



GIVORS

# Réaménagement et extension du parking de la gare

Note environnementale synthétique

Octobre 2018

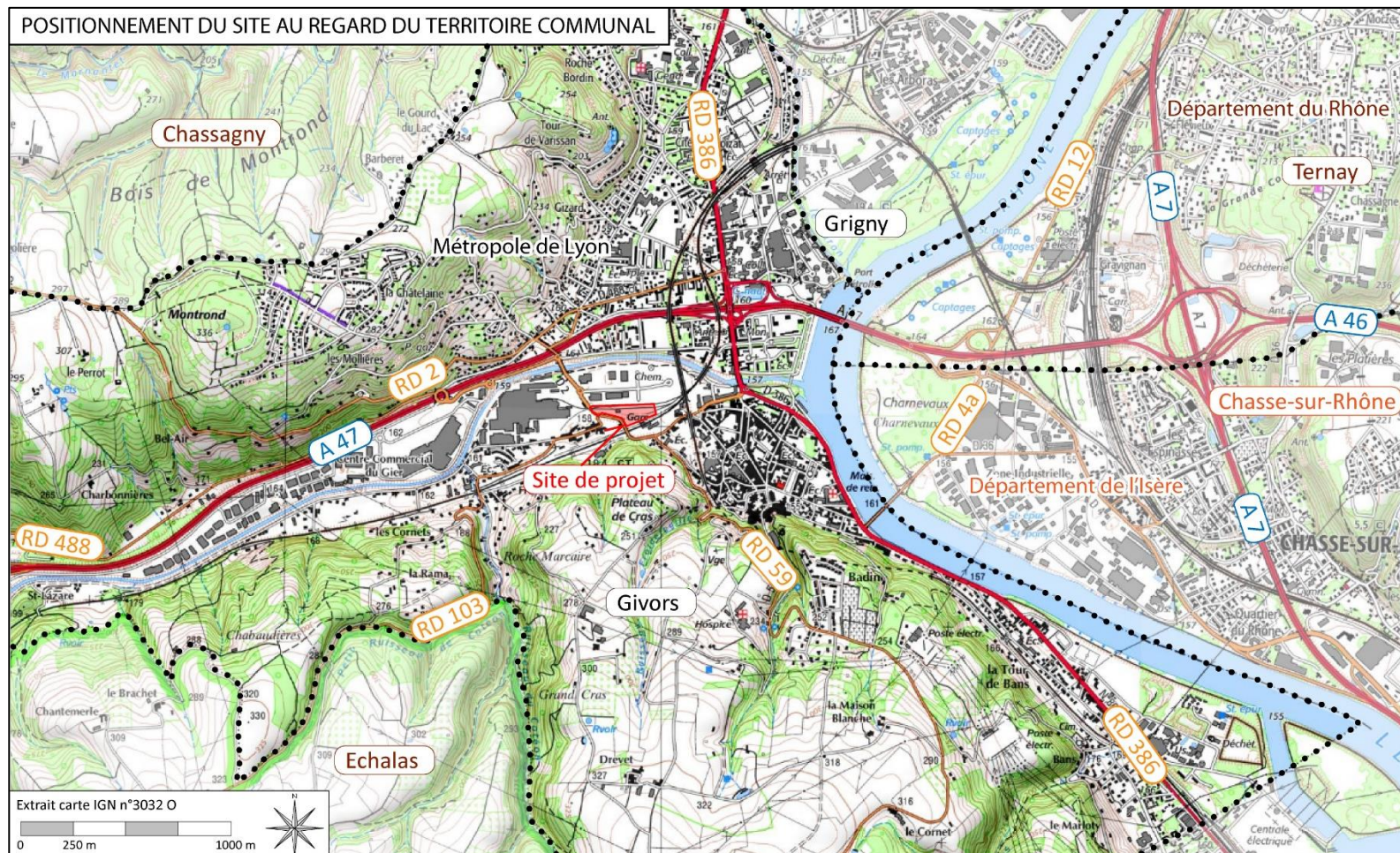
la métropole  
**GRAND LYON**

- Localisation du projet
- Justification du projet
- Présentation du projet
- Enjeux environnementaux (état initial, impacts et mesures)
  - Milieu physique
  - Milieu naturel
  - Milieu humain
  - Paysage
- Aspects réglementaires
- Conclusions



