



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 6 - AVR. 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 : « Création du demi diffuseur A43/RD1006 (dit « la
Tour du Pin Est ») »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président d'AREA)**

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. : 3191a-2012-ym.odt/0 *ASB*

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 A43 est l'une des infrastructures principales reliant le sillon alpin Nord à l'agglomération lyonnaise. Sa capacité est actuellement limitée par les deux longs tunnels qui lui permettent de franchir les principaux reliefs.

L'aire d'étude élargie comporte plusieurs enjeux importants comme le lac Saint Félix et la zone humide qui l'accompagne, ou encore les châteaux de Cuirieu et de Tournin ainsi que la maison des dauphins.

Le secteur concerné par le projet ne fait quant à lui pas l'objet de protections réglementaires ou de mention à des inventaires, ce qui n'est pas nécessairement synonyme d'absence d'enjeux. On notera par exemple que le secteur d'autoroute concerné a été identifié comme point sensible vis à vis des collisions avec la faune sauvage, matérialisant l'effet de coupure occasionné par cette infrastructure. Par ailleurs le site est dominé par le Château du Pin qui constitue un bâti de caractère. A noter aussi plusieurs risques naturels forts identifiés au voisinage immédiats de l'autoroute et de la voie ferrée (glissements de terrain, inondations).

Enfin, point important, le projet est appelé à s'articuler avec celui de liaison ferroviaire transalpine dont le tracé projeté côtoie celui de l'A43 dans ce secteur. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 07/12/2011.

On notera aussi que parallèlement au présent dossier, l'avis de l'autorité environnementale (AE) a été sollicité sur deux autres projets portés par AREA. L'un intitulé « **élargissement à trois voies de la montée au tunnel de l'Épine** » a fait l'objet d'un avis AE le 06 mars 2012. L'autre intitulé « **élargissement à trois voies au Sud de la Tour du Pin** » est instruit parallèlement au présent avis, il concerne aussi le secteur du projet de ½ diffuseur est de la Tour du Pin.

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 :

Le dossier d'étude d'impact n'aborde pas la question du **programme** au sens du code de l'environnement. L'option retenue, qui consiste semble-t-il à considérer que le projet présenté est indépendant d'un programme, aurait cependant mérité plus amples justifications. En effet, le projet d' « **élargissement à 3 voies au Sud de la Tour du Pin** » a apparemment dirigé la définition de certaines aires d'étude, il partage certaines fonctions avec le projet (bassins d'assainissement, mesures réductrices et compensatoires relatives au milieu naturel par exemple) et fait partie des motifs d'incrémentation de la version du dossier (cf. page de garde). Bien sûr, la position qui consiste à considérer que ces deux projets ne constituent pas une unité fonctionnelle paraît défendable, mais l'avantage retiré par la séparation en deux études d'impact distinctes n'apparaît pas de façon évidente dans la mesure où elle impose une gymnastique d'évaluation des impacts malaisée et constitue un handicap pour l'émergence de solutions globales en terme d'intégration environnementale.

On notera d'ailleurs avec satisfaction que ce principe n'a semble-t-il pas été retenu pour le traitement des demandes de dérogations au titre du L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées) puisqu'il semble qu'un seul dossier commun soit prévu.

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

- le dispositif d'assainissement existant (mais sans présenter semble-t-il les éventuels dysfonctionnements constatés - on aurait aussi aimé trouver au dossier une description plus précise des caractéristiques du bassin existant) ;
- la présence dans la zone inventoriée de plusieurs espèces patrimoniales, y compris des espèces protégées (les reptiles, les amphibiens et les odonates concernent le secteur du projet de ½ diffuseur et tout particulièrement le bassin d'orage) ;
- la présence d'espèces végétales invasives ;
- l'environnement sonore perturbé au voisinage des infrastructures ;
- une qualité de l'air satisfaisante (sauf aux abords immédiats de l'infrastructure) ;
- une analyse paysagère lapidaire (1 photo) et qui ne présente pas les perceptions actuelles depuis les principaux bâtis concernés (château du Pin par exemple).

