

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective  
et Evaluation

Lyon, le 7 . FEV. 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
Unité Evaluation Environnementale des plans  
programmes et projets  
Tél. : 04 37 48 36 36  
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Prolongation Tramway T1 Montrochet Debourg »  
(maître d'ouvrage: M le président du SYTRAL)**

**Avis de l'autorité environnementale**

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du  
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2862-2011-ym.odt/0 82

**Sommaire :**

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
  - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
  - 3.2 conformité aux engagements internationaux
  - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
  - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
  - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
  - 4.1 avis sur la forme
  - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

## 1) Contexte du projet :

Le projet est appelé à relier le Sud du quartier du confluent avec le quartier de Gerland qui font l'objet de projets urbains de grande ampleur et ne sont actuellement reliés que par lignes de bus.

Complémentaire aux projets réalisés dans le cadre du Plan de déplacements Urbains de 2005 qui avait déjà programmé la prolongation de la ligne T1 de Tramway jusqu'à Montrochet, il serait aussi de nature à créer une continuité opportune avec le futur axe TC A7 dit « de rocade » prévu au PDU.

Traversant des secteurs totalement anthropisés, comprenant des zones de nuisances sonores intenses ainsi que des secteurs fortement dégradés actuellement en voie de réaménagement urbain, le projet traverse le Rhône ainsi que le périmètre de protection « monuments historiques » de la Halle Tony Garnier qui constituent deux enjeux environnementaux majeurs de ce secteur.

On notera que le secteur du confluent, nonobstant les dégradations dues aux aménagements qu'il a accueilli par le passé, correspond à un enjeu symbolique et à un constituant d'avenir de l'image de Lyon.

## 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

Cette étude appelle, sur la forme, les commentaires suivants:

Le résumé non technique tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement est clair et abondamment illustré. Un résumé du chapitre 12 « analyse des méthodes d'évaluation » eut cependant été le bienvenu.

Le chapitre **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** précise que le projet est bien contenu dans un ensemble intitulé « plan de mandat 2008-2014 » tout en précisant que, si tous les éléments de ce plan de mandat contribuent à un même objectif global, ceux-ci sont fonctionnellement indépendants les uns des autres. L'alinéa II de l'article L122-1 du code de l'environnement donne la définition suivante: « *Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ». Par conséquent, le plan de mandat précité peut effectivement ne pas être considéré comme un programme au sens du code de l'environnement.

Il en est de même en ce qui concerne les projets urbains du confluent et du quartier Gerland déjà bien avancés et qui ont été élaborés sur une base qui n'intégrait semble-t-il par le projet objet du présent avis.

Ce chapitre évoque aussi le fait que le projet corresponde à la prolongation d'une ligne de tramway existante sans toutefois conclure explicitement sur le fait que l'ensemble puisse constituer un programme. A cet égard, on notera que le projet est annoncé comme n'engendrant pas de conséquence sur la ligne actuelle, que ce soit en terme d'infrastructure ou en terme de trafic. Ceci ajouté au fait que la ligne a été mise en service il y a près de 5 ans alors que l'hypothèse d'une prolongation n'était semble-t-il pas envisagée, incite à considérer la ligne actuelle comme un élément de l'état initial et non comme un projet.

Les auteurs de l'étude d'impact sont mentionnés au chapitre « méthodes », mais avec un niveau de détail qui ne permet pas de juger des compétences mises en œuvre pour réaliser l'étude d'impact.

Un **état initial** de l'environnement est présent au dossier. Il fait notamment apparaître:

- les nombreux éléments du contexte relatif aux déplacements, aux transports en commun et aux modes doux ;
- l'inondabilité en crue exceptionnelle et/ou par remontée potentielle de nappe, de la quasi totalité de l'aire d'étude au regard du PPRi (on notera à ce propos que la référence au PZI de 1911 doit plutôt être présentée comme témoin de l'inondabilité historique). En ce qui concerne les niveaux de crue, on notera que les cotes de la crue centennale du Rhône figurent dans le PPRi et auraient pu utilement compléter le tableau qui y est relatif. S'agissant des éléments de contexte apparaissent aussi quelques inexactitudes (« *Crues décennales: ... le val de Saône ne sont pas inondés.* ») ;
- l'usage du fleuve au titre de la navigation (trafic, stationnement) ainsi que la présence de plusieurs équipements de loisirs et d'activités nautiques ;
- la présence en rive gauche de drains de la compagnie nationale du Rhône ayant un effet significatif sur les niveaux piézométriques ;
- la contamination de sédiments du Rhône par des PCB ;
- l'absence de véritable espace naturel mais la présence, dans l'aire d'étude, de Castors, Ragondins et rats musqués ainsi que d'une bonne variété d'oiseaux (dont espèces protégées). En revanche, il n'est pas fait référence à des problématiques liées aux chiroptères ou à l'entomofaune ;
- le fait que le projet intersecte le plan particulier d'intervention du laboratoire P4 (MEYRIAL SAS) et les périmètres de sécurité des sites industriels ARKEMA à Pierre Bénite et Saint Fons ;
- le fait que le projet intersecte le périmètre de protection de quatre monuments inscrits à l'inventaire des monuments historiques (Halle Tony Garnier, Stade de Gerland, Ancienne gare du Bourbonnais, domaine de Bellerive à la Mulatière ;
- des niveaux sonores non modérés sur l'avenue Debourg et le cours Charlemagne ;

Cet état initial se clôt par une synthèse tabulaire hiérarchisant les enjeux de façon satisfaisante.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** fait apparaître, pour le franchissement du Rhône, la mise en compétition de plusieurs solutions alternatives représentatives de l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables. L'analyse multicritères reste sommaire. Elle intègre la prise en compte de l'environnement sur la base d'un seul critère dénommé « impact sur le Rhône ». On regrettera que d'autres aspects comme le paysage urbain dans les secteurs concernés par les abords de monuments historiques, pourtant évoqué lors de la concertation amont par M l'architecte des bâtiments de France, n'aient pas été explicitement pris en compte lors de ce choix amont. On notera aussi, sur la base de la solution retenue, la présentation de variantes de positionnement des stations (enjeu environnemental faible).

Le dossier intègre une **analyse des impacts** qui distingue les impacts de la phase chantier et les impacts permanents ainsi que les mesures réductrices et compensatoires associées. Elle fait notamment apparaître:

- pour la phase travaux: Une interruption courte de la navigation (48 h), un impact sur le niveau de crue décennale de l'ordre de 7 cm, une augmentation des vitesses pouvant localement dépasser 4 m/s et une forte limitation des risques de pollution des sols supports de fondation en raison de leur faible perméabilité;
- en exploitation: un effet positif en terme de report modal (chiffré aux alentours de 4000 VP/jour) et donc de pollutions et nuisances ainsi que d'émission de gaz à effet de serre, un possible pompage dans la nappe d'environ 3500 m<sup>3</sup>/an à destination d'arrosage des dépendances vertes du projet, l'imperméabilisation d'environ 0,5 ha, l'usage de fondants hivernaux et de produits phytosanitaires, un remous annoncé comme supérieur au centimètre (valeur non précisée) dans toute la traversée de Lyon, un prélèvement faible sur le volume de stockage des crues (inférieur à 300 m<sup>3</sup> pour une crue millénale), un gain en terme de plantations d'arbres ornementaux et un risque de collision des oiseaux avec les superstructures du nouveau pont.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, l'étude d'impact contient bien un volet relatif à l'analyse des **coûts collectifs, des avantages pour la collectivité et des consommations énergétiques** qui fait apparaître un gain potentiel annuel de l'ordre de 1300 t de carburant.

Il contient un **volet santé** traitant les thématiques bruit, eau, air et même sécurité des personnes au regard du risque inondation.

Le **coût des mesures environnementales** est bien précisé au dossier. Annoncé pour un total de 9,3M€ soit 13% du projet, celui-ci s'avère évalué par excès. En effet, les acquisitions et indemnités foncières, la signalisation, les trottoirs et pistes cyclables, les aménagements urbains sont des constituants du projet technique et architectural. Dans le cas présent, les mesures environnementales couvrent:

- l'ensemble des précautions et dispositions de chantier destinées à éviter les pollutions, à limiter l'impact du chantier sur l'écoulement du Rhône, à réduire les pollutions et nuisances...;
- les dispositions d'assainissement nécessaires pour limiter les pollutions (et non l'assainissement global des plate-formes);
- les éventuelles mesures écologiques inhérentes aux dépendances vertes (suppression de l'usage des produits phytosanitaires, aménagements écologiques localisés, lutte contre les espèces invasives...;
- les mesures relatives à la prise en compte de l'avifaune et celles qui correspondraient à la prise en compte du patrimoine (fouilles archéologiques, ajustements architecturaux ...;

⇒ Ce qui conduira vraisemblablement à un montant très inférieur à celui annoncé mais pas nécessairement disproportionné, compte tenu du caractère très urbain du projet et de la faiblesse de beaucoup de ses impacts.

