



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 de liaison autoroutière A89/A6
(69)**

n°Ae: 2013-93

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 octobre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de liaison autoroutière A89 /A6 (département du Rhône).

Étaient présents et ont délibéré : Mme, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Féménias, Gallibert, Lafitte, Letourneux, Malerba, Ullmann.

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 : Mmes Guth, Rauzy, MM. Caffet, Decocq, Schmit.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Ledenvic.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la direction générale des infrastructures et des transports et de la mer du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie par courrier en date du 29 juillet 2013, le dossier ayant été reçu complet le 30 juillet 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 2 août 2013 :

- le préfet de département du Rhône, et a pris en compte sa réponse en date du 6 septembre 2013,
- le ministère de la santé,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Rhône-Alpes et a pris en compte sa réponse en date du 23 septembre 2013.

Sur le rapport de Mauricette Steinfelder et Philippe Schmit, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets 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 du projet 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. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Réalisée par étapes, l'autoroute A 89, qui relie Bordeaux à Lyon, aboutit dans le département du Rhône où elle emprunte un itinéraire passant au sud de Tarare pour se raccorder à l'autoroute A6 au nord de Lyon. Le présent projet en constitue le dernier maillon. Il s'agit d'une section d'une liaison autoroutière concédée, d'une longueur d'environ 5,5 km, entre l'autoroute A89, sur la commune de La Tour-de-Salvagny, et l'autoroute A6, sur la commune de Limonest, dans le département du Rhône.

Ce projet de liaison, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée pour l'Etat par la DREAL² Rhône-Alpes et dont le coût est estimé à 146M€ HT, prévoit:

- l'aménagement et la mise aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 km,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 km environ,
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 km environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
- la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6, sur un linéaire d'environ 0,8 km,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6).

Cette liaison A89/A6 ne sera pas dotée d'installations de péage.

Le projet conduira à la destruction directe d'environ 43ha d'habitats naturels, forestiers ou ouverts, dont environ 25 ha pour les dépôts définitifs de matériaux.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet concernent la protection de la biodiversité compte tenu des risques d'atteintes à des espèces menacées et du fractionnement des habitats, les nuisances notamment sonores pour les riverains compte tenu du trafic (véhicules légers et poids lourds coexistant sur ce nouveau tronçon), les eaux superficielles en raison de la destruction d'une zone humide de 0,3 ha, le maintien des conditions d'une agriculture pérenne.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- d'éviter tout dépôt de matériaux sur les secteurs sensibles et dans les sites boisés et à justifier les solutions retenues pour limiter les emprises des dépôts,
- de réduire le plus possible les emprises dans la ZNIEFF I « Ravins du Bois d'Ars » pour le viaduc de franchissement du Sémanet,
- de préserver les milieux humides de fond de vallée, avec une vigilance particulière pendant la phase chantier,
- de limiter au minimum les emprises du projet sur les massifs boisés et en particulier au niveau du Bois d'Ars.

Il conviendra de s'assurer que ces orientations, qui devront être reprises dans le contrat de la concession, seront respectées dans les études de détail conduites par l'entreprise concessionnaire.

L'Ae recommande également :

² DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

- de délimiter les zones les plus sensibles sur une carte qui fasse apparaître le faisceau projeté de la liaison autoroutière A89/A6 en y indiquant les principaux enjeux environnementaux. Cette carte pourrait utilement figurer aussi dans le résumé non technique ;
- de vérifier et le cas échéant de corriger les calculs présentés dans l'évaluation socioéconomique, de présenter les différents tests de sensibilité utilisés, et de préciser les hypothèses prises en compte en matière de trafic ;
- de préciser les engagements du maître d'ouvrage sur les mesures qu'il réalisera pour éviter, réduire, ou à défaut, compenser les impacts du projet et de les transcrire dans le traité de concession ;
- d'indiquer les impacts phoniques nocturnes du projet sur les habitations existantes et de détailler les mesures de protection efficaces pour les riverains notamment pour éviter le bruit et la pollution atmosphérique ;
- de préciser comment le projet contribue à atteindre les objectifs fixés dans le cadre des objectifs du plan régional de qualité de l'air (PRQA) et du projet de schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) ;
- de présenter les mesures de suivi et de corrections éventuelles qui devraient être reprises dans le décret déclarant l'utilité publique du projet et dans le contrat de concession, et de préciser la publicité qui en sera faite.

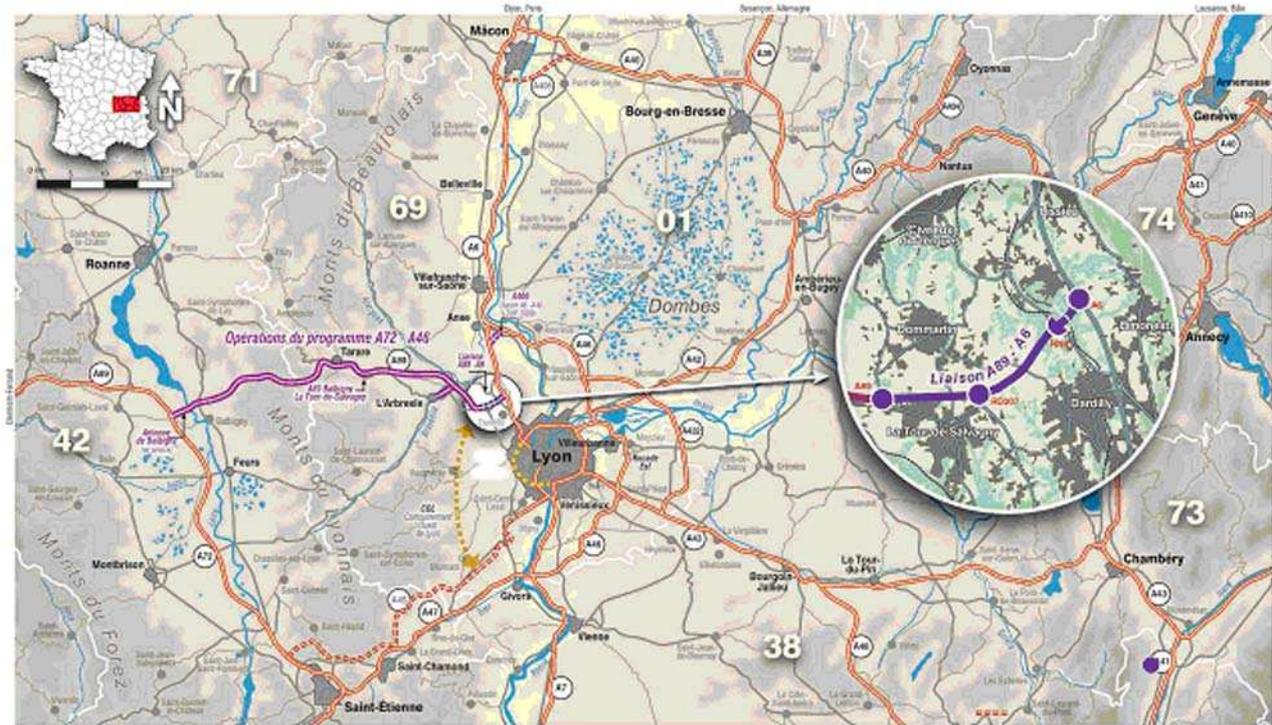
L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

L'A 89 constitue la liaison autoroutière entre Bordeaux et Lyon. Réalisée par étapes, elle aboutit dans le département du Rhône empruntant un itinéraire passant au sud de Tarare pour se raccorder à l'autoroute A6 au nord de Lyon.



