

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale **Préfet de région**

Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) « Les Terrasses » sur la commune de Bron (Métropole de Lyon),

en application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement

Avis n° G2016-2714

émis le 18 MAI 2016

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 Auvergne-Rhône-Alpes/Service Connaissance, Information, Développement Durable, Autorité environnementale / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de ZAC « Les Terrasses », situé sur la commune de Bron (Métropole de Lyon), suit une procédure de dossier de création de ZAC. Conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement, cette procédure est soumise à avis de l'Autorité environnementale.

Le porteur du projet est Lyon Métropole Habitat, qui a transmis un dossier de création de ZAC comprenant une étude d'impact datée de mars 2016. L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 18 mars 2016 par la Métropole de Lyon qui est la personne publique responsable de l'autorisation du projet. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 23 mars 2016.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, les services compétents en matière d'environnement du préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé ont notamment été consultés le 23 mars 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 en Auvergne-Rhône-Alpes 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 produit par : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes / service CIDDAE / groupe Autorité Environnementale / Tarik Yaïche

Téléphone : 04 26 28 67 64

Courriel : tarik.yaiche@developpement-durable.gouv.fr

Référence : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\projet_urbain\69\bron\caseme_raby_ZAC_terrasses\2016_dossier_creation_avis\04_Avis

Synthèse de l'avis

Le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Les Terrasses » située sur le site de l'ancienne caserne « Raby » fait l'objet d'un travail important de prise en compte des effets sur l'environnement.

Ancien site désaffecté d'un tènement de près de 16 hectares, il fait l'objet d'un réinvestissement urbain au cœur de l'agglomération lyonnaise, sur un secteur à fort enjeu de requalification résidentielle.

Les enjeux patrimoniaux du site étant globalement faibles, la principale problématique environnementale correspond à l'exposition potentielle des futurs habitants et usagers du site aux pollutions et aux nuisances issues des infrastructures routières qui le jouxtent, eu égard au caractère particulièrement intense des trafics supportés.

Ces enjeux ont bien été compris par le porteur de projet qui a fortement investi l'ensemble des thématiques environnementales par des études techniques nombreuses mais dont toutes n'ont pas encore livré la totalité de leurs conclusions. De ce fait, il existe potentiellement des marges de progrès dans les propositions de prise en compte de ces enjeux dans le parti d'aménagement de la ZAC pour limiter et réduire les impacts des nuisances sur les futurs résidents et usagers de ce quartier.

Le projet tel qu'il est défini au stade de la création de dossier de ZAC propose des solutions d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels identifiés. Il aboutit à un parti d'aménagement jugé adapté à la prise en compte de l'environnement, dans la mesure où celui-ci est réputé pouvoir encore faire encore l'objet de certains approfondissements et ajustements lors de la présentation du dossier de réalisation de ZAC, conformément d'ailleurs à ce que prévoit le maître d'ouvrage.

