



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 JAN. 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Aménagement de voies de dégagement à grande
vitesse sur l'aéroport Saint-Exupéry »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président de la société « Aéroports de Lyon »)**

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. : 3104-2012-ym.odt/08

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'exploitation de l'aéroport Lyon Saint Exupéry doit tenir compte des contraintes liées à des phénomènes d'heure de pointe marqués qui sont annoncés comme peu compatibles avec la géométrie actuelle des infrastructures.

L'enjeu environnemental principal de ce secteur correspond bien sûr aux pollutions et nuisances engendrées par l'usage de la plate forme aéroportuaire. S'agissant des nuisances sonores, on notera que celle-ci est associée à un plan d'exposition au bruit (PEB) et, dans le domaine de l'aide aux riverains, à un plan de gêne sonore (PGS). On notera aussi la présence d'un certain nombre d'ICPE correspondant notamment à des établissements de stockage et de distribution de carburants.

Ce dernier point nécessite d'ailleurs une vigilance particulière vis à vis de la préservation de la qualité des eaux de la ressource phréatique fluvio glaciaire présente sur l'ensemble de ce secteur.

Pour autant, le vaste espace libre préservé autour des zones de piste, n'est pas exempt d'enjeux naturalistes comme l'atteste le fait que celui-ci soit identifié en tant que zone d'intérêt écologique faunistique et floristique (*n° 6900006 des prairies de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry*).

On notera que la société « aéroports de Lyon » semble avoir pris en compte la prégnance de ces enjeux à sa juste mesure et a mis en œuvre une politique environnementale digne d'intérêt.

Hors de l'emprise aéroportuaire, on notera aussi la présence du marais dit « de Charvas » qui constitue un enjeu fort résiduel de ce secteur marqué par les grandes infrastructures.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

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

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement, concis et agréablement illustré.

Le dossier d'étude d'impact contient un volet spécifique dénommé « **appréciation des impacts du programme** » qui, après avoir analysé les liens fonctionnels entre le projet présenté et les autres projets d'aménagement recensés dans le secteur, conclut au fait que le projet ne s'intègre pas dans un programme plus vaste au sens du code de l'environnement.

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) font l'objet d'un développement spécifique.

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

- la forte vulnérabilité de la nappe phréatique fluvioglaciaire et les contraintes liées à la configuration de l'aire d'alimentation du captage de Saint Exupéry (*captage prioritaire « Grenelle II »*) qui concernent une grande partie du domaine aéroportuaire ;
- la richesse biologique des espaces ouverts concernés, notamment en ce qui concerne l'entomofaune et l'avifaune (*on notera pour ces derniers, une connaissance remarquable des*

espèces présentes qui bénéficie probablement de la présence à temps plein d'une personne en charge de la maîtrise du risque aviaire) ;

- la présence d'espèces d'oiseaux protégées (notamment œdicnème criard et outarde canepetière) ;
- la présence d'ICPE et de secteurs pollués (fuite d'hydrocarbures).

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition deux partis d'aménagement ainsi que deux micro variantes techniques. L'analyse comparative fournie fait apparaître, parmi les douze critères pris en compte, deux ayant trait à l'environnement. Cette situation, qui pourrait paraître déséquilibrée, est néanmoins acceptable compte tenu de la nature et du contexte du projet.

L'étude d'impact comporte une **analyse des impacts** qui fait apparaître :

**pour la phase chantier*, la mise en œuvre de dispositions classiques de prévention des pollutions et de gestion des déchets mais aussi de mesures visant à maîtriser les espèces végétales indésirables. On notera aussi la réalisation d'emprunts localisés sur l'emprise aéroportuaire puis leur comblement à l'aide des excédents de terrassement, la conséquence étant une limitation des effets des terrassements hors de l'emprise ADL. L'étude pointe notamment le gain estimé en terme de pollutions et nuisances. On regrettera que l'évaluation qui en est faite ne semble pas s'être intéressée à d'éventuels effets négatifs locaux (milieux naturels, pollution des sols).