Plan de situation (Etude d'impact, pièce B)

Le segment reliant l'A 89 actuelle à l'A6 fait l'objet de l'enquête publique pour laquelle l'Ae est sollicitée. Il prévoit la construction d'un barreau autoroutier neuf et le réaménagement des voiries existantes et des systèmes d'échanges liés.

L'enquête publique porte à la fois sur :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux d'aménagement de la liaison A89/A6 qui comprennent :
 - o l'aménagement et la mise aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny,
 - o le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret),
 - o la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6,
 - o le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
 - o la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6,
 - o la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6) et l'aménagement de l'A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde.
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants :

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise (communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Lissieu et Limonest), approuvé le 16 décembre 2010.
 - le plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté urbaine du Grand Lyon pour les communes de La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Lissieu et Limonest,
- le classement des voies RN7 et RN489 réaménagées ainsi que le barreau autoroutier neuf dans la catégorie des autoroutes du domaine routier national sous la dénomination A89.

Le Conseil d'Etat, saisi du projet de décret déclarant d'utilité publique des travaux de cette liaison avait dans sa séance du 7 juillet 2009 émis un avis défavorable en raison d'un vice de forme dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique du préfet du Rhône.

Le projet, qui sera présenté à l'enquête publique et objet de l'avis de l'Ae, diffère du projet rejeté en 2009 notamment par l'absence de poste de péage et par la réduction significative des emprises des échangeurs. D'autres modifications ont été intégrées au nouveau projet mais sont insuffisamment détaillées dans le dossier.

Pour la bonne information du public l'Ae recommande d'expliquer de manière détaillée dans le dossier et notamment dans le résumé non technique en quoi le projet actuel diffère de celui rejeté en 2009 et les raisons de ces modifications.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

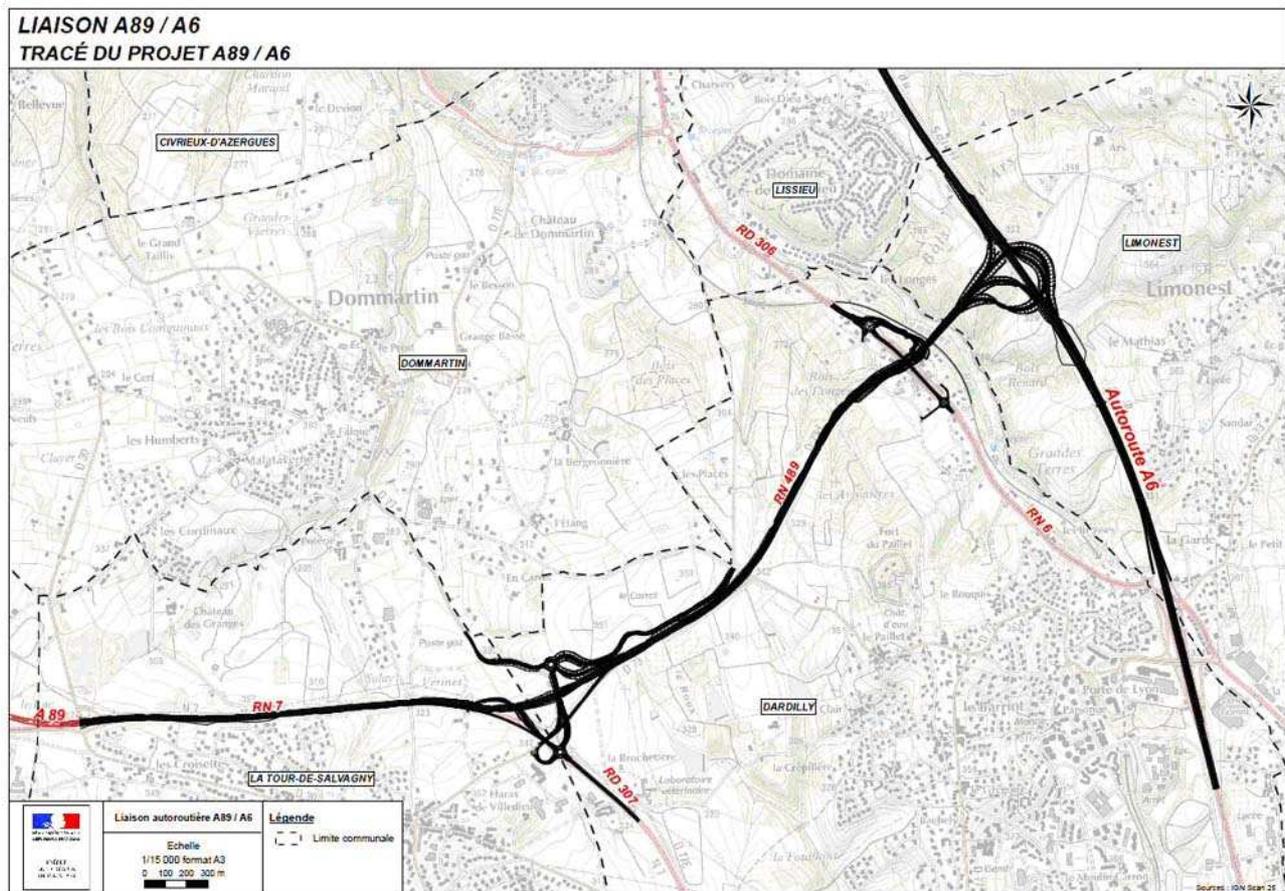
Le projet, soumis à l'enquête publique concerne une section d'une liaison autoroutière concédée, d'une longueur d'environ 5,5 km, reliant l'autoroute A89 sur la commune de La Tour-de-Salvagny, à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest dans le département du Rhône.

Le parti d'aménagement retenu consiste à réutiliser au maximum les infrastructures existantes et à ne pas doter la liaison d'installations de péage pour limiter les impacts du projet. Le dossier indique que le coût de cet investissement sera financé en intégralité par le concessionnaire de la liaison A89/A6 dans le cadre des modalités fixées par les contrats pluri-annuels passés entre l'État et la société concessionnaire mais ne précise pas les modalités de financement. La réalisation de ce système d'échanges avec l'A6, partie intégrante du projet, nécessite l'aménagement des voies et des zones d'entrecroisement dans les deux sens sur l'autoroute A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde sur une longueur d'environ 3 km.

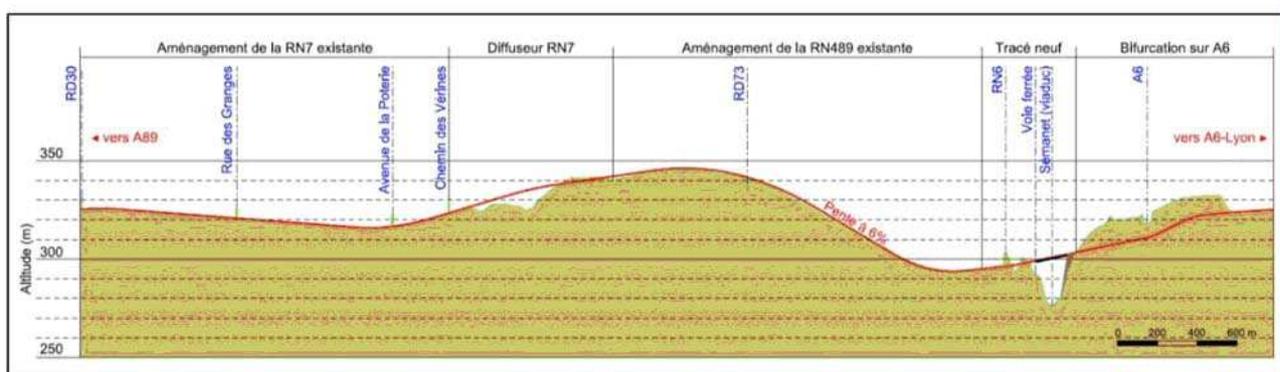
Le projet de liaison, constituant l'opération objet de la présente enquête, techniquement complexe, est évalué à 146M€. Il comprend en plus des travaux précités, le franchissement de la voie ferrée Paray-le-Monial – Givors via un passage supérieur.

