

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 13 juin 2013

Affaire suivie par : Laurence Cottet-  
Dumoulin  
Unité Évaluation Environnementale  
Tél. : 04 26 28 67 52  
Télécopie : 04 26 28 67 79  
Courriel : laurence.cottet-dumoulin  
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale  
concernant le projet d'aménagement (ZAC) de l'éco-quartier de la Gare  
à Trévoux (01)**

**REFER :** *S:\CEPE\EEPPP\06\_EIE\_Projets\Avis\_AE\_Projets\AE\_urba\01\trévoux\avis  
\_AE.odt*

En application des dispositions des articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement (CE), la mairie de Trévoux (01) a transmis, en vue d'obtenir l'avis du préfet de la Région Rhône-Alpes en sa qualité d'autorité environnementale, l'étude d'impact du projet d'aménagement de l'éco-quartier de la gare à Trévoux qui fait l'objet d'une procédure de création de ZAC. L'autorité environnementale en a accusé réception le 15 avril 2013.

L'avis 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.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés.

L'information et la participation du public seront notamment assurées, sur le fondement des articles R122-7-II, R122-11 à R122-13 du CE. En particulier, l'avis de l'autorité environnementale sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL ainsi que sur celui de l'autorité compétente pour autoriser le projet lorsqu'il existe.

## **I. PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE**

### **1 Le projet et son contexte**

Le projet concerne le développement de l'écoquartier du secteur de Jacobée (ou de la gare) sur 16,3 ha, à proximité du centre ville de la commune de Trévoux. Le périmètre est délimité au Nord, par la route de Reyrieux, au Sud, par la route de Lyon et la rue Antoine Millan, à l'Est, par les limites du lotissement de la Paleyne (Allée Merlino) et à l'Ouest, par la Montée d'Ars. Il constitue un secteur actuellement partiellement urbanisé (immeubles collectifs, maisons de faubourgs, pavillons), avec de nombreuses dents creuses.

Le projet d'Eco-quartier s'inscrit dans le cadre du projet de mise en service d'un axe de déplacement tram-train entre Sathonay et Trévoux prévue pour 2017 et du projet de construction de nouvelle gare.

Le projet prévoit la réalisation d'environ 600 logements (45 000 m<sup>2</sup> de surface de planchers) et la réhabilitation de 160 logements (soit 11 000 m<sup>2</sup>) avec une densité de 47 logements/ha. Il prévoit également l'aménagement d'équipements publics tels qu'une crèche, un groupe scolaire, des lieux associatifs et sportifs ainsi que la création d'espaces publics, de parcs urbains et de stationnements. Le projet doit permettre de conforter l'attractivité résidentielle de la commune de Trévoux et ainsi renforcer sa position de pôle urbain au sein du territoire du Val de Saône. L'objectif affiché est de développer un nouveau quartier exemplaire alliant réhabilitation et urbanisation nouvelle, intégrant les préoccupations de développement durable (maîtrise des déplacements, énergie, trame verte et bleue...). Le projet d'éco-quartier de la gare a été retenu par la Région Rhône-Alpes dans le cadre de son appel à projets « Quartiers durables de Rhône-Alpes » en 2009.

### **2 Contexte juridique**

#### **Compatibilité avec le SCOT Val de Saône-Dombes**

La commune de Trévoux est incluse dans le périmètre de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA-AML), du Schéma de Cohérence Territoriale Val de Saône - Dombes approuvé le 7 juillet 2006 modifié le 18 février 2010 pour mise en compatibilité avec la DTA. L'ensemble Trévoux-Reyrieux est identifié dans le SCOT comme étant un pôle urbain. A cet égard les dispositions du SCOT applicables à Trévoux sont les suivantes :

#### ***Objectifs démographiques***

La commune de Trévoux doit atteindre des objectifs planchers pour son développement résidentiel. Ainsi, cette commune doit au regard du SCOT créer 570 logements minimum entre 2009 et 2016 et tenir une croissance démographique annuelle de 2.5 %. Le projet permettra la production de 600 logements neufs. Néanmoins le dossier devrait préciser le phasage de l'opération, l'échéance du programme, et rappeler le nombre de logements construits sur la commune entre 2009 et 2013 de sorte à démontrer la compatibilité avec les objectifs démographiques fixés par le SCOT Val de Saône-Dombes.

