



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des échangeurs d'extrémité de l'A 450 et de l'A 7 dans le Rhône

n°Ae: 2011 - 66

Avis établi lors de la séance du 23 novembre 2011 - n° d'enregistrement : 007983-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 23 novembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement des échangeurs d'extrémité de l'A 450 et de l'A 7 dans le Rhône .

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Rouquès , Schmit, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Vestur, MM. Féménias, Letourneux

*
* * *

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet d'aménagement des échangeurs d'extrémité de l'A 450 et de l'A 7 par courrier du préfet du Rhône en date du 26 août 2011, parvenu complet à l'Ae le 6 septembre 2011.

L'Ae a consulté le préfet du département du Rhône au titre de ses compétences en matière d'environnement.

Elle a également consulté le ministre chargé de la santé, par courrier en date du 7 septembre 2011.

Sur le rapport de MM. Michel BADRÉ et Alain FEMENIAS, et après en avoir délibéré, l'Ae a formulé l'avis suivant.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet soumis à l'avis de l'Ae porte sur le réaménagement de quatre échangeurs autoroutiers et la construction d'une piste cyclable traversant le Rhône, à la jonction située entre l'extrémité est de l'autoroute A 450 en rive droite du Rhône, l'autoroute A 7 à son franchissement du Rhône et la voie rapide départementale RD 383 dite « boulevard périphérique lyonnais » en rive gauche, au sud de l'agglomération lyonnaise. Le maître d'ouvrage est l'Etat, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes.

Le projet vise principalement à réduire les difficultés dues à la congestion chronique de ce noeud autoroutier urbain, par une amélioration des infrastructures routières assurant une meilleure fluidité du trafic des véhicules à moteur.

En ce qui concerne l'étude d'impact, globalement complète et clairement présentée, l'Ae émet les recommandations suivantes :

- afin d'en apprécier les impacts environnementaux, évaluer pour le noeud routier considéré les variations de trafic qui résulteraient de la réalisation effective des opérations citées dans le dossier comme liées au projet actuel : A 45, contournement ouest de Saint-Etienne, contournement ouest de Lyon ;
- hiérarchiser les enjeux environnementaux de la zone d'étude ;
- préciser, sans attendre la procédure d'application de la loi sur l'eau, certaines dispositions relatives à la maîtrise des impacts hydrauliques du projet qui relèvent de l'étude d'impact : modalités de réalisation et d'entretien des dragages liés à la réalisation des passerelles cyclables, et compensation pour destruction de zones humides ;
- préciser les conditions d'insertion de la piste cyclable dans le domaine de la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

L'Ae rappelle à cet égard que pour faciliter la compréhension et la participation du public, la conduite simultanée des procédures nécessaires à la réalisation du projet apparaît bien préférable, dès lors qu'aucune raison technique majeure ne plaide pour les disjoindre. Elle recommande, de mener la procédure de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en même temps que la demande de DUP.

En ce qui concerne la prise en compte des enjeux environnementaux, l'Ae constate que le projet devrait se traduire globalement par des améliorations en matière de traitement des eaux pluviales.

Elle note que les améliorations en matière de bruit et de pollution de l'air semblent liées, pour l'essentiel, à la réduction des limitations de vitesse et non à la modification des infrastructures.

Elle constate enfin que les possibilités de report modal fondées sur une amélioration des services de transport en commun, pourtant largement citées par le public lors de la concertation organisée en 2009, semblent avoir été peu explorées alors qu'elles pourraient contribuer de façon significative à la réduction de la congestion, objectif essentiel du projet. Elle recommande de les examiner plus largement, en liaison avec les collectivités autorités organisatrices de transport.

L'Ae a fait par ailleurs, dans l'avis détaillé ci-joint, des recommandations de forme ou de moindre portée.