La mise en service de cette liaison est prévue fin 2017.

Selon le dossier, ce projet vise à écouler deux types de trafic : l'un de transit ouest-est se dirigeant de l'A89 vers l'A6 nord, l'A42 ou l'A43, l'autre d'échange avec l'agglomération lyonnaise, qui représente 2/3 du trafic total. Il offrira aux usagers en transit est-ouest un itinéraire au nord de l'agglomération devant permettre d'éviter les bouchons rencontrés aux heures de pointe sur l'A6 à l'approche de Lyon. Il permettra de capter partiellement le trafic circulant actuellement sur l'A47, l'A7 et l'A6 en traversée de l'agglomération lyonnaise pour les échanges entre le sud du département de la Loire et les territoires au nord de l'agglomération desservis depuis l'A6. Il devrait ainsi orienter les flux de l'A89 vers l'A6 plutôt que vers la RD 307 en traversée de Dardilly, Charbonnières-Les-Bains et Tassin-La-Demi-Lune. Cet itinéraire de transit devrait ainsi permettre aux usagers d'éviter les axes très chargés que sont l'A6 à l'approche du tunnel de Fourvière, le boulevard périphérique et l'A42 au droit du nœud des Iles à la jonction avec la rocade est.



Tracé du projet (étude d'impact page C30/38)



Caractéristiques du profil en long du tracé (Etude d'impact page C31/38)

1.3 Procédures relatives au projet

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par l'État (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) représenté par le préfet de région Rhône-Alpes et déléguée à la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes.

La DUP aura notamment pour conséquence un déclassement de la RN6 située entre le diffuseur RN6/RD306 et le diffuseur de la Garde du réseau routier national et son reclassement dans le réseau routier local.

Au-delà de l'exigence de ne pas créer de nouvelle pénétrante (point traité à l'avant-dernier alinéa du présent paragraphe), ni d'y amener du trafic supplémentaire, le SCoT³ de l'agglomération lyonnaise indique qu' « *il est souhaitable de prévoir que l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997...* ». Même s'il ne fait pas obstacle à la réalisation d'une liaison A89/A6, il indique une préférence pour le tracé qui avait été présenté en 1997. Le SCoT sera donc mis en compatibilité sur ce point pour lever toute ambiguïté.

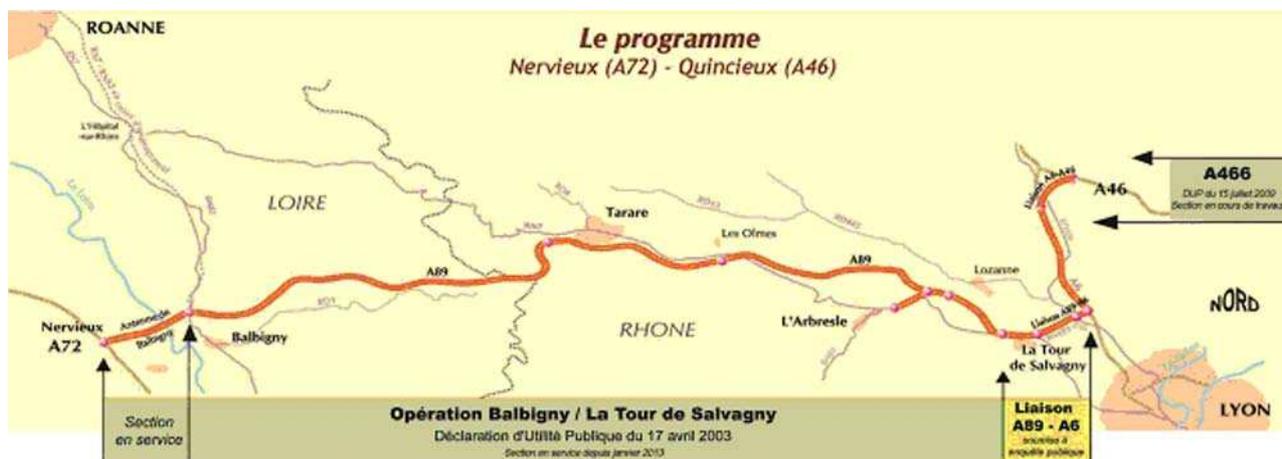
Les communes concernées par le projet (Dardilly, La Tour-de-Salvagny, Limonest, Lissieu) relèvent du même PLU⁴, le PLU du Grand Lyon, qui devra être mis en compatibilité, notamment pour déclasser des espaces boisés classés, adapter les règlements afin de permettre la réalisation de l'opération, et pour intégrer un emplacement réservé au bénéfice de la liaison et modifier en conséquence les documents graphiques.

Le maître d'ouvrage considère que le projet est conforme au PDU⁵ de l'agglomération lyonnaise qui interdit l'augmentation de la capacité des pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise. En effet, à l'est et au nord de la liaison, l'arrivée de l'A89 empruntera la RN7 existante et conservera deux files de circulation dans les deux sens, et les capacités de la RD306 et de l'A6 resteront inchangées, et, au sud de la liaison, l'autoroute A6 conservera le même nombre de voies (seule une voie auxiliaire d'entrecroisement sera nécessaire entre le nouvel échangeur et le diffuseur de La Garde dans le sens nord-sud pour des questions de sécurité), la capacité de la RD307 au sud de La Tour-de-Salvagny sera inchangée, de même que celle de la RD306 au sud de Dardilly. L'Ae considère que si cette liaison ne constitue pas une nouvelle pénétrante, elle modifie néanmoins la répartition des flux d'échanges entre les trois pénétrantes, en les dirigeant préférentiellement vers l'A6.

Le bilan de la concertation qui a eu lieu du 30 mai au 25 juin 2011 est joint au dossier.

1.4 Programme d'ensemble et autres projets connus

Le projet de liaison autoroutière A89/A6 fait partie de la liaison entre l'A72 et l'A46 déclarée d'utilité publique le 17 avril 2003 qui constitue donc un programme au sens des articles L.122-1 et R.122-5 CE.



Programme de liaison entre Nervieux (A72) et Quincieux (A46) (Etude d'impact page C6/38)

Ce programme général d'aménagement de l'axe autoroutier entre l'autoroute A72 (Nervieux) et l'autoroute A46 (Quincieux) permet une amélioration des communications routières entre l'agglomération lyonnaise et les agglomérations du département de la Loire (en particulier Roanne) ou de l'ouest du département du

³ SCoT : schéma de cohérence territoriale.

⁴ PLU : programme local d'urbanisme.

⁵ PDU : plan de déplacement urbain.

Rhône (Tarare, L'Arbresle). À ce titre, il constitue un facteur pouvant favoriser le développement régional de villes telles que Roanne et Tarare.

