

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Rhône-Alpes

Service Connaissance Etudes Prospective Evaluation

Unité Evaluation environnementale des plans, programmes et
projets

Référence : Q:\UEE\EIE\Projets\Avis AE
projets\Avis AE projets urba\69\Lyon Confluence
2\avis ae_Confluence 2.odt

Affaire suivie par : Delphine LEDUC
delphine.leduc@developpement-durable.gouv.fr
tél. 04 37 48 37 32 - fax : 04 37 48 36 31

Lyon, le 29 AVR. 2010

Avis de l'autorité environnementale
(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du Décret 2009-496)
Création de la ZAC Lyon Confluence 2ème phase

L'autorité environnementale a été saisie, en application de l'article R122-8 du code de l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente de l'Etat compétente en matière d'environnement, par dépôt à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes d'un dossier de création de la ZAC des aciéries de Saint-Chamond, dossier comportant une étude d'impact.

Il a été accusé réception de cette saisine et des documents le 1er mars 2010, ouvrant ainsi le délai de deux mois pour la production de l'avis de l'autorité environnemental sur l'étude d'impact.

Présentation du contexte :

Le dossier d'étude d'impact soumis à avis de l'autorité environnementale est dressé dans le cadre de la création de la zone d'aménagement concerté "Z.A.C Lyon Confluence 2ème phase".

Le projet s'inscrit dans un programme global de renouvellement urbain pour l'extension du centre ville : le projet urbain Lyon Confluence. L'objectif de ce projet est d'engager une vaste reconquête urbaine sur l'ensemble du territoire de la presqu'île qui s'étend au Sud de la place Carnot jusqu'au confluent du Rhône et de la Saône.

Identifié dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise et le projet de SCoT comme un site stratégique pour le développement du centre, ce secteur Sud de la presqu'île de Lyon offre de très fortes potentialités de développement urbain en liaison avec un potentiel foncier très important libéré par des tènements industriels dont le déclin largement amorcé laisse de vastes

emprises vacantes ou sous occupées, des perspectives de mutations profondes (déclassement de l'autoroute, lignes fortes de transport en commun), une desserte fonctionnelle au cœur de l'agglomération notamment en transport en commun, un contexte urbain et paysager d'exception.

Pour bien comprendre ce projet, des éléments très précis sont disponibles sur le site internet de Lyon Confluence :

<http://www.lyon-confluence.fr>

Le programme global Lyon Confluence comprend :

- la ZAC Confluence première phase, en cours de construction,
- la ZAC Confluence deuxième phase,
- le prolongement du tramway sur le cours Charlemagne depuis la rue Montrochet jusqu'au métro Debourg,
- la construction d'un pont entre la rive gauche du Rhône et le futur quartier,
- l'aménagement projeté d'une halte ferroviaire au droit de la ligne Lyon - Givors desservie par le futur TER régional (projet REAL),
- de la construction de deux passerelles modes doux en prolongement de la voie « transversale » au Sud du quartier, reliant la rive gauche du Rhône et la rive droite de la Saône,
- l'aménagement du quartier Sainte-Blandine, comprenant la transformation des prisons, du dépôt du SYTRAL, la simplification des cheminements piétons au travers de la gare de Perrache et le centre d'échanges, une étude de faisabilité d'une écorénovation thermique au droit du quartier, interventions sur l'espace public.

Plus précisément, dans cet avis, l'autorité environnementale s'attache à analyser le dossier d'étude d'impact pour la création de la ZAC 2ème phase dans le cadre de ce programme global.

Le schéma ci-dessous permet de mieux comprendre le périmètre de la phase 2. Il s'agit d'un programme prévisionnel de construction comprenant en surface hors œuvre nette -SHON : 450 000 m² environ, répartis entre : logements, tertiaire et activités, commerces et activités à rez-de-chaussée, équipements publics et s'inscrivant sur le périmètre de l'ancien Marché d'Intérêt National (MIN).