Avis détaillé

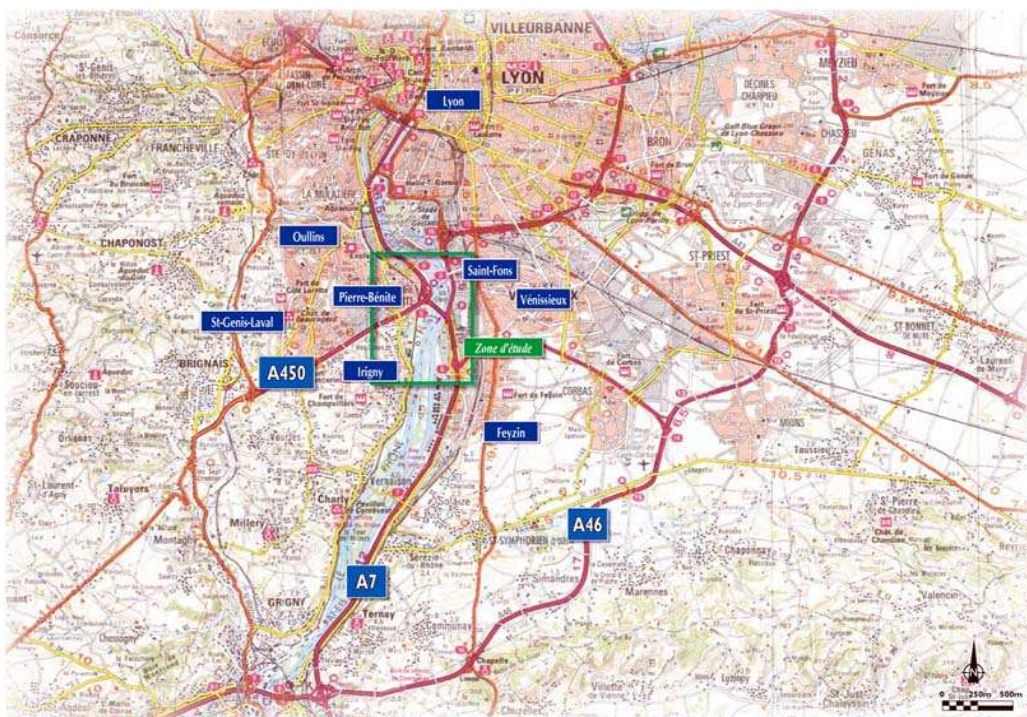
1 Objectifs et présentation du projet

Le projet présenté vise à réaménager les échangeurs reliant l'extrémité est de l'autoroute A 450 en rive droite du Rhône, l'autoroute A 7 à son franchissement du Rhône et la voie rapide départementale RD 383 dite « boulevard périphérique lyonnais » en rive gauche, sur les communes de Pierre-Bénite, d'Irigny et de Saint-Fons.

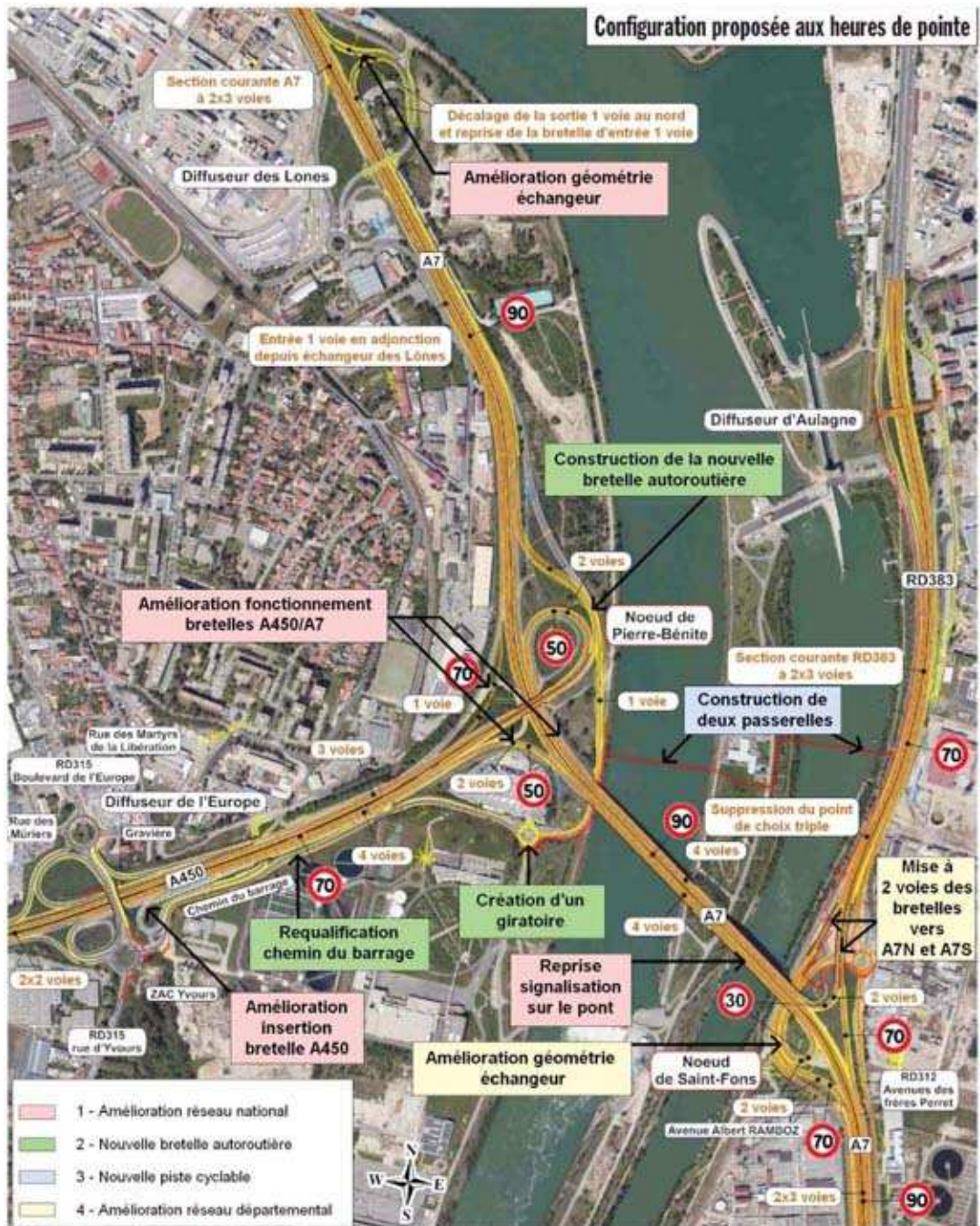
Le maître d'ouvrage est le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes.

