

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 20 septembre 2013

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de requalification des ilots Salengro et Zola,
sur la commune de Givors (Rhône)
Dossier présenté par la Communauté urbaine de Lyon**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urba\69\2013\givors_ilots_salengroZola

Compte tenu des incidences potentielles du projet sur l'environnement, le projet de requalification des ilots Salengro et Zola, sur la commune de Givors (Rhône), est soumis à l'avis de l'autorité environnementale (en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement et de la décision d'examen au cas par cas n° F08212P0187 du 17 décembre 2012).

Conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'urbanisme, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier de demande de déclaration d'utilité publique comportant notamment une étude d'impact, qui a été transmis à l'autorité environnementale par le Préfet du Rhône. L'autorité environnementale en a accusé réception le 22 juillet 2013. Il comporte les documents exigés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 de ce même code, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés. L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

1. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

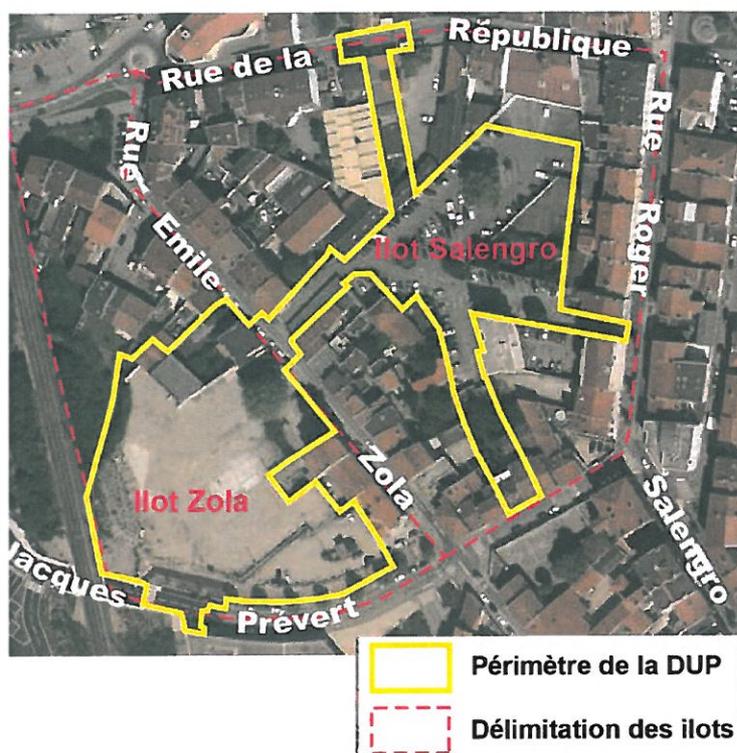
1.1. Description du projet

L'étude d'impact porte sur un projet de requalification des deux ilots Salengro et Zola, situés en secteur urbain dans le centre urbain de Givors, à proximité de la gare ferroviaire.

Le site du projet est délimité au Nord par la rue de la République, à l'Est par la rue Roger Salengro, au Sud les rues Jacques Prévert et Piéroux, et à l'Ouest par la voie ferrée frêt. Ce projet d'aménagement vise à :

- répondre à la demande de logements sur le centre-ville et favoriser de la mixité sociale ;
- requalifier l'espace en construisant la ville sur la ville ;
- assurer la connexion du quartier à tous les modes de transports ;
- créer des espaces verts et cheminements doux.

Toutefois, le périmètre du projet d'aménagement retenu concerne uniquement la partie sud de l'îlot Zola (sur le tènement de l'ancien site GDF) et sur le cœur de l'îlot Salengro (voir cartes ci-après), pour une surface d'environ 1,53 ha (cf. dossier cas par cas n°F08212P0187).



Cartes : plan général des travaux (pièce D du dossier) et parti d'aménagement retenu (notice explicative, pièce C)

1.2. Aménagement et interaction avec d'autres projets

Sur la partie sud de l'îlot Zola, il prévoit :

- l'aménagement d'un parking public de 104 places, dont la voie d'accès (à créer) sera reliée à la fois à la rue Émile Zola et à la rue Jacques Prévert ;
- la création de trois immeubles d'habitation : 2 petits immeubles comprenant respectivement 5 logements (lot B) et 10-15 logements (lot C) et un troisième immeuble plus important proposant environ 50 logements dont 20 logements sociaux (lot D). Ces bâtiments comprendront également des places de stationnements, qui seront réalisées en surface *a minima* pour les lots B et C ;
- l'aménagement paysager du talus de la voie ferrée : murets en gabions, planté de quelques arbres de faible développement en pieds de talus et d'une prairie fleurie à faible entretien.