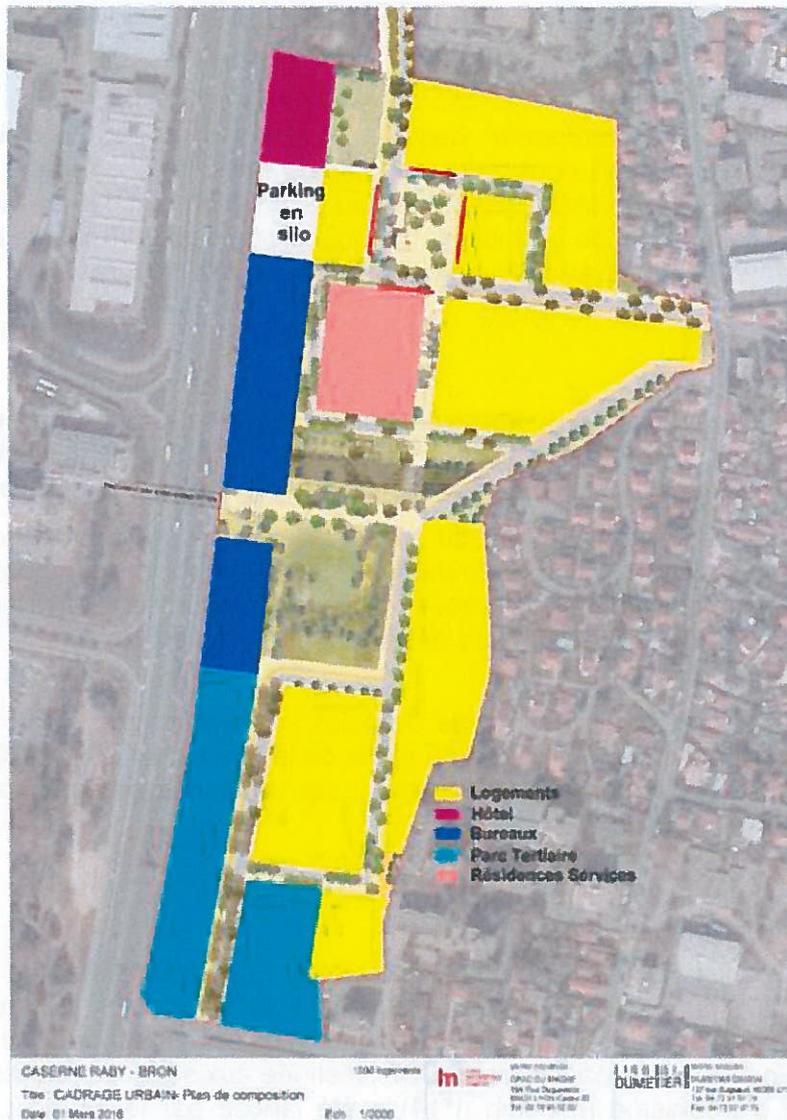
Les principales thématiques environnementales annoncées comme devant faire l'objet de précisions sont les mesures liées à l'exposition au bruit et à la pollution de l'air, ainsi que les questions relatives aux alternatives aux déplacements automobiles (offre de transport en commun et modes « actifs »).

L'Autorité environnementale reconnaît le travail de qualité effectué par le porteur de projet qui s'avère adapté au stade du dossier de création et partage le point de vue exprimé par celui-ci quant à la nécessité d'affiner son intégration environnementale en vue de la mise à jour de l'étude d'impact lors du dépôt ultérieur du dossier de réalisation de la ZAC.

- Activités 42 000m² de SdP (bureaux – 28 300 m² SdP et Parc tertiaire et d'activités : 13 700 m² SdP) ;
- Crèche : 500 m² SdP ;
- Commerces : 2 500 m² SdP.

Le projet prévoit par ailleurs :

- la création d'un réseau viaire de circulation interne comportant des axes de modes doux (voies cyclables) ;
- la création d'espaces publics et d'espaces verts (parc central de 1,7 hectares) ;
- la réalisation de parkings dont un parking en silo ;
- des plantations de végétaux (dont certains à hautes tiges) et des traitements paysagers.



Les principales orientations retenues du projet urbain sont :

- de mieux mailler le site et de le connecter à son environnement ;
- de structurer le quartier à travers une qualité des formes urbaines et des espaces publics ;
- de traiter la façade sur le boulevard périphérique afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances ;
- de mettre en scène les atouts paysagers et naturels du site.

Le projet sera développé sur 3 phases opérationnelles, de 2018 à 2030.

1) Caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact comporte l'ensemble des parties attendues dans le cadre de la réglementation du code de l'environnement à l'article R.122-5.

D'une manière globale, l'étude d'impact a été bien menée et s'est dotée de moyens importants pour l'analyse des contraintes environnementales du site et des effets de son aménagement sur l'environnement. Plusieurs études techniques détaillées ont été réalisées depuis 2012 (dont la liste est mentionnée en p.349), certaines devant être livrées au porteur de projet en fin d'année 2016. Ces données qui ne sont pas encore disponibles seront intégrées à l'étude d'impact ultérieurement lors de sa mise à jour au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

Résumé non technique

Il est relevé que le contenu ne se retrouve pas toujours dans les parties détaillées de l'étude d'impact ainsi certaines propositions d'approfondissement de thèmes, évoquées dans le résumé non technique ne sont pas traitées dans le corps de document.