Il permet l'achèvement de l'itinéraire autoroutier complet de l'A89 entre Bordeaux et Lyon et plus largement de l'axe ouest-est entre la façade atlantique et Genève et l'est européen et comprend les quatre opérations suivantes :

- Antenne de Balbigny : en service,
- A89 Balbigny / La Tour-de-Salvagny : mise en service en janvier 2013,
- **Liaison A89/A6 : objet du présent dossier,**
- Liaison A6/A46 (déclarée d'utilité publique en juillet 2009) : dénommée A466, les travaux de cette section ont commencé début 2013, pour une mise en service prévue en 2015.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet retenu concernent la protection de la biodiversité compte tenu des risques d'atteintes à des espèces menacées et au fractionnement des habitats, les nuisances notamment sonores pour les riverains en phase chantier comme en phase opérationnelle compte tenu de la densité de trafic (VL et poids lourds sur ce nouveau tronçon), les eaux superficielles en raison de la destruction d'une zone humide de 0.3 ha, le maintien des conditions d'une agriculture pérenne.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est documentée mais de lecture difficile du fait de sa structuration qui ne respecte pas certaines dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement; par exemple : présentation de l'enjeu environnemental de la solution retenue en incluant les mesures d'accompagnement du projet, traitement concomitant en un seul chapitre (pièce E de l'étude d'impact) des effets du projet et des mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation, en phase travaux et en phase exploitation, et enfin, imbrication du projet soumis à l'Ae avec le programme plus large dont il fait partie A72 (Nervieux) – A 46 (Quincieux). Les études ayant été conduites sur plusieurs sections du programme, certains résultats présentés concernent d'autres secteurs que celui du projet. Le dossier présente aussi quelques redites et incohérences qu'il conviendrait de corriger. Par ailleurs, le dossier mentionne de nombreux sites sans produire de cartes les mentionnant explicitement.

L'Ae recommande de structurer le dossier conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, en distinguant clairement dans l'étude d'impact ce qui relève des effets du projet de la liaison A89-A6, objet de l'étude d'impact, de ceux de l'itinéraire autoroutier complet entre Nervieux et Quincieux qui constitue le programme auquel se rattache le projet et fait l'objet à ce titre dans l'étude d'impact du projet d'une appréciation globale de ses impacts environnementaux.

2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial est présenté pour le programme d'ensemble et pour la zone d'étude du projet lui-même, sans toutefois hiérarchiser les enjeux.

L'Ae considère que l'état initial est relativement complet mais qu'il traite de façon trop rapide le milieu humain et notamment les enjeux relatifs à la circulation pour les riverains, les usagers de l'A89 et notamment les employés des zones d'activités (pôle d'emploi Le Techlid); elle recommande qu'il soit complété sur ces points et sur les capacités d'écoulement des échanges interurbains.

2.1.1 Les milieux naturels

Les emprises du projet, y compris les accès chantier et les dépôts de matériaux, concernent principalement des milieux forestiers (habitats de chênaies-charmaies acidophiles du Bois d'Ars et du Bois des Longes), et des terres agricoles situées le long de la RN489, en particulier sur la commune de Dardilly et de part et d'autre de l'A6.

Le projet conduira à la destruction directe d'environ 43 ha d'habitats naturels, artificiels, forestiers ou ouverts, dont environ 25 ha pour les dépôts⁶, dont une partie recoupe notamment deux ZNIEFF⁷ (la ZNIEFF de type I « Ravins du Bois d'Ars et leurs environs », incluse dans la ZNIEFF de type II « Massif des Monts d'Or ») et deux espaces naturels sensibles (ENS) : l'ENS du Bois d'Ars et celle du vallon de Serre et des Planches. Il affectera aussi 32,7 ha de terres agricoles.

Le dossier identifie et décrit les différents zonages d'inventaire et de protection existant sur la zone d'étude et à proximité mais ne précise pas dans l'état initial quelles surfaces en seront affectées par le projet. Celles-ci sont néanmoins précisées dans la partie E du dossier (p 220/392) :

- 1,5 ha sur la ZNIEFF de type I « Ravins du Bois d'Ars et leurs environs », soit environ 1,5% de sa superficie totale,
- 19,4 ha sur la ZNIEFF de type II « Massif des Monts d'Or », soit environ 0,6% de sa superficie totale,
- 24,4 ha sur les deux espaces naturels sensibles : l'ENS du Bois d'Ars et l'ENS du vallon de Serres et des Planches.

Les secteurs les plus sensibles correspondent aux vallons et coteaux du Sémanet et au Bois des Longes qui présentent un intérêt avéré tant du point de vue de leur valeur patrimoniale que constitutive des corridors écologiques importants en lien avec les massifs environnants. Ils ne sont toutefois pas aisément identifiables sur les cartes illustrant le dossier.

L'Ae recommande que les zones les plus sensibles soient délimitées sur une carte qui fasse apparaître le faisceau projeté de la liaison autoroutière A89/A6 en y indiquant les principaux enjeux environnementaux. Cette carte pourrait utilement figurer aussi dans le résumé non technique.

Les inventaires sur les habitats, la flore et la faune reposent sur des études conduites en 2005, 2010, puis en 2011, complétées en 2013 par des recensements plus ciblés. Ces derniers ont été réalisés au printemps et en été sur une zone d'environ 330 ha correspondant globalement à la superficie de l'avant-projet sommaire (APS).

L'étude d'impact indique que de nombreuses espèces protégées au niveau européen, national ou régional identifiées dans l'aire d'étude seront affectées par le projet, en raison de la destruction de leur habitat et/ou de la coupure de corridors biologiques (en particulier, le projet traverse un axe migratoire saisonnier pour des chiroptères et un corridor du Cuivré des marais⁸). La présence de vieux arbres (chênes, charmes, hêtres) présente un intérêt fort pour les espèces cavernicoles (Pic noir, Pigeon colombin) et pour les coléoptères saproxyliques⁹ (Lucane cerf-volant). La friche des Vérines, remarquable en raison de sa population de Cuivré des marais, offre une mosaïque de petits bois et de zones humides et présente un enjeu fort pour l'avifaune et les insectes.

⁶ Une partie des dépôts permettra d'exhausser les terrains afin de leur permettre de retrouver leur vocation agricole après l'opération

⁷ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁸ Classe des insectes, papillon des zones humides.

⁹ Coléoptères saproxyliques : du grec sapos, en décomposition, et xylos, le bois, sont des insectes qui dépendent du bois mort pour leur cycle de vie,

Au-delà, l'Ae considère qu'il aurait été intéressant de localiser les points noirs actuels de collision avec la faune pour déterminer avec plus de précision les passages à prévoir pour assurer une meilleure continuité écologique.

2.1.2 Les eaux

Le projet affectera tout particulièrement les zones humides du vallon du Sémanet qui constituent un enjeu écologique d'importance régionale entre la vallée de l'Azergues au nord-ouest et les vallées de la Beffe et des Planches, au sud. Les parcelles spécifiquement affectées du fait du projet ne sont toutefois pas clairement identifiées ni cartographiées et il faut se référer à la pièce E pour apprendre que 0,3 ha seront détruits dans le vallon du Sémanet. (Voir recommandation sur l'identification des zones sensibles au 2.1.1)

2.1.3 Les terres agricoles

Le projet affectera 32,7 ha de parcelles agricoles dont 26 ha cultivés ce qui touchera 13 exploitations dont 2 parcelles de vignes AOC Coteaux du Lyonnais.

