



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la plateforme « Transpolis » d'innovation et de recherche pour les transports et la ville du futur sur le site des Fromentaux (01)

n°Ae : 2016-104

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 21 décembre 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la plateforme d'innovation et de recherche pour les transports et la ville du futur Transpolis sur le site des Fromentaux (01).

Etaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenvic, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeldler, Eric Vindimian, Gabriel Ullmann.

En application de l'article 9 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.

Etaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, Thierry Galibert, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis le 30 septembre 2016 par la directrice générale de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), le dossier ayant été reçu complet le 10 octobre 2016.

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 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 11 octobre 2016 :

- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte la contribution reçue de l'agence régionale de santé (ARS) le 8 novembre 2016,*
- le préfet du département de l'Ain, et a pris en compte sa contribution du 28 novembre 2016.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 11 octobre 2016 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Sur le rapport de Marc Clément et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) vise à aménager dans le département de l'Ain la plateforme d'expérimentation et de recherche « Transpolis » dédiée aux transports collectifs urbains de personnes et de marchandises. Transpolis sera composé du site déjà existant de la Valbonne, inchangé par le projet, et du site des Fromentaux (ancien camp militaire de 116 ha ayant notamment servi au stockage de munitions, situé dans la plaine de l'Ain à une dizaine de kilomètres au nord-est de la Valbonne), dont le projet aménagera la partie sud sur 70 ha pour y accueillir trois pôles d'expérimentation :

- « systèmes urbains », portant sur les applications de systèmes de transport en ville,
- « architecture et confort », pour l'évaluation de paramètres sur les véhicules et leur intégration dans un environnement périurbain,
- « sécurité et sûreté » dédié aux essais de chocs sur des équipements routiers, qui correspond à une plateforme déjà existante, actuellement située près de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et qui doit déménager aux Fromentaux.

Le coût du projet est estimé à 23 millions d'euros hors taxes, et sa mise en service est visée pour fin 2018.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent sur les atteintes aux habitats naturels présents sur le site et sur la maîtrise du risque de pollution de l'eau lié à la circulation des véhicules en phase d'exploitation.

L'étude d'impact est bien illustrée mais comporte de nombreuses scories qui gagneraient à être supprimées.

L'état initial montre que le site des Fromentaux présente des enjeux en raison des habitats naturels qu'il abrite, en particulier de grandes pelouses sèches basophiles. L'état initial est réalisé dans des périmètres d'études trop restreints pour certains domaines tels que le bruit, la qualité de l'air ou l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets. Par ailleurs, certains thèmes ont fait l'objet d'études détaillées, dont une synthèse est restituée dans l'étude d'impact. L'Ae recommande de joindre au dossier ces études détaillées pour une complète information du public.

L'analyse des variantes est trop succincte : alors que le dossier précise que le choix d'implantation du projet sur le site des Fromentaux a résulté d'une comparaison avec une variante d'implantation sur le site de la Valbonne, aucune réflexion sur les besoins, sites potentiels et raisons du choix finalement opéré n'est fournie.

Concernant la phase travaux, l'Ae recommande de préciser les implantations prévues pour les bases chantier, ainsi que l'ensemble des surfaces qui seront affectées pendant cette phase.

S'agissant de l'exploitation, l'Ae recommande de fournir une estimation majorante des sources de nuisances ou de pollution en découlant et de l'utiliser pour quantifier les impacts (notamment sur l'air, l'eau, le bruit...). Elle recommande de reprendre les mesures compensatoires et d'ajuster la durée du suivi des mesures à la durée d'exploitation de la plateforme.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et historique du projet

Le projet vise à aménager dans le département de l'Ain la plateforme d'expérimentation et de recherche « Transpolis » dédiée aux transports collectifs urbains de personnes et de marchandises. Elle a pour objectif d'étudier des questions technologiques relatives aux mobilités du futur et aux politiques urbaines de déplacement dans la ville de demain. Les grands objectifs de la plateforme de recherche portent sur l'étude, l'expérimentation et l'innovation pour concevoir des modèles urbains plus efficaces en termes de mobilité, de fluidité, de performances, d'énergie, tout en visant une réduction des impacts environnementaux et une meilleure intégration des véhicules et des infrastructures dans leur environnement logistique.

Cette plateforme accueillera des équipes pluridisciplinaires de recherche et développement, pour concevoir, tester et évaluer les solutions envisagées. Les acteurs visés sont des groupes industriels, des PME et des organismes de recherche tels l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), l'IFP énergies nouvelles (ex institut français du pétrole), l'Institut Carnot Ingénierie, l'institut national des sciences appliquées (INSA), l'école centrale de Lyon (ECL), l'école nationale des travaux publics de l'État (ENTPE)...

La plateforme Transpolis sera localisée sur l'ancien camp militaire des Fromentaux situé sur les communes de Leyment, Chazey-sur-Ain et Saint-Maurice-de-Rémens dans la plaine de l'Ain (voir la figure 1 page suivante). Ce camp militaire de 116 ha comporte 337 bâtiments et servait principalement au stockage de munitions. Il a été fermé en 2004. Le site a depuis connu des dépôts sauvages de matériaux, des occupations illégales des bâtiments (squats) et des activités non autorisées de paintball.