Les objectifs du projet, tels que présentés dans le dossier, sont les suivants :

- diminution des congestions sur l'A 450 et la RD 383
- amélioration de la sécurité routière
- amélioration de l'offre dite en « modes doux » (ici, pistes cyclables)
- réduction des impacts des infrastructures sur l'environnement



Le projet comprend le réaménagement de quatre échangeurs, la requalification du chemin du barrage et la construction de deux passerelles « modes doux ». Il s'accompagne d'une baisse de la limitation de vitesse de 20 km/h sur les voies rapides de l'ensemble de la zone d'étude.



2 La procédure suivie

Le projet est soumis à enquête publique en tant qu'opération susceptible d'affecter l'environnement². Il est également soumis à enquête publique avant déclaration d'utilité publique permettant l'expropriation éventuelle des terrains nécessaires³, les aménagements projetés allant au-delà des emprises de la voirie actuelle.

Le projet est soumis à l'obligation de produire une étude d'impact⁴.

Le dossier soumis à l'Ae est le dossier d'enquête publique, comportant notamment l'étude d'impact.

² Articles L.123-1 et suivants et R.123-1 du code de l'environnement

³ Article L. 11-1 du code de l'expropriation

⁴ Articles R.122-4 à R.122-9 du code de l'environnement

Le projet nécessitera par ailleurs une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁵. Cette procédure, qui donnera lieu le moment venu à une nouvelle enquête publique, aurait pu être jumelée avec la procédure actuelle dans le cadre d'une enquête conjointe : les calculs sur la ligne d'eau lors des inondations, l'impact des dragages dans le lit du Rhône, les incidences sur les nappes phréatiques et les cours d'eau (ruisseau de La Mouche) et les modalités de compensation proposées pour destruction de zones humides figurent dans l'étude d'impact qui aurait pu valoir document indiquant les incidences du projet au titre de la loi sur l'eau⁶. Le maître d'ouvrage a cependant choisi de dissocier ces procédures.

De même, alors que les inventaires font apparaître la présence d'espèces protégées sur le site du projet, les demandes de dérogation (autorisation spécifique) éventuellement rendues nécessaires par la réglementation des espèces protégées sont renvoyées à plus tard.

Il a été indiqué verbalement aux rapporteurs que cette disjonction des procédures s'expliquait principalement par le fait que les travaux seraient réalisés en plusieurs phases, les procédures relatives à la loi sur l'eau et le cas échéant aux espèces protégées étant menées avant le lancement d'une phase ultérieure, pour des raisons de moyens des services.

L'Ae rappelle que pour faciliter la compréhension et la participation du public, la conduite simultanée des procédures nécessaires à la réalisation du projet apparaît préférable, dès lors qu'aucune raison technique majeure ne plaide pour les disjointre. Elle recommande, de mener la procédure de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en même temps que la demande de DUP.

3 La qualité de l'étude d'impact

3.1 Le champ de l'étude : articulation entre projet et programme

L'étude d'impact présente (p.67, préambule du chapitre 1) l'opération d'aménagement des échangeurs soumise au présent avis comme dotée de « sa propre logique et ses propres fonctionnalités ». L'Ae souscrit à cette analyse, qui aurait pu conduire le maître d'ouvrage à se dispenser de produire une appréciation des impacts d'un « programme » plus vaste, en application de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement⁷.