A l'extrémité est, le projet traversera la plaine agricole, aux sols de bonne qualité agronomique, qui subit une pression foncière importante du fait de sa situation au carrefour de nombreuses infrastructures de transport et à la limite des unités urbaines de Lyon et de Villefranche-sur-Saône. Cette pression foncière pourrait être amplifiée par le projet.

2.1.4 Le paysage

Cette partie de l'étude d'impact est claire et bien illustrée. Elle permet d'identifier les principaux enjeux à prendre en considération par le maître d'ouvrage qui devraient permettre de réduire l'impact du projet sur le paysage.

2.1.5 Les risques naturels

Une grande partie du projet est située à proximité directe de zones de prévention des risques de mouvements de terrain, notamment au niveau du vallon du Sémanet (bifurcation au niveau de l'A6) et de zones d'aléas de retrait/gonflement d'argile ou inondation.

2.1.6 Le bruit

Les calculs acoustiques ont été réalisés en tenant compte des niveaux de trafic attendus à terme et conformément à la méthode de propagation du bruit incluant les effets météorologiques (effet du vent ou d'inversion de température favorisant la propagation des ondes sonores vers les habitations).

Les niveaux sonores recensés sont pour la plupart qualifiés d'ambiance sonore préexistante modérée au sens de la réglementation sauf pour les bâtiments et habitations situées à proximité des infrastructures routières existantes (RN7, RN 489, RD 306, RN 6 et A6) qui sont qualifiés d'ambiance sonore préexistante non modérée.

Une simulation a été effectuée entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté. L'écart observé entre les niveaux moyens LAeq jour et LAeq nuit, calculé en façade d'habitations, étant compris entre 5.0 dB(A) et 10.0 dB(A), les protections acoustiques à la source à mettre en oeuvre lors du chantier seront dimensionnées à l'horizon 2038 sur la période diurne (période dimensionnante, 90 à 95% du trafic circulant de jour).

2.1.7 L'air

La qualité de l'air dans la zone d'étude est dégradée notamment en ce qui concerne le dioxyde d'azote et les particules. Pour le premier composant, des concentrations élevées dépassant la valeur limite annuelle de 40 µg/m³ ont été constatées aux abords de l'A6, à proximité de la RN6 et au niveau de l'échangeur RN6-A89.

En ce qui concerne les PM10, la valeur maximale de 50 µg m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an a été dépassée 7 jours sur les 63 jours de mesure en 2011. Pour les PM 2,5, les teneurs moyennes annuelles sont de 13 µg/m³, soit un taux supérieur à la valeur cible de 10 µg/m³.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'étude d'impact présente les quatre options examinées dans le cadre des études préalables. Trois d'entre elles sont constituées par des créations ex-nihilo de voiries de 2x2 voies nécessitant des infrastructures lourdes (tunnel, viaducs, tranchée couverte). Les coûts de ces grands partis d'aménagement sont de 700 M € pour l'option nord (liaison de 27 km entre Les Olmes et Villefranche-sur-Saône), de 500 M€ pour la liaison intermédiaire (dite Antenne de Belmont, 10 km), de 300 M€ pour la création d'une infrastructure nouvelle la plus au sud (appelée branche nord du contournement autoroutier ouest de Lyon 8,5 km). L'étude présente enfin l'option retenue, d'un coût de 146M€, en insistant sur le réemploi après transformation de voiries existantes et l'aménagement des échangeurs.

Si l'étude présente bien les caractéristiques des différentes options en mentionnant de manière synthétique les enjeux environnementaux, elle singularise la présentation de l'enjeu environnemental de la solution retenue en incluant dans le texte (pC18/38) des mesures d'accompagnement du projet qui ne devraient pas figurer à cet emplacement¹⁰.

La comparaison des différentes variantes est réalisée de manière très sommaire et la synthèse des arguments qui ont conduit à retenir la solution adoptée reste imprécise. Elle affirme que le parti pris de réutiliser des infrastructures existantes (RN7 et RN489) correspond à une solution de moindre impact environnemental.

L'Ae observe que les dispositions de l'art R122-5 5° du code de l'environnement prescrivent au maître d'ouvrage de justifier au regard des enjeux sanitaires et environnementaux des différentes variantes examinées la solution choisie.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier le choix de la solution retenue en veillant à répondre précisément aux exigences de l'art R122-5 5° du code de l'environnement.

L'Ae observe que les trois variantes auxquelles l'option retenue est comparée sont toutes trois extrêmement ambitieuses, par leurs dimensions et leurs coûts. Sans remettre en cause le fait que de telles variantes aient effectivement été considérées dans une première étape de la définition du projet, ***l'Ae recommande que soient exposées les différentes solutions qui ont été examinées après que le principe d'une réutilisation des infrastructures existantes a été retenu, et les raisons pour lesquelles la solution présentée a été choisie.***

L'évaluation socioéconomique présente un bilan net actualisé de 3 194 M€, montant très étonnant pour un investissement de l'ordre de 150 M€. Ce montant très élevé semble résulter surtout, indépendamment de toute appréciation sur les limites méthodologiques du calcul de bilan net actualisé, d'une erreur de calcul dans l'actualisation du bénéfice lié aux gains de temps occasionnés par le projet (cf. étude d'impact, pièce F, p 72).¹¹.

Pour la bonne information du public sur les avantages du projet, l'Ae recommande de vérifier et le cas échéant de corriger les calculs présentés dans l'évaluation socioéconomique. Elle recommande également de présenter les différents tests de sensibilité utilisés dans l'évaluation socioéconomique et notamment les hypothèses prises en compte en matière de trafic.

¹⁰ Par exemple « Plusieurs passages à faune seront réaménagés pour permettre la transparence écologique du projet » ou encore « De nombreuses protections acoustiques ... permettront également d'améliorer la situation existante au regard des nuisances sonores qu'elles subissent déjà actuellement ».

¹¹ L'actualisation du gain de temps sur 50 ans y apparaît supérieure à 50 fois le gain annuel. Par ailleurs, de manière surprenante, l'étude d'impact indique un gain de temps de 10 mn pour les trafics se dirigeant vers Lyon. La consultation des calculateurs d'itinéraires disponibles sur Internet indique une durée de parcours de 7 mn entre l'extrémité actuelle de l'A89 et l'A6 au sud du diffuseur de La Garde.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts en phase chantier et mesures environnementales

Les impacts sont présentés par thématique avec pour chacune d'elles les effets du projet et les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation, tant pour la phase travaux que pour la phase exploitation, ce qui relève d'une volonté de traiter chaque thématique dans sa globalité, et en fait une partie quasiment autonome, qu'il est difficile de relier aux autres parties de l'étude d'impact.

Le projet soumis à l'Ae n'est pas encore au stade des études détaillées, il reste donc à définir précisément le tracé, les pistes d'accès au chantier, les aires de dépôt, etc. Le concessionnaire Autoroutes Paris-Rhin-Rhône aura la responsabilité du chantier et des études détaillées.

Les déblais sont estimés à 830.000 m³ (p C29/38), les remblais routiers à 215.000 m³. Compte tenu du réemploi de matériaux à l'occasion des terrassements et des merlons antibruit et des « modelés paysagers », le volume de matériaux à mettre en dépôt est évalué à 385.000 m³. Ces dépôts seront effectués par exhaussement de terrains rendus in fine à l'agriculture, ce qui explique l'importance des surfaces temporairement soustraites à leur usage actuel.