Le résumé non technique gagnerait à comporter des illustrations et cartes parfois plus pédagogiques que certains textes. Le résumé peut, pour certaines parties, être utilement couplé avec le rapport de présentation du dossier de ZAC. Le résumé non technique n'est pas exhaustif en ce qui concerne les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (mesures ERC) adoptées ou envisagées par le projet. Il gagnerait à davantage formaliser ces mesures.

Modalité de suivi des mesures

La partie modalité de suivi des mesures (p.323) imposée par l'article R.122-5 7° du code de l'environnement mériterait compléments. Une partie des mesures y sont effectivement présentées, mais de nombreuses, pourtant évoquées dans le volet qui y est consacré, n'y sont pas présentes.

Par ailleurs, au regard des enjeux de l'aménagement du site, des mesures de suivi concernant certaines grandes thématiques environnementales pourraient être ajoutées dans les modalités de suivi. Ainsi des mesures acoustiques pourraient être menées après travaux afin de vérifier les effets des mesures adoptées et la justesse des modélisations développées. Il en est de même pour la qualité de l'air et les déplacements.

Par ailleurs, la réalisation des aménagements devant se dérouler sur une longue durée (2018-2030), la mise à jour de l'étude d'impact complémentaire au stade de la réalisation de la ZAC aurait vocation à montrer que les mesures de réduction ou d'évitement des impacts envisagés sont bien efficaces à chaque stade de réalisation du projet.

Compatibilité avec les documents de planification

Le projet est compatible avec le cahier communal de la ville de Bron du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi du Grand Lyon, car il se situe dans des espaces urbanisés de centre-ville. Toutefois, il ne peut être réalisé avec le règlement actuel du PLU qui ne correspond pas à la future vocation de ces espaces (zone USP destinée aux services publics). Une révision simplifiée du plan local d'urbanisme (révision n°14) a été lancée par le Grand Lyon en janvier 2012 spécifiquement sur ce site.

On retiendra que le projet pourra être réalisé après que le document d'urbanisme ait connu une évolution permettant l'opération.

Présentation du projet

Bien qu'un document intitulé « rapport de présentation » soit présent dans le dossier de ZAC, le dossier d'étude d'impact reste perfectible en ce qui concerne la présentation du projet, ce qui nuit à sa compréhension.

2) Caractère adapté de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Justification du choix de site

Le projet permet de renouveler un tènement d'envergure, actuellement en friche, positionné stratégiquement et très visible depuis le boulevard périphérique. Il s'agit d'un des derniers grands tènements de la commune de Bron, localisée dans l'Est lyonnais, dont un des objectifs généraux des collectivités publiques (État au travers de sa DTA, ou collectivité au travers de leurs documents de planification) est d'assurer une requalification résidentielle et une meilleure attractivité à l'échelle de l'agglomération.

Le projet de ZAC est une opération de réinvestissement urbain de la ville sur la ville. Le projet remobilise un site urbain désaffecté plutôt que de consommer des espaces naturels ou agricoles périphériques. Pour autant, comme souvent dans les projets de renouvellement urbain, les contraintes environnementales existantes peuvent être fortes. Le porteur de projet adopte toutefois une bonne intégration de ces contraintes dans son projet, avec des premières mesures adaptées mais dont certaines restent à définir et à finaliser. Les contraintes majeures du projet sont liées à la proximité directe du boulevard Laurent Bonneval. La problématique environnementale du boulevard périphérique intervient dans un cadre plus large porté par d'autres maître-d'ouvrages, dont les objectifs sont de diminuer le trafic automobile à l'échelle de l'agglomération : voies de contournement, développement de l'offre en transports collectifs à l'échelle de l'agglomération, ...

Qualité urbaine et paysagère

Le site de l'ancienne caserne Raby est structuré par trois plateaux. Cette topographie singulière est utilisée par le maître d'ouvrage pour structurer son parti d'aménagement autour du concept de terrasses. Il valorise les ouvertures sur le grand paysage, notamment avec les terrasses belvédères du parc central.

