



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

14 FEV. 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 : « Aménagement de la ligne T3 pour faciliter l'exploitation  
commune de T3 et Rhônexpress »  
(maître d'ouvrage: M le président du SYTRAL)**

**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. : 2870-2011-ym.odt/0 JJ

**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 :

La ligne de tramway T3 constitue, avec la ligne A du métro, l'un des principaux axes de desserte de l'Est Lyonnais. Elle cumule cette fonction avec celle de liaison ferroviaire entre Lyon et l'aéroport de Lyon saint Exupéry.

Si l'on fait abstraction de son extrémité Est, elle traverse des zones totalement anthropisées dans lesquelles les enjeux environnementaux prédominants ont trait au cadre de vie, aux pollutions et nuisances, aux installations classées et aux risques technologiques ainsi qu'aux éventuels sols pollués.

Le projet intéresse quant à lui un linéaire réduit de ligne, dans le secteur de la Part Dieu où il concerne un secteur en voie de réhabilitation, de « la soie » (opération d'urbanisme majeure de l'Est de l'agglomération) et en extrémité de la zone urbanisée (ZI de Meyzieu).

Il correspond à des aménagements d'exploitation destinés à fiabiliser le fonctionnement de la ligne: création d'un terminus de secours à la Part Dieu, stationnements à la gare de « la soie » et création d'un terminus complémentaire qui prendra place au plus près du futur parc relai prévu sur le site des Pannettes à Meyzieu).

On notera que cette fiabilisation de la ligne sera vraisemblablement aussi utile pour le projet dit « grand stade » qui comprend un débranchement de celle-ci au lieu dit « Montout ».

## 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 d'impact appelle, sur la forme, les commentaires suivants :

Particulièrement complet et suffisamment illustré, le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement est bien présent au dossier.

L'absence de volet relatif à l'« **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » fait apparaître le projet comme une opération indépendante. La lecture générale du dossier laisse penser que cette conclusion est effectivement défendable. Toutefois, un argumentaire eut été bienvenu, notamment en ce qui concerne l'extrémité Est où le projet, qui prend place à l'intérieur du périmètre d'enquête DUP du projet dit « Parking des Pannettes », porté par la communauté urbaine de Lyon et soumis par ailleurs à l'avis de l'autorité environnementale.

Les **auteurs de l'étude d'impact** sont bien mentionnés mais sans qu'apparaissent les compétences environnementales effectivement mises en œuvre.

Un **état initial** de l'environnement est présent au dossier. Dépassant la difficulté résultant de la disproportion entre l'ampleur géographique de la ligne et le caractère finalement assez localisé des impacts potentiels, il fait notamment apparaître :

- un périmètre SEVESO seuil bas, couvrant totalement l'emprise de la portion de projet la plus à l'Est (débranchement de MEYZIEU), information qui semble inexacte (voir observation DREAL-UT69 ci après) ;
- l'existence de servitudes de survol de ligne aérienne électrique sur ce même secteur ;

- une ambiance sonore conditionnée bien sûr par les nuisances sonores engendrées par l'exploitation de la ligne de tramway ;

Il comporte une analyse sommaire des interactions avec les autres projets et programmes connus à l'exception de celles qui concernent le programme dit « grand stade » et notamment l'opération dite « parking des Pannettes ».

On regrettera qu'il ne comporte pas davantage de détails concernant les emprises consommées, notamment dans le secteur des Pannettes et qui peuvent contenir de la faune et de la flore.

Par ailleurs, la DREAL Rhône Alpes/unité territoriale du Rhône, dans son avis du 02/02/2011, attire l'attention sur un certain nombre d'inexactitudes concernant l'inventaire des risques technologiques (voir courrier ci joint).

Point positif, l'état initial se conclut par une synthèse très claire, mais qui omet aussi de rappeler l'emprise concernée par le projet « parking des Pannettes ».

Le volet « **raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, la solution présentée a été retenue** » évoque un projet alternatif correspondant aux études de définition dont le dossier annonce qu'il n'est plus compatible avec les derniers objectifs du projet et s'est aussi avéré incompatible avec certaines des contraintes du site (perturbations électromagnétiques résultant du parallélisme du projet initial de débranchement à MEYZIEU avec le réseau de lignes à haute tension). On regrettera toutefois que ce projet initial ne semble pas décrit au dossier (on en voit cependant la trace sur les plans généraux qui font apparaître sur certains plans, pour la partie MEYZIEU, une emprise qui ne correspond plus au projet présenté.