Enfin, il contient bien un chapitre relatif aux **méthodes utilisées**, très complet et d'un niveau de qualité inhabituel pour les projets de ce type.

On notera aussi la présence de développements relatifs à la problématique Natura 2000.

→ **Le dossier, quoique perfectible eu égard aux observations contenues ci avant s'avère conforme aux exigences du code de l'environnement.**

### **3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :**

#### **3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :**

Le projet correspond à une action visant à renforcer la pertinence des transports en commun et des modes de déplacement « doux ». Il est donc globalement vertueux vis à vis de la politique menée à ce sujet par le ministère en charge de l'environnement.

De plus, si l'on fait exception du cours du Rhône et de fractions de ses rives, le projet concerne une zone totalement anthropisée. Sous réserve d'adopter des dispositions adaptées aux enjeux liés au fleuve et au paysage urbain, il présente donc un faible potentiel d'effets négatifs sur les enjeux environnementaux.

Du point de vue de la méthode, ce projet a fait l'objet d'une concertation amont avec la plupart des services ayant compétence en matière d'environnement.

Les alternatives mises en compétition, même si elles semblent relever de niveaux d'étude contrastés, paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables.

La solution retenue ne correspond pas au projet de moindre impact, mais le choix est correctement argumenté et intègre la prise en compte d'aspects environnementaux dont on regrettera qu'ils ne soient pas exhaustifs.

Du point de vue de l'intégration environnementale du projet, l'élément ayant le potentiel d'impact le plus important étant l'ouvrage de franchissement du Rhône, l'étude d'impact ne fait pas véritablement apparaître les efforts qui ont normalement dû être consentis pour optimiser sa transparence et réduire son empiètement sur le volume de stockage des crues. M le directeur du service navigation Rhône Saône, dans son avis du 13/01/2011, attire d'ailleurs l'attention de l'autorité environnementale sur ce point.

→ **En conclusion, l'étude d'impact traduit, sur la forme, une démarche d'intégration environnementale. En revanche les efforts d'intégration du pont sur le Rhône vis à vis des enjeux « eau » sont insuffisamment mis en évidence dans le dossier présenté.**

### **3.2 Conformité aux engagements internationaux :**

S'agissant des accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le projet est crédité d'un effet positif en lien avec le report modal qu'il est susceptible d'engendrer tant en ce qui concerne l'usage des transports en commun que de celui des transports individuels non polluants (modes « doux »).

En ce qui concerne les engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau ;
- le projet est situé à plus de plusieurs kilomètres des zones Natura 2000 les plus proches dont il est séparé par des larges zones urbanisées, ce qui légitime à penser qu'il ne peut avoir d'effet notable sur celles-ci.

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

**Patrimoine :** S'agissant de l'archéologie, Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 06/01/2011, précise que le secteur concerné par l'ouvrage de franchissement du Rhône pourra éventuellement faire l'objet de prescriptions au titre de l'archéologie préventive.

En ce qui concerne les protections relatives aux monuments historiques, M l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 21/01/2011, précise, s'agissant de l'impact du projet de pont sur le Rhône sur la halle Tony Garnier, que « malgré son impact sur les paysages du fleuve, on ne peut pas considérer qu'il porte atteinte au monument. ».