La conception privilégie une diversité de formes architecturales et des ambiances différenciées sur ce vaste tènement. L'épannelage du bâti permet des hauteurs marquées en bordure Ouest du site, et moins importantes en frange Est, pour une couture morphologique avec les lotissements voisins.

Enfin, le plan de composition concilie l'apport d'une densité urbaine avec un maillage par des espaces publics qualitatifs, d'échelle structurante (parc central de 1,7 ha et place commerçante de centralité, reliés par un cheminement piéton continu), ou de proximité (placettes en accroche Nord et Est, terrains sportifs, aires de jeux).

Le projet de ZAC devra établir des mesures garantissant une homogénéité de traitement des façades nobles des futurs bâtiments (façades vitrines). La mise en place d'un cahier des charges architectural et paysager permettra de garantir cette qualité d'aménagement, ainsi que le respect d'un certain nombre de mesures environnementales prévues par l'étude d'impact.

Gestion des eaux

La phase chantier prévoit la mise en place d'une zone étanche réservée à l'entretien des engins avec mise en place de bacs de rétention pour les produits inflammables et de bidons destinés à recueillir les huiles usagées. Les mesures de protection qualitatives de la nappe en phase chantier sont peu détaillées, la réalisation d'études géotechniques en amont de la création des bâtiments est évoquée. Le projet n'a vraisemblablement pas d'impact majeur sur la qualité de la ressource en eau même si les mesures de protection des eaux souterraines en phase chantier auraient pu être plus détaillées à ce stade.

Le volet de l'étude d'impact relatif aux eaux pluviales est correct. Pour les eaux pluviales, il reste au niveau des grands principes retenus pour l'aménagement ; ceux-ci semblent cohérents. Les détails seront fournis dans les procédures à venir notamment le dossier loi sur l'eau.

Il est indiqué que la partie Sud-Est du site est concernée par une servitude liée au périmètre de

protection rapproché du forage du complexe sportif de Bron (piscine communale). Même s'il n'y a pas d'impact notable qualitatif et quantitatif sur les écoulements souterrains, le dossier ne mentionne pas d'évaluation de l'impact potentiel sur ce forage qui mériterait toutefois d'être étudié. En effet, le dossier ne précise pas la délimitation du périmètre de protection de ce forage.

Nature

L'étude d'impact recense quelques espèces protégées présentes sur le site. Ainsi une espèce de reptile (lézard des murailles), trois espèces d'oiseaux (huppe fasciée, faucon crécerelle et épervier d'Europe), et trois espèces de mammifères (deux espèces de chauve-souris et l'écureuil roux) ont été recensées au sein du site. Le porteur de projet identifie ces espèces comme étant à enjeu local de conservation faible.

Il devra s'assurer, y compris en phase chantier de la compatibilité des travaux et aménagements avec la réglementation en matière d'espèces protégées (L.411-1 et L411-2 du code de l'environnement).

D'une manière générale l'étude d'impact conclut à une augmentation de la biodiversité du site avec l'aménagement d'alignements plantés et d'espaces verts comme le parc central de 1,7 hectare et les cœurs d'îlots privés.

Ces conclusions restent à confirmer dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

Énergie

L'ensemble des bâtiments existants date des années 1960 et sont de faible performance énergétique. Ils seront démolis au profit de constructions neuves répondant aux normes actuelles. Une étude de faisabilité de l'utilisation des énergies renouvelables a été menée et propose plusieurs scénarii. Parmi les options privilégiées, on note l'intérêt d'une extension du réseau de chaleur urbain et le raccordement des logements, si possible dès la première phase ou sinon après une phase intermédiaire d'approvisionnement par une chaufferie collective. Les bâtiments tertiaires, quant à eux, devraient être alimentés par des pompes à chaleur.

