



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Évaluation

Lyon, le 30 SEP. 2013

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

REFER : Réf. : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_Infrastructures\AE infra
Rhône\RD30 à Messimy\RD30e Messimy avis AE 3446-2013-ym.odt/01475

**Projet intitulé : « Déviation de la RD30e à Messimy »
(Maître d'ouvrage : Mme la présidente du conseil général du Rhône)**

**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
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)**

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes, service connaissance études prospective évaluation, pour le compte de M le préfet de la région Rhône-Alpes, autorité environnementale pour le projet concerné.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis 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 le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

A) Contexte du projet :

Le secteur du projet est représentatif de l'Ouest lyonnais qui, offrant un cadre de vie de qualité à ses habitants, est aussi le siège d'une forte pression d'aménagement liée notamment à la proximité de l'agglomération lyonnaise.

Il ne fait pas l'objet de protections réglementaires environnementales fortes ni de mention à des inventaires appelant à une vigilance forte. Pour autant, il est susceptible de comporter un certain nombre d'enjeux, notamment aux abords du cours d'eau « la Chalandraise » (*dont on notera qu'ils font partie des « espaces naturels sensibles » (ENS) liés à la vallée du Garon et à ses affluents*), mais plus généralement sur l'ensemble des milieux agricoles ouverts concernés par le programme (avifaune notamment).

B) Avis de l'autorité environnementale :

1) Avis sur la forme :

L'étude d'impact s'avère recevable au sens du code de l'environnement. Traduisant, dans sa présentation, la volonté de bien prendre en compte les exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement, elle apparaît proportionnée à la nature des enjeux et à l'ampleur du projet. Je crois toutefois utile d'évoquer les points suivants :

- l'étude agricole s'avère intéressante et complète, ce qui est un point positif pour cet enjeu fort du projet ;
- en revanche, les chapitres « géologie » et « eaux souterraines » de l'état initial produisent des données issues d'études réalisées à l'occasion de divers aménagements sur le site industriel voisin tout en précisant qu'elles ne sont pas représentatives. Ce choix de présentation ne facilite pas l'intelligibilité du dossier quant à la compréhension des enjeux. Or l'existence d'abondantes venues d'eau à faible profondeur constitue un facteur important qu'il est impératif de bien qualifier. Ce point n'a pas échappé à l'auteur qui a procédé à des reconnaissances pédologiques qu'il aurait été utile de traduire de façon cartographique de façon à clarifier la surface de zone humides concernée ;
- l'état initial paysager identifie des valeurs paysagères dont il précise qu'elles seraient mises en cause par la croissance des surfaces boisées, appréciation qui mériterait d'être complétée en ce qui concerne la pression d'aménagement et/ou de mitage ;
- le fait d'évoquer, parmi les mesures d'évitement, que « le tracé a été calé au plus près de la Chalandraise » s'avère paradoxal et probablement pas tout à fait exact (*une distance de 15 à 20 m est annoncée comme ayant été maintenue*) ;
- le fait, au sein de l'analyse des impacts sur les milieux naturels, de préciser « notons que la route ne coupera pas d'axe de migration amphibiens puisque la mare ne comporte aucun enjeu » relève d'une appréciation contestable. En effet, le fait que les amphibiens concernés ne soient pas protégés ne signifie pas qu'il y ait absence d'enjeu fonctionnel, d'autant plus que la mare en question est située de l'autre côté du projet par rapport à l'enjeu principal batraciens que constituent les abords de la Chalandraise.

2) Avis sur la prise en compte de l'environnement :

S'agissant de la bonne application de la **notion de programme** au sens du code de l'environnement, le dossier identifie les trois composantes du programme fonctionnel et explicite bien leurs inter-relations. La présentation de l'étude d'impact (*développement d'un volet « appréciation des impacts de l'ensemble du programme »*) est adaptée à un échelonnement dans le temps de la réalisation de ses diverses composantes. Le développement produit s'avère pertinent et plutôt détaillé. Il aurait toutefois gagné, pour en faciliter la lecture, à être accompagné de davantage d'illustrations.