Quoiqu'il en soit, ce type de projet reste peu propice aux études de variantes et la faiblesse du développement à cet égard n'est pas vraiment inhabituelle en pareil cas.

L'analyse des impacts du projet, amorcée par un rappel de la signification des principaux termes employés (définitions à affiner comme dans le cas des effets indirects), semble avoir été établie sur la base d'une rédaction type plutôt générale. Il fait apparaître :

\*Pour le secteur Part Dieu :

- le fait que « les travaux se situent en zone inondable et que les dépôts de matériaux pourraient gêner les écoulements », ce qui est probablement une approche excessive compte tenu des caractéristiques du quartier et de la nature des inondations concernées ;
- une augmentation des nuisances acoustiques de 0,7 dB en section courante qui légitime à considérer que la modification de l'infrastructure n'est pas à considérer comme significative au sens de la réglementation bruit. Pour autant, le tracé principal étant modifié significativement dans le secteur de la Part Dieu, une analyse des éventuels logements exposés paraît indiquée ;
- l'absence d'impact du projet sur les eaux superficielles, ce qui n'est probablement pas tout à fait exact si l'on entre dans le détail des zones imperméabilisées du fait du projet (*le dossier précise par ailleurs (bilan de la concertation) que les plateformes créées devraient être engazonnées, mais d'autres portions du dossier laissent penser que le revêtement sera en béton désactivé : il serait utile de clarifier ce point*).

\*Pour le secteur « la soie », une absence d'effets particuliers autres que ceux habituellement générés par ce type de travaux en milieux totalement anthropisés.

\*Pour le secteur MEYZIEU :

- la vulnérabilité du couloir fluvio glaciaire surplombé par le projet, enjeu traité par des précautions de chantier classiques et pas vraiment ambitieuses ;
- un engagement à respecter, pour la phase travaux, les « éventuelles préconisations en terme de prévention des risques industriel » qui concerne probablement le secteur du projet

compris dans le périmètre SEVESO de MEYZIEU mais dont on aurait souhaité qu'il vise explicitement les préconisations (ou l'absence de préconisation) en question (voir fiche jointe au courrier DREAL-UT du 02/02/2010).

On regrettera l'absence de synthèse dont le contenu, il est vrai n'aurait pas été très spectaculaire dans le cas présent compte tenu du caractère parfois peu approfondi de l'analyse de certains thèmes.

Le dossier précise bien le **coût des mesures environnementales**. Établi sur la base d'un pourcentage forfaitaire du montant des travaux (160 k€), il s'agit d'une valeur faible, mais pas disproportionnée au regard du faible potentiel d'impacts. La rédaction du dossier sur ce point, pour recevable qu'elle soit, correspond quand même à une simplification excessive.

Le dossier contient un **volet santé** traitant des thématiques bruit, air et effets électromagnétiques, qui répond à la question réglementaire.

S'agissant d'une infrastructure de transport, le dossier contient bien un volet relatif aux « **coûts collectifs des pollutions et des nuisances, avantages induits pour la collectivité, consommations énergétiques et bilan des émissions de gaz à effet de serre** » qui apporte des éléments intéressants mais qui concernent semble-t-il l'ensemble de la ligne de tramway, sans véritablement identifier l'influence du projet sur ces valeurs.

Enfin, l'étude d'impact contient bien un chapitre relatif aux **méthodes utilisées**.

Point positif, le dossier intègre un bilan de la concertation effectuée.

→ **Le dossier, sur la forme, respecte les impératifs généraux donnés par le code de l'environnement. Sur le fond, si certaines parties sont de bonne qualité (résumé non technique), d'autres, probablement en raison de la faiblesse apparente des impacts potentiels, s'avèrent d'un niveau d'approfondissement décevant.**

### **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, dont le but est de renforcer la pertinence des transports en commun et donc de réduire les effets négatifs des déplacements liés aux véhicules particuliers, est globalement vertueux du point de vue de l'environnement.

En revanche, le dossier ne traduit pas véritablement la démarche d'intégration environnementale qui a probablement été effectuée, pas nécessairement de façon consciente, pour ajuster les caractéristiques du projet. Conduisant celui-ci à présenter un potentiel d'impacts somme toute faible.