Il ajoute toutefois que: « *Le pont en biais proposé risque de porter atteinte irrémédiablement aux paysages de qualité que procurent le fleuve. Au bord de celui-ci, sur les quais bordés d'arbres notamment (Leclerc), des vues à 360° se dégagent en amont et en aval, en direction de la confluence du Rhône et de la Saône. Cette confluence est le point d'orgue, de la réunion de « deux fleuves », conférant une image symbolique à la ville et atypique en France en plein cœur de ville. Même si actuellement quelques éléments dégradent la qualité de cette confluence (immeubles imposants, voiries autoroutières omniprésentes...), il me semble inutile de venir « alourdir davantage le paysage » par un pont en biais sur le Rhône. Enfin, des aménagements qualitatifs d'espaces publics sont entrepris aujourd'hui (parc des berges). »*

**Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) :** La nature du projet et les gains qui en sont attendus font qu'il ne subsiste pas de doute quant à la compatibilité de celui-ci avec le PRQA.

**Espèces protégées:** Le dossier évoque la présence d'espèces protégées (castor en rive gauche du Rhône et avifaune en déplacement le long du Rhône) mais n'approfondit pas cette thématique.

Comme toujours dans ce genre de cas, l'autorité environnementale ne peut que recommander d'effectuer d'ultimes vérifications avant travaux en vue de prévenir toute atteinte eu égard aux contraintes découlant de l'article L411-1 du code de l'environnement.

**Risques technologiques :** Sont concernés par le projet: le plan particulier d'intervention du laboratoire P4 (MEYRIAL SAS) et les périmètres de sécurité des sites industriels ARKEMA à Pierre Bénite et Saint Fons. Le projet est annoncé comme compatible avec les contraintes qu'ils induisent sous réserve d'arrêt de l'exploitation de la ligne en cas de déclenchement de PPI. On notera à cet égard que M le DREAL Rhône Alpes, dans son avis du 17 janvier 2011, précise qu'il n'a pas d'observation à formuler à ce sujet.

**Plan de prévention des risques inondation :** La compatibilité du projet est analysée, de façon implicite, en pages 60 à 62 du dossier d'étude d'impact. La DREAL/Mission Rhône, dans l'avis émis le 23/12/2010, précise que le risque inondation ne semble pas augmenté du fait du projet. S'agissant des mesures d'annulation de l'empiétement sur la zone inondable, il confirme que l'élargissement du lit est effectivement impossible dans ce secteur et prend acte du fait que l'augmentation de la section mouillée, qui, elle, reste techniquement possible, n'a pas été jugée nécessaire.

**Compatibilité avec le plan Rhône :** Ce sujet fait l'objet d'un court développement spécifique rappelant que le projet n'est pas réputé aggraver les crues, ne modifiera pas la capacité navigable du fleuve et sera doté d'ouvrages permettant de prévenir les pollutions accidentelles et est par conséquent compatible avec les orientations du plan Rhône. La DREAL-Mission Rhône n'émet pas d'observation quant à cette conclusion.

**Compatibilité avec le SDAGE Rhône méditerranée 2010 :** L'autorité environnementale constate avec satisfaction que la compatibilité avec le SDAGE fait l'objet d'un développement structuré orientation par orientation qui conclut à la compatibilité globale du projet. La DREAL/mission Rhône, dans son avis du 23/12/2010, fait toutefois observer qu'une analyse, sous l'angle du SDAGE, de l'impact du projet sur le niveau des plus hautes eaux eut été indiquée.

**Gestion du domaine public fluvial :** M le directeur du service navigation Rhône Saône signale dans son avis du 13/01/2011, qu'il reste au maître d'ouvrage à se rapprocher des gestionnaires du domaine public fluvial (SNRS et Grand Lyon) pour établir les conventions nécessaires tant pour les travaux que pour l'occupation définitive et l'usage du DPF.

**Réglementations sanitaires :** M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 11/01/2011 attire l'attention, s'agissant de la phase chantier, sur le fait que le rejet d'eaux usées autres que domestiques relève d'une procédure d'autorisation auprès du gestionnaire du réseau. Il regrette au passage que les modalités d'alimentation en eau de la base chantier n'aient pas été précisées.

### **3.4) Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :**

Le dossier annonce un certain nombre de mesures en distinguant celles qui sont relatives à la phase travaux de celles nécessaires à terme :

Pour la **phase travaux**, au terme d'un énoncé (détaillé et intéressant) des diverses phases du chantier de construction de l'ouvrage de franchissement du Rhône, le dossier évoque des mesures basées essentiellement sur la prévention, assez habituelles en pareil cas. On notera toutefois qu'une attention particulière sera aussi portée à la gestion des sédiments potentiellement contaminés par les PCB. Par ailleurs l'autorité environnementale souhaite signaler que la structuration de ce dispositif autour d'un système qualité environnement (évoqué à la rubrique déchets mais dont on ne sait s'il s'appliquerait à l'ensemble du chantier) serait de nature à apporter une meilleure garantie d'atteinte des objectifs environnementaux annoncés.