Le positionnement des pistes d'accès au chantier, des aires de chantier et de dépôt de matériaux, des bassins de traitement n'a pas encore été précisé même si certaines localisations figurent p EE 234/392. Le dossier indique qu'« il a été recherché en cohérence avec les enjeux environnementaux et paysagers » et que « les dépôts ont été implantés en dehors des zones les plus sensibles d'un point de vue environnemental et paysager ». A ce stade du projet, aucune autre précision ne figure dans le dossier. L'Ae considère que les études préalables ne permettent pas toujours de définir précisément les conditions de réalisation de celui-ci.

L'Ae recommande que les études de détails qui définiront précisément le projet veillent :

- ***à éviter tout dépôt de matériaux sur les secteurs sensibles et dans les sites boisés, et justifier des solutions retenues pour limiter les emprises des dépôts,***
- ***à réduire le plus possible les emprises dans la ZNIEFF I « Ravins du Bois d'Ars » pour le viaduc de franchissement du Sémanet,***
- ***à préserver les milieux humides de fond de vallée, avec une vigilance particulière pour la phase chantier,***
- ***à limiter au minimum les emprises du projet sur les massifs boisés et en particulier au niveau du Bois d'Ars,***
- ***et à ce que ces orientations, reprises dans le cahier des charges de la concession, soient respectées par l'entreprise concessionnaire.***

Le maître d'ouvrage indique avoir prévu un « Plan de respect de l'environnement » (PRE) qui s'imposera aux entreprises responsables de la réalisation des travaux. Le contenu de ce document devrait être précisé ultérieurement ; l'Ae considère qu'il serait utile de rappeler les dispositions envisagées dans le PRE, d'informer de quelle façon ces mesures seront contrôlées et des pénalités encourues en cas de non respect. ***L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique le projet de « Plan de respect de l'environnement » auquel les entreprises responsables de la réalisation des travaux seraient assujetties.***

La biodiversité

L'Ae considère que l'étude pour la prise en compte des milieux naturels et de la faune est dans l'ensemble correctement traitée dans le dossier, malgré des lacunes, notamment sur les continuités écologiques.

L'étude d'impact indique que de nombreuses espèces animales protégées au niveau européen, national ou régional identifiées dans l'aire d'étude seront affectées par le projet, en raison de la destruction de leur habitat et/ou de la coupure de corridors biologiques : comme il est indiqué plus haut, le projet traverse notamment un axe migratoire saisonnier pour des chiroptères et un corridor du Cuivré des marais (*Lycaena dispar*).

Le dossier indique que les travaux éviteront les périodes les plus sensibles pour la faune et que les déboisements se feront dans le respect de l'écologie des espèces, notamment les oiseaux et les chiroptères. Il précise que certains animaux (petits mammifères [hérissons], amphibiens, reptiles, insectes) pourront être déplacés, après obtention de l'autorisation préfectorale, avant le début des travaux et que des dispositifs anti-intrusion provisoires seront mis en place pour guider les animaux en dehors de la zone de chantier.

L'Ae note que l'éclairage du chantier de nuit sera limité au strict nécessaire.

Les travaux entraîneront la perte de deux sites de reproduction d'amphibiens (mare forestière dans le Bois d'Ars et cours d'eau du Bois des Longes) pour la Grenouille agile (*Rana dalmatina*) et le Crapaud commun (*Bufo bufo*) (listés à l'annexe 2 de l'arrêté de protection¹²) et la Salamandre tachetée (*Salamandra salamandra*) dont l'état de conservation au niveau local est menacé par le projet. Des mares de compensation seront recréées, dès le démarrage des travaux : une localisée le long du talweg du Bois d'Ars, deux autres en continuité de la mare forestière détruite dans le vallon du Sémanet.

Les travaux conduiront aussi à la perte définitive d'environ 0,1 ha et la perte potentielle d'environ 0,2 ha d'habitats favorables au Cuivré des marais dans la friche des Vérines. Les mesures compensatoires prévues sont mutualisées avec celles en faveur des zones humides.

Des nichoirs artificiels pour les chiroptères seront prévus dans les sites à enjeux où des gîtes arboricoles potentiels seront détruits, notamment dans le Bois des Loges et le Bois de l'Ars, à proximité du viaduc de franchissement du Sémanet qui pourrait être adapté pour accueillir les chauves-souris.

Pour améliorer la connectivité écologique, le projet indique prévoir le réaménagement de différents types d'ouvrages au droit des RN7 et RN489 et la création d'ouvrages permettant de prendre en compte la faune, par exemple l'aménagement de passages sur ou sous l'infrastructure, la conception du viaduc du Sémanet et la création d'un passage mixte agricole-faune¹³ sur l'A6. Il prévoit également la constitution et le renforcement de plantations arbustives et arborescences devant permettre d'éviter les collisions avec la faune.

Des dossiers de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées¹⁴ seront nécessaires préalablement au chantier pour plusieurs groupes d'espèces (chiroptères arboricoles, oiseaux, amphibiens, insectes). Ils permettront d'arrêter plus finement les impacts, les mesures d'évitement et de réduction des impacts, les impacts résiduels sur lesdites espèces et de prévoir les mesures compensatoires et de suivi appropriées.

Les zones humides, les milieux ouverts et les boisements

Les travaux affecteront les caractéristiques hydriques et écologiques des zones humides et conduiront à la destruction d'environ 0,3 ha de zones humides localisées dans le vallon du Sémanet. Un dossier « police de l'eau » permettra de préciser l'impact du projet et les mesures compensatoires à prévoir. L'Ae note qu'elles

¹² Arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection : article 2: protection des individus et de l'habitat pour la grenouille citée, article 3 protection individus seulement pour le Crapaud commun et la Salamandre tachetée).

¹³ L'Ae rappelle qu'un passage pour la faune doit être attractif pour permettre de contribuer à rétablir la continuité écologique.

¹⁴ Articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 à R.411-17 du code de l'environnement.

devront être prévues conformément aux dispositions du SDAGE¹⁵ à hauteur de 200% et qu'elles devront prendre en compte le risque d'une rupture d'un corridor biologique principal (cf planche 2 p E26/392)

Les milieux ouverts, friches et prairies naturelles, détruits par les travaux sont estimés à 1,2 ha. Il est prévu qu'ils soient compensés à 100% et qu'une gestion conservatoire soit mise en place.

Les travaux conduiront à la perte d'environ 19 ha d'espaces boisés classés sur le Bois d'Ars (soit 3,7 ha pour le Bois de l'Ars) ainsi que sur le Bois des Loges qui seront compensés sans que la localisation de cette compensation soit précisée à ce stade.

L'Ae recommande que les mesures visant à compenser la destruction de boisements permettent de reboiser une superficie équivalente à celle détruite, assortie d'un coefficient multiplicateur pour tenir compte du délai de reconstitution fonctionnelle de ces boisements et prendre en compte leur valeur écologique, patrimoniale et sociale en justifiant du point de vue écologique la localisation retenue.

Les eaux

L'Ae a noté que le projet prévoit, conformément aux normes en vigueur, un dispositif d'assainissement, permettant le traitement des eaux de plate-forme de la liaison autoroutière avant rejet dans le milieu récepteur, ce qui constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Dans le cas particulier de l'accès localisé dans la zone humide d'aulnaie-frênaie le long du vallon du Sémanet, pour la réalisation des piles du viaduc, le maître d'ouvrage s'engage à prendre des précautions particulières visant au moindre impact pendant les travaux et à une remise en état facilitée du site.