#### ***Habitat et mixité sociale***

La programmation définie en page 202 de l'étude d'impact fixe un taux de logements locatifs sociaux de 31% pour l'ensemble du projet. Pour l'ensemble Trévoux- Reyrieux, le SCOT fixe un pourcentage de logements sociaux à 40% en laissant la possibilité aux PLH de décliner cet objectif. Le PLH de la Communauté de Communes Saône Vallée fixe un objectif de 31% de logements locatifs aidés pour Trévoux ; le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact est donc compatible avec le PLH sur cet aspect.

Néanmoins, le PLH fixe des objectifs de construction de logements dans le temps. Le dossier mérite donc de préciser les éléments de phasage du projet de sorte à démontrer la pleine compatibilité avec les objectifs fixés par le PLH.

Concernant la typologie de logement, le SCOT prévoit pour les pôles urbains du bassin Sud 30% de logements individuels, 50% de logements collectifs, l'intermédiaire étant résiduel. Le projet de l'écoquartier

de la gare prévoit 25% de logements intermédiaires et 75% de logements collectifs : il est donc compatible avec le SCoT sur ce point.

### ***Densité***

Les dispositions du SCoT relatives aux quartiers « gare » sont les suivantes :

"Les collectivités permettront, dans les documents d'urbanisme, une surdensité dans un rayon de 1 km autour des futurs points d'arrêts de la ligne. L'objectif général est une densification autour des gares, avec en moyenne sur les nouvelles opérations, au minimum 50 logements à l'hectare pour l'ensemble urbain Trévoux-Reyrieux. Cet objectif sera décliné par commune et par quartier avec des formes urbaines tenant compte de la réalité du tissu bâti existant. Ainsi des niveaux plus importants pourront être réalisés sur certains secteurs, notamment à Trévoux, du fait des caractéristiques urbaines de la ville, compensant des niveaux moindres à Reyrieux. [...]"

Dans ce cadre, les secteurs de Combard et de la Jacobée, situés à proximité de la gare de Trévoux, feront l'objet de renouvellement urbain, créant environ 600 logements neufs, ce qui permettra de doubler leur capacité résidentielle d'accueil."

Au regard de ces dispositions, le projet apparaît compatible avec le SCoT dans le sens où il prévoit sur ce secteur la construction de 600 logements neufs et la réhabilitation de 160 logements soit 760 logements (p256). Cela représente une densité brute sur un terrain de 16,13 ha d'environ 47 logements par ha. Notons que le mode de calcul de la densité résidentielle (69 logements à l'hectare p 202 de l'étude d'impact) mériterait d'être explicité.

En conclusion, le projet présenté est compatible avec le SCoT Val de Saône- Dombes en ce qui concerne les prescriptions en termes d'aménagement, de densité ou de mixité des fonctions urbains. Toutefois, le phasage dans le temps de la production de logements mérite d'être précisé au regard des objectifs démographiques ou de construction de logements locatifs sociaux fixés par le SCoT ou le PLH.

### **Compatibilité avec le PLU**

La commune de Trévoux est couverte par un Plan Local d'Urbanisme approuvé en Juillet 2007. Le secteur de projet est majoritairement classé en zone 2AU au PLU. Certains secteurs sont également en zone 1AUc au Sud-Est, UCb, UEt, UD et UC au Sud, également UB à l'extrémité Ouest.

La ZAC doit être compatible avec le PLU au moment du dossier de réalisation de ZAC. Le dossier de création de ZAC indique de manière justifiée que le PLU devra être mis en compatibilité afin de permettre la réalisation du projet.

## **II. ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT**

L'étude d'impact aborde un ensemble de thèmes environnementaux (le milieu naturel, le paysage, l'hydrologie, les risques inondation, l'assainissement, les déplacements, la qualité de l'air...) ; les impacts du projet sont évalués en phase travaux et en phase de fonctionnement et des mesures de réduction sont proposées.