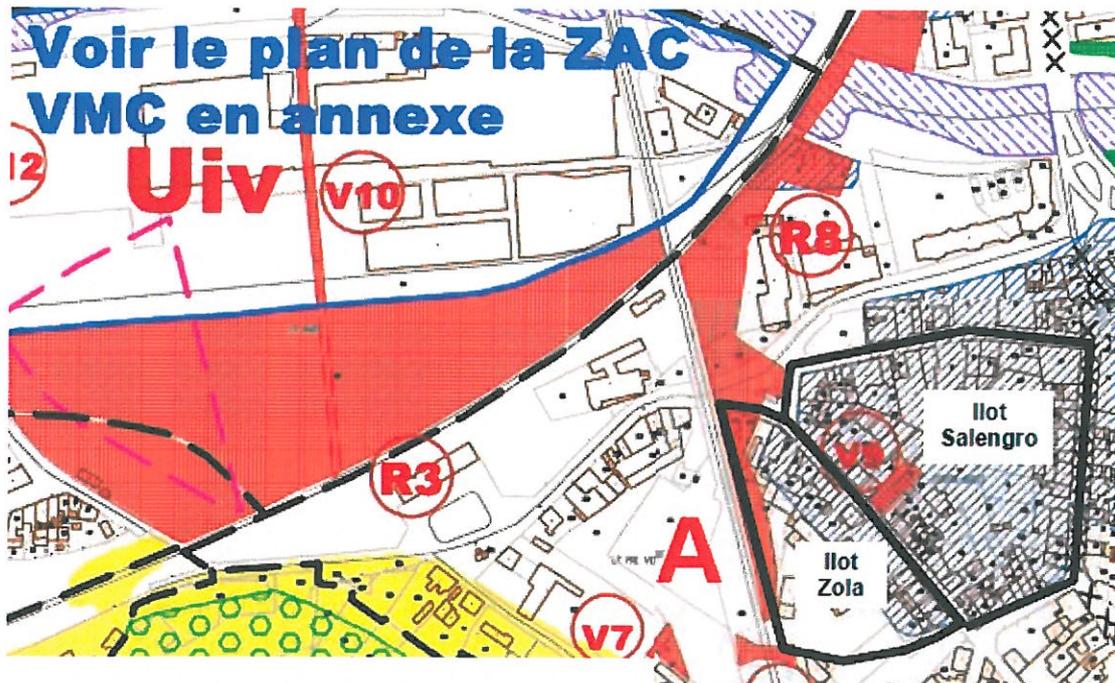
Sur le cœur de l'îlot Salengro sont prévus, après suppression du parking existant :

- la création de 25-30 logements (lot A) avec zone de stationnement et voie de desserte privée ;
- la réorganisation du schéma viaire par :
 - la création d'une voie de desserte vers le Nord et d'une liaison vers le Sud (rue Piéroux) ;
 - la requalification des accès sur le parking actuel en voie de desserte sur la rue Émile Zola et sur la rue Roger Saleron ;
- la création de stationnement public le long des voies et d'une placette aménagée à l'extrémité le long de la rue Piéroux et prolongée par deux banquettes végétales.

L'étude d'impact précise que ce projet ne relève d'aucun programme de travaux, sauf à considérer le projet de requalification de ces îlots comme un programme en lui-même. La délimitation des îlots Zola et Salengro s'étend toutefois au-delà du périmètre du présent projet (limité au périmètre DUP - voir carte de gauche ci-dessus). Dans ce cadre, le périmètre retenu pour les études préliminaires de ce projet (dont l'étude de cadrage urbaine et celle de faisabilité de l'îlot Zola, de 2009) amènent à s'interroger sur une possible requalification ultérieure du reste des îlots Zola et Salengro. En cas de projet(s) ultérieur(s) sur la partie restante de ces deux îlots, le présent projet constituerait avec ce(s) projet(s) un programme de travaux phasé dans le temps.