En ce qui concerne la **méthode d'intégration environnementale**, on notera que le dossier met en compétition le projet avec la solution dite « *fil de l'eau* » (solution « ne rien faire »). Il n'est pas sûr que d'autres solutions n'auraient pas été envisageables mais la prise en compte de l'ensemble du programme laisse finalement peu de marge d'adaptation. Les micro variantes présentées s'avèrent peu différenciées en ce qui concerne l'empreinte environnementale et, si elles sont pertinentes, ne traduisent pas de façon évidente la recherche d'évitement ou de réduction des enjeux purement environnementaux. Cette observation est toutefois sans conséquence compte tenu du faible niveau d'effets négatifs intrinsèques de la solution retenue, sachant que l'essentiel des impacts résultera de la mise en œuvre des autres éléments du programmes. Des éléments précisant les raisons pour lesquelles un tracé évitant davantage le territoire de l'espace naturel sensible « vallée du Barret » (*ou, pour le moins, les abords immédiats de la ripisylve de la Chalandraise*) auraient toutefois été bienvenus, d'autant plus que la politique ENS est aussi portée par le pétitionnaire.

Du point de vue de la **consommation énergétique**, le projet, qui, sous cet angle, a été évalué individuellement, engendre une forte augmentation en valeur relative (27 %) du fait de l'allongement de parcours occasionné. On notera toutefois qu'il s'agit, en valeur absolue, de quantités relativement modérées eu égard aux dépenses énergétiques de l'aire d'étude élargie. Par ailleurs, il eut été utile de mettre en relation les gains énergétiques susceptibles d'être induits pour l'activité industrielle du fait de l'absence de coupure induite par la RD30e.

S'agissant du programme d'ensemble, l'enjeu principal concerne le **prélèvement occasionné sur les milieux agricoles et naturels ouverts** dont l'état initial précise, malgré leur valeur naturaliste apparemment modérée, qu'ils ne sont pas exempts de fréquentation d'avifaune patrimoniale. Le prélèvement du seul projet routier s'avère modéré et ne nécessite pas impérativement compensation. Cela n'est pas nécessairement le cas de l'ensemble du programme pour lequel une mesure d'accompagnement allant dans le sens de la compensation du prélèvement effectué, aurait été bienvenue (*cette observation est valable aussi en ce qui concerne l'enjeu de compensation des prélèvements effectués sur les zone humides, tel que visé par le SDAGE Rhône méditerranée*). Dans ce cadre et pour peu qu'il soit assorti de dépendances vertes significatives, le projet d'infrastructure pourrait jouer un rôle.

Dans le même esprit, parmi les autres enjeux du programme, mais qui concerne aussi directement le projet et qu'il eut été intéressant de traiter à ce stade, figure la recherche d'alternatives aux **opérations d'épandage** réalisées dans les espaces agricoles appelés à disparaître (*le dossier évoque simplement la modification nécessaire du plan d'épandage sans apparemment évaluer si les conséquences seraient significatives*).

En conclusion, L'étude d'impact identifie bien les enjeux les plus prégnants tout en restant perfectible à la marge, eu égard notamment aux observations figurant ci-avant. Le projet, qui entre dans un programme global dont les effets seront significatifs à l'échelle de l'aire d'étude, engendre, pris individuellement, des effets négatifs relativement modérés. Toutefois, il pourrait être l'occasion de réfléchir, dès à présent, sur la mise en œuvre de mesures d'accompagnement, voire compensatoires, dont devra probablement être assorti le programme.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures espèces protégées et procédures loi sur l'eau).

Pour le préfet de région et par délégation
de la directrice régionale DREAL et par
délégation

Le chef du service CÉPÉ

Gilles PIROUX

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 69453 Lyon cedex 06
Service CÉPÉ