L'étude d'impact présente la démarche d'élaboration du projet d'écoquartier, basé sur une approche environnementale de l'urbanisme (AEU) ayant permis de déterminer les enjeux environnementaux du site de projet et de concevoir plusieurs scénarios d'aménagement travaillés autour de l'organisation des espaces publics et des espaces verts, le positionnement des équipements publics, des voiries structurantes, l'orientation du bâti. La démarche est à souligner.

### **Enjeux en matière de biodiversité**

L'étude d'impact explique que le site présente peu d'enjeux écologiques, car constitué d'habitats semi-naturels fortement perturbés au sein desquels se développe une flore peu diversifiée. Seule l'ancienne voie de chemin de fer désaffectée soumise à très peu de pression anthropique (absence de gestion) est apparue intéressante, conservée en tant que trame verte dans le projet.

On regrettera néanmoins que les enjeux en matière de biodiversité n'aient été analysés que via trois séances d'inventaires seulement, le projet induisant une forte réduction des surfaces naturelles et semi-naturelles (p238). L'analyse mériterait notamment d'être précisée sur les impacts avi-faunistiques : quelles sont en effet les espèces nicheuses sur le site ? Plusieurs espèces protégées sont citées dont la Huppe. Le dossier d'étude d'impact devrait préciser le statut des espèces, quantifier la perte d'habitat afin de conclure sur le degré des incidences du projet et potentiellement sur les mesures d'évitement ou de compensation à proposer.

On notera certes de manière positive que le parti d'aménagement intègre une part importante d'espaces naturels afin de valoriser leurs fonctions, notamment thermique, sanitaire, environnementale et sociale. Certains principes d'aménagement telles que la préservation d'une trame écologique, la création d'un plan d'eau et de noues pour le recueil des eaux pluviales, la promotion des toitures végétalisées sont à souligner.

Toutefois si le dossier propose un ensemble de mesures d'évitement et de réduction d'impact, le dossier devrait être approfondi sur la question des espèces protégées de sorte à conclure sur l'effet résiduel du projet sur ces espèces et leur habitat suite à la mise en œuvre des mesures et sur la nécessité ou non d'engager une procédure de dérogation à la destruction des espèces.

### **Déplacements – mobilité – stationnements:**

Le projet s'inscrit en cohérence avec le projet actuellement à l'étude de tram-train entre Lyon et Trévoux et de ce fait vise à réduire les besoins en déplacements, les consommations en énergie, les gaz à effet de serre en articulant urbanisation et mobilité. Cependant, l'emplacement du futur terminus du tram et du parking de 150 places pour les rabattements automobiles devrait être précisé de manière à évaluer le risque d'utilisation du parking en surface prévu dans la ZAC par les usagers du tram-train.

Au-delà de cet aspect, les principes de hiérarchisation des voies et de desserte du projet énoncés p 301 de l'étude d'impact s'inscrivent bien dans une volonté de diminuer la place de la voiture en ville pour donner plus de place aux modes alternatifs. L'organisation du réseau viaire apparaît dissuasive pour les trafics de transit qui auront un plus grand intérêt à rester sur les axes structurants de l'agglomération. A noter cependant, une incohérence est entre les schémas pages 56 et 57 de l'étude d'impact pour les espaces de rencontre.

Le projet méritera toutefois d'être approfondi sur l'aménagement des liaisons avec les voiries existantes mais aussi sur l'articulation des déplacements à l'intérieur de l'écoquartier. En effet, la voie nouvelle qui permet de desservir le nouveau quartier en passant sous la voie ferrée a une emprise de 3.80 m dont 1.00 m de trottoir (et non de 5.00 m comme précisé p178). De ce fait, deux véhicules ne peuvent se croiser sous le passage inférieur. L'élargissement du passage sous la voie ferrée mentionné p182 devient une nécessité, or cet aménagement n'est pas retranscrit dans les différentes pièces. Le document n'expose pas clairement si le passage sous la voie ferrée est à double sens (p.56, 215) ou à sens unique. Il y a donc peu de visibilité pour le devenir de l'accès sous la voie ferrée qui revêt pourtant un enjeu majeur pour l'accroche à l'existant du nouveau quartier.

### **Approvisionnement en eau potable**

L'étude d'impact aborde de manière très succincte la thématique de l'approvisionnement en eau potable du projet de quartier. Si la consommation moyenne de l'écoquartier est évaluée (environ 310 m3/jour hors défense incendie), l'étude ne démontre pas qu'elle peut être assurée par les captages et réseaux existants.