Les risques naturels

A ce stade des études, l'effet d'emprise du tracé, des zones de dépôt et des bassins sur la zone d'instabilité de terrains est estimé à 4 ha. Des études géologiques et géotechniques plus poussées sont prévues pour prendre en compte ce risque par des dispositions techniques adaptées. ***L'Ae recommande qu'une attention particulière soit portée au vallon du Sémanet qui présente à la fois des zones de prévention inscrites au PLU, des zones d'aléa faible de retrait-gonflement d'argiles et une zone humide.***

Le maître d'ouvrage a prévu par ailleurs de réaliser dans le cadre des études détaillées une modélisation hydraulique complète pour s'assurer que le projet n'engendrera pas d'augmentation de l'exposition des personnes et des biens au risque d'inondations.

Les conditions de circulation

Les difficultés rencontrées par les riverains du fait des axes routiers et des voiries locales actuellement saturés seront encore aggravées pendant la durée du chantier. Le maître d'ouvrage devra s'attacher à mettre en œuvre des mesures transitoires qui évitent un report massif du trafic sur le réseau secondaire. Le dossier présente un certain nombre de mesures qui paraissent aptes à minimiser les nuisances occasionnées sans toutefois les supprimer et quelques lacunes concernant la durée du chantier et les séquences envisagées pour son déroulement.

Le maître d'ouvrage indique qu'un numéro de téléphone dédié, une application par téléphone portable ainsi qu'un système d'information par message téléphonique (SMS) seront mis en place pour informer les usagers en permanence. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de communiquer largement sur les conditions de circulation en phase chantier, d'expliquer comment le trafic sera reporté pendant cette période (aménagements transitoires, déviations) et d'orienter les usagers vers des modes de transports en commun lorsqu'il en existe.***

Bruit et nuisances sonores

Le tracé choisi évite autant que possible les zones habitées, ainsi le passage par le Bois d'Ars a-t-il été retenu pour éviter d'affecter plus fortement le quartier des Longes, imbriqué dans les infrastructures existantes.

Les entreprises chargées des travaux devront établir conformément au décret n°95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, un dossier « bruit du chantier » pour identifier les sources

¹⁵ SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

potentielles de bruit et les mesures de réduction proposées. Il est prévu que le trafic généré par le chantier emprunte essentiellement des voies principales (routes nationales et départementales) et que la définition des itinéraires et les modalités de circulation soient réalisées après concertation des acteurs concernés.

Poussières

L'émission de poussières devrait être limitée par l'obligation d'arroser lors des phases de travaux susceptibles d'en générer.

2.3.2 Impacts permanents en phase exploitation

Bruit

Afin de préserver les usagers des nuisances sonores, des protections phoniques sont envisagées : il est ainsi prévu 4,5km de protections acoustiques le long des infrastructures utilisées pour la liaison A89/A6 et le long de l'A6 au droit du nouvel échangeur projeté (merlons et écrans acoustiques) et d'avoir recours à des enrobés phoniques. Ces mesures devraient permettre d'aller au-delà des seuils réglementaires de bruit pour une infrastructure nouvelle et d'assurer des niveaux de bruit inférieurs à ceux subis aujourd'hui.

Le dossier ne présente que la situation en période diurne, celle-ci étant dimensionnante. L'Ae, prenant en compte la présence de nombreuses habitations à proximité du projet estime que des calculs issus de la modélisation employée auraient dû être présentés aussi en période nocturne.

La vitesse sur l'A89 est limitée à 110km/h. Elle sera réduite sur le segment du projet entre la RN 6 et l'A6 (EE p321/392). L'Ae note que pour la bonne information du public, il serait souhaitable de faire figurer les engagements précis de réduction des vitesses sur l'ouvrage dans la partie de description du projet et dans l'étude d'impact dans les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.-

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer les impacts phoniques nocturnes du projet sur les habitations existantes et de détailler les mesures de protection efficaces prévues pour les riverains notamment pour réduire le bruit

Agriculture

La limitation des emprises du projet permet de réduire les dommages causés aux terres agricoles. Pour les terrains nécessitant une acquisition et ceux mis en péril par les emprises du projet (délaissés, morcellements), une proposition d'acquisition sera faite aux exploitants propriétaires qui seront indemnisés.

Il a été identifié un risque important de coupure et de morcellement du parcellaire agricole sur quelques îlots au niveau du nouvel échangeur avec l'A6 qui pourrait se traduire par des délaissés, entraînant une superficie plus importante perdue pour l'agriculture. Par ailleurs, un projet de périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP) est actuellement mis à l'enquête publique à l'initiative du conseil général du Rhône. Les conséquences de ce projet sur la préservation de l'agriculture ne sont pas précisées dans le dossier.

L'Ae recommande d'indiquer s'il est prévu un aménagement foncier afin de remédier aux dommages liés au morcellement causé par le projet et si oui, d'articuler les mesures du projet et de l'AFAF¹⁶, de détailler les conséquences éventuelles du périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP) sur l'agriculture concernée par le projet.

Paysage

L'insertion paysagère du projet est correctement traitée dans le dossier.

Biodiversité

Les travaux engagés tant dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) que de la présente étude d'impact ont montré la présence de nombreux corridors biologiques marqués par une assez forte orientation nord-sud. L'augmentation des trafics, le changement de statut des voiries

¹⁶ Aménagement foncier agricole et forestier.

existantes, voire leur élargissement ou la pose d'écrans phoniques, les clôtures de l'emprise, le positionnement de l'échangeur avec l'A6 sur le corridor écologique (page E/134) des Monts d'Or affecteront les connexions écologiques interceptées par le projet. Or, l'étude d'impact ne répond que de manière partielle et incertaine sur ce point. Lors de la visite de terrain des rapporteurs, les informations données liaient la construction d'ouvrages de franchissement à des obligations (avis du conseil national de protection de la nature notamment). L'Ae estime que la modification des voiries existantes et la création du barreau de liaison RN 486/A6 exigent que soient précisées dès ce stade du projet les conditions de maintien des continuités écologiques notamment pour la petite faune. L'Ae recommande également que le maître d'ouvrage détaille la méthode employée et les périodes d'observation pour constater les circulations de la faune à travers les ouvrages (spécifiques ou non) existants.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant comment les continuités écologiques actuelles seront maintenues et si possible améliorées tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

Air-santé et effet de serre

Une étude air-santé a été engagée par le maître d'ouvrage.

Le projet prévoit des mesures, dites de confinement (remblais, merlons, écrans acoustiques) au droit des zones d'habitation situées à proximité immédiate du projet de liaison et un suivi de la qualité de l'air.

