



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet de requalification de la route d'Irigny et de Saint-Genis-
Laval par la métropole de Lyon sur les communes éponymes**

Avis n° 2025-ARA-AP-1890

Avis délibéré le 8 juillet 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 8 juillet 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur requalification de la route d'Irigny et de Saint-Genis-Laval par la métropole de Lyon sur les communes éponymes.

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Anne Guillabert, François Munoz, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Jean-François Vernoux et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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.

Était absent en application des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêt du même règlement : Benoit Thomé

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 9 mai 2025, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Rhône, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il 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.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse de l'Avis

L'axe constitué par la route d'Irigny (sur la commune de Saint-Genis-Laval) et la route de Saint-Genis-Laval (sur la commune d'Irigny) assure un rôle de liaison inter-quartiers entre ces deux communes. Le projet consiste en la requalification du tronçon compris entre le pont franchissant l'A 450 au nord et le giratoire d'entrée de bourg d'Irigny au sud, sur une longueur de 1 200 m (dont 870 m sur la commune d'Irigny et 330 m sur la commune de Saint-Genis-Laval), au sud de la métropole de Lyon, dans le département du Rhône. Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont : la biodiversité, les nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit) et la gestion des eaux de plate-forme.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec la justification du choix du tronçon retenu, une estimation de la durée d'exposition des futurs usagers de la voie verte aux nuisances de l'A 450 et de ses conséquences, les dispositions techniques prévues pour éviter la stagnation des eaux dans les aménagements d'assainissement pluvial, et de préciser le dispositif de suivi.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

L'axe constitué par la route d'Irigny (sur la commune de Saint-Genis-Laval) et la route de Saint-Genis-Laval (sur la commune d'Irigny) assure un rôle de liaison inter-quartiers entre ces deux communes (cf. figure 1). Le projet consiste en la requalification du tronçon compris entre le pont franchissant l'A 450 au nord et le giratoire d'entrée de bourg d'Irigny au sud, sur une longueur de 1 200 m (dont 870 m sur la commune d'Irigny et 330 m sur la commune de Saint-Genis-Laval), au sud de la métropole de Lyon, dans le département du Rhône.

Il s'agit de faciliter le croisement des véhicules, le passage des bus, et de sécuriser et favoriser les modes actifs. Les travaux, prévus pour durer environ 16 mois (cf. figure 2), consistent en :

- l'élargissement de l'assiette de la voirie,
- l'aménagement d'une voie mixte dédiée aux piétons et aux cyclistes,
- la rénovation de l'éclairage public,
- la création d'un réseau d'assainissement pluvial séparatif,
- la création d'espaces plantés afin de conforter la trame végétale¹.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par la décision référencée [2022-ARA-KKP-3633 du 28 mars 2022](#). L'Autorité environnementale a été saisie dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet. Ce dernier fera l'objet d'une enquête publique.

1 Voir détails dans le document A 4.



Illustration 1: plan de situation du projet; Source : étude d'impact.

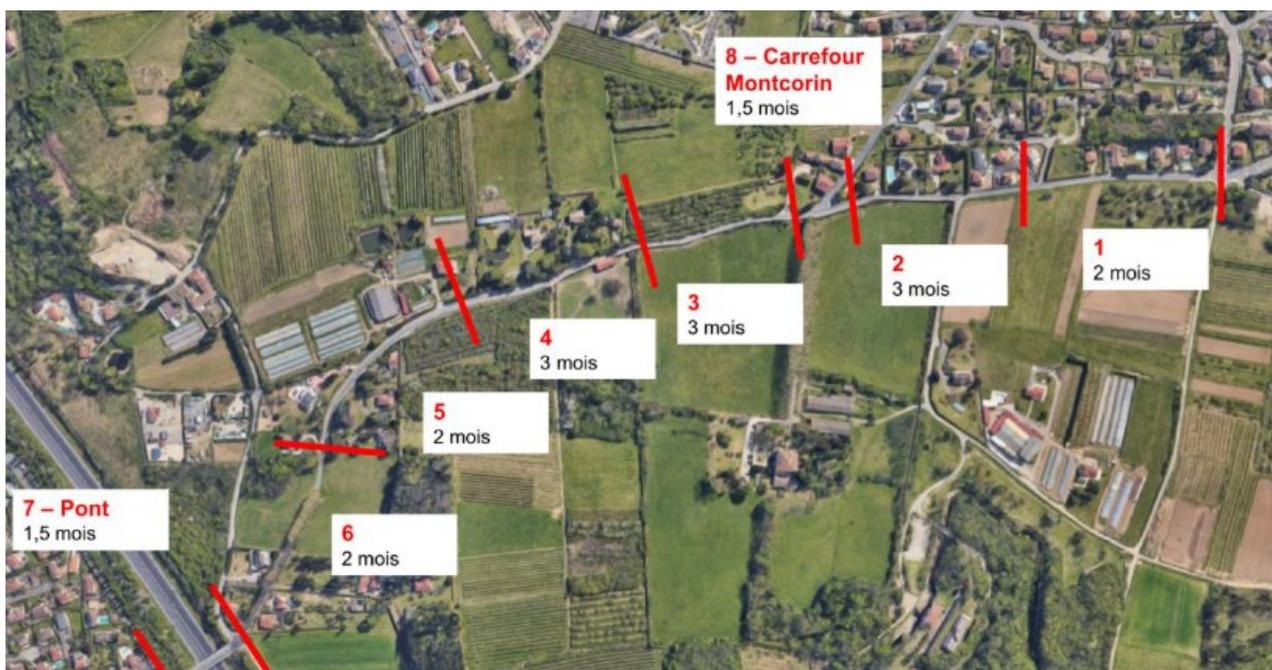


Illustration 2: Phasage des travaux. Source : étude d'impact.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la biodiversité,
- les nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit),
- la gestion des eaux de plate-forme.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact traite des thématiques prévues par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Les prospections de terrain ont été menées sur un cycle biologique complet entre 2020 et 2024 ce qui qualifie les aspects pertinents de l'état actuel de la biodiversité.