Pour être plus précis, la plateforme Transpolis actuelle² se compose de deux plateformes préexistantes d'ores et déjà ouvertes à leurs utilisateurs :

- le centre d'essai Renault Trucks de la Valbonne (situé à une dizaine de kilomètres au sud-ouest des Fromentaux) composé de 42 km de pistes routières, pistes spécialisées et pistes d'endurance,
- et la plateforme du laboratoire IFSTTAR – équipements de la route (LIER) destinée aux essais de chocs sur des équipements routiers, située à une trentaine de kilomètres au sud-ouest du site des Fromentaux, près de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Le LIER doit déménager en 2018 du fait d'un projet d'extension de l'aéroport.

Après réalisation du projet, la plateforme Transpolis comprendra celle de la Valbonne, inchangée par le projet, et celle des Fromentaux.

² Voir <http://www.transpolis.fr> pour plus d'informations.

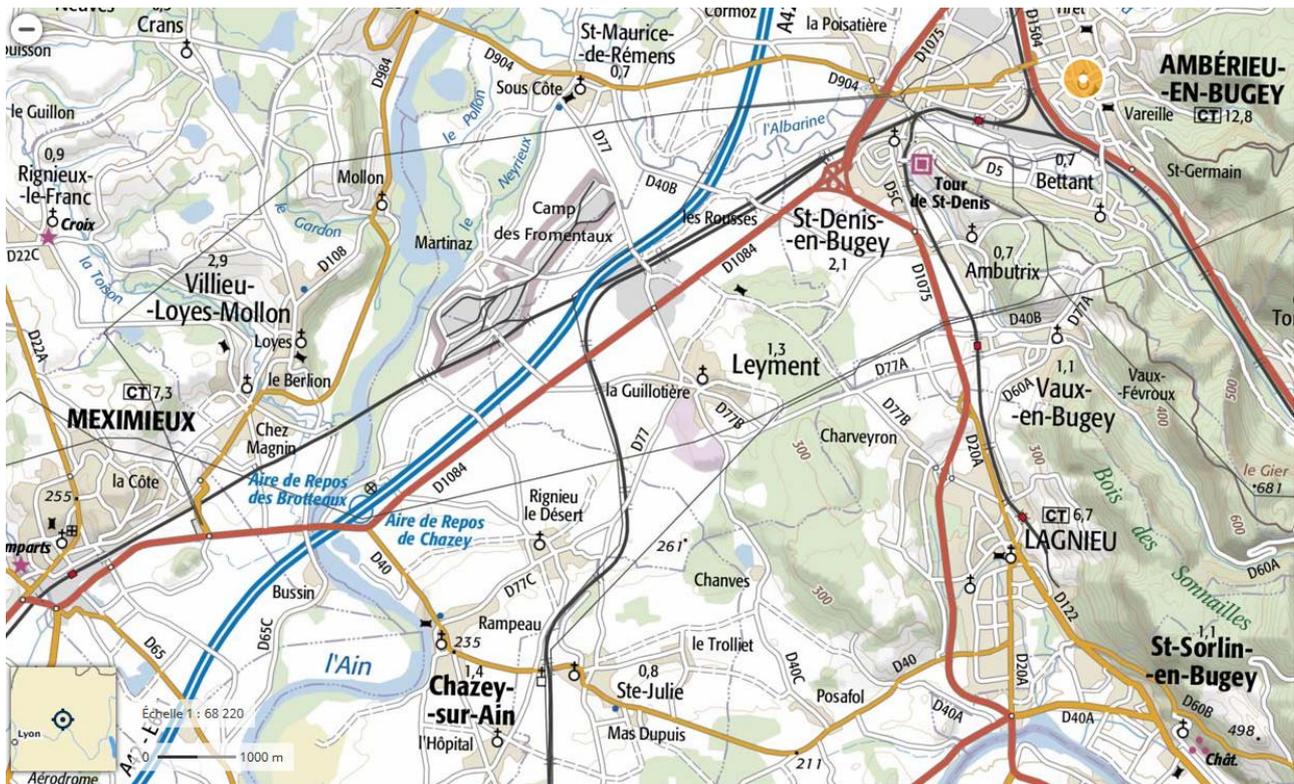


Figure 1 : Emplacement du projet (source : géoportail 2016)

1.2 Présentation des aménagements

Le projet porte sur l'aménagement du secteur sud du site des Fromentaux, qui est d'une surface de 70 ha. Le terrain a été acquis par le conseil départemental de l'Ain, qui a conclu en 2013 avec l'IFSTTAR un bail emphytéotique. Il doit accueillir une plateforme générale avec une zone d'accueil et d'accès, une zone d'ateliers, et trois pôles d'expérimentation :

