Du point de vue de la biodiversité, la zone d'étude n'est pas concernée par un site Natura 2000 mais comprend néanmoins différents zonages d'inventaires qui témoignent de l'intérêt écologique de la zone du projet :

- l'ensemble des haltes se trouvent en secteur classé ZNIEFF de type 2 :
 - le Val de Saône Méridional,
 - l'ensemble formé par le fleuve Rhône, ses îles et ses brotteaux à l'amont de Lyon,
 - l'ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales.

Ces ZNIEFF présentent un fort intérêt pour le bassin Rhône Méditerranée au titre des zones humides et elles abritent des espèces animales et végétales rares à l'échelle du bassin.

- Certaines haltes sont également concernées par des frayères inventoriées dans l'arrêté préfectoral n°2013-A35 du 15 mars 2013 :
 - les haltes de Givors se trouvent dans un site où la dépose et la fixation d'œufs, la présence d'alevins des espèces de poissons de liste 2 (brochet) est possible ;
 - les haltes de Saint Germain à Collonges inclus (9 au total) sont concernées par la présence de sites abritant des frayères et des zones de croissance pour les espèces de liste 1 (barbeau méridional, chabot, lamproie de Planer, vandoise).

A noter que des espèces protégées sont potentiellement présentes sur la zone d'étude, et notamment le castor dont plusieurs foyers ont été recensés dans le dossier.

Les masses d'eau impactées par le projet de dragages sont essentiellement les masses d'eau superficielles liées à la Saône, de Villefranche sur Saône à la confluence avec le Rhône, et le Rhône, du pont de Jons à la confluence avec l'Isère en passant par le Vieux Rhône et sa confluence avec la Saône.

Concernant l'eau potable, des champs captants sont situés à proximité des haltes :

- le champ captant Charnaive se trouve à proximité de la halte de Curis (à environ 160 m) ;
- le champ captant de Tourneyrand se trouve à proximité de la halte de Fleurieu (à environ 300m) ;
- les champs captants des Iles du Grand Gravier et de Ternay se trouvent à proximité des haltes de Givors (ponton et haltes situés à environ 500 et 300 m).

Cependant, aucune halte ou secteur de clapage potentiel ne se trouve à l'intérieur des divers périmètres de protection des captages.

Les haltes fluviales sont, par nature, situées en zones rouges des PPR inondations. Cependant, les opérations envisagées ne présentent pas d'effet notable sur la ligne d'eau.

Enfin, le Rhône et la Saône sur le secteur sont le lieu de nombreux usages, et en particulier la navigation.

L'objet principal du projet consiste à extraire des sédiments au niveau des haltes fluviales, à proximité des berges, et à réinjecter ensuite, lorsque leur qualité le permet, ces sédiments dans le cours d'eau. Les éléments énumérés ci-dessus mettent en avant les enjeux environnementaux et les sensibilités de la zone d'étude. La préservation de la biodiversité en phase travaux, la non-dégradation de la qualité des eaux, en particulier à proximité des captages d'eau potable, la continuité sédimentaire ainsi que le maintien de la navigation, semblent être les enjeux essentiels à considérer dans le projet.

1-5 Les principaux risques d'impacts potentiels

Les principaux impacts du projet concernent le milieu aquatique, lors des opérations de dragage et de clapage, et sont limités à la durée du chantier et localisés aux zones de chantier (chantier, accès, restitution).

Ainsi, pendant la phase travaux, les opérations d'extraction de sédiment et de remise en eau peuvent avoir des impacts sur :

- la qualité des eaux superficielles avec une augmentation temporaire et limitée dans l'espace de matières en suspension (MES) (à l'aval des zones de prélèvement et/ou de restitution au milieu). Un protocole d'analyse permettra également de s'assurer que les sédiments remis au fleuve sont de bonne qualité et respectent les recommandations de bassin ;
- le milieu naturel avec une destruction potentielle de platis, d'herbiers et de zones favorables au développement de la biodiversité ;
- le milieu humain avec l'émission de bruit lors du chantier ;
- la qualité de l'air avec l'émission de gaz d'échappement ou de poussières. Ces impacts seront limités, la majorité des travaux se faisant par la voie d'eau.

À terme, ces opérations n'ont pas d'effets négatifs sur l'environnement et auront au contraire un impact positif en permettant un accès sécurisé aux différentes haltes.