De même, ces différentes options auront vocation à être approfondies dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

Nuisances sonores

La problématique des nuisances sonores ne provient pas des voiries ou des réalisations du projet. La question est très clairement celle de l'exposition au bruit des populations appelées à vivre ou à travailler au sein de la future ZAC, du fait de la proximité des voiries existantes à trafic intense, accolées au site.

Une étude acoustique a été menée dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact. Cette étude a montré qu'aucun bâtiment ne devrait être exposé à une ambiance sonore supérieure à 70dB, ce qui constituerait un classement comme Point Noir du Bruit. Pour autant, le niveau sonore de la ZAC demeurera élevé avec 5 bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs à 65dB et une ambiance sonore générale dite « bruyante » comprise entre 55 et 60 dB.

Par ailleurs, l'étude d'impact gagnerait à traiter aussi la question des émergences sonores, qui ont des effets importants sur le ressenti du bruit et, potentiellement, sur la santé. Ces émergences sont encadrées réglementairement. Le porteur de projet reconnaît dans son étude d'impact le besoin d'approfondissement de ces mesures environnementales. Le cahier des charges de la ZAC devra imposer des contraintes aux futures constructions qui devront présenter une bonne qualité de réduction du bruit (matériaux, isolation, dispersion,...). Ainsi les mesures proposées au sein de l'étude d'impact sont qualifiées comme étant « en cours d'étude » et « seront précisées lors du dossier de réalisation de la ZAC » (p.35).

Les mesures d'évitement et de réduction envisagées concernent la hauteur des bâtiments, des changements de destination de certains bâtiments, ou encore le positionnement d'écrans anti-bruit. Ces mesures peuvent avoir des effets sur la densité et la programmation générale de la ZAC, ayant des répercussions, outre sur les simulations acoustiques, sur les thématiques de déplacements ou encore de cadre de vie (paysage, espaces publics,...).

Le parti d'aménagement, tel qu'il est présenté dans le dossier de création, présente une localisation des constructions d'habitation en retrait vis-à-vis des axes d'infrastructures bruyantes, laissant au premier front des bâtiments à usage d'activités ou des parkings. L'Autorité environnementale estime que la thématique a été travaillée à ce stade du dossier, mais conformément aux propositions du maître d'ouvrage au sein de son étude d'impact (p.284), le besoin de finalisation des mesures de réduction des effets sera à présenter à nouveau lors de la phase réalisation du dossier de ZAC (mesures encore à un stade « envisagé » (p.282)). L'autorité environnementale recommande de prévoir un suivi de ces mesures ainsi qu'une possibilité d'ajustement au cas où les résultats ne seraient pas conformes aux prévisions.

Qualité de l'air

La thématique de la qualité de l'air est un enjeu important du projet et reconnu comme tel par l'étude d'impact. La proximité du boulevard périphérique Laurent-Bonnevay expose fortement les futurs habitants à la pollution qu'il engendre. L'étude d'impact a intégré les données disponibles concernant cette thématique et souhaite les compléter par des études complémentaires en cours dont les résultats seront exploités en phase de création. Une étude air de niveau II rehaussée localement au niveau I au droit de la crèche est en cours. Le porteur de projet prévoit bien de mettre à jour son étude d'impact en phase réalisation tel qu'il le propose en page 285.

On relève en particulier une exposition des franges du site à un niveau de dioxyde d'azote (NO₂) supérieur à la valeur limite annuelle. Bien que le quartier soit concerné par la pollution aux particules fines, les valeurs annuelles restent inférieures aux valeurs limites. Le plan de composition prend en considération cette nuisance, par l'implantation des équipements accueillant des publics sensibles en retrait du boulevard périphérique (en particulier la crèche). C'est un net progrès par rapport aux premières esquisses du projet qui n'intégraient pas cet enjeu. Cette relocalisation montre bien le bon fonctionnement de la démarche itérative de l'évaluation environnementale du projet. On note cependant que certains terrains sportifs demeurent proches de l'infrastructure.