Par ailleurs, bien qu'ils ne constituent pas à ce jour des projets connexes au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, on notera la présence, au nord-ouest du site du projet :

- d'un projet de construction de stationnements en ouvrage pour la gare (emplacement réservé R3 du plan local d'urbanisme -PLU- de la Communauté urbaine de Lyon, sur Givors) ;
- d'un projet de raccordement entre les lignes ferroviaires de Moret à Lyon par St Etienne et de Givors à Grézan (emplacement réservé R8 de ce même PLU pour Givors) ;
- d'un précédent projet de zone d'aménagement concerté dite VMC (qui a fait l'objet d'une étude d'impact en mai 2005 -sans avis autorité environnementale obligatoire à cette date) ;
- et d'un projet d'aménagement de la place Pasteur (évoqué p.121 de l'étude d'impact).



Carte : PLU de la Communauté urbaine de Lyon et étude d'impact (p.90)

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 est bien structurée et comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle comporte une analyse succincte des incidences du projet sur le site Natura 2000 « *Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage* ».

2.1. État initial de l'environnement

Le site du projet est situés en secteur urbain dans le centre urbain dense, dans l'enveloppe urbain centrale de Givors à proximité de la gare ferroviaire, et à proximité du fleuve Rhône (150m) et de la rivière du Gier (130m environ). Il s'établit sur des tènements principalement constitués par une ancienne friche industrielle (ancien site GDF), des habitations et un cœur d'îlot voué au stationnement. De cet ancrage urbain doté d'un passé industriel et de l'environnement immédiat de ce site découlent les grands enjeux environnementaux de la zone, à savoir :

- La pollution du sol et du sous-sol (et des eaux souterraines) : le site du projet présente encore des traces de pollution liées aux précédentes activités industrielles sur ce tènement ;
- L'impact sur les activités humaines, en premier lieu en terme d'accueil de population (voir point 2.3 ci-après), mais aussi de déplacements et de nuisances sonores associées ;
- La prise en compte des risques, et en premier lieu, du risque d'inondation. Le site est en effet classé en zone bleue du plan de prévention des risques d'inondation approuvé ;
- La problématique de la cohérence et de la lisibilité du paysage urbain du quartier.

Sur la forme, l'approche thématique est plutôt complète et bien proportionnée aux enjeux liés au périmètre et au projet, notamment en matières de sites et sols pollués et de stationnement, pour lesquelles des diagnostics et études spécifiques ont été préalablement réalisés. L'état initial aborde y

compris les interrelations entre les thématiques. Les enjeux concernant le paysage urbain du site, les espaces de loisirs, les déchets, l'énergie (performance énergétique des bâtiments, consommations, énergies renouvelables...) et la gestion économe de l'espace (densité des constructions...) méritent cependant de plus amples développements. Au regard des thématiques inscrites à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, il serait également intéressant d'indiquer si le site du projet n'est pas concerné par certains de ces enjeux (sites inscrits et classés, zones humides...). Par ailleurs, cet état initial est utilement conclu par une synthèse commentée et hiérarchisée des enjeux environnementaux du site et du projet.

2.2. Description et justification du projet

La description et la justification du projet sont détaillées en partie E2 de l'étude d'impact, mais également dans la notice explicative (pièce n°C) du dossier de demande de DUP.

On saluera tout particulièrement le soin apporté, dans cette étude d'impact, à l'exposé des variantes et solutions de substitution au projet retenu. Cette partie propose en effet une véritable traçabilité du projet, exposant son évolution au fil des différentes études d'aménagement entreprises depuis 2006. Pour autant, l'exposé de ces variantes ne permet pas de déterminer les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu (notamment au niveau de la réduction de son périmètre et du parti d'aménagement). Il devra donc être complété sur ce point.