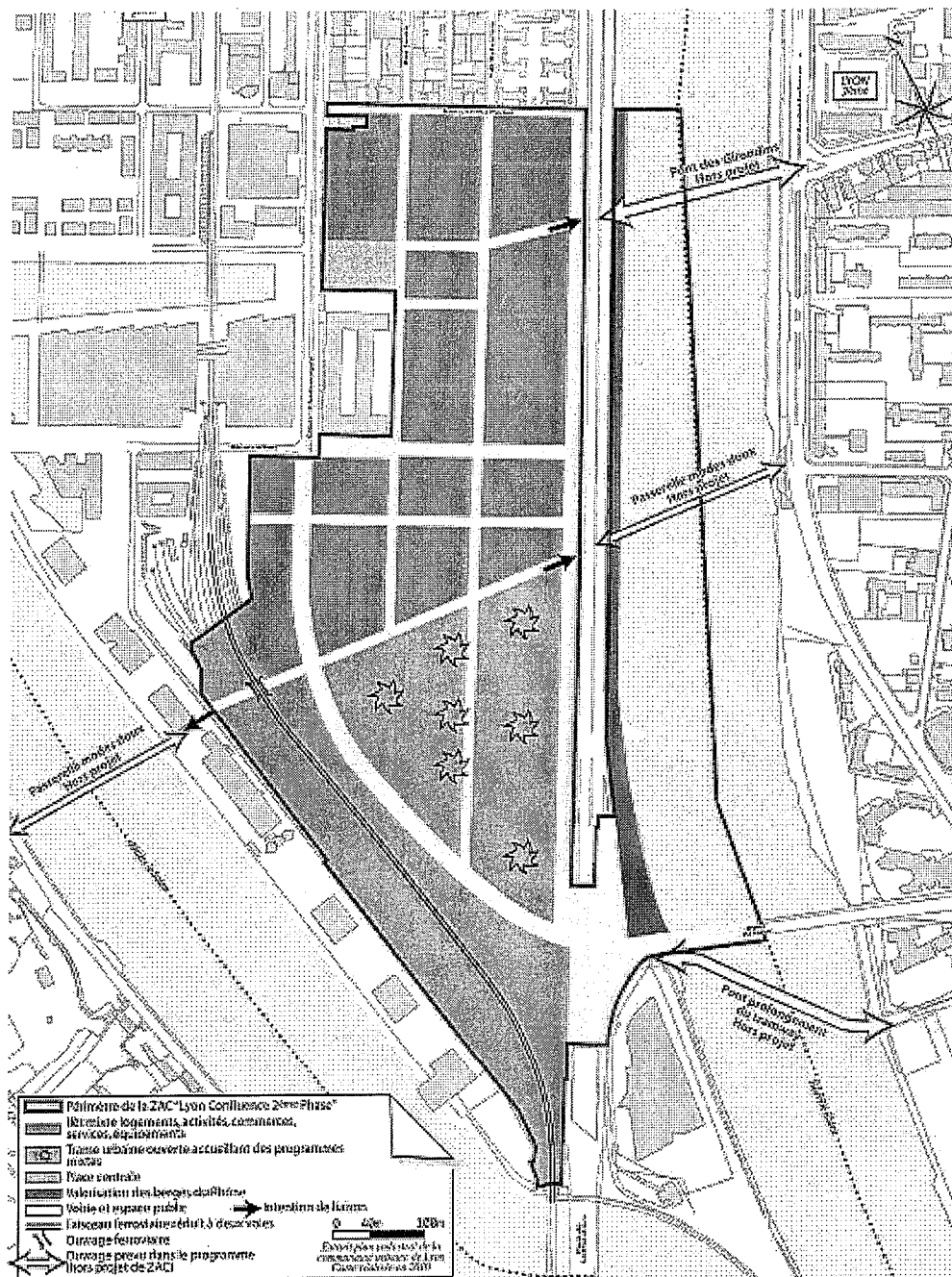


Illustration 1: Le périmètre de la ZAC Confluence 2 et les principes d'aménagement

I - Complétude du dossier :

Le dossier présenté est complet sur la forme comme sur les thèmes abordés. Les thématiques abordées dans l'étude d'impact semblent satisfaisantes au regard des enjeux environnementaux du site, à ce stade de la procédure. Des compléments pourront être apportés lors du dossier de réalisation sur le thème de l'eau par exemple : dossier loi sur l'eau ; prélèvement d'eaux souterraines (espaces verts, géothermie...).

