



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Ligne de tramway T6 –
Debourg/Mermoz/Hôpitaux-Est»**

(Maître d'ouvrage : M. le président du SYTRAL)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Avis n° 2016-084P2544 émis le 02 MAI 2016

DREAL AUVERGNE – RHONE – ALPES / Service CIDDAE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

Ligne de tramway T6 – Debourg Mermoz Hôpitaux Est – dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – version du 01/02/2016.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, 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 l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

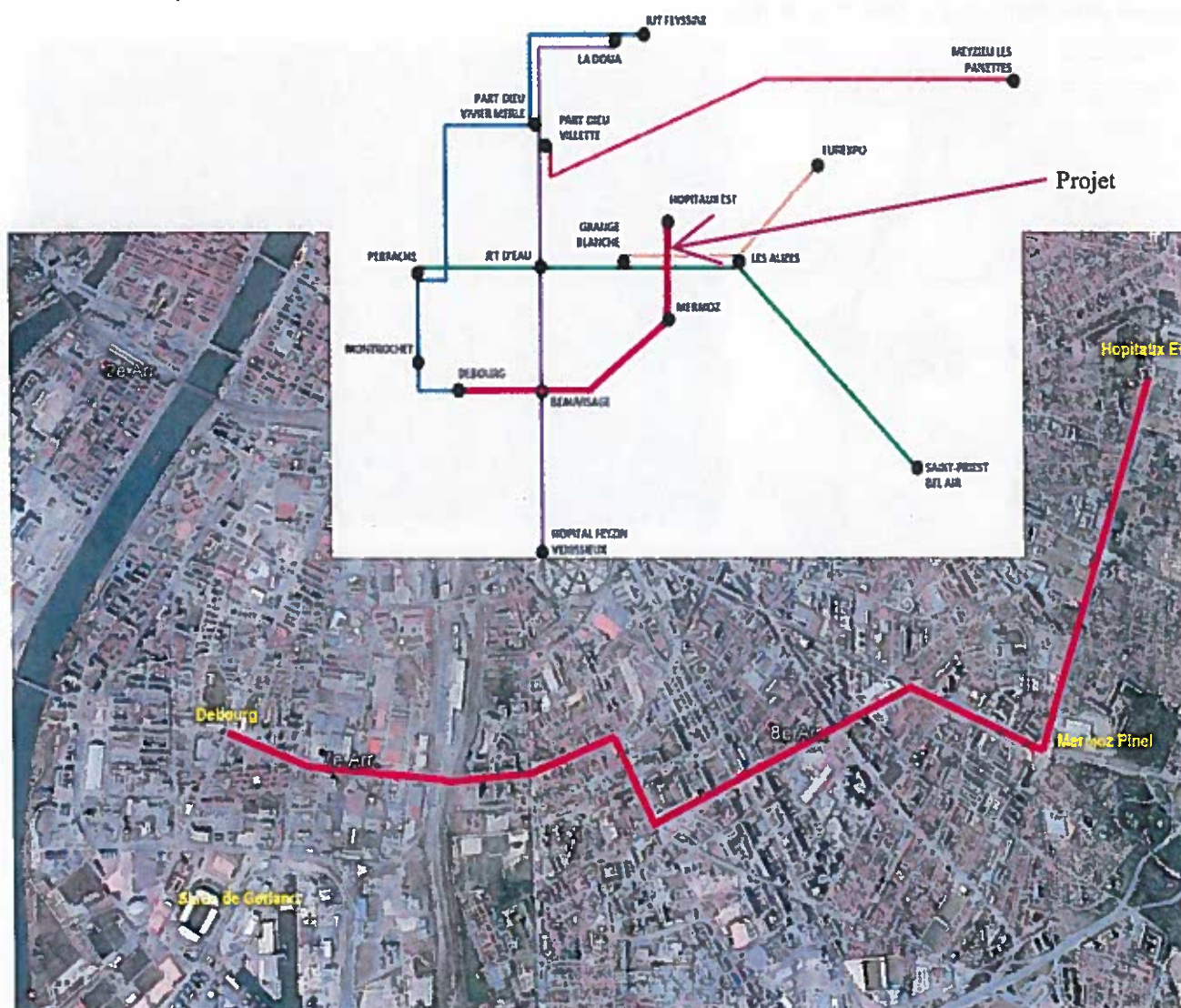
Avis

1) Contexte du projet

Au sein de l'agglomération lyonnaise, l'investissement en faveur d'axe lourds de transports en commun est continu et massif depuis plusieurs décennies.

Le projet présenté entre dans ce cadre et concerne des relations qui restent à améliorer.

Traversant des secteurs totalement anthropisés, comprenant des zones de nuisances sonores intenses ainsi que des secteurs en voie de réaménagement urbain, le projet intersecte aussi des périmètres de protection « *monuments historiques* » (Halle Tony Garnier, stade municipal de Gerland, maison Marius Berliet).