2.3. Compatibilité du projet avec les documents cadres

S'agissant des documents d'urbanisme, la partie E6 (chapitre 6) analyse la compatibilité du projet avec le PLU de la Communauté urbaine de Lyon, le SCoT de l'agglomération lyonnaise et la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise. Considérant que ces 3 documents supra-communaux identifient le renouvellement urbain comme un enjeu majeur sur Givors, particulièrement autour des gares (cas du présent projet), cette analyse mérite néanmoins d'être renforcée sur la question des ambitions du projet en terme de logements. L'objectif de logement affiché par le projet paraît ainsi en retrait par rapport à l'objectif d'attractivité résidentielle porté par ces documents.

S'agissant de l'articulation du projet avec les documents mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, l'étude d'impact a pris en compte l'extension du champ des documents concernés suite au décret n°2012-616 du 02/05/2012. Il sera toutefois nécessaire de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec l'orientation n°8 du SDAGE Rhône-Méditerranée. En effet, la conformité du projet au plan de prévention des risques d'inondation ne signifie pas pour autant que ce projet est compatible avec l'ensemble de l'orientation fondamentale 8 du SDAGE. En particulier, il s'agira d'aborder les impacts (ou l'absence d'impact) du projet sur les écoulements en crue (en côte et en vitesse) et d'évoquer le cas échéant les mesures associées.

2.4. Résumé non technique

Situé en début d'étude d'impact, le résumé non technique est à la fois clair, synthétique et bien structuré. Il reprend bien les grands chapitres de l'étude d'impact et permet de prendre aisément connaissance des enjeux du site et du projet. Il pourrait également être intéressant d'y reprendre la synthèse des contraintes environnementales qui conclut l'état initial (p.230).

3. ANALYSE DES IMPACTS ET ADÉQUATION DES MESURES ENVISAGÉES

3.1. Aspect formel

Sur la forme, la structuration de la partie E6 (chapitre 2) de l'étude d'impact facilite l'approche des impacts du projet et des mesures correspondantes par le public, en déroulant par thématique environnementale les impacts potentiels (positifs et négatifs) de ce projet, et en affichant en face des impacts négatifs (temporaires et permanents) les mesures visant à éviter, diminuer ou compenser ces effets.

L'analyse de ces effets et mesures évoque les différentes thématiques environnementales (dont la santé humaine). Toutefois, les impacts sur les risques et les espaces de loisirs doivent également être abordés dans ce chapitre 2, tout comme l'addition et l'interaction des effets du projet entre eux.

Par ailleurs, comme évoqué au point 1.2, l'étude d'impact précise que ce projet ne relève d'aucun programme de travaux, en dehors du projet de requalification de îlots Salengro et Zola en lui-même. Elle ne comporte donc pas d'analyse à l'échelle du programme de travaux. La délimitation des îlots Zola et Salengro s'étendant toutefois au-delà du périmètre du présent projet (voir point 1.2), dans l'hypothèse où des aménagements complémentaires au présent projet sont prévus sur le reste des îlots Salengro et Zola, cette étude d'impact devrait être complétée pour analyser les impacts de ce programme à l'échelle de la totalité des 2 îlots.

D'autre part, cette partie doit permettre la présentation « *des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments* » visés à l'article R. 122-5 (II, 2° et 3°) du code de l'environnement. Sur ce point, le chapitre 8 de la partie E6 de l'étude n'est pas suffisamment détaillé au regard de l'ensemble des mesures annoncées au chapitre 2 de cette partie. Globalement, cette partie sur le suivi des mesures devra donc être enrichie et élargie aux thématiques non évoquées, notamment en raison de l'état d'avancement du projet et des études complémentaires annoncées. Ces données seront à intégrer à l'étude d'impact et à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

3.2. Approche thématique

Sites et sols pollués, ICPE

Le projet concerne un tènement ayant reçu des activités industrielles et logements. Le site a ainsi été antérieurement occupé par plusieurs industries susceptibles d'avoir pollué les sols.

Au droit de l'îlot Zola, les investigations réalisées en 2003 et en 2005 sur l'ancien site GDF ont mis en évidence des impacts significatifs sur les sols (pollutions significatives en cyanures totaux et Benzo(a)pyrène) et sur les eaux souterraines (pollutions significatives en HAP et Benzo(a)pyrène). L'exploitation des activités industrielle sur cet îlot était en outre soumise à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), avec une usine à Gaz, un dépôt de liquides inflammables, un dépôt de transformateurs contenant des polychlorobiphényles (PCB). Compte-tenu des usages envisagés par le projet sur cet îlot (comprenant des logements) et dans le cadre de la cessation d'activité d'une ancienne ICPE, la DREAL Rhône-Alpes demande de disposer des investigations complémentaires avec un plan de gestion et, le cas échéant, une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). Si nécessaire, des restrictions d'usage devront également être proposées.