L'étude d'impact ne fait d'ailleurs pas d'état des lieux des captages susceptibles d'alimenter la commune. L'ARS rappelle que la remise en service de la voie ferrée qui traverse les périmètres de protection du captage du puits des Sables induira à terme l'impossibilité d'utiliser ce captage. Le volet environnemental du PLU de 2004 avait d'ailleurs clairement exposé la fragilité de l'approvisionnement en eau potable de la commune. Elle note également que le captage de l'Abattoir actuellement utilisé pour l'alimentation communale (captage sans périmètres de protection, ni DUP) est situé à l'angle sud-ouest des limites du plan de situation du projet et en aval du ruissellement des eaux du site. La commune n'a pas signifié au service de l'ARS son abandon au profit d'une interconnexion.

La question de l'approvisionnement en eau potable de ce projet nécessite d'être approfondie, par une analyse chiffrée (quantitative et dans le temps) par rapport aux captages et aux réseaux susceptibles d'assurer cette alimentation.

### **Assainissement**

L'étude d'impact explique que la gestion des eaux usées du nouveau quartier nécessite la réalisation d'une nouvelle station d'épuration ; elle renvoie toutefois au dossier de réalisation la démonstration de l'adéquation du projet avec la capacité de la step et du réseau d'assainissement. Les travaux de construction ne sont toutefois pas encore commencés. Comme il avait été souligné lors de l'avis de l'Etat sur le PLU de Trévoux de 2007, la réalisation de la step constitue une condition préalable à la réalisation du projet, pour assurer la protection de l'environnement.

### **Gestion des eaux pluviales**

L'étude d'impact donne certains principes de gestion des eaux pluviales, visant notamment à privilégier l'infiltration par l'intermédiaire de noues de transfert et collecte. Néanmoins, des précisions devront être apportées du fait de la proximité du puit de l'abattoir.

### **Risques**

Le périmètre concerné est hors zones réglementées du PPR de Trévoux, et n'est quasiment pas impacté par le nouvel aléa inondation. Les risques naturels sont pris en compte dans le dossier. Des maladresses sont notées dans la rédaction du § 2.9 p. 144 concernant le risque inondation. En effet, la commune est couverte par un PPR (approuvé le 30/08/2001) mouvements de terrain (comme indiqué page 145) et inondations. C'est la révision de ce PPR qui a été prescrite (en avril 2009). L'instruction de la révision est effectivement en cours.

Le règlement du volet Inondation du PPR de Trévoux précise qu'on doit prendre en compte l'existence d'une nappe souterraine pouvant atteindre la cote de référence". La cote de référence est ici 172.70 (PK 30 de la Saône). Cette contrainte, qui devra être prise en compte dans les projets, y compris les projets de stationnements souterrains, ne remet pas en cause la nature et le contenu de l'éco-quartier.

### **Sur la prise en compte des nuisances sonores**

L'étude d'impact indique de manière justifiée que la prise en compte de la problématique des nuisances constitue un enjeu du projet, du fait de la présence au Nord de la route de Reyrieux et au Sud de la route de Lyon. Elle affiche que l'un des enjeux du projet est de préserver l'ambiance sonore assez calme identifiée en coeur de quartier et le parti d'aménagement donne certains principes d'orientations de bâtiments de sorte à limiter le bruit au sein du quartier (notamment en partie sud-ouest le long de la route de Lyon, et le long du tram-train).

Néanmoins, l'analyse mérite d'être approfondie, en évaluant l'impact cumulé des nuisances sonores dues au trafic routier à échéance de réalisation du quartier avec celles du trafic du tram-train. Cet impact devra également être précisé en fonction du recul (positionnement au sein du quartier) mais également en fonction des périodes de passage des trains (heures creuses/ pointe..).

### **Sur la prise en compte de la qualité de l'air**

Sur la pollution de fond, il convient de rappeler que la région Rhône-Alpes est très concernée par la pollution particulaire. A ce titre, la commune de Trévoux est classée en commune sensible d'un point de vue de la qualité de l'air.