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

L'étude d'impact apparaît complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. L'autorité environnementale a notamment apprécié qu'une analyse de cette complétude ait été intégrée au préambule de l'étude d'impact.

Plus dans le détail, on notera les points suivants :

Application de la notion de programme : L'étude d'impact comporte un développement qui inventorie les projets connexes, à venir ou envisageables et a analysé pour chacun d'eux les liens de fonctionnalité avec le projet présenté. Le sujet le plus pertinent à cet égard correspond aux interactions avec le projet dénommé « études Tram Hôpitaux Est La Doua » figurant au plan de mandat 2015-2020 et dont on voit qu'il avait été pris en considération dans les études générales de fuseau. Le dossier, évoquant le faible degré d'avancement de ce projet et le fait que sa faisabilité tant financière que technique ne soit pas actuellement assurée, conclut qu'il ne peut s'inscrire dans un même programme de travaux que le projet objet du présent avis. Se pose, à cette occasion, la question de l'application proportionnée de la notion de programme pour les projets d'un réseau qui a pour ambition légitime d'être maillé, facteur qui justifie que l'on évalue, dans ces cas particuliers, la notion de programme avec réalisme.

Justification de la solution retenue : Le dossier met en compétition deux fuseaux généraux puis trois variantes de tracé au sein du fuseau retenu et enfin plusieurs principes fonctionnels (*création de ligne ou prolongation de ligne existante*).



Les alternatives, partis d'aménagement et variantes mises en compétition paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables au titre du mode « tramway », sachant que le choix de ce mode résulte d'études d'opportunité qui avaient aussi mis en compétition le mode « bus ». Les analyses comparatives ainsi que les choix effectués prennent en compte les facteurs environnementaux de façon proportionnée. On notera, au travers du choix final, une appréciable volonté d'adaptabilité ultérieure du projet. S'ajoute, facteur essentiel en ce qui concerne l'attractivité TC, que la solution retenue est vraisemblablement celle qui s'avère potentiellement la plus fiable, en raison de l'absence de tronc commun avec d'autres lignes de tramway et de la pertinence des connexions qu'elle offre avec celles-ci.

État initial : Il apparaît bien documenté et valorise un grand nombre de données bibliographiques. Il comporte, sur les sujets qui le justifient, des données recueillies sur le terrain. Apparaissent par exemple la présence d'avifaune inféodée aux plantations urbaines et aux jardins ainsi qu'une vingtaine d'arbres à cavités susceptibles d'héberger des chiroptères. L'état initial rend compte aussi de mesures de bruit in situ qui paraissent représentatives des enjeux et qui complètent utilement la modélisation acoustique produite. Point positif, l'état initial comporte un volet relatif aux vibrations solidiennes, sujet pertinent pour les projets de tramway et traité avec sérieux (*il comprend, lui-aussi, des mesures in situ*). Il comporte aussi un abondant volet relatif à la qualité de l'air, valorisant l'abondance de données disponibles sur ce secteur de l'agglomération et qui a identifié les établissements réputés sensibles de ce point de vue.

L'analyse des impacts prend en compte la phase chantier ainsi que l'exploitation. Elle identifie aussi bien les effets négatifs que les effets positifs et met notamment en évidence :

- l'abattage de 452 arbres, la transplantation de 102 et la replantation de 561, ce qui correspond à un bilan positif. Les 24 arbres dits « à cavités » sont annoncés comme préservés ;
- un effet positif du projet sur l'ensemble des facteurs liés au report modal vers les transports en commun (*émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit routier*) ;
- une réduction du phénomène dénommé « îlots de chaleur urbains » en lien avec la végétalisation de certaines portions de voies (*environ 20 000 m²*) ;
- une amélioration du cadre de vie urbain sur les espaces publics concernés ;
- une réduction des surfaces imperméabilisées en lien avec la végétalisation d'une majeure partie des voies de tramway et une gestion des eaux pluviales annoncée comme intégrant des tranchées d'infiltration, facteurs positifs, allant dans le sens d'une réduction des débits rejetés dans le réseau d'assainissement ;
- des covisibilités annoncées avec des monuments historiques (*villa Marius Berliet notamment*) ;
- un parti d'éclairage visant à réduire les pollutions lumineuses et la consommation énergétique (*ce point positif aurait gagné à être davantage détaillé au dossier*) ;
- la création et l'amélioration d'aménagements cyclables dont l'expérience montre qu'il s'agit d'un facteur positif important des projets de tramways, intégrant un dispositif novateur dénommé « zone de rencontre » qui gagnerait à être plus clairement décrit au regard des retours d'expérience qui pourraient exister ;
- une réduction de l'offre en stationnement sur voirie ainsi qu'une modification des conditions locales de circulation ;
- une baisse de l'exposition globale des populations aux pollutions et aux nuisances en lien avec la réduction de la capacité routière des axes concernés, avec toutefois quelques effets indésirables localisés (*crissements du tramway dans les courbes*) ;
- des vibrations solidiennes maîtrisées, à l'issue d'une étude sérieuse dont on notera qu'elle a conduit à modifier, section par section, les prescriptions de pose de la voie.