## En phase exploitation :

- mesures de prévention des pollutions: Hors de la zone d'ouvrage d'art, il s'agit des mesures classiques pour le type de voiries concernées (rejet dans le réseau urbain et procédures d'intervention sur déversement de matières polluantes). En revanche, sur la zone de franchissement du Rhône, le dispositif ne semble pas stabilisé puisque plusieurs solutions sont évoquées (soit rejet dans le Rhône au travers d'ouvrages siphoniques, soit confinement (pas très clair), soit rejet dans le réseau urbain. Le choix en étant apparemment confié aux entreprises adjudicataires, ce qui ne pourrait être validé que si l'acceptabilité des trois solutions était préalablement confirmée par le service en charge de la police de l'eau (*ce qui n'est pas encore le cas: en effet, le service en charge de la police de l'eau (Service navigation Rhône Saône) dans son avis du 13/01/2011, regrette cette incertitude ainsi que l'absence de propositions quant au dimensionnement des ouvrages, ce qui ne lui permet pas de juger de l'acceptabilité des dispositions envisagées*) ;
- Écoulement des crues : Le dossier ne détaille pas véritablement les dispositions retenues pour réduire l'impact du projet. Par ailleurs, il justifie l'absence de mesures compensatoires par le fait qu'une compensation ne serait, dans ce cas précis, pas à même de réduire l'aléa au droit du projet. Certes, la faiblesse du volume concerné (<100 m<sup>3</sup> pour Q100 et <300 m<sup>3</sup> pour Q1000) milite pour considérer qu'une compensation n'est pas nécessairement à retenir dans la mesure où celle-ci, dans un secteur très contraint, comporterait elle aussi un potentiel d'effets négatifs. Pour autant, l'autorité environnementale ne peut cautionner l'argument avancé par le maître d'ouvrage dans la mesure où celui-ci méconnaît la problématique du cumul d'impacts des projets d'aménagement, ce qui conduit à considérer la zone inondable comme un patrimoine que l'on devrait systématiquement compenser ;
- Avifaune : Si les impacts sur l'avifaune ont bien été identifiés, les mesures réductrices du risque de collision sur les suspentes restent affichées comme des « *pistes d'aménagement en cours d'étude* », ce qui n'est pas satisfaisant, d'autant plus qu'il ne s'agit pas du premier ouvrage lyonnais pour lequel cette question se pose ;
- faune terrestre : Bien que la présence du castor ait été évoquée, l'impact du projet sur cette espèce ne semble pas explicitement avoir été caractérisée et le dossier ne contient pas d'élément quant aux mesures réductrices et compensatoires qui pourraient être évoquées ;
- risques industriels : Les dispositions proposées à cet égard (cf. page 195) n'ont pas appelé d'observation de la part de la DREAL Rhône Alpes (cf. avis du 17/01/2011) ;
- phénomènes électromagnétiques et courants vagabonds : Sous réserve de l'accord des organismes en charge de la gestion des réseaux concernés, les mesures proposées paraissent semble-t-il assez habituelles ;
- patrimoine : A l'exception des mesures imposées en ce qui concerne l'archéologie, aucune mesure n'est spécifiquement mise en exergue vis à vis du patrimoine architectural. On notera que la qualité architecturale de l'ouvrage et celle des aménagements urbains auraient pu être portés au crédit de cet enjeu.
- Pollution lumineuse : Cette problématique a bien été identifiée et les objectifs poursuivis sont de bon aloi, mais les mesures retenues restent imprécises ;
- nuisances acoustiques et vibrations : Les dispositions sont classiques et n'appellent pas d'observation si ce n'est le souhait que soit aussi pris en compte le vieillissement des dispositifs concernés (dispositions anti-crissement et dispositifs antivibratiles) ;