2.1. Solutions de substitution et justification des choix retenus

Le dossier expose que : « *cet axe a toujours été un lien privilégié entre Irigny et Saint-Genis-Laval, et demeure le seul depuis la création de l'A 450. [...] Le profil de la voirie n'est aujourd'hui plus adapté. Son profil en travers type n'excède que rarement 5,50 m et 7,50 m en comptant les accotements, ne laissant pas d'espace dédié pour les modes actifs (ni trottoir, ni bande ou piste cyclable)...* ». Deux scénarios et des variantes de positionnement de la voie verte et de la bande végétale ont été étudiés ; l'analyse multicritère comporte des critères fonctionnels, financiers et environnementaux. Le scénario de moindre impact a été retenu puis approfondi pour réduire encore ses incidences. Le choix des bornes du tronçon retenu n'est en revanche pas justifié² ; ce manque est à combler et la bonne articulation des aménagements prévus avec les voiries adjacentes est à démontrer (en particulier en termes de fonctionnalité et de sécurité des piétons et cyclistes).

L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix du tronçon retenu, au regard de ses incidences sur la sécurité des usagers, l'environnement et la santé humaine .

2.2. État initial de l'environnement, incidences du projet et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.2.1. Milieux naturels et biodiversité

Le périmètre d'étude du projet recoupe l'espace naturel sensible « Plateau des étangs et des rebords ».

Les habitats présents ont été cartographiés (voir page 83 de l'étude d'impact). Aucune zone humide n'a été inventoriée dans le périmètre d'étude. Le projet conduit à détruire 6 700 m² d'habitats bocagers³. En ce qui concerne la flore, aucune espèce floristique protégée au niveau national ou régional et/ou inscrite sur les listes rouges nationale et régionale de la flore vasculaire n'a été observée lors des inventaires de terrain. Les inventaires datent toutefois de 2020-2021, sans que leur fréquence soit précisée ; le passage d'un écologue est à prévoir pour vérifier leur fiabilité.

L'impact sur la faune est qualifié de très fort à faible selon les groupes. Il est jugé fort pour sept espèces, dont la Noctule commune (présence de platanes accueillant potentiellement des gîtes de l'espèce) et très fort pour l'Hirondelle rustique, une espèce protégée et considérée comme « en danger » en Rhône-Alpes.

2 La réponse apportée aux observations du public sur ce point dans le bilan de la consultation est que la voirie au-delà du giratoire, au sud, n'est pas sous la responsabilité de la Métropole de Lyon, que le franchissement de l'A 450 et sa poursuite au nord seront étudiés dans le cadre du prolongement du métro et que le budget ne permettait pas de faire plus.

3 Auxquels s'ajoute un impact temporaire sur 2 500 m² nécessaires à la mise en place de la base travaux.

La variante retenue évite les principaux enjeux environnementaux (conservation de la grange et de l'alignement de platanes, voir p.184 et sq. de l'étude d'impact).

Les mesures d'évitement et de réduction prévues sont ainsi principalement :

- la conservation de l'alignement de platanes (gîtes potentiels pour les chiroptères) et de la grange abritant l'Hirondelle rustique,
- l'absence d'éclairage du secteur occupé par la Chevêche d'Athéna au sud de l'aire d'étude immédiate,
- le renforcement de la continuité écologique locale par la création d'accotements végétalisés,
- la création d'une prairie de fauche tardive associée à des lisières étagées,
- l'adaptation du calendrier des travaux,
- la mise en place de nichoirs pour la Chevêche d'Athéna,
- l'évacuation des terres polluées aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP),
- le suivi environnemental du chantier.

2.2.2. Nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit).

Le dossier expose de manière argumentée que le projet, qui a pour but de favoriser les transports en commun et les modes actifs, n'induit pas d'augmentation de trafic, et conduira à une légère diminution de celui-ci à l'horizon 2046, par report modal.

Le projet augmente cependant le nombre d'usagers en modes actifs exposés au bruit et à la pollution de l'air, au niveau et aux abords du franchissement de l'A 450 (voie de catégorie 1), secteur pouvant connaître des dépassements des valeurs réglementaires en la matière, ce que le dossier n'indique pas. Une évaluation de la durée d'exposition et du nombre de personnes concernées par rapport au scénario de référence sans projet (sans diminution de la part modale du transport routier sur ce tronçon) permettra d'identifier le besoin ou non de mise en place de mesures de réduction des nuisances sonores et atmosphériques

Le dossier n'indique pas les dispositions pour éviter la prolifération des moustiques dans les noues et tranchées d'infiltration.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une estimation de la durée d'exposition des futurs usagers de la voie verte aux nuisances de l'A450 et de ses conséquences et par les dispositions techniques permettant d'éviter la stagnation des eaux dans les aménagements d'assainissement pluvial.

2.3. Dispositif de suivi proposé

Le dossier prévoit un suivi environnemental du chantier, ainsi qu'un suivi de la recolonisation du site par la faune et la flore après chantier ainsi qu'une évaluation du succès de la reprise des plantations effectuées. Ce suivi portera sur les années n+1, n+2, n+3, n+5, n+10, n+15.

Le dossier ne précise pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

L'Autorité environnementale rappelle en outre que le suivi doit porter sur l'ensemble des mesures ERC du projet.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'étendre le suivi à toutes les mesures prises et de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi et réajuster les mesures de réduction si nécessaire.