L'Ae note que selon l'ADEME¹⁷ les dépassements pour les particules et le dioxyde d'azote, à proximité des axes routiers majeurs, pourraient être diminués par une réduction de la vitesse de 90km/H à 70km/h. Or, sur cette nouvelle infrastructure, la vitesse sera limitée à 110km/h jusqu'au diffuseur avec la RN6, 90km/h entre le diffuseur et le début de la bifurcation, 70km/h sur les bretelles de la bifurcation. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'exposer les effets qu'auraient différents choix de limitation de vitesse sur la qualité de l'air, et d'expliquer pourquoi les vitesses retenues l'ont été, en particulier au droit du quartier des Longes. Elle recommande également de préciser comment le projet contribuera à la réduction de la pollution atmosphérique.***

Le dossier présente p 242/392 des cartes montrant une amélioration très sensible des pollutions au dioxyde d'azote et au benzène tant pour la situation de référence que pour l'état projeté. Deux facteurs contribuent à ces résultats : d'une part, la prise en compte d'hypothèses d'amélioration générale du parc automobile et d'autre part la méthode choisie pour réaliser ces représentations graphiques (« les teneurs en polluants ainsi obtenues sont exprimées sous la forme de teneurs moyennes annuelles en tout point de la bande d'étude »). Cette méthode conduit à une iconographie qui dissémine les concentrations. Les résultats ainsi produits mériteraient d'être présentés selon plusieurs hypothèses de trafic et de vitesse, en spécifiant notamment les teneurs estimées en période de pointe¹⁸.

Par ailleurs, les objectifs déjà définis dans le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et ceux fixés dans le cadre des travaux en cours sur le schéma régional climat air et énergie (SRCAE) de la région Rhône-Alpes rappelés page E330/392 de l'étude sont tels que la seule amélioration des carburants ou des rejets des véhicules à moteur ne suffira pas à les atteindre.

L'Ae recommande de préciser comment le projet contribue à atteindre les objectifs fixés dans le cadre des objectifs du plan régional de qualité de l'air (PRQA) et du projet de schéma régional climat air et énergie (SRCAE), notamment en favorisant le report modal vers des systèmes de transports moins polluants.

Urbanisation

L'étude d'impact n'aborde que succinctement les effets du projet sur le marché foncier et l'étalement urbain. Elle indique simplement que des zones à urbaniser à proximité du projet sur les communes de La Tour de Salvigny, Dardilly, voire Lentilly pourraient se développer plus rapidement suite à la création de la liaison.

L'Ae observe que cet effet touchera vraisemblablement une zone plus large que ces trois seules communes¹⁹

¹⁷ ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie dans son communiqué du 28 septembre 2012.

¹⁸ Et les paramètres pris en compte détaillés pages E242 et E243.

¹⁹ Notamment les communes situées autour de l'Arbresle, et celles de la vallée de l'Azergues au-delà de Lozanne.

Conformément aux prescriptions de l'article R.122-5 III, l'Ae recommande de développer l'analyse des effets de la liaison sur l'étalement urbain et les terres agricoles et que ceux-ci soient précisés et illustrés dans une cartographie synthétique.

2.3.3 Mesures de compensation

Au-delà des mesures d'évitement et de réduction des effets du projet, qui paraissent à l'Ae globalement appropriées, il existe des effets résiduels pour lesquels des mesures compensatoires seront nécessaires. L'Ae note toutefois que certaines mesures compensatoires envisagées dans l'étude d'impact nécessitent que le maître d'ouvrage obtienne la maîtrise foncière des terrains pressentis, ce qui n'est pas acquis à ce stade.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de garantir qu'il mettra en œuvre les mesures compensatoires prévues en s'attachant à rechercher la maîtrise foncière de sites au plus près des zones affectées et en s'efforçant de réaliser les mesures avant le début des travaux afin de préserver au mieux les espèces affectées.

L'Ae note qu'un comité de suivi scientifique et technique, instance de concertation rassemblant les services de l'Etat concernés, le CNPN²⁰ et des associations naturalistes, vérifiera la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires par le concessionnaire.

2.4 Analyse coûts avantages

Coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique

L'Ae considère que ce chapitre doit pouvoir être lu de façon autonome, alors qu'il renvoie à d'autres parties de l'étude d'impact sur les conditions de circulation et les nuisances sonores, obligeant le lecteur à reprendre plusieurs chapitres de l'étude d'impact.

Ce chapitre mérite en outre d'être développé. Les analyses sont, en effet, extrêmement sommaires, ainsi conclut-il de façon peu convaincante à une diminution des consommations énergétiques cumulées sur 20 ans du fait de la mise en service du projet sans expliquer comment et pourquoi. Il paraît notamment judicieux de préciser l'absence de prise en compte dans ces calculs du projet d'anneau des sciences ou du contournement ouest de Lyon qui devraient modifier sensiblement les hypothèses de calcul.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre le chapitre « coûts avantages » en expliquant mieux les raisonnements et analyses qui ont conduit aux conclusions présentées et en le complétant sur les points précités.

2.5 Mesures de suivi

Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre de la réalisation des travaux (système de management environnemental des travaux, plan de respect de l'environnement) et après la mise en service. Leur coût a été intégré au coût des travaux.

Le suivi environnemental du chantier sera assuré par la présence, pendant toute la durée du chantier, d'un coordonnateur environnement au sein de la maîtrise d'œuvre, d'un responsable environnement au sein des entreprises, par la réalisation de mesures de suivi (qualité physico-chimique de l'eau et turbidité, suivi écologiques pour la faune et la flore) et par un suivi des plaintes des riverains.

²⁰ CNPN : conseil national de protection de la nature.

Le maître d'ouvrage s'engage en outre à mettre en œuvre les autres mesures de suivi écologique, qui seront précisées lors des phases d'études ultérieures et notamment dans les dossiers d'autorisation loi sur l'eau et de demande de dérogation pour le déplacement, la perturbation ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats.

Le suivi des engagements du maître d'ouvrage est particulièrement important dans la mesure où le transfert du projet au concessionnaire de l'A89 devrait intervenir après l'enquête publique et avant les études détaillées. Il pourrait donc être précisé au public quelles mesures de publicité (recueil accessible aux associations et au public, mise en ligne sur Internet des informations collectées, tableaux de bord régulièrement réactualisés) seront données aux travaux de suivi du projet.

L'Ae recommande que les comptes-rendus établis à l'occasion du suivi des phases déjà réalisées du programme soient joints au dossier.

L'Ae rappelle que les articles L.122-1 IV et R.122-14 du code de l'environnement prescrivent que la décision d'autorisation d'un projet en précise les modalités de suivi, l'évaluation des mesures prises et les mesures correctives éventuelles.

L'Ae recommande en conséquence au maître d'ouvrage de présenter les mesures de suivi et de corrections éventuelles qui devraient être reprises dans le décret déclarant l'utilité publique du projet et dans le contrat de concession. Elle recommande en outre que le maître d'ouvrage précise la publicité qui en sera faite.

A ce stade, le coût des mesures de réduction, de compensation et de suivi est estimé à près de 32 millions d'euros. Cette estimation inclut des travaux d'assainissement et d'ouvrages hydrauliques dont il n'est pas totalement démontré qu'ils entrent en totalité dans le champ des mesures environnementales. L'Ae note qu'une présentation plus détaillée de ces postes de dépenses permettrait de lever toute ambiguïté.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique mériterait de préciser de quelle façon ce projet diffère de celui rejeté en 2009 ; il mériterait aussi d'être plus clair sur les effets du projet et les mesures envisagées pour les éviter, réduire et compenser. La carte de synthèse des mesures (pages E39 et 40/392) pourrait avantageusement faire apparaître les enjeux les plus importants et les sites les plus sensibles, notamment s'agissant du vallon du Sémanet.

Pour faciliter la compréhension du dossier, l'Ae recommande de reprendre le résumé non technique pour préciser au public de quelle façon ce projet diffère du précédent soumis à enquête publique et pour indiquer plus clairement ses principaux effets sur le milieu humain et naturel ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, réduire et compenser.

L'Ae recommande également d'adapter le document pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

* * *
* *
*