- « sécurité et sûreté », correspondant au LIER. Ce pôle comporte trois zones d'impact reliées par deux pistes d'élancement pour véhicules légers et poids lourds. Une troisième piste est prévue pour les essais dits « moto ». Des merlons de quatre mètres de haut assurent la protection des zones de crash-test.
- « systèmes urbains », sur les applications de systèmes de transport en ville. Ce pôle doit permettre l'analyse du comportement humain en plaçant les participants dans des conditions suffisamment réalistes. Dans ce but, des espaces urbains sont reconstitués, avec des boulevards périphériques, des boulevards urbains, des rues, des intersections, des bâtiments ou au moins leurs façades, des équipements de voirie, des arrêts de bus, des aires de livraison, une plateforme multimodale route-rail de 7 000 m² incluant 100 m de voie ferrée, etc.
- « architecture et confort », pour l'évaluation de paramètres sur les véhicules et leur intégration dans un environnement périurbain. Ce pôle comprend une piste « architecture » avec des courbes de rayon représentatif d'un usage urbain et périurbain, et une piste « confort » avec une ligne droite de 800 m et deux boucles de retournement. La qualité des tronçons de cette piste est inégale, pour représenter diverses situations.

53 bâtiments existants sont conservés, 50 sont démolis. 15,77 km de voies ferrées existantes sont déposés et 3,4 ha de voiries existantes sont démolis.

La gestion des eaux pluviales et des eaux usées est assurée grâce à des ouvrages de rétention et d'infiltration. Des vannes et des séparateurs à hydrocarbures sont disposés aux endroits permettant de traiter une pollution accidentelle résultant des tests. Un aménagement architectural et paysager des bâtiments d'accueil est prévu. Les systèmes techniques nécessaires (énergie, réseaux divers, transmissions de données, vidéosurveillance...) sont intégrés au projet.

Le projet nécessite aussi la création d'une réserve de carburant (au maximum de 10 m³), de plateformes de stockage et d'aires de stationnement pour véhicules légers et poids lourds. Une plateforme de stockage pré-tri des déchets issus des expérimentations est aménagée.

Les volumes de matériaux nécessaires à sa réalisation sont estimés à 162 000 m³ de déblais et 164 800 m³ de remblais.

L'ensemble du site sera clos par une clôture doublée de fil barbelé avec une haie plantée en parallèle et à 6 m de distance de la clôture.



Figure 2 : En vert, éléments existants conservés, en rouge ceux qui seront démolis (source : étude d'impact)



Figure 3 : Schéma d'aménagement d'ensemble (source : transmis par l'IFSTTAR pour le présent avis)

Le projet doit se développer selon deux phases. Si le calendrier de la première phase est défini, en revanche celui de la deuxième phase semble plus incertain. La répartition des aménagements entre ces deux étapes du projet n'est indiquée que de manière partielle dans l'étude.

Le coût du projet est estimé à 23 millions d'euros hors taxes. La mise en service pour ce qui concerne la première phase est prévue pour fin 2018.

1.3 Procédures

Le dossier est présenté par l'IFSTTAR, maître d'ouvrage, alors qu'il apparaît qu'une partie de la maîtrise d'ouvrage relèverait de la société Transpolis, société par actions simplifiée (SAS) créée suite à la sélection du projet dans le cadre de l'appel à projet FUI³. Il conviendrait de clarifier le rôle de ces deux organismes et, le cas échéant, d'indiquer si l'IFSTTAR bénéficie d'une délégation de la SAS Transpolis pour obtenir les autorisations sollicitées.

³ Au-delà du premier objectif d'émergence et de financement de projets de R&D collaboratifs, les projets structurants tels que des plates-formes d'innovation cofinancées par le fonds unique interministériel (FUI) permettent de renforcer l'écosystème des pôles de compétitivité (source : <http://competitivite.gouv.fr/les-financements-des-projets-des-poles/les-plates-formes-d-innovation-fui-377.html>).

Le dossier présenté comprend l'étude d'impact valant pour la demande d'autorisation environnementale unique environnementale, et regroupe les documents relatifs aux procédures au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement), à la dérogation au titre de la protection stricte des espèces protégées (article L. 411-2 du même code), et à l'évaluation des incidences Natura 2000⁴.

Le projet fait l'objet d'une enquête publique unique au titre des articles L. 123-6⁵ et R. 123-1 à 33 du code de l'environnement.

Le projet nécessite la mise en compatibilité de documents d'urbanisme. Le dossier dont l'Ae a été saisie présente les évolutions des documents d'urbanisme concernés : plans locaux d'urbanisme de Chazey-sur-Ain et de Leyment et schéma de cohérence territoriale (SCoT) BUCEPA qui concerne les communes du secteur Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain. Il n'en fournit toutefois pas l'évaluation environnementale – laquelle a été transmise (pour ce qui concerne les deux PLU) à la MRAe⁶ Auvergne-Rhône-Alpes, compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale de ces évolutions. Telle que présentée par le pétitionnaire (page 4 du volume 1), l'enquête publique ne porte pas sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme).

Les modifications apportées au SCoT BUCEPA ne sont pas incluses dans les mises en compatibilités dont la MRAe a été saisie, étant donné qu'une évolution de ce document prenant en compte le projet a été engagée à l'initiative des collectivités.