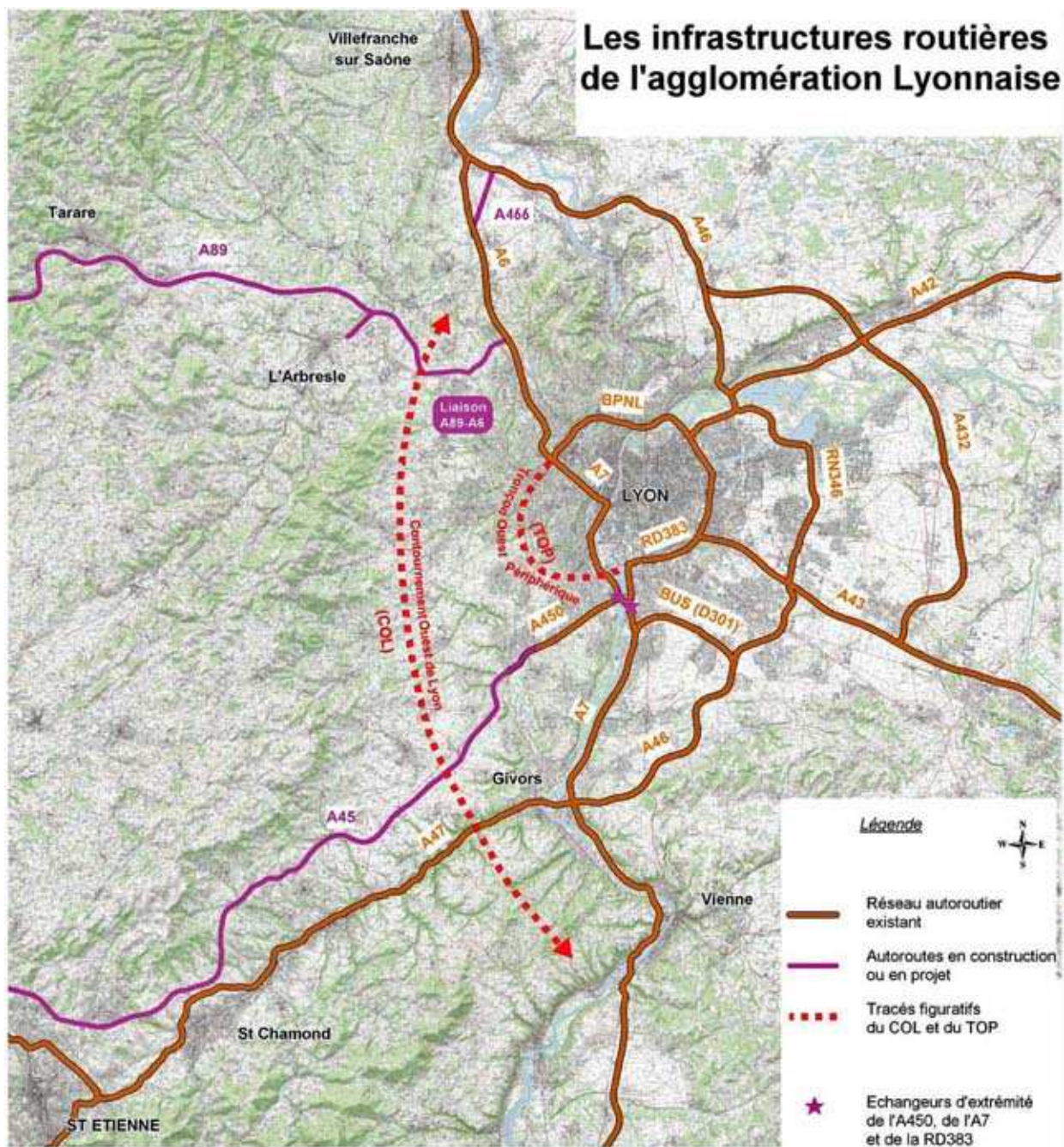
Cependant, le dossier présente ensuite « le programme fonctionnel » dans lequel s'insère l'opération, constitué de l'autoroute A 45, du contournement ouest de Saint-Etienne (COSE), du présent projet, et du réaménagement de l'A 47 après la mise en service de l'A 45 (cf. schéma page suivante). Il présente également (p. 71 à 73) une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ainsi défini, en application de l'article cité ci-dessus adapté aux opérations fonctionnellement liées. L'Ae estime que cette présentation très générale n'apporte pas d'informations utiles sur des opérations d'une telle ampleur, alors que des informations plus précises sur les trafics induits par ces opérations sur les échangeurs du présent projet auraient été utiles.