Il n'en reste pas moins que certaines thématiques environnementales restent à compléter (dispositif d'assainissement, vérification de l'acceptabilité acoustique réglementaire du projet vis à vis d'éventuels logements concernés par le déplacement du tracé dans le secteur de la Part Dieu).

→ **En conclusion, le degré de prise en compte de l'environnement dans le projet pourrait apparaître comme décevant si le projet n'avait in fine un potentiel d'impacts environnementaux très modéré.**

#### **3.2 Conformité aux engagements internationaux :**

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, l'effet du projet est normalement positif en terme de report modal sur les TC. Ce facteur amène l'autorité

environnementale à considérer qu'il va bien dans le sens du respect des accords portant sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

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 ;
- Situé au sein d'une zone vouée à l'anthropisation le projet peut être considéré comme ne pouvant avoir d'effet notable sur le réseau **Natura 2000** dont le site le plus proche est distant de plus d'1 kilomètre.

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

**Patrimoine :** S'agissant de l'archéologie, le DRAC Rhône Alpes, dans son avis du 28/01/2011 (copie ci-joint), fait état de sa préoccupation quant à la mauvaise qualité des informations contenues dans l'étude d'impact. Le dossier a vocation à être rectifié sur ce point.

**Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) :** Le projet correspondant à une opération de développement des transports en commun, sa compatibilité avec le PRQA n'appelle pas d'observation particulière.

**Espèces protégées:** Le dossier dont on ignore s'il s'appuie réellement sur un inventaire de terrain, n'évoque pas la présence d'espèces protégées. Comme toujours en pareils cas, l'autorité environnementale ne peut que conseiller de faire effectuer une vérification de terrain avant démarrage des travaux, seul moyen de vérifier la nécessité éventuelle de recourir à une dérogation de l'article L411-2 du code de l'environnement. En effet, on notera que l'œdicnème criard a été identifié sur le secteur des Panettes contigu au projet.

**SDAGE Rhône méditerranée 2010 et SAGE de l'Est lyonnais :** Maintes fois cités au sein du document, sous la forme d'un engagement à respecter leurs préconisations, l'analyse détaillée du respect de leurs orientations ne figure pas explicitement au dossier. Toutefois, celui-ci identifie bien le caractère fort de l'enjeu relatif à la qualité des eaux souterraines. On notera à cet égard, que le SDAGE prévoit un programme de mesures s'appliquant à la nappe de l'Est lyonnais, axé sur la lutte contre les pollutions par les pesticides et les substances dangereuses en général (mesures 5A-04, 5A50, 5D01). Ces considérations doivent amener à une vigilance particulière en matière d'usage de produits phytosanitaires. Or le dossier n'aborde semble-t-il pas cette question. Une présentation de la politique du SYTRAL en la matière aurait été bienvenue.

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

Le dossier présente, en distinguant celles qui sont relatives à la phase travaux de celles nécessaires à terme, un certain nombre de mesures :

Pour la **phase travaux**, les mesures, de type générique, sont globalement adaptées au type de chantier. Toutefois, les mesures relatives à certains enjeux auraient mérité meilleur approfondissement:

- s'agissant des mesures permettant le respect du SDAGE et du SAGE de l'Est lyonnais sous les angles évoqués ci avant (**prévention des pollutions par les substances dangereuses**), le dossier présente des mesures de chantier prévoyant, outre le respect de la réglementation sur les déchets, l'absence de rejet direct (sous entendu de matières polluantes produites ou utilisées par les matériels de chantier), des contraintes vis à vis du stockage des produits polluants, des procédures d'intervention sur déversement de matières polluantes, la production par les entreprises d'un plan de respect de l'environnement. Le fait que ces mesures soient présentées sous la forme d'une rédaction type dont on pourrait penser qu'elle a en fait vocation à s'appliquer à tout bon chantier, ne met pas en exergue le caractère particulier de l'enjeu constitué par la **nappe de l'Est lyonnais** et pourrait être considéré comme un manque d'implication dans la prévention de ces impacts, sauf à ce que

celles-ci soient déclinées en mesures plus directement opérationnelles (Est-il prévu par exemple un dispositif d'assainissement provisoire des emprises du chantier adapté à chacune des phases de travaux? Y aura-t-il des dispositifs d'infiltration particuliers?) nécessitant, par delà les engagements, la production d'un vrai travail de conception.