Déplacements

Le site bénéficie d'une bonne accessibilité routière, par la proximité du boulevard périphérique et de l'échangeur avec la route de Genas. Le projet, au-delà de son accessibilité, ne possède pas d'atout fort en matière de déplacement. Aucun transport collectif lourd ne se situe à proximité. L'état initial inventorie deux lignes de bus présentes à l'extérieur du site (ligne de bus C17 et C8). Cette situation peut provoquer le risque d'un usage accru de la voiture pour les habitants de la future ZAC, occasionnant par là-même un renforcement des nuisances de pollution de l'air, d'exposition au bruit et de la saturation des déplacements, déjà importante sur le secteur.

Le boulevard périphérique et la route de Genas sont particulièrement fréquentés (respectivement 180 000 veh/jour et 26 000 veh/jour), et concernés par des phénomènes de saturation aux heures de pointe. Une étude déplacements a été conduite pour évaluer les effets de la ZAC à l'horizon 2030. Elle montre que cette dernière aura un effet significatif sur les flux routiers (+8500 à +10 000 veh/jour), en particulier sur la route de Genas où les effets se cumuleront avec ceux d'autres projets (projets urbains du Carré de Soie, réduction des voies véhicules par un transport collectif en site propre...). Des réflexions sont en cours pour réduire cet impact, impliquant d'autres partenaires tels que l'autorité organisatrice des transports SYTRAL, à travers une démarche nécessairement plus globale puisque l'ensemble de l'Est lyonnais est en forte croissance résidentielle et économique.

En matière de maillage interne, le projet permet de hiérarchiser le réseau de voiries, en s'appuyant

en partie sur les voiries existantes. Il ne prévoit pas d'axe Nord-Sud continu, en raison des contraintes topographiques mais aussi pour limiter les flux de transit. Il permettra une meilleure connexion du site avec le tissu urbain environnant puisque la caserne de gendarmerie, de par sa fonction, était jusqu'alors totalement enclavée. Le site s'ouvrira vers le Nord et vers le Sud, avec deux entrées structurantes. La perméabilité Est-Ouest restera réduite, en raison de la présence du boulevard périphérique à l'Ouest et d'un mur d'enceinte à l'Est, constituant une limite séparative avec des lotissements pavillonnaires desservis par des voiries privées. Ainsi, une seule entrée est prévue pour les véhicules depuis la rue Lacouture, sur un linéaire de 700 m.

Le plan de composition offre davantage de potentialités pour le maillage en modes doux, avec des ouvertures possibles de cheminements au Nord et à l'Est du site. Au sein du quartier, des parcours cyclables en site propre sont prévus sur la voirie primaire et des espaces de voirie apaisés irrigueront le cœur de site, pour favoriser la cohabitation des usagers.

Le site bénéficie d'une accessibilité moyenne en transports collectifs et inégale selon les espaces. Les bus C8 (route de Genas) et C17 (rue Lacouture) disposent d'arrêts à proximité de la ZAC, mais cette desserte devra nécessairement être renforcée au regard du programme de logements et d'activités. Plusieurs solutions ont été étudiées, et seront soumises aux décisions des autorités organisatrices de transports compétentes : déviation de la ligne C17 avec traversée Nord-Sud de l'ensemble de la ZAC, reprise de l'accès Sud du quartier dans le secteur de la station service, réalisation à long terme d'une passerelle pour les transports collectifs et les modes doux, franchissant le boulevard périphérique. Cette dernière option au stade des études amont, aurait des effets particulièrement intéressants, en apportant une accessibilité performante au quartier, et en diminuant la part modale de la voiture et donc l'engorgement des axes environnants. La réalisation de ce projet doit être poursuivie, car ayant seule des effets en termes d'amélioration de la situation des déplacements résultant du projet.

Enfin, le projet prévoit la réalisation d'environ 2150 places de stationnement pour les logements et activités, ainsi que du stationnement sur voirie. Ce dimensionnement paraît adapté aux besoins. On relève la construction d'un parking en silo de 200 places sur le plateau Nord, choix qui permet de limiter les stationnements souterrains (proximité de la nappe phréatique sur cette portion), de contribuer à la réalisation d'un écran acoustique le long du boulevard périphérique, et de favoriser une innovation d'usage en matière de stationnement mutualisé.

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



Michel DELPUECH