L'Ae recommande de clarifier la terminologie utilisée, en n'utilisant pas le terme « programme fonctionnel » pour des opérations qui peuvent être réalisées, ou non, indépendamment du présent projet. Elle recommande par ailleurs de fournir une appréciation des trafics induits par les projets cités (A 45, COSE, réaménagement A 47) sur les échangeurs du présent projet, afin de permettre d'en apprécier les impacts.

⁵ Articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement

⁶ Article R.214-6 II 4° du code de l'environnement

⁷ Selon lequel dans le cas d'opérations fonctionnellement liées, mais non réalisées simultanément, l'étude d'impact doit présenter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.



3.2 L'état des lieux et la hiérarchisation des enjeux

L'état des lieux présenté aborde de façon très documentée les principaux enjeux.

Toutefois quelques précisions complémentaires pourraient être apportées pour contribuer à une perception plus complète des enjeux environnementaux.

Ainsi, la présentation des trafics automobiles n'est pas facilement accessible par un public non averti, alors que la présentation des futures circulations des deux-roues est plus claire, même si l'intégration de la voie cyclable dans l'itinéraire « Via Rhona » n'apparaît pas assez.

Par ailleurs, dans une zone utilisée de longue date par des implantations industrielles (« couloir de la chimie ») il serait utile de fournir un document d'inventaire des sols pollués présents sur le site d'étude, pour autant qu'ils seraient susceptibles de terrassements conduisant à devoir gérer les déblais de façon adaptée, ou susceptibles de mettre en relation ces pollutions avec les eaux souterraines.

De même, au sein de l'étude des milieux naturels, il serait utile de préciser les raisons qui ont conduit à estimer les enjeux et les impacts éventuels sur le vol des chiroptères uniquement dans un rayon de 5 km autour du site d'étude, alors qu'il est indiqué que parmi les nombreuses espèces identifiées certaines évoluent sur un terrain de chasse atteignant 30 km de rayon.

D'une façon générale, les enjeux sont présentés successivement et de façon exhaustive sans qu'il soit procédé à une hiérarchisation permettant de focaliser la lecture sur ceux qui méritent une réelle attention. Cette synthèse aurait pu conduire par la suite à formuler des avis plus conclusifs en matière de mesures d'évitement, de réduction ou à défaut de compensation des impacts du projet sur l'environnement.

L'Ae recommande de hiérarchiser les enjeux identifiés comme les plus sensibles au vu de l'état des lieux.

3.3 La justification du projet et des choix effectués

Pour la voirie routière, après avoir rappelé les 4 objectifs du projet cités au § 1 ci-dessus, le dossier présente (p.23 et 24) :

- une « variante 0 » maintenant les échangeurs dans leur configuration actuelle, et se limitant à réaliser des bassins de décantation pour en améliorer l'insertion environnementale (4ème objectif) ;
- une « variante 1 », constituée par le projet actuel, retenu après élimination de sous-variantes assez peu différentes.

La variante 1 est considérée comme étant la seule de nature à atteindre les objectifs 1 et 2 (réduction de la congestion, amélioration de la sécurité) : selon le dossier, l'offre actuelle et prévisible à court terme de transport en commun, organisée essentiellement en itinéraires radiaux vers le centre ville, ne peut en effet permettre de faciliter les liaisons est-ouest entre les deux rives du Rhône.

L'Ae constate que cette analyse est sans doute adaptée pour améliorer à court terme et en se limitant aux seules solutions relevant de l'Etat maître d'ouvrage les situations de congestion constatées. Cette solution revient à répondre à une situation de congestion routière par une amélioration de l'offre en infrastructure routière, sans explorer plus avant les possibilités de report vers les transports en commun (l'offre de piste cyclable ne pouvant apporter ici que des reports marginaux). Elle note par ailleurs que la demande d'amélioration de l'offre de transport en commun figure pourtant de façon très explicite dans les résultats de la concertation avec le public menée du 15 juin au 11 juillet 2009, qui sont annexés au dossier.

L'Ae, en cohérence avec les demandes exprimées lors de la concertation avec le public, recommande que les possibilités d'améliorer l'offre de transport en commun soient examinées avec les collectivités concernées, pour contribuer à résoudre durablement les problèmes de congestion constatés : l'amélioration de l'offre routière sans autre mesure risque fort en effet de n'apporter qu'une amélioration temporaire à ces situations de congestion.