➔ **Le niveau général des mesures d'intégration environnementale proposées est cohérent avec le potentiel d'impacts du projet, globalement assez modéré. Toutefois, certaines mesures sont annoncées comme restant à étudier. On notera aussi que l'argumentaire permettant de**

justifier l'absence de mesure vis à vis de l'hydraulique du fleuve Rhône pourrait être considéré comme contestable. En effet, comme le signale M le directeur du service navigation Rhône Saône en charge de la police de l'eau, dans son avis du 13/01/2011, l'impact du projet sur le niveau des plus hautes eaux n'est pas clairement décrit et il n'est pas possible de conclure. Plus dans le détail, Mme la déléguée régionale de l'ONEMA, dans son avis du 17 janvier 2011, considère qu'il serait fortement souhaitable qu'une mesure compensatoire soit proposée eu égard à la réhabilitation des berges, sur la base de la disposition 6A-02 du SDAGE (« préserver et restaurer les bords de cours d'eau et les boisements alluviaux »).

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Contrairement à beaucoup d'autres, le dossier comporte un développement spécifique à ce sujet. Un peu bref toutefois, il aurait été intéressant de l'abonder en en précisant le financement ainsi que le dispositif permettant d'assurer le retour d'expérience et, le cas échéant, de valider les éventuelles actions correctrices.

De l'ensemble du dossier apparaissent les dispositions suivantes :

- suivi de la qualité de l'air par COPARLY sur l'ensemble de l'agglomération ;
- suivi des déchets engendrés par le chantier (dont terrains éventuellement pollués par les PCB) ;
- suivi hydraulique du Rhône en phase chantier (prévision des crues) ;
- mesures acoustiques de contrôle ;
- suivi des courants vagabonds ;
- exercice annuel dans le cadre des PPI ;
- suivi des pollutions accidentelles (cahier de suivi des ouvrages déshuileurs), à clarifier car ayant probablement vocation à entrer dans un dispositif de suivi plus vaste, exercé sur l'ensemble des voiries concernées.

On notera qu'un suivi environnemental de chantier couvrant l'ensemble des thématiques s'imposera de toutes façons (sans omettre la maîtrise des espèces invasives). Par ailleurs, un suivi bathymétrique aux abords de l'ouvrage paraît lui aussi inéluctable.

→ Le dossier présente un dispositif de suivi déjà complet, mais qui a vocation à être complété et formalisé eu égard notamment aux points évoqués ci dessus.

## 4) Avis de l'autorité environnementale :

### 4.1 Avis sur la forme :

Sur le plan formel, le dossier, bien que perfectible sous certains aspects, évoqués ci avant, est conforme aux exigences du code de l'environnement.

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

Le projet aura pour effet d'améliorer la compétitivité des transports en communs et de renforcer l'attractivité des modes de déplacements doux. Bénéficiant de l'expérience accumulée par le maître d'ouvrage, il devrait aussi avoir pour effet d'améliorer le cadre de vie au travers d'un paysage urbain de qualité tout en réduisant l'exposition des populations aux pollutions et nuisances.

La méthode générale d'intégration environnementale, telle que traduite par l'étude d'impact est basée sur la mise en compétition de l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables puis sur un choix argumenté prenant en compte les enjeux environnementaux.

Ceci étant, on notera l'observation de M l'architecte des bâtiments de France (voir ci avant au paragraphe 3.3) eu égard au biais retenu pour l'ouvrage de franchissement du Rhône ainsi que les observations du service en charge de la police de l'eau qui rappelle que l'étude d'impact aurait eu vocation à démontrer que le projet a bien été conçu dans l'esprit d'offrir la transparence maximale

vis à vis des écoulements de crue et que la ligne d'eau n'est pas impactée ou l'est dans une mesure telle qu'il n'y a pas aggravation de l'aléa et donc que l'absence de compensation proposée par le maître d'ouvrage est effectivement acceptable. Il s'agit, parmi les points restés en suspens évoqués ci avant, du plus important car conditionnant l'autorisation à obtenir au titre de la police de l'eau.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures loi sur l'eau, procédures relatives à l'application éventuelle de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées), procédures relatives aux transferts de domanialité, procédures relatives au code du patrimoine...).

Pour le préfet de région et par délégation,

DREAL RHÔNE-ALPES  
Le directeur régional adjoint

Emmanuel de GUILLEBON