1.4 Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent sur les atteintes aux habitats naturels présents sur le site, en particulier sur les pelouses sèches basophiles, et sur la maîtrise du risque de pollution de l'eau lié à la circulation des véhicules en phase d'exploitation.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est bien illustrée. Rédigée dans un style parfois techniciste et ampoulé, elle conserve de nombreuses scories (fautes d'orthographe, acronymes non définis, mention de différentes phases non définies, opérations désignées par des termes variant au fil du texte, grandeurs variant d'une partie à l'autre du dossier, etc.) qui seraient à supprimer pour faciliter la lecture.

⁴ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁵ Cet article a été modifié récemment par l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, mais ces dispositions ne sont pas d'effet immédiat et ne concernent pas le présent projet.

⁶ MRAe : mission régionale d'autorité environnementale.

Certaines parties de l'état initial ou de l'évaluation des impacts font l'objet de développements très génériques présentant le sujet et les méthodes utilisées (qualité de l'air, bruit, inventaires naturalistes...). Ces éléments gagneraient à être déplacés dans la partie sur les méthodes (pièce 7).

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Aires d'étude

Le périmètre d'étude est celui de l'environnement immédiat du projet, environnement hydrographique formé par le confluent de l'Ain et de l'Albarine. S'agissant de l'étude du patrimoine naturel, les sites Natura 2000 dans un rayon de 10 km sont pris en compte, l'aire d'étude rapprochée est celle du périmètre du site du projet, complétée par une bande de 200 mètres autour de ce site – ce qui peut s'avérer trop restreint pour certains thèmes (par exemple pour l'étude du bruit, de la qualité de l'air, ou encore pour l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus).

2.1.2 Eau et risque d'inondation

Les sols reposent sur des sédiments alluvionnaires présentant une forte perméabilité. La masse d'eau superficielle de l'Ain, rivière située en contrebas à une centaine de mètres des Fromentaux, présente un bon état chimique et écologique.

Le secteur d'étude est inclus dans les plans de prévention des risques d'inondations des trois communes concernées par le projet, mais n'est pas classé en zone inondable. Il n'est pas soumis aux inondations de l'Ain ni à celles de l'Albarine, petit affluent de l'Ain situé à environ 500 mètres des Fromentaux.

2.1.3 Pollution des sols et des eaux

Une étude historique et un diagnostic de pollution des sols ont été effectués. Il en résulte notamment l'identification de cinq cuves de fioul enterrées qui seront traitées, et la présence d'un transformateur électrique détérioré qui sera expédié pour être traité en centre spécialisé pour ce type de déchet.

Les sondages réalisés dans les sols, dans les merlons et sous les voiries n'ont pas montré de pollution en dehors, localement, de la présence de débris d'enrobés.

Sous ou au droit des bâtiments, la présence de zinc, de plomb et de cadmium a été mise en évidence.

Les traverses des voies ferroviaires démontées contenant de la créosote⁷, elles seront évacuées pour traitement dans un centre spécialisé.

Les sondages dans les eaux souterraines n'ont pas montré d'anomalie.

Afin de permettre une complète information du public, l'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact les études détaillées portant sur la pollution des sols (y compris l'étude historique), des déchets, et sur les pollutions susceptibles de provenir des bâtiments (plomb et amiante).

⁷ Nom donné à diverses sortes d'huiles extraites du goudron de bois, de charbon ou d'une plante. La créosote produite à partir du goudron de houille, toxique et cancérigène, a longtemps et massivement été utilisée comme pesticide conservateur du bois, notamment dans les poteaux téléphoniques et les traverses de chemin de fer. (source : wikipedia)

2.1.4 Milieu naturel et biodiversité

Le camp des Fromentaux fait partie des sites qui ont été identifiés comme « à enjeux » dans les inventaires réalisés en 2009 et 2010 à l'occasion du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), en raison de l'observation confirmée de la reproduction du Courlis cendré (assez rare et vulnérable dans la région), de l'Œdicnème criard (protégé), du Bruant proyer (assez commun mais en danger au niveau régional). La Pie-grièche écorcheur (protégée) utilise l'endroit pour se nourrir.

Le site abrite des habitats naturels remarquables, notamment de grandes surfaces de pelouses sèches basophiles⁸.

Il compte plusieurs espèces remarquables dont la Koelérie à crête (rare), l'Ophrys abeille, la Lunetière lisse... Les pelouses présentent également un enjeu entomologique avec le recensement en 2009 d'un petit cortège de papillons caractéristiques des milieux herbacés calcicoles (Azuré des coronilles, Bleu nacré d'Espagne...). La Thécla de l'Orme, papillon remarquable en Rhône-Alpes, a également été recensée sur le site. Les pelouses et friches sèches accueillent deux orthoptères⁹ d'intérêt patrimonial : le Dectique verrucivore et l'Œdipode soufrée. La présence d'une petite mare permet le maintien et la reproduction d'une petite population de Triton palmé (protégé au niveau national au titre des individus). Un Pélodyte ponctué y a été entendu sans que la reproduction soit confirmée (aucun têtard observé). Enfin, ce site est particulièrement favorable aux reptiles. De belles populations de Lézard des murailles ont été recensées sur les anciennes voies ferrées. Notons que des serpents ont été furtivement observés sans qu'ils aient pu être capturés et déterminés.