Dans le cadre du projet actuel, il conviendrait au moins **d'indiquer dans le projet si les voies qui seront aménagées et empruntées par les VL seront accessibles aux bus urbains** (largeur de la chaussée, rayon des courbes, etc.) permettant ainsi de créer ultérieurement des dessertes ou des correspondances adaptées.

Pour les itinéraires cyclables, le dossier présente (p. 26 à 35) 7 variantes de tracé, à croiser avec 4 variantes pour la structure de franchissement du Rhône. **La question du franchissement du domaine de la CNR se pose dans toutes les variantes : l'Ae recommande d'en préciser les modalités (conditions d'accès, entretien futur, etc.).** Sous cette réserve, l'Ae a apprécié la clarté de l'analyse multicritères entre les variantes et n'a pas de commentaire à apporter à ses conclusions.

L'Ae a cependant noté le contraste existant entre l'analyse multicritères très fouillée des variantes de pistes cyclables (7 x 4 variantes, présentées en détail en 10 pages), et celle, beaucoup plus laconique, des variantes routières (2 variantes se réduisant en fait à une seule, en 2 pages).

3.4 Les impacts (temporaires) du chantier

Les impacts environnementaux liés à la réalisation du chantier sont tous identifiés et traités sous forme de mesures d'évitement ou de réduction, elles-mêmes décrites avec précision (par exemple : collecte sélective des déchets, réalisation des pistes de chantier, lavage des roues des camions, « non traitement des voies » par les maîtres d'œuvre...).

Cependant ne sont pas précisées les garanties qui seront prises auprès des entreprises pour respecter et faire respecter les mesures proposées, ni les conditions du transfert des engagements pris à destination des maîtres d'ouvrage délégués (CNR, Grand Lyon), surtout si ces derniers sont appelés à devenir les gestionnaires des infrastructures qui leur seront remises (RD 583 et itinéraire de circulation douce, notamment).

L'Ae recommande de préciser au dossier les engagements du maître d'ouvrage et les modalités de transfert de ces engagements aux maîtres d'ouvrage délégués et aux entreprises intervenant sur le chantier.

3.5 Les impacts du projet

Les impacts environnementaux permanents du projet sont identifiés et font l'objet d'une présentation de mesures ; l'Ae relève qu'il n'est en général pas précisé en quoi ces mesures sont des mesures d'évitement ou de réduction des impacts ou de compensation des impacts qui n'ont pu être ni évités ni réduits. **L'Ae recommande de préciser le caractère des mesures décrites : évitement, atténuation ou à défaut compensation, pour la bonne information du public.** Elle rappelle en effet que ces mesures s'analysent par ordre de priorité, l'évitement devant être recherché avant l'atténuation, elle-même à mettre en oeuvre avant la recherche de compensation pour ce qui n'a pu être ni évité, ni réduit.

Risques :

A défaut de hiérarchisation des enjeux présentée dans le dossier, l'Ae estime pour sa part que l'exposition aux risques technologiques constitue l'un des enjeux environnementaux majeurs du projet, compte tenu de sa localisation. La réduction de la congestion, objectif essentiel du projet, est présentée comme de nature à réduire la durée d'exposition des usagers aux nuisances et surtout aux risques majeurs en cas d'incident ou d'accident sur les installations classées proches de l'infrastructure routière, et à faciliter la circulation des véhicules de secours. L'Ae en revanche, n'est pas en mesure d'estimer si la limitation de vitesse qui sera instaurée dans cette zone sur l'A7 à 90 km/h, au lieu de 110 km/h comme actuellement, répond au même objectif ou non⁸. **Elle recommande, si cette information est disponible, de la faire figurer au dossier.**

Eau :

Les incidences sur l'écoulement des masses d'eau et sur les zones humides font l'objet d'études assez détaillées, malgré le renvoi qui est fait à une procédure ultérieure « Loi sur l'eau ». Les impacts des terrassements liés aux aménagements sur les nappes ou sur le Rhône lui-même sont jugés non significatifs. Les impacts hydrauliques identifiés sont les suivants :

