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 3 - 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 :« Achèvement du tour de ville Ouest de Saint Fons »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président de la communauté urbaine 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. : 3187-2012-ym.odt/C148

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 :

Située dans un secteur particulièrement artificialisé de l'agglomération lyonnaise, la commune de Saint Fons est concernée par plusieurs zones de risques industriels. Outre le fait qu'elle soit concernée par des trafics routiers importants, on notera que le secteur du projet est plutôt bien desservi par les transports en communs, notamment à destination du centre de Lyon.

Les enjeux environnementaux des abords du projet correspondent donc essentiellement à des thématiques relatives à l'exposition des populations aux pollutions, nuisances et risques technologiques.

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 s'avère complète au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement.

On notera au passage que le dossier d'étude d'impact présente le projet comme s'intégrant dans un **programme global d'aménagement** dit « tour de ville Ouest » comportant 5 sections dont trois sont actuellement en service.

Point positif, il comporte un développement traitant des impacts cumulés avec d'autres projets connus.

On notera aussi que l'état initial se clôt par une synthèse intéressante sur le plan méthodologique.

Le chapitre « raison du choix du parti » met en compétition trois à quatre micro variantes pour chacune des deux sections du projet. De fait, trois des cinq sections du programme étant en service, la présentation de variantes larges de tracé n'aurait guère été qu'un exercice théorique. Plus dans le détail, on pourrait regretter que les variantes de la section Nord n'aient pas été présentées graphiquement. Pour cette même section Nord, on notera à titre anecdotique, que le projet retenu, résultats de compromis entre de nombreuses contraintes, n'est pas celui qui assure le meilleur ensoleillement des parties non circulées de l'espace public (espace vert calé à l'ombre des bâtiments situés au Sud) et rapproche les circulations du bâti situé au Nord.

Plus dans le détail:

- l'analyse des impacts traite opportunément des effets micro climatiques du projet ;
- en ce qui concerne le milieu naturel, le dossier annonce un inventaire complémentaire au printemps, ce qui laisse supposer que l'inventaire réalisé comporterait des lacunes. On observera toutefois la faible probabilité pour que cet inventaire fasse apparaître des enjeux significatifs ;
- s'agissant des émissions polluantes, le dossier annonce une réduction à terme des émissions dans l'aire d'étude du fait de l'amélioration du parc automobile. Il conviendrait de bien rappeler que l'analyse de l'impact est destinée à comparer la situation avec et sans projet à divers horizons donnés indépendamment des tendances d'évolution ;
- l'évaluation du coût des dépenses en faveur de l'environnement ne semble pas intégrer les protections de façades annoncées.

S'agissant de la problématique **Natura 2000**, on notera que le dossier comporte un développement intitulé « incidence sur le réseau Natura 2000 » que l'on peut, compte tenu de l'artificialisation très élevée du site du projet, considérer comme répondant aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Enfin, en ce qui concerne l'application des principes de l'archéologie préventive, on notera que la référence à la loi du 27/09/1941 a vocation à être remplacée par celle de l'article L531-14 du code du Patrimoine. Par ailleurs, il convient de rappeler que le projet finalisé devra être transmis à la direction régionale des affaires culturelles-service régional de l'archéologie, afin d'examiner s'il fera l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

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 :

Voir paragraphe 4-2 ci après.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier fait apparaître une très légère augmentation des émissions de gaz à effet de serre, non significative au regard des émissions de l'aire d'étude.

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 développement intitulé « incidence sur le réseau Natura 2000 » qui conclut à une absence d'effets significatifs, conclusion aisément validable dans le cas présent.

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

SDAGE Rhône méditerranée : le dossier n'analyse pas la compatibilité avec le SDAGE. On notera que la nature et le lieu du projet ne laissent guère de doute quant à cette compatibilité. D'un point de vue général, il aurait toutefois été pertinent d'évoquer au passage la politique de la communauté urbaine de Lyon vis à vis de l'usage des produits phytosanitaires au regard de l'orientation 5 D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Plans de prévention des risques technologiques : la compatibilité du projet avec ceux-ci fait l'objet d'un développement spécifique qui précise que le bouclage du « tour de ville Ouest de saint Fons » engendre une augmentation du nombre de véhicules*kms au sein du périmètre de protection ZP mais n'est pas réputé induire de gène à l'évacuation rapide lors de la survenance d'un sinistre.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant de la **phase de réalisation**, le dossier présente des dispositions globalement basiques, ce qui est classique pour les chantiers de ce type. On notera qu'en cas de pollution accidentelle lors du chantier, la solution retenue semble être de laisser la charge du traitement à la station d'épuration, ce qui ne semble pas nécessairement à généraliser pour tous les types et quantités de polluants.