Au droit de l'îlot Salengro, les investigations réalisées sur l'ensemble de l'îlot n'ont pas révélé d'impact significatif sur les sols et les eaux souterraines en liaison avec les anciennes activités exercées, en dehors que quelques anomalies relevées pour les métaux (cuivre et zinc). Néanmoins, un plan de gestion sera nécessaire pour traiter les 2 spots de pollutions par les métaux. Dans ce cadre, des dispositions doivent être prises pour éviter tout contact avec les terres, par exemple par la mise en place de 30 cm de terres saines sur un tissu en géotextile, ainsi que la mise en place de restrictions d'usage pour conserver la mémoire de cette situation.

Il convient donc que l'étude d'impact prenne en compte ces éléments. Ces compléments seront l'occasion d'étudier plus précisément l'impact sur les sols et les eaux souterraines concernées, y compris l'impact de l'infiltration des eaux pluviales.

Renouvellement urbain et déplacements

Comme indiqué au point 1.1, le projet de requalification de l'espace sur les îlots Salengro et Zola vise essentiellement à

- répondre à la demande de logements sur le centre-ville et favoriser de la mixité sociale ;
- assurer la connexion du quartier à tous les modes de transports ;
- créer des espaces verts et cheminements doux.

L'attente sur la production de logement est sur ce point particulièrement forte et exprimée dans tous les grands documents de planification applicables au projet (DTA, SCoT, PLU en particulier). Eu égard à cette forte attente et aux variantes initialement étudiées (notamment dans l'étude de cadrage urbain et l'étude de faisabilité de l'ilôt Zola, de 2009), le projet retenu apparaît nettement en retrait, en prévoyant à la fois un périmètre de renouvellement urbain inférieur à celui des îlots Salengro et Zola et 100 logements au mieux sur la somme des parties concernées (dont au plus 70 logements sur le sud de l'ilôt Zola). Par comparaison, toutes les variantes abordées par l'étude de faisabilité du seul îlot Zola (2009) portaient sur l'ensemble de cet îlot et y prévoyait entre 80 et 145 logements, tout en assurant également la mixité fonctionnelle de cet espace (mixité fonctionnelle absente du projet retenu) et sans pour autant compromettre l'offre de stationnement envisagé. Comme souligné par la lecture croisée des points 1.2, 2.2, 2.3 et 3.1 ci-avant, il s'avère donc indispensable de mieux étayer le projet retenu en termes de périmètre et de choix d'aménagements (en premier lieu sur la densification de l'espace pour les logements, mais aussi sur la mixité fonctionnelle envisagée antérieurement) et notamment de préciser si des évolutions ultérieures sont ou non prévues pour poursuivre la requalification de ces îlots, pour les parcelles non concernées par le présent projet.

Sur l'objectif de création d'espaces verts et de cheminements doux, si le projet prolonge bien les cheminements doux par la création de trottoirs et pistes cyclables associées aux voies à créer, la proportion d'espaces verts semble toutefois minime.

En revanche, par rapport aux objectifs affichés ci-dessus, la principale caractéristique du projet s'avère le renforcement de l'offre de stationnement existante. Alors que ce point n'est pas explicité comme objectif du projet dans l'étude d'impact (p.78 et 120), le projet prévoit en effet au moins 143 places de stationnement automobile public et au moins 100 places de stationnement pour les logements. Le remplacement du parking initial de 140 places sur l'ilôt Salengro ne suffit toutefois pas à expliquer l'abondance de cette offre, puisque :

- les études des stationnements incluses dans l'étude d'impact révèle en l'état actuel une surcapacité de l'offre de stationnement automobile sur le secteur, même en jour de marché ;
- le secteur est bien desservi en alternatives au « tout voiture » (gare et arrêts de bus à proximité) et le projet renforce les options modes doux (dont les pistes cyclables) ;
- et le seul enjeu relevé, concernant le stationnement des usagers de la gare, fait déjà l'objet, à proximité du présent projet, d'un projet spécifique de stationnements pour la gare (cf. point 1.2).