Le projet est placé dans son programme d'ensemble, dont l'impact global est présenté dans le dossier.

L'étude d'impact est très bien présentée et le résumé non technique est particulièrement pertinent. Il permet au public de juger rapidement et simplement du projet, de son contexte, de ses impacts potentiels et des mesures envisagées pour les réduire.

II- Information, consultation et participation du public

L'information est la consultation du public sur ce projet est très satisfaisante tant au niveau du programme global que de la ZAC Lyon Confluence 2. La maison de la confluence et le site internet Lyon Confluence permettent au public d'obtenir des informations précises et actualisées. De plus, les ateliers de concertation ont permis au public de s'exprimer.

III Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

Le secteur Lyon Confluence est inscrit dans le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise et dans le projet de SCoT de l'agglomération lyonnaise comme un site stratégique pour le développement du centre. Plus précisément, le projet de SCoT identifie ce territoire comme zone économique métropolitaine, pôle commercial d'agglomération....

De plus, afin d'assurer les liens urbains et sociaux entre ce « nouveau centre » et le reste de l'agglomération, le SCoT met en avant des sites « d'agrafes urbaines » : Gerland-Confluence et Gerland-Confluence-Oulins.

Le PLU du Grand Lyon, devra être modifié ou révisé pour intégrer ce projet. Si le SCoT de l'agglomération est approuvé avant cette évolution du PLU, celui-ci ne sera pas soumis à évaluation environnementale (Article R 121-14 du code de l'urbanisme).

III- Les enjeux environnementaux du projet :

Compte tenu du contexte très urbain et routier dans lequel s'insère ce projet, les enjeux environnementaux étudiés ici concernent principalement les thématiques suivantes :

- L'insertion du projet urbain dans la ville, notamment les volets paysage et accessibilité en transports en commun,
- Les nuisances.

IV- Analyse du dossier par thématique :

Le dossier d'étude d'impact est globalement très complet, toutes les thématiques environnementales du site sont développées. Dans cette partie, seuls les éléments qui méritent d'être précisés lors de la phase de réalisation de la ZAC sont développés.

1- L'inscription du projet dans son grand paysage

Une forte co-visibilité à l'échelle du grand paysage :

- Le site de la presqu'île est visible depuis de nombreux sites de Lyon et du Grand Lyon :
 - depuis les Balmes de Sainte-Foy-lès-Lyon et de Fourvière ;
 - depuis la berge de Gerland rive gauche du Rhône qui est aujourd'hui très fréquentée ;
 - depuis l'A7, qui longe le futur quartier par la berge du Rhône (rive droite) ;
 - depuis la voie ferrée et les logements le long du quai de Perrache.

En arrivant par l'A7, par le sud, la Confluence marque la porte d'entrée de Lyon.

- Le grand paysage des vallées se lit depuis les franges du site, mais de façon dissymétrique : côté Saône, la rivière est très lisible et la vue s'arrête sur le coteau (Balmes de Ste Foy puis de Fourvière) avec des échappées visuelles remarquables sur la Basilique de Fourvière. Coté Rhône, la vision sur le fleuve depuis l'espace public est escamotée par les équipements de l'A7, le regard file directement sur la berge opposée et embrasse le quartier Gerland : contrairement au côté Saône, ici l'horizon s'ouvre largement sur la ville.