En ce qui concerne la **phase exploitation**, le projet devrait augmenter les surfaces imperméabilisées (valeur non précisée au dossier) mais il n'est pas fait mention de mesures réductrices qui pourraient être envisageables (mise à profit par exemple des dépendances vertes).

S'agissant des plantations, le dossier traduit une prise en compte sérieuse des effets négatifs potentiels dans le choix des essences (production de pollens et de poussières, production de déchets verts, optimisation des effets micro climatiques).

En ce qui concerne les nuisances acoustiques, le dossier prévoit bien des protections de façades, toutefois, celles-ci n'apparaissent plus au chapitre « coût des mesures en faveur de l'environnement ».

Par ailleurs, certaines habitations situées sur la rue Jules Guesdes (partie centrale du « tour de ville Ouest ») semblent déjà soumises à des niveaux de bruit intense (avoisinant les 70 décibels en champ libre) en raison notamment de leur multi-exposition (VF + rue). On notera à cet égard que le chapitre relatif à l'analyse des impacts, traite ce sujet pour conclure au fait que le projet n'est pas à considérer comme induisant une modification acoustique significative au sens de la réglementation. Toutefois, la présentation du projet comme s'intégrant dans un programme dont le début de réalisation n'est peut être pas étranger aux niveaux acoustiques déjà constatés, doit inciter à bien clarifier la responsabilité réglementaire de l'aménageur à leur égard.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Outre les suivis génériques existant sur l'aire d'étude indépendamment du projet (qualité de l'air...), le dossier présente un dispositif de suivi portant sur la phase chantier et, pour la phase exploitation, sur un suivi des plantations ainsi que des mesures acoustiques.

On pourrait aussi suggérer de rappeler à l'occasion du dossier, le dispositif de suivi mis en œuvre par la communauté urbaine de Lyon sur le réseau viaire et les espaces publics dont elle a la gestion (dont suivi des éventuelles espèces invasives et le suivi du bon fonctionnement des réseaux d'assainissement...).

4)Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Le dossier contient l'ensemble des développements visés par l'article R122-3 du code de l'environnement.

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

Le projet, d'ampleur modéré, a pour objectif une amélioration des conditions de trafic dans la traversée de Saint Fons et, ce faisant, d'améliorer le cadre de vie sur l'axe dont le trafic sera détourné.

Les effets négatifs attendus se concentreront sur la thématique des nuisances acoustiques qui semble bien prise en compte pour les tronçons de voie nouvelle mais qui mériterait meilleure formalisation en ce qui concerne les tronçons précédemment mis en service au bord desquels se trouvent des logements soumis à des niveaux de bruit intenses.

On regrettera aussi, sans que cette observation doive être considérée comme une remise en cause de la conception du projet, que le dossier ne semble pas évoquer de réflexions quant à la recherche d'une réduction des impacts des eaux météoriques. En effet, le dossier laisse supposer que la station d'épuration située à l'aval disposerait d'une marge suffisante. On notera cependant que, même lorsque ce point est confirmé, il ne devrait pas dispenser, chaque fois que l'on se trouve en situation d'augmenter les débits rejetés dans le réseau d'assainissement urbain, de rechercher à écrêter autant que possible les débits d'eaux pluviales (voire à traiter partiellement ces eaux) au plus près des infrastructures et avant rejet dans le réseau aboutissant à la station d'épuration

Dans le même esprit, il aurait été de bon aloi d'évoquer aussi la question de la conception de l'éclairage sous l'angle des économies d'énergie et de la prévention de la pollution lumineuse.

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

Pour le préfet de région et par délégation

Pour le directeur de la DREAL et par délégation
Le chef du service CEPÉ

Gilles PIROUX