Parmi les autres enjeux importants de ce secteur, la lutte contre les **espèces envahissantes** ou indésirables doit aussi faire partie des priorités. Le dossier évoque clairement, dans l'état initial, le cas de l'ambrosie mais ne précise pas les mesures devenues de rigueur tant à l'égard de cette plante qu'à celui des autres espèces envahissantes connues (arrachages? Traitements? Fréquence du suivi?).

S'agissant des **effets permanents** sur l'eau, le dossier, eu égard à la faiblesse des impacts résiduels, ne propose guère que des engagements d'utilisation, pour les plantations, d'espèces indigènes, de rétablissement d'éventuelles continuités végétales (pas vraiment identifiées d'ailleurs) et un engagement, s'agissant des nuisances sonores, de mise en œuvre d'actions correctives si besoin après mesures ex post.

Ces mesures d'intégration ont bien sûr vocation à être abondées par des mesures de **prévention des pollutions** en phase exploitation (nature du dispositif d'assainissement?, organisation des éventuels rejets?) dans le souci du respect des objectifs du SDAGE et du SAGE de l'Est lyonnais. Des mesures relatives à la maîtrise des espèces invasives seront elles aussi nécessaires en phase exploitation.

S'agissant enfin de l'usage éventuel de **produits phytosanitaires**, le dossier n'évoque pas de mesure spécifique. L'autorité environnementale rappelle à ce propos l'orientation 5D du SDAGE Rhône méditerranée 2010 qui prévoit de « lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles ».

Enfin, reste toujours l'éventualité d'avoir recours à des mesures spécifiques aux **espèces protégées** qui pourraient être rencontrées (cas par exemple de l'œdicnème criard, dont la présence a été identifiée sur des secteurs contigus au projet (secteur des Pannettes)).

→ **Les mesures proposées sont, dans leur principe, proportionnées à l'ampleur modérée des travaux concernés, mais traduisent peut-être un certain manque d'implication dans le sens d'une meilleure prévention des impacts. Elles auraient vocation à être détaillées notamment en ce qui concerne la prévention des pollutions des eaux souterraines et la maîtrise des espèces invasives.**

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier annonce, au fil de la rédaction de ses diverses parties, plusieurs éléments pouvant être considérés comme faisant partie du dispositif de suivi. Certains relèvent d'un cadre général extérieur au chantier (dispositif de suivi qualité des eaux engagé dans le cadre du SDAGE et observatoire de l'environnement sonore (Grand Lyon-Acoucités), auxquels on aurait pu ajouter le suivi de la qualité de l'air effectué par COPARLY). Il en reste cependant qui sont liés au chantier (contrôle du bon fonctionnement des ouvrages d'assainissement, mesures de bruit ex post et, en cours de chantier, suivi des « plans de respect de l'environnement »).

→ **Le dispositif résultant, de faible ampleur (mais ce n'est pas disproportionné pour ce type de chantier) reste quand même faible au regard de certains enjeux. Il a notamment vocation à être complété, autant que nécessaire, par des suivis localisés de la qualité des eaux (aux abords des chantiers) ainsi qu'un suivi axé sur la maîtrise des espèces invasives.**

**D'un point de vue général, l'autorité environnementale conseille, pour les dossiers à venir, de bien identifier le développement relatif au dispositif de suivi, sans omettre d'en évaluer le coût. En effet, l'article L122-3 alinéa 2 du code de l'environnement prévoit désormais explicitement que l'étude d'impact contienne « une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine » .**

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

##### 4.1 Avis sur la forme :

Le dossier respecte les impératifs du code de l'environnement. Son degré d'approfondissement s'avère toutefois significativement en deçà des attentes de l'autorité environnementale.

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

Le projet contribue à améliorer la fiabilité et donc la compétitivité des transports en commun, ce qui a bien sûr des conséquences vertueuses au sens des enjeux portés par le ministère en charge de l'environnement.

S'agissant de la démarche d'intégration de l'environnement dans le projet, l'étude d'impact n'apporte guère d'éléments de jugement. Toutefois, l'absence de variantes explicitement mises en compétition est acceptable pour ce type de projets, peu propice à cet exercice.

De leur côté, l'analyse des impacts, la recherche d'une réduction de ceux-ci, et les mesures réductrices qui en découlent in fine auraient probablement mérité meilleure ~~et~~ explication, même pour ce type de projets. En effet, certaines des mesures d'intégration environnementale restent à approfondir.

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, 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

**pièces jointes:** avis DRAC du 28/01/2011  
avis DREAL-UT du 02/02/2011