- l'effet sur le lit du fleuve de l'implantation des culées et des piles des passerelles de la piste cyclable fait l'objet d'une étude complète en matière d'incidence sur le risque d'inondation ; les données présentées font référence à la crue centennale (Q100) et à la crue millénale (Q1000). Elles conduisent à des effets sur la ligne d'eau faibles, ne dépassant jamais quelques centimètres. Il est proposé de les compenser sous forme d'un dragage dans le lit du fleuve conduisant à recalibrer sa rive droite, pour un volume dragué de l'ordre de 17 500 m³. Ce dragage est présenté comme apte à compenser complètement l'effet des passerelles sur l'écoulement des eaux. Le dossier ne précise pas si ce dragage devra être renouvelé ou non, ni qui aura la charge de ces dragages d'entretien, le cas échéant : CNR, ou gestionnaire de l'infrastructure (Grand Lyon pour les infrastructures qui lui seront remises). **L'Ae recommande d'apporter ces précisions au dossier.**
- Les impacts sur la qualité des eaux dus au ruissellement sur surfaces imperméabilisées ou aux pollutions accidentelles liées au trafic sont identifiés et les mesures pour les maîtriser sont décrites. Ce point n'appelle pas de remarque de l'Ae.
- Les aménagements affectant la zone humide localisée au nord-ouest du site d'étude font l'objet d'une proposition de mesure de compensation en surfaces équivalentes de 2 pour 1, ratio issu des dispositions générales à prendre en la matière, décrites dans le SDAGE. Il est seulement indiqué (dans l'encadré p. 204) que ces compensations seront apportées par la création de zones de déblais

⁸ Selon les expériences répétées sur des trajets autoroutiers de liaison, une baisse de la vitesse autorisée, par exemple à 90 ou 100 km/h au lieu de 110 ou 130 km/h, est de nature à améliorer la fluidité et donc à réduire les risques de congestion en période de forte affluence : cette mesure est couramment utilisée par les gestionnaires du réseau autoroutier. Le dossier n'indique pas si ce résultat est extrapolable à une voie urbaine avec de nombreux échangeurs.

dans le lit majeur du Rhône⁹, les emplacements étant localisés à l'occasion du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Comme indiqué au § 2 ci-dessus, **pour la bonne information du public, l'Ae recommande que des éléments plus détaillés relatifs à la création de ces zones humides de compensation soient fournis dès à présent, en précisant en quoi ces nouveaux milieux créés seraient de qualité écologique au moins équivalente aux milieux détruits, sans attendre la procédure « loi sur l'eau ».**

Dans le même secteur amont en rive droite, concerné par la réduction de surface des zones humides, la stabilité des digues pourrait nécessiter des travaux d'entretien poussé, voire des travaux de renforcement ; il n'est pas précisé s'il est nécessaire de mobiliser à cet effet le maître d'ouvrage qui est la CNR (mise en sécurité des infrastructures routières). **L'Ae recommande d'apporter cette précision.**

Biodiversité :

Au titre des milieux naturels, il n'est pas précisé le devenir des espaces abritant des espèces protégées qui auront à accueillir de nouveaux aménagements, notamment sur l'île située entre Rhône et canal. **L'Ae recommande d'apporter au dossier des précisions en matière de gestion et de protection des habitats naturels et des espaces non accessibles au public (île et berges) qui auront à accueillir des aménagements liés aux modes de déplacement doux.**

Pour l'avifaune plus précisément, au titre de l'effet des passerelles sur le vol des oiseaux, le lecteur ne dispose pas d'indications sur les altitudes de vol des oiseaux migrateurs notamment du fait des autres « reliefs » présents sur le site (pont autoroutier de l'A 7, installations existantes de la CNR ...). **L'Ae recommande de compléter cette présentation.**

Bruit, et qualité de l'air

Dans ces deux domaines, où le projet se traduit en première analyse par une amélioration des impacts de l'infrastructure existante, l'Ae constate que c'est la limitation de vitesse proposée sur le tronçon autoroutier de l'A 7 qui assure l'essentiel de l'amélioration prévue. L'Ae recommande de mettre en relation ce qu'une disposition de limitation de vitesse pouvant être mise en œuvre immédiatement apporterait, indépendamment de la réalisation de l'ensemble du projet.

Par ailleurs, et comme déjà indiqué au § 3.1 ci-dessus, elle recommande d'évaluer les variations de trafic qui résulteraient dans la zone d'étude de la réalisation des infrastructures considérées comme liées au projet, pour en apprécier les impacts en matière de bruit et de pollution de l'air.

Paysages :

L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur cette partie de l'étude, suffisamment détaillée.

Suivi :

Le document ne fournit pas d'indications relatives aux conditions précises du suivi pour chacune des mesures proposées (indicateurs, modalités d'évaluation, instance de compte-rendu...). **L'Ae recommande d'indiquer dans un tableau récapitulatif chaque mesure, les modalités de suivi envisagées.**

Enfin ***l'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité éventuelle d'engrillagements sur les côtés de la voie cyclable lors de la traversée de l'île entre Rhône et canal (emprise foncière de la CNR), et sur leur pérennité, si l'option de réaliser la voie à hauteur du sol existant était retenue***¹⁰. L'Ae recommande d'approfondir les différentes options techniques qui pourraient être proposées, en examinant les hypothèses vraisemblables d'appropriation des lieux, régulée ou non, que le gestionnaire de cette voie devra prendre en compte.