Ces données préexistantes ont été complétées et quantifiées par des prospections sur le site de 77 ha conduisant à classer 52 ha de pelouse sèche basophile comme étant à enjeu « fort » et 4 ha d'autres milieux comme étant à enjeux « modérés, le reste étant d'enjeu faible ou négligeable.

Concernant l'avifaune, dix espèces sont à enjeu « fort » et cinq à enjeu « modéré ». Une espèce de reptile, la Coronelle lisse, est à enjeu « modéré ». Elle a été observée en marge du site. Dans le cortège des papillons, l'Écaille chinée est à enjeu « modéré » aussi.

Les chauves-souris sont bien représentées avec quinze espèces repérées.

La seule espèce végétale protégée recensée est l'Esparcette des sables, présente sur une station.

Huit espèces végétales exotiques envahissantes sont signalées. L'Ambroisie n'est cependant pas mentionnée alors que la carte de répartition de l'espèce en Rhône-Alpes (Atmo Auvergne-Rhône-Alpes) mentionne une présence forte de l'espèce tout autour de l'ancien camp militaire et une présence moyenne sur le camp.

Afin de permettre une meilleure information des lecteurs, il conviendrait de joindre les études détaillées en annexe, notamment la liste complète des résultats des inventaires naturalistes réalisés.

L'Ae recommande de joindre en annexe à l'étude d'impact la liste complète des résultats des inventaires naturalistes complémentaires réalisés, et de vérifier si l'Ambroisie est présente ou non sur le site du projet.

⁸ Il s'agit de l'essentiel des zones ouvertes du site, recouvertes d'une végétation sub-steppique mésothermophile présentant une diversité spécifique importante.

⁹ Classe d'insecte dont les ailes sont alignées sur le corps

2.1.5 Sites Natura 2000 et zones inventoriées ou protégées

Trois sites Natura 2000 sont situés en bordure ou à proximité du projet : la « Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône » (ZSC FR8201653) en bordure immédiate du projet côté ouest, et « La Dombes » (ZSC FR8201635 et ZPS FR8212016) située à 4 km à l'ouest.

Parmi les nombreuses zones naturelles d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF)¹⁰ recensées dans le secteur, les plus proches correspondent aux sites Natura 2000 déjà cités, ainsi qu'à l'Albarine.

Le site Natura 2000 de l'Ain qui est tangent au projet, comprend le lit mineur de l'Ain jusqu'à sa confluence avec le Rhône. Le dossier rappelle à juste raison que « *les 48 derniers kilomètres de cette rivière constituent l'un des corridors d'envergure les mieux préservés de France* ». « *La divagation de la rivière Ain, son pouvoir régénérant, tant morphologique que biologique, du milieu présentent un intérêt considérable pour le maintien de la variété des peuplements végétaux et animaux* ».

Le dossier signale aussi le site « Steppes de la Valbonne » (SIC FR8201639 et ZPS FR8212011) qui correspond au camp militaire de la Valbonne. Il indique que « *la flore est exceptionnelle avec des espèces méditerranéennes (Liseron cantabrique, Immortelle jaune, etc.) et continentales (Alysson des montagnes, Scabieuse blanchâtre...).* La faune n'est pas en reste avec une belle population de Courlis cendré, d'Engoulevents et de Guépriers d'Europe. [...] Le Pélodyte ponctué est régulièrement observé sur le site. »

2.1.6 Risques technologiques et industriels

Le site des Fromentaux est à l'écart du périmètre du plan particulier d'intervention de la centrale nucléaire de production d'électricité du Bugey.

En revanche, il est exposé au risque lié au transport de matières dangereuses : canalisation de gaz, autoroute A 42, ligne ferroviaire Lyon-Genève, et futur projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

2.1.7 Bruit

L'ambiance sonore du site est constituée du bruit généré par le trafic de l'A42, la RD1084 et la ligne ferroviaire. Les grandes dimensions du site éloignent toutefois de ces sources de bruit. L'ambiance sonore a fait l'objet de mesures en juillet 2011 et conduit à retenir des niveaux sonores de 32 à 34 dB(A) de jour et 31 à 32 dB(A) de nuit. Aucune information n'est fournie sur les conditions de l'étude, l'étude d'impact précisant simplement « *étude acoustique LETMI, 2011* ».

Aussi, il serait utile de présenter les valeurs actuelles de bruit au droit des habitations les plus proches du projet.

Par ailleurs, l'état initial sur le bruit présente de manière exacte la réglementation sur le bruit des infrastructures de transport, en mentionnant les cas de création d'une nouvelle infrastructure et celui de la modification d'une infrastructure existante. L'application qui suit cette partie ne correspond pas à cette réglementation. En effet, il est indiqué que « *le projet ne constitue pas un cas de modification significative d'infrastructure existante* » et que « *les futures activités du site*

¹⁰ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique 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.

des Fromentaux (réalisation d'essais sur des modes de transports) ne sont pas de nature à générer des augmentations de trafic significatives tant sur les infrastructures desservant le site que sur les infrastructures du site. En effet, les essais (crash-test, déplacements urbains, etc.) n'auront pas lieu toute la journée, ni de façon systématique. »

L'Ae recommande de joindre en annexe du dossier l'étude acoustique ayant servi à établir l'état initial, d'indiquer les valeurs de bruit actuel au droit des habitations les plus proches du projet, et de traiter les impacts sonores du projet non pas dans l'état initial, mais dans la partie sur les impacts du projet.