Point positif, on notera que le dossier s'est essayé à la production d'un bilan carbone pour la phase de construction.

** pour la phase exploitation:*

- une augmentation de 13 ha de la surface imperméabilisée ;
- l'absence d'usage de produits phytosanitaires ;
- la réalisation de la bretelle W3 en zone bleue (identifiée comme correspondant à une ancienne décharge). Bizarrement, ce cas particulier ne semble pas faire l'objet d'un développement spécifique ;
- la création ou le remodelage de bassins d'infiltration (B1, BRI2 et BRI4) qui semblent être en limite de zone verte ou bleue (zones de contraintes fortes par rapport aux possibilités d'infiltration) ;
- la suppression de 11 ha de prairies sèches (3,4% du total de la ZNIEFF) ;
- des atteintes aux habitats de reproduction de certains oiseaux patrimoniaux ;
- le respect des hypothèses ayant servi de base à l'élaboration du plan d'exposition au bruit.

Le dossier comporte aussi un développement spécifique aux effets sur la santé.

En anticipation de la mise en application du décret portant réforme des études d'impact, on notera que le dossier contient un développement spécifique au dispositif de suivi environnemental ainsi qu'un chapitre analysant les éventuels cumuls d'impacts avec d'autres projets connus.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien présent, il évalue celles-ci aux alentours de 50 k€ ce qui est cohérent avec la nature des impacts mais ne prend pas en compte le coût d'éventuelles mesures spécifiques aux espèces protégées susceptibles d'être concernées par le projet. Pour parfaire cette estimation, il y aurait aussi lieu d'y intégrer les dépenses nécessaires à la prise en compte de l'environnement en phase travaux ainsi que celles inhérentes au renforcement temporaire du dispositif de suivi.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier contient, au chapitre IV-2, un intéressant développement qui peut être considéré comme valant « **analyse des consommations énergétiques, des coûts des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité** ». Il fait apparaître un effet positif du projet.

Le dossier contient, un très bref paragraphe dénommé « incidence sur les sites Natura 2000 », complété par des éléments contenus dans l'état initial et qui peut à la rigueur être considéré comme destiné à répondre aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement relatif aux **évaluations d'incidence Natura 2000**.

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées** dont on relèvera la pertinence.

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 contribuera à une optimisation de l'usage d'infrastructures existantes et est annoncé comme réduisant les émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait un projet globalement vertueux.

Sur le plan de la méthode, le parti d'aménagement est mis en compétition avec la solution « fil de l'eau », ce qui correspond au minimum exigible, satisfaisant néanmoins dans le cas particulier de ce projet. Le dossier présente aussi deux variantes techniques dont seul un spécialiste des circulations d'avions au sol pourrait affirmer qu'elles couvrent bien l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables mais qui traduisent semble-t-il une volonté d'optimisation du projet.

Ces variantes ont été mises en compétition et des paramètres environnementaux ont bien été pris en compte. Cependant, le poids qui a été donné à ces derniers reste faible et ceux-ci ne couvrent peut être pas totalement les enjeux susceptibles d'être concernés (sols pollués, milieux naturels). Ceci étant, la localisation et les caractéristiques du projet rendent cet état de fait admissible.

Enfin, le dossier présente des mesures réductrices et compensatoires qui correspondent à un niveau d'action modeste, mais adapté aux impacts prévisibles.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier annonce une légère baisse des émissions.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier contient un bref développement qui conclut à l'absence d'effet, conclusion aisément validable dans la mesure où les zones Natura 2000 susceptibles d'être évoquées sont situées à bonne distance du projet et offrent peu de communautés d'habitats et d'espèces avec le site du projet.

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

SDAGE Rhône méditerranée : point positif, le dossier développe spécifiquement l'analyse du respect du SDAGE et conclut à la compatibilité du projet avec celui-ci. Conclusion aisément validable compte tenu des caractéristiques du projet et de ses mesures d'intégration.