Le projet affirme la volonté de faire entrer le grand paysage des vallées dans le quartier et de créer une liaison entre Saône et Rhône. Cette démarche est complétée par d'autres projets qui ne s'inscrivent pas forcément dans le programme Lyon confluence comme le musée ou l'aménagement piétonnier des berges de Saône. L'autoroute A 7, tant qu'elle ne sera pas déclassée constituera toujours un obstacle visuel et physique entre le quartier et le Rhône.

Si la liaison fleuve/presqu'île est fort réussie côté Saône, côté Rhône la principale difficulté pour ouvrir la façade du quartier sur son fleuve reste la présence de l'A7.

La percée de la darse, la « place d'eau », au cœur de la 1ère phase de la ZAC, fait largement pénétrer le paysage de la vallée de la Saône dans le quartier de la Confluence :

Cependant, le plan masse dans la phase 2 montre que cette percée visuelle est nettement atténuée en allant vers l'est et le Rhône par un pincement de la perspective des espaces publics (rue, places...) dû à la construction d'un des îlots au sud de la voie.

Il aurait été intéressant de pousser la logique jusqu'au bout, c'est-à-dire de prolonger cette percée visuelle sous forme d'espace public afin de l'ouvrir jusqu'au Rhône, et de conforter le lien visuel entre Saône et Rhône, entre les Balmes de Ste Foy et le quartier de Gerland, mais surtout, plus largement, de restituer ce quartier du sud de la presqu'île à son grand paysage des 2 vallées dont le lien est uniquement fait au niveau de la pointe de la Confluence.

La « Pointe du musée de la Confluence », très coupée du reste de la presqu'île par l'A7 et les voiries sous l'autopont, aura du mal à renouer avec le reste de la presqu'île.

Mais cette particularité fait que cette pointe de la Confluence s'adosse et s'ouvre largement sur les deux fleuves, faisant, par la même occasion, une proue au nouveau quartier et à la ville vers le Sud.

2-L' inscription du projet dans la ville

- La continuité des vues et des perspectives, entre les quartiers historiques et la ZAC de la Confluence sera assurée grâce au réseau des espaces publics : rues, places, îlots jardinés
- Le prolongement de la trame urbaine lyonnaise :

Le projet prévoit d'assurer la continuité de la trame urbaine par le prolongement des axes forts : rues, axes de transports en commun, pistes cyclables... Cependant, les accès à la presqu'île restent insuffisants au regard de la population que le projet prévoit d'accueillir, tant du point de vue transports en commun que du point de vue du maillage des modes de déplacement doux (en particulier piéton). Leur montée en puissance est indispensable pour assurer une bonne pénétration du quartier autrement que par l'automobile, car le stationnement y est volontairement restreint pour inciter les usagers à se reporter sur un autre mode de déplacement qu'en véhicule individuel.

- Les franchissements du fleuve sont des liens physiques à tisser entre les deux rives du Rhône : la création de ponts et passerelles (accueillant transports en commun et réseau de déplacement doux) sont des liaisons et accès clefs escomptés pour la réussite du projet.

Le rôle de la trame végétale :

- L'utilisation du végétal dans les ambiances paysagères des espaces publics proposées par le projet, concourt à créer un grand paysage sur le sud de la presqu'île : maillage de voies plantées, prolongement naturel des quartiers adjacents, et d'îlots jardinés en milieu dense du « Quartier » ; végétation plus foisonnante qui accueille les services du « Champ » plus en prise avec les corridors écologiques des vallées ; et enfin au sud, la « pointe de la Confluence » dédiée au musée des confluences et son parc, totalement tournée vers les fleuves.
- Le prolongement des alignements d'arbres sur les principales rues permettra de tisser les liens entre les quartiers historiques de Lyon et le futur quartier de la Confluence. Cet axe fort du projet s'appuie sur la conservation (ou renouvellement dans le cas de problèmes phytosanitaires aigus sur certaines essences d'arbre) et la création d'alignements d'arbres.
- La réintroduction du végétal dans un ancien site industriel, par l'intermédiaire des espaces publics du nouveau quartier, vise à apporter une dimension environnementale (insertion de la nature en ville) à un quartier très dense, en assurant la continuité écologique avec les berges, les coteaux et les espaces verts de Lyon,
- La place du végétal dans la ville est également très importante pour limiter la création d'îlots de chaleur,
- La question en suspens concerne la reconquête des berges du Rhône, qui est intimement liée à l'A7 et à son devenir.