2.1.8 Qualité de l'air

Aucune analyse de l'état initial de la qualité de l'air n'est présentée dans le dossier. Il est simplement relevé que la station d'Ambérieu-en-Bugey (à 5 km au nord-est du site) « *témoigne, comme sur l'ensemble du département d'une qualité d'air classée bonne à très bonne* ».

2.1.9 Patrimoine et paysage

Les constructions particulières et espacées régulièrement du site des Fromentaux sont aisément identifiables. Cependant, la faible hauteur des bâtiments et la végétation en fait un élément du paysage relativement discret y compris depuis les hameaux les plus proches de Martinaz et de Port de Loyes.

Aucun site ou monument historique inscrit ou classé ou zone de présomption de prescription archéologique n'est répertorié sur le site des Fromentaux.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Le choix d'implantation du projet sur le site des Fromentaux a résulté d'une comparaison avec une variante d'implantation sur le site Renault Trucks de la Valbonne. Il s'agit aussi d'un ancien site militaire. Cette hypothèse a été écartée en raison des coûts de nivellement et de remise en état du terrain pollué par des engins pyrotechniques.

L'analyse des variantes est trop succincte dans le document présenté. Le fait que le site de la Valbonne est classé en site Natura 2000 n'est pas mentionné dans cette analyse. Aucune réflexion sur l'ensemble des besoins et des sites potentiels n'est fournie. Il n'est par ailleurs pas indiqué autrement qu'en termes très généraux si l'implantation des activités sur le périmètre du site, en dehors de l'aménagement permettant d'éviter la station d'Esparcette des sables, a considéré des alternatives évitant ou réduisant les impacts identifiés.

L'Ae recommande de présenter les variantes envisagées pour les implantations de Transpolis, et d'indiquer les raisons du parti retenu, notamment eu égard à ses impacts sur l'environnement et la santé humaine en application de l'article R. 122-5 II 5^e du code de l'environnement.

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

Si la présentation des impacts fait appel systématiquement à une analyse de type « éviter, réduire, compenser » (ERC), les conclusions sont très souvent sommaires sans reposer sur un mode de raisonnement venant à l'appui de ces affirmations.

Le dossier présente six mesures compensatoires, qui correspondent toutes à la phase 1 du projet. Comme déjà mentionné plus haut, le contenu de chacune de ces phases n'est pas clairement présenté, ce qui ne permet pas d'apprécier la suffisance des mesures pour la phase 1, ni de vérifier s'il y a lieu ou non de prévoir des mesures compensatoires pour la phase 2.

2.3.1 Les impacts temporaires

L'étude d'impact précise que les marchés de travaux intégreront des clauses prenant en compte les enjeux environnementaux. Elle indique que « *toutes les prescriptions relatives à la protection de l'environnement en phase chantier seront détaillées dans un plan de respect de l'environnement (PRE)* », sans dire explicitement que ces prescriptions correspondront à la reprise intégrale des préconisations présentées dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, un critère de jugement des offres reposera sur ce document établi par les entreprises. La pondération qui sera attribuée à ce critère n'est toutefois pas précisée.

L'Ae recommande que la maîtrise d'ouvrage s'engage sur une reprise dans les clauses des marchés de travaux de l'ensemble des préconisations de l'étude d'impact après prise en compte de l'avis de l'Ae, et qu'elle précise la pondération qui sera attribuée au critère lié au plan de respect de l'environnement.

L'objectif affiché est de réutiliser autant que possible les matériaux issus du site. Sur l'ensemble, 399 t de déchets dangereux devraient être produits¹¹, 30,4 t de déchets inertes (béton, briques, tuiles, céramique, verre, mélanges bitumineux...) et 1,4 t de déchets non dangereux (cendres, plastique, zinc, câbles contenant du cuivre ou de l'aluminium, laine de verre, plâtre...).

L'Ae recommande d'harmoniser les estimations de déchets dangereux produits.

L'étude d'impact ne précise pas les surfaces qui seront utilisées pendant la phase travaux, notamment pour l'implantation de la ou des bases chantier, ni si ces emplacements seront remis en état après les travaux.

L'Ae recommande de préciser les implantations prévues pour les bases chantier ainsi que l'ensemble des surfaces qui seront affectées pendant cette phase. Elle recommande en outre que le maître d'ouvrage s'engage à une remise en état des habitats naturels non utilisés par le projet et qui auraient été dégradés pendant les travaux.

¹¹ Chiffre donné dans le texte, alors que le tableau récapitulatif des déchets produits présente 388 t de déchets dangereux. Ces déchets sont de l'amiante, des bouteilles de gaz, des éléments souillés par des PCB (transformateur et dalle), des murs en mâchefers, des équipements contenant des fluides frigorigènes dangereux, et des déchets d'équipements électriques ou électroniques dangereux.