SAGE de l'Est lyonnais: le dossier contient un bref développement concluant sur la compatibilité du projet avec celui-ci. Un approfondissement de l'orientation « reconquérir et

préservé la qualité des eaux » aurait été toutefois de bon aloi, notamment vis à vis des contraintes fortes qui pèsent dans certains secteurs sur les possibilités d'infiltration.

Plan d'exposition au bruit : Le projet est annoncé comme n'induisant pas de modification susceptibles de nécessiter une révision du PEB.

Plan de gêne sonore : même si la probabilité d'un effet du projet est faible, ce point aurait mérité développement au dossier.

Espèces protégées : Le dossier, tout en signalant la présence potentielle de nombreuses espèces protégées, n'est pas véritablement conclusif quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (« *Pour les espèces protégées (en cas de présence avérée), une autorisation administrative de déplacement sera demandée* »).

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant des **effets temporaires**, l'intégration du projet repose sur des dispositions classiques au sein desquelles on se serait attendu à retrouver le lien établi avec le système de management environnemental auquel a adhéré la société ADL.

Il n'est pas non plus, semble-t-il, fait état de la mise en cohérence du chantier avec les contraintes résultant du maintien des circulations aériennes ainsi que leur éventuel effet sur les nuisances sonores aéroportuaires.

On aurait aussi souhaité voir apparaître un développement des contraintes de chantier visant à garantir le respect, durant toute la phase de chantier, des prescriptions de l'arrêté de janvier 2011 relatif aux contraintes pesant sur les possibilités d'infiltration dans certaines des zones concernées par les travaux.

On notera aussi que des précautions particulières pourraient être nécessaires vis à vis de certaines espèces protégées (respect des périodes sensibles, déplacement de spécimens...).

En ce qui concerne les **effets définitifs**, le dossier fait apparaître :

- un dispositif d'assainissement annoncé comme conforme aux exigences de l'arrêté précité ;
- une compensation surfacique totale des habitats dits « pierreux » identifiés comme stratégiques pour plusieurs espèces d'oiseaux (on notera que cette compensation est intelligemment prévue dans le cadre du dispositif d'assainissement (et donc à moindre coût));
- une compensation partielle du prélèvement effectué sur les prairies sèches ;

Il restera à préciser, espèce protégée par espèce protégée (avifaune et reptiles notamment), les éventuelles mesures nécessaires en cas de présence avérée de ces espèces (très probable compte tenu des éléments fournis à l'inventaire).

3.5 Pertinence du dispositif de suivi :

Le dispositif de suivi décrit au dossier repose intégralement sur le suivi permanent (et très pertinent) engagé par ADL sur l'ensemble de son aire d'influence (nuisances sonores, qualité de l'air, qualité des eaux souterraines, mais aussi indicateurs biologiques divers dont suivi des espèces invasives). Il dépasse donc largement le cadre des travaux proposés sans toutefois le recouvrir totalement, notamment en ce qui concerne la phase chantier qui a vocation à faire l'objet d'un suivi renforcé (qualité des eaux, suivi de l'avifaune, poussières émises...).

4)Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Le dossier appelle, sur la forme, quelques observations détaillées ci avant mais s'avère complet.

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

Le principe du projet (optimisation du fonctionnement d'une infrastructure existante) va dans le sens du développement durable et, annoncé comme réduisant les émissions de gaz à effet de serre, s'avère finalement plutôt vertueux.

Certains aspects du dossier (comparatif entre l'usage des freins et celui de la poussée inversée) traduisent une approche sérieuse sur le fond.

Plus dans le détail, certains points relatifs aux mesures nécessaires en phase chantier restent cependant à préciser.

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 espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation

Service CÉPÉ
Le chef de l'unité Évaluation Environnementale
des plans, Programmes et Projets

Nicole CARRE