Par ailleurs, la commune appartient au périmètre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise qui fait l'objet d'une révision et pour lequel des mesures préventives et correctives pour atteindre des concentrations respectant les valeurs réglementaires de polluants dans l'air

ambiant sont à mettre en œuvre. Il est important que le dossier fasse référence à ce document et appuie également ces réflexions sur ce document.

Même si l'enjeu de la qualité de l'air sur ce territoire périurbain peut paraître modéré, il conviendra de veiller à ce que la dimension « qualité de l'air » soit une partie intégrante du projet d'aménagement de la ZAC (choix d'implantation des bâtiments, préconisation sur le bâti...). Une réflexion conjointe pourrait être menée pour traiter simultanément les problématiques de nuisance sonore et de pollution atmosphérique associées à la route de Lyon par exemple.

### **Sur la prise en compte de l'énergie**

A ce stade de développement de la ZAC, compte tenu des incertitudes et des contraintes sur les performances et les caractéristiques des bâtiments, l'étude demandée sur les énergies renouvelables apporte des éléments de réflexion sur la manière dont la problématique énergétique vient interagir avec le projet de ZAC.

A noter toutefois, au sujet du bois énergie, le lien entre la combustion de la biomasse et la qualité de l'air doit être mentionné : En Rhône Alpes, les émissions de particules liées au chauffage représentent 27% (cf. projet de SRCAE – Bilan qualité de l'air) en moyenne sur l'année, plus grand poste après l'industrie (38%) mais deviennent majoritaires à 42% en moyenne sur l'hiver pour atteindre 80% les jours de grand froid (-10°C en température minimale) soit une multiplication par 4 des tonnages émis.

Aussi, conformément à l'action 6 du PPA de l'agglomération lyonnaise en cours de révision, il est important de préciser que le développement des chaufferies collectives au bois dans les communes du territoire PPA qui sont situées en zone sensible à la qualité de l'air devront se limiter :

- aux chaudières dont les niveaux de performance à l'émission sont alignés sur les niveaux les plus faibles pouvant être techniquement atteints ;
- ou aux projets présentant un bilan positif en termes de réduction d'émissions de particules (mise en place d'un mécanisme de compensation des émissions de particules).

Ainsi, le tableau de synthèse de l'étude énergétique de la ZAC aurait pu être complété pour mettre en évidence l'impact sur la qualité de l'air des différentes solutions énergétiques proposées.

L'étude aurait également dû croiser la problématique énergétique (notamment la solution géothermie) avec les enjeux du site en matière d'alimentation en eau potable : la solution est-elle acceptable au regard de ses impacts sur la ressource en eau, nappe et captages présents ?

### **Sols pollués**

Le site peut être concerné par la problématique des sols pollués, certains bâtiments même non classés ont pu avoir des activités polluantes. L'étude d'impact devra préciser si une étude de sols est nécessaire.

### **Ambroisie**

L'ambroisie est une plante dont le pollen provoque de graves allergies ; elle impacte la région Rhône-Alpes et progresse sur le territoire de l'Ain. Le projet devra intégrer dans le cadre de sa réalisation la prévention de la prolifération de l'ambroisie et son élimination.

### **Amiante**

Le projet entraînera la démolition de certains bâtiments dont d'anciennes usines. Ceux-ci peuvent contenir de l'amiante (toit en amiante-ciment, calorifugeage, dalles...). Ce point devra être éclairci afin de protéger les professionnels et les résidents voisins lors de la démolition et permettre la gestion des déchets contenant de l'amiante.

**En conclusion,**

L'étude d'impact a permis l'élaboration d'un parti d'aménagement intégrant certaines problématiques environnementales tels que la préservation et la recreation d'une trame verte, la maîtrise de la circulation et des stationnements, le développement des modes doux, la gestion des eaux pluviales. Ce parti d'aménagement sera certes affiné au stade « réalisation » de la ZAC, néanmoins on insistera sur la nécessité d'approfondir les thématiques de l'alimentation en eau potable, d'assainissement, et des nuisances sonores qui constituent les enjeux clés pour la création de l'éco-quartier.

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

Pour la directrice de la DREAL  
et par délégation  
La responsable de l'unité  
Évaluation Environnementale

**Nicole CARRIÉ**