1-6 Compatibilité avec les plans schémas et programmes

D'une manière générale, la compatibilité du projet avec les différents documents et programmes a été étudiée, mais de manière succincte.

Le projet est compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE Rhône Méditerranée 2010-2015.

Le projet se trouve à proximité mais n'est pas inclus dans le périmètre du SAGE Est Lyonnais.

Plusieurs Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRi) concernent le territoire du Grand Lyon et de ses haltes fluviales. Par nature les haltes et les opérations de dragage associées se trouvent sur les périmètres rouges de ces PPRi sur lesquels l'entretien et l'aménagement du cours d'eau et ses accès sont autorisés. De plus le pétitionnaire, précise que ses travaux n'auront aucun impact sur la ligne d'eau. Le projet est donc compatible avec les PPRi.

Le PLUi du Grand Lyon (hors Givors, Grigny, et Lissieu) permet les opérations de dragage.

Cependant la réflexion sur la compatibilité avec les documents d'urbanisme dans le cas de la gestion à terre des sédiments et la phase chantier n'a pas été étudiée.

De plus, les aspects paysage et patrimoine culturels, en particulier pour le Vieux Lyon, et les contraintes engendrées pour la phase travaux ne sont pas abordés.

II - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE, DE SA QUALITE ET DU CARACTERE APPROPRIE DES ANALYSES ET INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale, à savoir le dossier initial et le complément apporté le 22/04/2014, comprend l'ensemble des éléments prévus à l'article R 122-5 du code de l'environnement.

II .1- Avis sur la qualité et sur le caractère approprié de l'étude d'impact

L'étude couvre l'ensemble des thèmes requis.

Les études menées sont proportionnées aux enjeux.

L'aire de l'étude d'impact est bien adaptée à la nature des opérations projetées.

Description du projet :

La description du projet est satisfaisante et contient les informations relatives à la mise en œuvre des opérations de dragage.

État initial :

L'étude d'impact comprend l'analyse détaillée de l'état initial, conformément au II-2 de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

L'état initial présente une description suffisante du milieu physique, y compris les débits des cours d'eau étudiés. Les masses d'eau concernées sont listées. Leurs états et leurs objectifs sont précisés.

Une partie spécifique de l'état initial élabore un bilan sédimentaire, ce qui, eu égard à l'objet principal du dossier, se justifie pleinement. Cette partie est approfondie en précisant les zones de dépôts, d'érosion et une estimation des volumes à extraire dans les haltes sur 10 ans qui s'élève à 61 295 m³.

La qualité des matériaux à draguer a également été étudiée au travers des connaissances bibliographiques des différentes études et travaux menés sur les secteurs ainsi que par une campagne d'échantillonnage qui a eu lieu en 2012. Des sites de sédiments pollués ont été identifiés et localisés. Les haltes suivantes sont concernées :

- Caluire – hôtel métropole : dépassement du seuil S1 de l'arrêté du 9 août 2006 pour le paramètre du cuivre à 190mg/kg de Matière Sèche (MS) ;
- Berge Amélia Rodrigues : dépassement du seuil S1 pour le paramètre du Plomb à 300 mg/kgMS ;
- Darse confluence : dépassement des recommandations de bassin pour le paramètre PCB 170 µg/kg MS alors que les recommandations préconisent de ne pas remettre les sédiments au cours d'eau au-dessus de 60 µg/kg MS

Le reste des sites présente des sédiments dont la qualité permet le clapage et la restitution au milieu, conformément à la disposition 6A10 du SDAGE.

L'état initial présente également le milieu biologique de la zone étudiée :

- des inventaires et études des invertébrés benthiques et des macrophytes ont été menés ;

- des investigations de terrain ont mis en évidence des platis (hauts fonds) remarquables et plus ou moins sensibles. Ces sites correspondent à des zones de développement privilégiées pour la faune et la flore aquatiques. Un inventaire des platis et des secteurs sensibles environnementalement est cartographié ;
- comme détaillé au 1.4. ci-dessus, 11 haltes sont localisées sur des zones inventoriées comme frayères dans l'arrêté préfectoral n°2013-A35 du 15 mai 2013 ;
- l'analyse des espèces protégées présentes dans les milieux se base sur une analyse bibliographique et aucun inventaire spécifique de terrain n'a été réalisé. Néanmoins, le pétitionnaire prévoit réaliser des inventaires faunes-flores terrestres et aquatiques au droit des haltes fluviales avant les travaux. Les résultats seront présentés dans les fiches d'incidences préalables aux opérations de dragage.

Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement :

Le dossier et son complément présentent les avantages et inconvénients de chaque technique de dragage, basés sur les aspects économiques, techniques, environnementaux et sociaux. De par la nature de l'opération, les principaux impacts identifiés sont des impacts en phase travaux, pendant les phase de prélèvement des sédiments et de restitution au cours d'eau, et sont donc temporaires.

La principale incidence des travaux de dragage concerne la dégradation des milieux aquatiques par remise en suspension dans le cours d'eau des sédiments dragués. Cette augmentation des matières en suspension peut avoir différents impacts négatifs sur le milieu : colmatage des fonds, diminution de l'oxygène dissous, diminution de l'activité photosynthétique,... Les effets du dragage mécanique sur la diffusion des matières en suspension sont expliqués dans le dossier et quantifiés, alors que les effets des autres techniques telles que le nivellement ou les dragages hydrauliques sont moins bien évalués, car ils dépendent davantage des conditions hydrauliques et sédimentaires du milieu.

Les incidences des travaux sur les frayères sont étudiées. Bien que certaines haltes draguées se situent sur des tronçons de cours d'eau inventoriés comme frayères dans l'arrêté préfectoral n°2013-A35, les surfaces d'habitat de frayères réellement impactées sont faibles, compte tenu de la granulométrie essentiellement sableuse des sédiments dragués.

Le dossier mentionne que les travaux peuvent également avoir des incidences sur les activités humaines (eau potable, navigation, loisirs).

Enfin, le pétitionnaire précise que la stabilité des berges ne sera pas remise en cause, car les dragages ne se feront pas à proximité immédiate de ces dernières.

Mesures prises pour supprimer réduire et à défaut compenser les impacts

Des mesures de réduction et de suivi sont proposées par le pétitionnaire afin de limiter l'impact sur l'environnement.

Une des principales mesures destinées à réduire les impacts sur la faune aquatique, consiste à programmer les travaux en dehors des périodes où la sensibilité écologique du milieu est la plus importante, à savoir la période de frai des poissons blancs (mars à septembre) ainsi que la période de reproduction pour les espèces protégées comme le castor d'Europe (février à juin). Pour les haltes présentant des sensibilités environnementales identifiées, les travaux auront lieu hors de ces périodes sensibles, soit entre les mois de octobre et janvier. Pour les haltes ne présentant pas d'enjeux environnementaux notables, le programme de travaux pourra se dérouler selon un planning différent.

D'autre part, des mesures seront prises avant les travaux afin de réduire leurs impacts :

- sur les espèces protégées : des inventaires de la faune et de la flore aquatiques et terrestres seront réalisés au droit de chaque halte avant travaux. Ils permettront de détecter d'éventuelles espèces protégées et de demander une dérogation pour destruction d'espèces protégées ;
- en ce qui concerne le risque de pollution, des analyses de sédiments auront lieu préalablement à toute opération. Le protocole d'échantillonnage est détaillé et satisfaisant. Si la qualité des sédiments présente des concentrations supérieures au seuil S1 défini par la Loi sur l'eau (article R.214-1 du code de l'environnement) ou présente un taux de PCB supérieur à 60 µg/Kg de matière sèche, les sédiments seront gérés à terre et non remis au milieu naturel. De même, si le taux de PCB est compris entre 10 et 60 µg/Kg de matière sèche de PCB, les sédiments seront remis au cours d'eau ou non selon la qualité du milieu récepteur et moyennant certaines précautions. Cette gestion est conforme aux préconisations du *Guide de recommandations relatives aux travaux et opérations impliquant des sédiments contaminés produit par la délégation de Bassin Rhône-Méditerranée* (2013).

Cependant, le dossier présente une incohérence sur ce dernier point, puisque la darse Confluence, halte qui sera la plus draguée, présente d'après les premières analyses réalisées un taux élevé de PCB dans les sédiments (170 µg/Kg de matière sèche), or il semble qu'il soit prévu une remise au cours d'eau des sédiments concernés (20 000 m³ sur 10 ans). Ce point devra être clarifié.