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition celle-ci avec la situation sans projet. Il est dommage qu'aucune trace de multiples variantes successives qui semblaient avoir été étudiées, ne figure dans cette partie du dossier. Elles auraient pu témoigner de l'effort d'intégration consenti par le maître d'ouvrage. Il ne présente pas non plus la situation à terme, incluant la réalisation de la liaison ferroviaire transalpine dont on retient qu'elle nécessitera apparemment des adaptations du demi diffuseur présenté.

L'étude d'impact présente une **analyse des impacts du projet** qui fait apparaître :

- une augmentation de la surface imperméabilisée (+3600 m²) mais une amélioration des conditions de rejet ;
- une réduction du risque de déversement accidentel (cf. page 92), ce qui pourrait éventuellement être contestable dans la mesure où la création d'un point singulier quel qu'il soit (comme la création d'un diffuseur) est souvent considérée comme augmentant ce risque ;
- la perturbation et/ou la destruction d'habitats d'espèces protégées voire de spécimens d'espèces protégées (dossier de demande de dérogation annoncé) ;
- un impact sonore annoncé comme inférieur à 2 décibels sauf pour une habitation. On notera à ce propos que le fait de considérer la création d'un diffuseur (dont les voiries sont des infrastructures à part entière) comme une modification de l'autoroute auquel il se raccroche ne correspond pas nécessairement à une position consensuelle. Toutefois, l'étude fournie ne fait pas apparaître de façon explicite la décomposition des contributions sonores du diffuseur lui même, de l'élargissement d'A43 au droit de celui-ci et de l'augmentation générale du trafic qui serait constatée sur celle ci en l'absence des projets cités ;
- l'existence d'une zone de dépôt des excédents du projet qui ne semble pas clairement décrite (contours, volume) ;
- un impact paysager pas vraiment qualifié au terme d'une analyse lapidaire et exempte d'illustrations qui viendraient l'étayer. Une présentation de la perception du projet depuis les principaux bâtis et infrastructures concernés aurait été un minimum pour assurer la bonne information du public.

Le **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** est bien mentionné, décomposé de façon plutôt détaillée, il apparaît bien exhaustif. L'effort financier qu'il représente (1,3M€) paraît bien proportionné aux enjeux et témoigne d'une bonne recherche de réduction et de compensation des impacts.

Le dossier contient un développement intitulé « **incidences sur les zones Natura 2000** », mais son contenu (3 lignes) doit être complété pour répondre aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement.

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 est annoncé comme ayant vocation à réduire les nuisances dues au trafic supporté par la RD1006 (ex RN6) dans la traversée de la Tour du Pin, l'approche étant semble-t-il, d'utiliser l'A43 comme déviation de l'agglomération.

S'agissant de la prise en compte des éventuels effets induits, il ne semble pas que le dossier comporte une évaluation des trafics supplémentaires qui pourraient être induits par cette nouvelle offre, ni des effets (étalement urbain) induits par l'augmentation de l'accessibilité du secteur irrigué par le diffuseur, dont on a vu, lors de la réalisation des précédents diffuseurs qu'ils n'étaient pas forcément négligeables.

En ce qui concerne la méthode d'optimisation environnementale du projet, le dossier ne présente pas d'alternative au projet présenté et ne traduit pas les démarches itératives ayant sous tendu son optimisation, dont on pressent néanmoins qu'elles ont très probablement existé.