L'offre de stationnement vélo paraît en revanche en retrait, avec un seul abri vélo (de capacité non connue) évoqué pour le lot A. La justification du projet et l'analyse des impacts du projet sur les déplacements devront donc être complétées en matière de stationnement. Une étude de trafic plus approfondie aurait été sur ce point intéressante.

Eau

Outre les remarques ci-avant concernant les risques de pollutions des eaux, quelques remarques complémentaires peuvent être formulées :

Le projet prévu ne devrait pas avoir d'impact qualitatif sur le Gier et le Rhône (notamment du fait de la faible vulnérabilité de la nappe).

L'étude conclut aussi à l'absence d'impact sur les écoulements superficiels : ce dernier point doit néanmoins être étayé pour ce qui concerne les écoulements du Rhône en crue, vu que le projet prévoit des aménagements (créations d'immeubles et d'ouvrages) en zone inondable. Il convient donc de compléter l'étude d'impact sur ce point, afin d'étudier l'impact du projet sur la ligne d'eau et sur les conditions d'écoulements en crue (cotes et vitesses), au droit du projet mais également sur le secteur pouvant être impacté (sur la rive opposée notamment). Si besoin, des mesures de compensations devront être détaillées. Par ailleurs, comme relevé dans l'étude d'impact, les dispositions du plan de prévention des risques d'inondation s'imposent au présent projet.

Sur un autre plan, la lecture du dossier d'enquête publique (pièce A, partie II) amène à conclure que le maître d'ouvrage ne prévoit pas de procédure au titre de la loi sur l'eau dans le cadre de la réalisation de ce projet. Ce projet étant toutefois susceptible d'être concerné par les rubriques 2.1.5.0 et 3.2.2.0 de la nomenclature loi sur l'eau (concernant le rejet des eaux pluviales et le lit majeur du Rhône), il convient que le pétitionnaire se rapproche du service police de l'eau (DREAL, unité territoriale Rhône Saône) afin de vérifier si le projet est soumis ou non à cette procédure.

Énergies renouvelables

L'étude d'impact ne comporte pas d'étude de faisabilité relative aux énergies renouvelables prévue à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme, malgré la hausse de consommation énergétique attendue suite au projet. La conclusion sur les choix énergétiques à retenir est renvoyée la maîtrise d'œuvre de chaque opération et au référentiel du Grand Lyon, en la matière. Des compléments sur ce point seraient donc bienvenus.

4. AVIS CONCLUSIF DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

En conclusion, il apparaît que, sur le plan formel, l'étude d'impact a pris en compte les dispositions du code de l'environnement issues de la réforme des études d'impact. Cette étude apparaît globalement proportionnée aux enjeux de la zone et du projet. Des compléments pourront cependant être apportés en matière de justification du projet, d'articulation avec les documents cadres et de précisions sur l'absence ou l'existence de réflexions ou projets sur les parties des îlots Salengro et Zola non concernées par le présent projet.

Sur le fond, la sensibilité des milieux est plutôt réduite dans cette zone totalement anthropique, située dans un tissu urbain marqué par son passé industriel. Les effets du projet sur l'environnement portent donc davantage sur les risques de pollutions des sols et des eaux souterraines et sur les enjeux liés au milieu humain et à la gestion économe des sols (objectifs de logements, usage de l'espace en renouvellement urbain, déplacements). L'analyse des impacts et mesures envisagées appellent donc des compléments essentiellement sur ces deux thématiques et, dans l'hypothèse où d'autres évolutions seraient prévues au niveau des îlots Salengro et Zola, sur l'analyse des impacts du programme de requalification global à l'échelle de ces îlots. Quelques compléments en matières d'eau et d'approche énergétique seraient également opportuns (voir points 3.1 et 3.2 ci-avant).

Par ailleurs, l'étude devra en particulier répondre aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement et permettre l'application de l'article R. 122-14 du code de l'environnement en ce qui concerne les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, et les modalités de suivi des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Pour le préfet de région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CÉPÉ

Gilles PIROUX