2.3.2 Les hypothèses d'exploitation du site

L'analyse des impacts est principalement focalisée sur les impacts en phase travaux : 22 pages y sont consacrées alors que seulement 5 pages sont dédiées à l'analyse des impacts de la phase d'exploitation.

L'absence de données, même succinctes ou enveloppes (majorantes), sur l'activité attendue sur le site ne permet pas de justifier les conclusions lapidaires de l'analyse en phase d'exploitation. S'il est à noter que quelques éléments de cette nature sont fournis dans le dossier « loi sur l'eau », l'étude d'impact ne comporte aucune description quantifiée des sources de nuisances ou de pollution découlant du projet.

L'Ae recommande de fournir une estimation enveloppe des sources de nuisances ou de pollution découlant de l'exploitation du projet, et de l'utiliser pour quantifier les impacts.

2.3.3 Déplacements

Le site des Fromentaux, desservi par l'autoroute A42, est facilement accessible du fait de sa proximité de l'agglomération lyonnaise. Il ne bénéficie en revanche d'aucune desserte en transport en commun. Les activités prévues n'ont pas d'influence significative sur les flux de déplacements existants.

2.3.4 Impacts sanitaires, étude air et santé

L'étude d'impact est particulièrement laconique sur ces points considérant que les activités conduisent à une circulation très réduite au regard de l'impact de l'autoroute voisine. Sans forcément remettre en cause cette conclusion, il conviendrait, comme pour ce qui concerne le bruit et les impacts sur l'eau, de disposer d'éléments quantitatifs sur le nombre d'essais et de véhicules concernés par jour et sur l'année et d'en déduire des résultats quantifiés issus de telles hypothèses d'activité pour le site.

L'Ae recommande de faire figurer dans l'analyse des impacts sanitaires et sur la qualité de l'air des résultats quantifiés issus d'hypothèses d'activité pour le site.

Dans sa contribution à l'avis de l'Ae, l'agence régionale de santé signale que le département de l'Ain est concerné par la présence du moustique tigre, vecteur de maladies telles que la dengue, le chikungunya et zika. L'agence indique que des mesures de prévention contre la prolifération du moustique et de lutte doivent être mises en place, et qu'un plan de gestion du site devra inclure la destruction larvaire sur les points sensibles.

2.3.5 Eaux

L'absence de quantification de l'activité ne permet pas de souscrire aisément aux conclusions de l'étude d'impact – toutefois certains éléments quantifiés sont disponibles dans le dossier « loi sur l'eau ».

La pollution accidentelle sera traitée par des moyens d'intervention assurant un confinement rapide. Il semble, compte tenu de ce qui a été indiqué aux rapporteurs, que les essais conduisent à des risques très limités notamment du fait que les fluides (huiles et carburant) sont retirés pour les crash-tests actuellement réalisés au LIER (qui deviendra le pôle « sécurité et sûreté »). Par ailleurs, par conception, les infrastructures (fossés, bassins d'infiltration) permettent de contenir les éventuelles pollutions.

L'Ae recommande de faire figurer dans l'étude d'impact des éléments quantifiés sur les hypothèses d'activité du site et sur les pollutions des eaux qui en découlent.

Le dossier mentionne tantôt un usage limité des produits phytosanitaires, tantôt leur proscription. L'engagement du maître d'ouvrage en la matière mériterait d'être clarifié.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à proscrire l'usage de produits phytosanitaires.

2.3.6 Milieu naturel

Les mesures de compensation des impacts sur le milieu naturel sont présentées comme des compensations aux travaux réalisés, en dehors des impacts liés à l'exploitation du site. Si le développement des infrastructures a un impact notamment sur les pelouses sèches basophiles (perte de 13,49 ha en phase 1 et 2,49 ha en phase 2), les perturbations affectant les espèces ne peuvent être dissociées de l'exploitation du site. Il est indiqué dans le tableau de synthèse des impacts sur les surfaces associées au site que 50 ha seraient évités, alors qu'il s'agit simplement de surfaces qui ne seront pas artificialisées, le projet n'ayant à aucun stade montré une utilité à les artificialiser. Il est abusif en ce sens de qualifier ces surfaces de surfaces « évitée » alors qu'il n'est en outre pas tenu compte du fait qu'une partie (non quantifiée) de ces 50 ha est affectée par des zones d'infiltration, et donc que la perte d'habitats de type pelouses sèches pourrait être supérieure aux superficies mentionnées.

L'essentiel des mesures de compensation (5 des 6 mesures proposées) est réalisé sur le site à l'exception d'une mesure de conventionnement sur 20 ans de 35 ha de parcelles agricoles converties en prairies. De fait, la seule mesure venant compenser la perte de pelouses sèches est la recréation de ce type d'habitat sur 7,17 ha sur certains secteurs du site auparavant artificialisés.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse du dimensionnement et des fonctionnalités des mesures compensatoires, afin d'offrir, sur la totalité de la durée d'exploitation prévue, au moins une équivalence entre les pelouses sèches détruites et les fonctions qui seront offertes par les compensations.