3- La continuité historique

Cette continuité est permise ponctuellement grâce au maintien d'un certain nombre des éléments du bâti patrimonial qui évoquent l'histoire du quartier : pavillons d'entrée du MIN, porte de la prison St Paul,...

4- La desserte du quartier

La ZAC Confluence sera un quartier de centre-ville composé d'un tissu urbain mixte (logements, activités, équipements...).

L'un des objectifs de l'aménagement est de "maîtriser la place de la voiture sur le site". Pour ce faire, le projet préconise notamment de développer davantage les transports collectifs, les modes doux et de limiter l'offre de stationnement.

Concernant le développement des modes doux, il faut souligner que le projet prévoit de leur donner une place confortable et mentionne des projets de créations de larges trottoirs, de mise en place de zones 30 ou zones partagées, de création de passerelles dévolues sur la Saône et le Rhône.

Concernant le stationnement, le projet est assez volontariste pour limiter le stationnement avec une restriction à 0,6 place par logement et 0,5 place pour 100m² de bureaux.

Ces choix au sein du quartier contribuent à en faire un quartier exemplaire et d'avenir pour la ville de Lyon. **Cependant, la desserte du quartier reste problématique** en raison du fait de son enclavement.

Concernant l'accessibilité routière, les accès sont limités à quelques ponts déjà saturés en heure de pointe.

A l'horizon intermédiaire (2018), le projet s'appuie sur la création du Pont des Girodins qui offrira un nouvel accès au quartier depuis Gerland, mais dont la capacité (autour de 600 véhicules/heures/sens) sera insuffisante pour améliorer l'accessibilité au quartier de façon notable.

A l'horizon 2025, la desserte routière du quartier est basée sur la requalification de l'autoroute A7 - Quai Perrache, projet basé sur la mise en service d'infrastructures de contournement de Lyon

(COL et TOP) sur lesquelles pèsent de réelles incertitudes.

Partant de ces hypothèses, la modélisation des trafics réalisée par le CETE de Lyon montre que les aménagements induits de voirie engendreront un report important du trafic sur les quais du Rhône et de la Saône qui seront quasi à saturation. De plus, la desserte interne du nord quartier -Sainte Blandine- sera elle aussi saturée.

Concernant la desserte par les transports en commun, le dossier mentionne explicitement une très probable saturation des lignes de tramway T1 et T2 à long terme.

Certes, le développement de la desserte en transports est prévue par le Sytral :

- le prolongement de la ligne T1 jusqu'à Debourg -pour assurer la connexion avec la ligne B du métro en provenance d'Oullins ou de Charpenne- offrira un accès en transports collectifs au quartier depuis le Sud,
- le prolongement du tramway T2 jusqu'à Montrochet améliorera l'accès depuis le nord de Confluence,
- l'amélioration des fréquences et l'allongement des rames de tramway.

Néanmoins, ces optimisations risquent d'être insuffisantes à long terme sans développement d'autres lignes fortes de transports en commun (bus à haut niveau de service (BHNS) par exemple). Le dossier semble considérer comme acquise à l'horizon 2025 la requalification de A7-Quai Perrache en boulevard urbain favorable au développement des BHNS, pour améliorer la desserte en transports collectifs, alors que ce projet n'est pas encore acté.

Enfin, le dossier s'appuie aussi sur la desserte de Confluence par train (ligne TER Lyon-Givors) et la création d'une halte REAL à Confluence. Néanmoins, la desserte par TER ne suffira pas à améliorer de façon notable l'accès en transports en commun au quartier Confluence.