3.6 L'analyse des coûts collectifs, pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Le chapitre 8 (p. 265 à 268) présente cette analyse, avec des résultats parfois surprenants (la monétarisation du gain de sécurité lié au projet est estimée, sans doute par suite d'une erreur, à + 832 € ?), et en renvoyant à l'analyse de bilan socioéconomique jointe au dossier d'enquête publique (partie F, p. 305 et suivantes). L'Ae observe que l'incidence bénéfique du projet sur les émissions de gaz à effet de serre est fortement surestimée (comme presque toujours dans les dossiers semblables) du fait de la non-prise en

⁹ Sans qu'il soit possible d'apprécier s'il s'agit d'une compensation

¹⁰ Les modes de circulation doux permettent des arrêts à tout moment pour pénétrer dans l'espace alentour

compte des émissions en phase chantier. Elle constate aussi que, comme toujours et en l'absence de méthodologie utilisable, les impacts négatifs sur la biodiversité ne sont pas pris en compte dans ce bilan, ce qui minimise les externalités négatives du projet.

L'Ae recommande d'ajouter au § 2.5 p. 267 donnant les résultats du calcul une mention de ces limites méthodologiques, jouant toutes les deux dans le sens d'une surévaluation du gain pour la collectivité résultant de la réalisation du projet.

3.7 Le résumé non technique

Ce document est complet, tous les aspects de l'étude d'impact étant fidèlement retracés, ce que l'Ae apprécie au titre de la complétude de l'information mise à la disposition du public. Le résumé peut présenter cependant quelques difficultés de lecture, du fait d'une énumération non sélective : en le rendant plus indépendant d'un plan stéréotypé, les enjeux importants apparaîtraient mieux et ceux relatifs à la biodiversité seraient traités de façon un peu moins sommaire. Quelques cartes (COL et TOP, réseau de TC, localisation des sols pollués, carte de synthèse des enjeux) faciliteraient une perception plus accessible des éléments clefs de ce résumé non technique.

4 Synthèse sur la prise en compte de l'environnement par le projet

Situé sur une emprise déjà affectée à la circulation routière, le projet conduit globalement à réduire les impacts négatifs de l'infrastructure en intégrant (sous réserve que les aspects hydrauliques soient bien traités) :

- une réduction du temps d'exposition aux risques technologiques des occupants des véhicules lors des moments de trafic dense générant des ralentissements notables, du fait d'une amélioration des temps de parcours dans ces situations ;
- une mise en conformité des bassins de collecte des eaux pluviales et des pollutions accidentelles sur les portions autoroutières et de desserte de l'A 7, ainsi qu'une meilleure mise en sécurité des voies exposées aux inondations ;
- une recherche de compensation pour les effets des constructions de passerelles ou de digues dans le lit du fleuve en matière de ligne d'eau en cas d'inondation ;
- des aménagements permettant la circulation de la faune et l'avifaune sauvages, principalement liés aux milieux humides et aquatiques.

Si les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts environnementaux existent, mais ne sont pas toujours clairement présentées comme telles (§ 3.5), certaines s'avèrent incomplètes¹¹ : ainsi, le dragage proposé (p 204) dans le cours du fleuve est décrit sans prise en compte de toutes les conséquences de la remise en suspension d'éléments polluants pourtant identifiés dans les sédiments, et il n'est pas indiqué quelle gestion en décharge sera appliquée à ces produits de curage et d'excavation.

Cependant l'essentiel de l'amélioration de l'insertion environnementale du nœud routier actuel semble venir de la seule limitation de la vitesse (réduction prévisible du bruit, et des émissions polluantes dans l'air) et le dossier n'explore pas d'autres solutions de réduction de la congestion par l'amélioration des transports en commun.

Comme indiqué au §3.1 ci-dessus, l'Ae considère que le report modal vers les transports en commun, si le service qu'ils apportent est amélioré, devrait être recherché au même titre que l'amélioration des infrastructures routières, pour résoudre le problème de congestion actuellement posé. Elle recommande de poursuivre avec les collectivités concernées les démarches permettant d'y parvenir.

11 Certaines sont aussi présentées de façon étonnante : il n'est pas envisagé de mesure de gestion de l'herbe censée capter les pollutions, au motif que sa consommation par les herbivores n'entre pas dans la « chaîne alimentaire humaine »...