L'impact du projet sur les espèces conduit le maître d'ouvrage à solliciter une dérogation à l'interdiction stricte de destruction ou de perturbation. Cette demande de dérogation fait partie du dossier présenté. On y voit que, probablement pour des raisons de sécurité juridique, le pétitionnaire demande la possibilité de détruire les habitats et individus d'espèces présents sur le site, alors que le projet et les précautions prises devraient permettre d'éviter de nombreuses destructions. Pour le lecteur, l'écart entre l'analyse des impacts du projet sur les espèces et la demande de dérogation semble difficile à comprendre. Il serait utile que le dossier soit plus explicite sur ce point.

Alors que huit espèces exotiques envahissantes sont identifiées sur le site, il est mentionné dans la description des impacts du projet que seulement deux espèces seraient présentes sur le site, pour ne conclure qu'à un risque associé à la présence de Renouée du Japon. Selon les résultats de la vérification relative à la présence de l'Ambroisie (voir recommandation supra), il conviendra le cas échéant d'adopter des mesures adaptées.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts associés aux espèces exotiques envahissantes et aux mesures associées.

2.3.7 Incidences Natura 2000

Le raisonnement présenté s'appuie sur le fait que le projet n'a pas d'effet de coupure sur les sites identifiés, ni d'effet d'emprise. L'étude en déduit qu'il n'aura donc pas d'effet direct sur les sites, les espèces et les habitats ayant justifié leur désignation.

En prenant en compte les mesures d'évitement et de réduction des impacts, l'étude estime que le projet n'aura pas d'effet indirect sur l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation des sites.

En conséquence, le dossier conclut à l'absence d'effets dommageables notables sur les sites et le réseau Natura 2000.

Il convient cependant de noter que le site « Basse Vallée, confluence Ain-Rhône » a été désigné pour la protection du Grand Murin et du Grand Rhinolophe. Alors que l'étude Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence significative du projet sur le site, l'étude d'impact identifie un enjeu relatif à ces deux espèces. Si, compte-tenu du faible nombre d'observations associées à ces deux espèces sur le site, la conclusion relative à l'impact sur le site Natura 2000 ne doit pas nécessairement être remise en cause, il aurait été plus clair de reprendre explicitement ces éléments dans le contexte de l'étude d'incidence.

2.3.8 Bruit

L'analyse des impacts du projet concernant le bruit repose sur l'affirmation que les essais n'ayant pas lieu toute la journée, l'impact est nul. L'affirmation est un peu rapide et en absence de quantification du nombre estimé d'essais et de leur nature (crash tests, tours de pistes, autres...), il est difficile de souscrire à cette conclusion. De plus, elle semble contradictoire avec l'adoption d'une mesure de réduction consistant en la création de merlons de 2 à 4 mètres autour des pistes crash-test et des circuits « *afin de réduire la dispersion du bruit et des projectiles* ».

En absence de réglementation spécifiquement applicable, le dossier pourrait vérifier que la réglementation relative à la création d'une nouvelle infrastructure et que la réglementation relative aux bruits émis par les installations classées pour la protection de l'environnement seront respectées.

Enfin, le dossier mentionne que le projet aura indirectement « *des effets positifs sur les nuisances sonores des transports liés aux activités de recherche et de développement* ». L'Ae souligne que cette observation est sans rapport avec la nécessité de respecter la réglementation sur le bruit au droit du projet.

L'Ae recommande de considérer le projet comme étant une création d'une nouvelle infrastructure de transport, de mentionner le bruit généré par l'exploitation du site, en indiquant les hypothèses retenues pour la réalisation des tests, et en indiquant le bruit qui en résulte au droit des habitations les plus proches, avant de conclure.

2.4 Effets cumulés

Le principal projet avec lequel les effets cumulés sont présentés est le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée par décret le 28 novembre 2012. La principale incidence cumulée potentielle identifiée concerne le

bruit en phase d'exploitation, dont le cumul est estimé non significatif en raison de la très faible augmentation du bruit lié à la plateforme Transpolis.

Par ailleurs, l'aire d'étude retenue pour les autres projets connus¹² est trop restreinte (200 mètres autour du site).

L'Ae recommande d'élargir l'aire d'étude permettant d'identifier les autres projets connus et leurs effets cumulés.

2.5 Suivi des effets du projet et des mesures

Un suivi environnemental de chantier est prévu. Il sera assuré par le cabinet ayant rédigé l'étude d'impact.

Le suivi des mesures en phase d'exploitation est bien décrit ; il est cependant limité à une période de vingt ans comme le conventionnement relatif à la mesure de compensation liée à la conversion de prairies. La durée d'exploitation prévisionnelle n'est pas explicitée dans le dossier, mais il a été indiqué par oral aux rapporteurs que le bail emphytéotique est de cinquante ans, correspondant à la durée d'exploitation envisagée.

L'Ae recommande de préciser la durée du bail emphytéotique et la durée d'exploitation prévue, et d'ajuster la durée du suivi à cette dernière.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique présente le projet sans fournir d'éléments sur l'activité en phase d'exploitation. Il conviendrait de le compléter sur ce point.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique avec des éléments sur l'activité du site en phase d'exploitation, et de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

¹² Au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.