En conclusion, les analyses montrent en l'état actuel, même si elles présentent un caractère parfois approximatif (modélisation pouvant être améliorée, hypothèses de réalisation de certains projets routiers restant à confirmer) que la desserte du quartier reste problématique, malgré les projets de développement de modes doux et de la desserte en transports en commun. Cette problématique mérite que les réflexions soient affinées et poursuivies.

5- L'eau

Des compléments pourront être apportés lors du dossier de réalisation sur le thème de l'eau par exemple : dossier loi sur l'eau ; prélèvement d'eaux souterraines (espaces verts, géothermie...).

Un nouveau réseau d'assainissement de type séparatif sera créé. Les eaux usées seront dirigées vers la station d'épuration de Pierre-Bénite dont le dimensionnement est suffisant pour traiter ce secteur. Ce réseau permettra de limiter les risques de pollution de la nappe.

6- La pollution des sols (ancien site industriel)

Le volet sols pollués est bien traité dans le dossier au niveau du diagnostic. Le volet sol pollués avait par ailleurs déjà fait l'objet de nombreuses mesures dans le cadre de la réalisation de la ZAC 1 et le projet de ZAC 2 bénéficie de cette expérience.

Des compléments devront cependant être apportés au dossier d'étude d'impact dans le cadre de la réalisation de la ZAC afin de préciser les choix retenus pour gérer ces sites et sols pollués : excavation, traitement in-situ ou confinement. Une analyse des risques résiduels génériques devra également être menée.

Si la question de la protection des usagers du site est naturellement abordée dans le projet, il n'en n'est pas de même pour la protection contre les polluants des végétaux eux-mêmes. Pourtant, la qualité du projet est bâtie sur la richesse et la qualité des espaces publics et de leurs plantations. Il sera essentiel dans la phase réalisation de travailler à la pérennité des espaces verts en choisissant des végétaux adaptés.

7- Les risques et nuisances

Le projet est hors zone inondable à l'exception des berges du Rhône (PPRN du 2 mars 2009). Les remontées potentielles de nappes et de réseaux seront à étudier plus précisément dans le dossier de réalisation.

Il est très clairement expliqué dans le dossier que la principale source de nuisances pour le quartier est liée au trafic sur l'autoroute A7 qui engendre du bruit et de la pollution de l'air. Le projet n'a pas d'impact direct sur le bruit et la pollution, en revanche la position du projet en limite de cette infrastructure rend difficile l'intégration des bâtiments situés directement le long de l'A7 tant en terme de destination, que de traitement des façades, de la voirie (écrans anti-bruit, surface de roulement moins bruyante...). Des compléments devront être apportés à ce volet dans le dossier de réalisation, dans la mesure où une incertitude importante porte sur la date à laquelle l'A7 sera déclassée.

Conclusion :

Le programme Lyon Confluence est un programme très volontariste de requalification urbaine, qui va au-delà d'un simple projet, mais qui a comme ambition de créer un nouveau centre dans la ville de Lyon. En valorisant nettement ce quartier, ce projet est globalement en faveur de l'environnement. Il contribue notamment à densifier le centre ville, introduire de la mixité de fonctions dans ce secteur et à valoriser ce site en terme de paysage. Une des principales difficultés sur ce projet est la présence de l'autoroute A7 (génératrice de nuisances et barrière physique), ainsi que la situation enclavée de ce quartier qui rend sa desserte difficile.

La ZAC Confluence phase 2 est une étape de ce programme. Le dossier d'étude d'impact de ce projet est très complet à ce stade, mais des compléments devront être apportés sur ce dossier en vue de la réalisation de la ZAC sur les thématiques sols pollués et gestion de l'eau.

Pour le Préfet de région, autorité environnementale et par délégation,
Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

DREAL RHÔNE-ALPES
Le directeur régional adjoint

Emmanuel de GUILLEBON