Malgré le fait que certains volets de l'étude laissent le lecteur sur sa faim (impact paysager par exemple), les mesures d'intégration proposées en page 113 paraissent couvrir l'essentiel des thématiques de façon plutôt équilibrée. Elles constituent une assez bonne surprise pour un projet de ce type. On notera toutefois que plusieurs d'entre elles semblent aussi concerner l'intégration du projet d'élargissement d'A43 dans ce secteur, point qui mériterait d'être clarifié.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le dossier annonce un effet positif du projet en pages 35 et 110. Toutefois il comporte aussi un commentaire en page 105 qui semble ne pas aller dans ce sens: « *La comparaison des horizons 2034, avec et sans projet, montre une augmentation des émissions avec projet de l'ordre de 4 %, due à l'augmentation des vitesses sur l'autoroute pour les véhicules légers, elles restent cependant inférieures aux émissions actuelles (2010)* », affirmation qui paraît très vraisemblable. Les conclusions du dossier mériteraient donc d'être homogénéisées sur ce point.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier ne contient pas d'évaluation d'incidence répondant aux exigences du code de l'environnement. Toutefois, les caractéristiques de la zone concernée et la distance qui la sépare des sites Natura 2000 les plus proches laissent peu de doute quant à la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

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

SDAGE Rhône méditerranée : le dossier contient une analyse objectif par objectif qui fait apparaître une compatibilité globale du projet avec le SDAGE.

Espèces protégées : Le dossier évoque un dossier de demande de dérogation déposé au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement en laissant supposer que cette demande ne porterait que sur les reptiles et amphibiens. On notera cependant que diverses haies sont appelées à être consommées par le projet et donc que la thématique avifaune ne doit pas non plus être négligée pour le projet objet du présent avis.

Schéma de cohérence territoriale du nord Isère : S'agissant d'un document en projet, la compatibilité n'est bien sûr pas exigible. On peut toutefois noter que le projet de DOG

(document d'orientations générales), dans sa version de décembre 2011 (en page 57), vise explicitement le projet présenté dans le cadre de l'orientation qui vise à « préconiser de développer la fonction de desserte régionale de l'A43 et d'organiser le report des flux de transit de marchandises depuis la RD1006 sur l'A43 ».

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures proposées pour la **phase chantier** relèvent de dispositions assez exhaustives, devenues désormais classiques pour les projets de ce type. On notera qu'elle incluent aussi des actions en faveur de la maîtrise des espèces indésirables ou envahissantes (enjeu considéré comme fort dans le dossier présenté).

Pour la **phase exploitation**, les mesures proposées couvrent quasiment toutes les thématiques. On notera que certaines de ces mesures ne semblent pas dédiées au seul projet objet du présent avis (bassin de traitement). Par ailleurs, celles relatives aux espèces protégées semblent découler d'études plus précises non produites au dossier, probablement effectuées en préparation des dossiers de demande de dérogation (L411-2).

S'agissant des nuisances sonores, nous avons vu ci-avant que le fait de cantonner les protections de façades à une seule habitation relevait d'une analyse qui, bien que vraisemblable, méritait d'être davantage étayée.

En ce qui concerne la prévention des pollutions, la mise en place d'un réseau d'assainissement aboutissant à un dispositif de traitement avant rejet correspond à une approche nominale pour les infrastructures de ce type. On aurait cependant aimé y voir plus clair en ce qui concerne l'évolution ultérieure de ce dispositif en fonction de l'arrivée de la liaison ferroviaire transalpine (dimensionnement des ouvrages de traitement et d'infiltration notamment).

Les mesures d'intégration relatives au milieu naturel traduisent une bonne implication de l'auteur du dossier. L'autorité environnementale a notamment apprécié les dispositions permettant à la faune sauvage de sortir de l'emprise clôturée (« merlons extracteurs »).

Pour cette même thématique, s'agissant des mesures compensatoires (hibernaculum, mare, création d'habitats de substitution), celles-ci semblent, en première lecture, réputées communes aux deux opérations AREA du secteur (cf. page 98). La lecture comparée du dossier relatif au projet d'élargissement à 3 voies laisse cependant augurer d'une décomposition entre les deux projets au prorata des impacts.

Pour cette thématique comme pour celles de l'assainissement et du bruit, une clarification des principes retenus pour la répartition des mesures entre les deux opérations paraît souhaitable.