Des mesures de suivi sont également prévues afin de limiter les impacts :

- en phase travaux et pour chaque opération de dragage, un suivi de la qualité des eaux se fera au travers de mesures en continu de la température et de l'oxygène dissous avec des seuils d'arrêt de travaux. Des suivis conductivité, pH et de turbidité (mesurés 1 fois par jour la première semaine de travaux puis 2 fois par semaine si la qualité de l'eau se maintient) seront également mis en place. Le dossier ne mentionne pas par contre de suivi particulier pendant les restitutions des sédiments au cours d'eau.
- avant travaux, toute opération de dragage sera précédée de l'établissement d'un état d'origine des hauteurs et des volumes de sédiments à extraire. A l'issue d'une intervention, le détail des volumes extraits sera confirmé par différence de cote des fonds avant et après travaux sur l'ensemble du périmètre de dragage.
- des bilans annuels seront ainsi adressés à la police de l'eau comportant les volumes des opérations de dragages, les résultats des suivis environnementaux effectués l'année précédente et la mise à jour du plan prévisionnel de l'année à suivre.

Concernant les mesures compensatoires, le pétitionnaire estime en l'état de ses connaissances que son opération ne présentera pas d'impacts significatifs et durables sur le milieu et donc ne propose pas de mise en place de mesure de compensation. Elles seront à prévoir, le cas échéant, en fonction des résultats des inventaires et des suivis environnementaux.

Les mesures prises pour supprimer et réduire semblent proportionnées aux impacts, à l'exception du suivi en phase travaux lors de la restitution des sédiments au cours d'eau qui devra être précisé.

Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus :

Le secteur lyonnais concerné par le dragage des haltes correspond à une zone de projets pour l'agglomération lyonnaise. De nombreux travaux et projets y ont eu ou y auront lieu. Une cartographie des projets connus est présentée dans les compléments fournis le 22/04/2014. On peut noter, entre autre, le projet d'aménagement des rives de Saône porté par le Grand Lyon.

Les dragages envisagés par les gestionnaires des domaines publics, que sont VNF et CNR, ne sont pas connus précisément à l'heure actuelle car ils sont déterminés chaque année, au moment de la programmation annuelle; les effets cumulés n'ont donc pas pu être estimés. Cependant, les impacts les plus significatifs seraient liés à un cumul sur la même période des dragages des gestionnaires avec les opérations menées sur les haltes. Afin de limiter ces impacts le pétitionnaire propose qu'une concertation soit mise en place entre les opérateurs afin d'éviter le chevauchement d'opérations.

Noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation :

Les auteurs du dossier sont clairement identifiés.

Résumé non technique de l'étude d'impact :

Le résumé non technique est complet et explicite. Il reprend les éléments principaux de l'étude d'impact et permet une compréhension du projet et de ses principaux enjeux.

III – AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Le dossier présente une démarche intégrée de prise en compte de l'environnement satisfaisante.

Les principaux impacts attendus liés aux opérations de dragages sont bien identifiés et les mesures de suivi prévues, en particulier avant chaque opération, sont cohérentes et correctement proportionnées aux enjeux.

L'autorité environnementale recommande toutefois que le suivi prévu en phase travaux pour les opérations de dragage soit également mis en place lors des opérations de restitution des sédiments au cours d'eau.

CONCLUSION

Sur la forme, la présentation de l'étude d'impact est conforme à ce qui est attendu par le Code de l'environnement. Cependant, on peut regretter le manque de clarté et de lisibilité dans les rendus graphiques (haltes avec plusieurs noms, note complémentaire modifiant les pages du dossier initial) ce qui peut rendre la lecture parfois peu fluide.

Sur le fond, dès l'état initial, l'étude d'impact identifie correctement les enjeux concernés par le plan de gestion de dragage des haltes fluviales du Grand Lyon.

Au vu des études réalisées et des mesures proposées, le projet prend en compte les enjeux environnementaux globaux de façon satisfaisante. Les inventaires et analyses réalisés préalablement aux travaux lors de la phase de programmation et les mesures de suivi en phase chantier permettront une adaptation plus fine des travaux aux enjeux et un suivi précis des opérations.

Enfin, l'autorité environnementale recommande que la question du devenir des sédiments dont la teneur en PCB dépasse le seuil permettant le rejet au cours d'eau soit clarifiée, notamment en ce qui concerne les sédiments extraits de la « darse confluence ».

Pour le préfet de région et par délégation
La directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La cheffe adjointe du service CAEDD