Le dossier analyse les potentiels **cumuls d'impacts avec d'autres projets connus**. À ce titre, sont évoqués, la ZAC Mermoz Nord et le projet de restructuration des galeries Lafayette qui sont effectivement ceux qui, par leur échelle et leur localisation, présentent le plus d'interactions potentielles avec le projet de tramway T6. On notera à leur égard, une majorité de convergences positives entre ces projets.

Il comporte un développement relatif à l'évaluation d'incidences Natura 2000 qui conclut, sans surprise, à l'absence d'incidences du projet sur le site le plus proche (*pelouses et milieux aquatiques de l'île de Miribel Jonage*).

Le dossier comporte un développement visant à analyser l'**articulation du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme** concernés.

L'étude d'impact évalue le **coût des mesures d'intégration** à environ 6,5 M€ incluant les aménagements paysagers (*dont on notera que tous ne sont pas liés à une mitigation d'effets négatifs du projet*), ainsi que le coût de l'ensemble du dispositif d'assainissement (*en réalité, seule une partie est destinée à compenser les effets du projet dont on a vu qu'ils étaient plutôt positifs pour cette thématique*). En revanche, ce montant aurait utilement pu viser le coût du dispositif de suivi environnemental en cours de chantier puis en exploitation (*suivi des nuisances acoustiques et vibratoires, maîtrise des espèces invasives, suivi du fonctionnement des ouvrages d'assainissement, suivi sanitaire des plantations et des dépendances vertes*).

Le dossier développe les **aspects spécifiques aux infrastructures de transport** qui fait apparaître un gain notable en termes de consommation énergétique (*environ 70 000 tonnes dont on suppose qu'il s'agit d'un gain annuel*). S'agissant de l'effet sur l'extension de l'urbanisation il évoque le rôle positif en termes d'attractivité de ce secteur désormais situé en partie centrale de l'agglomération.

Il comporte un volet décrivant, de façon particulièrement bien développée, les **méthodes** mises en œuvre pour produire les études environnementales.

Le **résumé non technique**, qui fait l'objet d'un document séparé, bien illustré et agréablement pédagogique, est d'un développement adapté.

Enfin au dossier, se trouve adjoind un volet relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme du Grand Lyon dont on notera qu'il concerne exclusivement le déclassement d'une faible superficie d'espace boisé classé dont l'incidence environnementale, analysée spécifiquement, apparaît négligeable.

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Il s'agit d'un projet environnementalement vertueux dans un secteur totalement anthropisé et qui devrait avoir des **effets principalement positifs**.

La nouvelle ligne de tramway apportera notamment de la qualité à l'espace urbain par une augmentation de la végétalisation selon les séquences urbaines traversées (*malls plantés, engazonnement, diversité des couleurs au regard du choix de la palette végétale...*), une mise en scène des lieux singuliers (*traitement au sol, mise en lumière*), une valorisation de l'espace public et des quartiers traversés (*aménagements spécifiques, mobilier urbain*).

Outre ses fonctions premières (*comme le renforcement de la desserte TC du pôle hospitalier Est*), elle aura un effet positif sur l'offre d'infrastructures dédiées aux modes de déplacement doux et créera des conditions favorables au renouvellement urbain des espaces desservis.

Les études menées eu égard aux effets négatifs potentiels apparaissent sérieuses et bien documentées. Elles ont conduit à identifier des mesures d'évitement ou de réduction adaptées.

En termes de **méthode** le bilan de la concertation réalisée en 2015 fait apparaître des modalités de participation elles-aussi de bon niveau.

En conclusion, sur la forme, le dossier apparaît complet au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Il reste éventuellement perfectible eu égard à quelques rares points évoqués ci-avant.

Sur le fond, les objectifs annoncés (*continuer à gagner des parts de marché sur la voiture particulière, poursuivre le maillage du réseau, desservir les grands équipements et accompagner les territoires en devenir*) apparaissent vertueux au sens des grandes politiques environnementales et de déplacements. Les études produites laissent apparaître une excellente compréhension des principaux facteurs susceptibles de sous tendre la bonne atteinte de ces objectifs. On notera que le projet intègre de façon appréciable la prise en compte des modes de déplacements non motorisés ainsi qu'une insertion paysagère urbaine remarquable.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.

Le Préfet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône


Michel DELPUECH