Ce faisant, il est utile d'aborder aussi la question de l'échéancier de réalisation des travaux ainsi que des mesures compensatoires dont on notera qu'elles ont normalement vocation à précéder la survenue de l'impact à compenser.

On notera, s'agissant de la problématique zones humides que le projet contient bien des compensations du prélèvement effectué par le projet. Un calepinage plus précis des surfaces concernées, permettrait toutefois de clore ce sujet avec davantage de rigueur. Une telle approche aurait d'ailleurs vocation à être étendue à l'ensemble des prélèvements sur les habitats naturels patrimoniaux.

En revanche, le dossier produit ne s'avère pas très communicant sur l'ampleur des réductions de l'impact visuel ce qui ne permet pas d'émettre un avis quant à l'adéquation des mesures proposées. La présentation du projet paysager, assorti des illustrations habituelles en pareil cas, paraît donc indiqué.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier fait apparaître un dispositif de suivi portant sur :

- le suivi de la qualité des eaux souterraines à l'aval du bassin d'infiltration ;
- le suivi des espèces invasives.

On notera au passage que des éléments relatifs aux modalités de ces suivis (nature et fréquence) seraient les bienvenus.

Bien sûr, ce dispositif a vocation à être complété par la déclinaison locale du suivi environnemental qui entre dans le cadre de la gestion autoroutière normale (suivi du fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de prévention des pollutions, qualité des rejets, suivi des collisions ou écrasements liés à la faune sauvage...).

Suivi auquel il conviendra d'ajouter celui des mesures « milieu naturel » proposées au dossier, en vue notamment de vérifier leur efficacité et leur pérennité.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Eu égard aux observations qui précèdent, le dossier a plus particulièrement vocation à être abondé par l'ajout d'un développement ayant valeur d'**étude d'incidence Natura 2000** au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale conseille au passage d'abonder le volet paysager de l'étude.

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

Le projet de demi diffuseur se greffe sur un projet localisé de « mise à 3 voies » de l'autoroute A43. La structuration des hypothèses font qu'il est difficile, au travers du dossier, de démêler les impacts attribuables au seul diffuseur. La production d'un dossier d'étude d'impact commun aurait probablement permis de traiter élégamment cette difficulté.

Il concerne par ailleurs un secteur appelé à être transformé du fait du projet de liaison ferroviaire transalpine, ce qui ajoute à la complexité du sujet. Le dossier évoque le caractère semble-t-il provisoire de certaines des dispositions du projet, le lecteur restant sur sa faim en ce qui concerne le plus long terme.

Plus dans le détail, ce type de projet a vocation à être l'occasion d'évoquer l'opportunité de mises à niveau environnementales de l'existant. Point positif, cette démarche semble bien avoir été menée dans le cas présent (gestion des eaux météoriques, continuités pour la faune sauvage).

Parmi les impacts potentiels, les retours d'expérience de ce type de projets incitent normalement à accorder une attention toute particulière au potentiel d'impact qui résulterait d'un éventuel étalement urbain induit. Il est donc dommage que le dossier ne donne pas d'élément concret à ce sujet qui aurait attesté de la bonne maîtrise de ce potentiel d'impact, d'autant plus que de la matière est censée être disponible sur cette thématique dans le cadre du projet de SCoT du Nord Isère.

Ce point important mis à part, même si certains développements restent un peu légers (insertion paysagère) et mériteraient d'être abondés, les mesures d'intégrations paraissent couvrir plutôt équitablement l'essentiel des thématiques environnementales pertinentes et semblent adaptées aux enjeux, conduisant à des effets négatifs résiduels globalement faibles.

Plus dans le détail, le dispositif de suivi a vocation à être complété dans l'esprit des observations figurant au paragraphe 3-5 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 espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation
DREAL Rhône-Alpes

~~Le directeur régional adjoint~~

Jean-Philippe DENEUVY