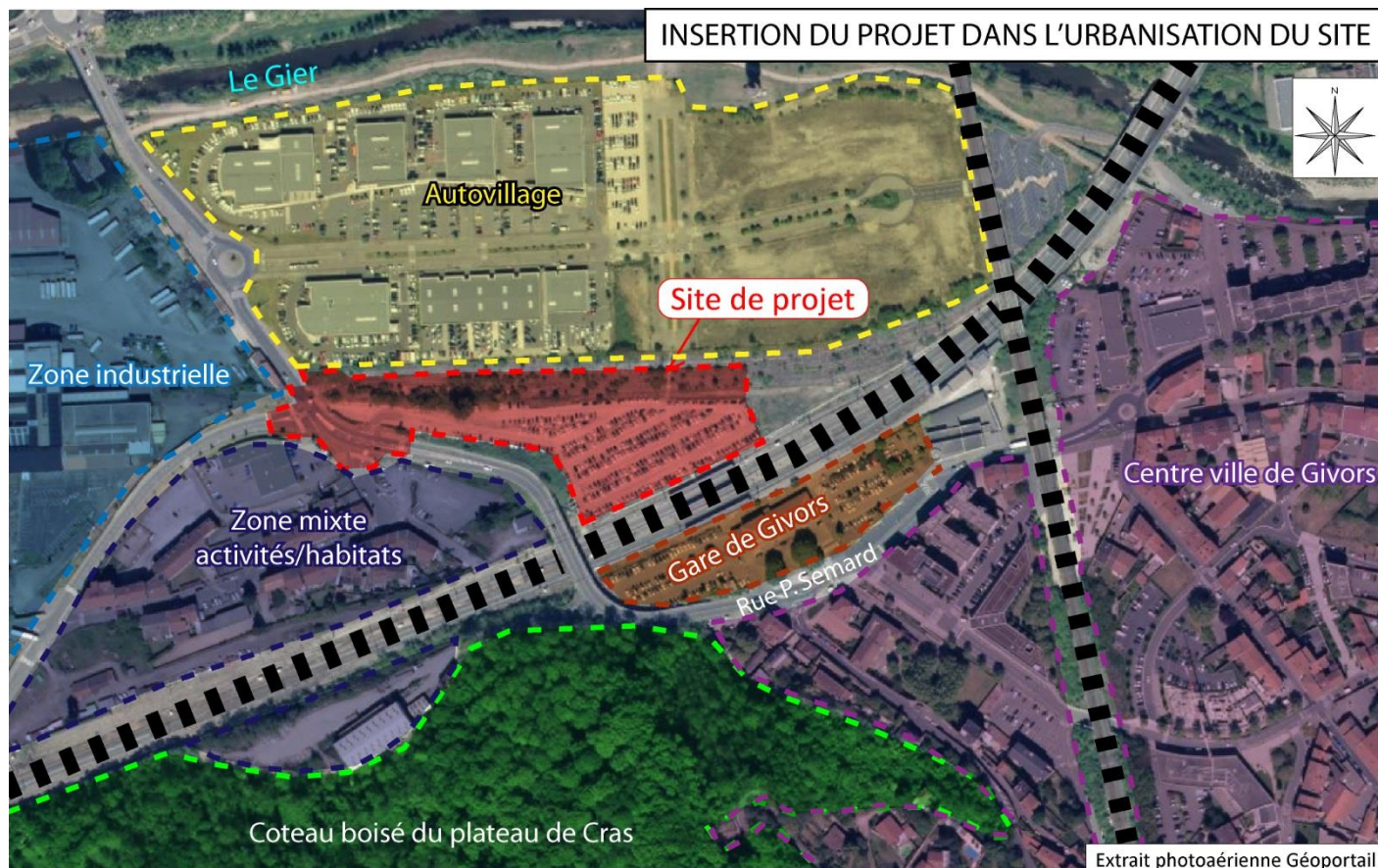


- Parking implanté au Nord de la gare de Givors le long de la rue Pierre Semard.





- Insertion du projet dans l'urbanisation du site.





**Utilisation actuelle du parking** : très forte occupation du parking en journée, observation de stationnements anarchiques.





## Transports en commun

→ Proximité immédiate de la gare de Givors ville :

- Ligne TER 10 – Lyon –Saint-Etienne,
- Lignes régulières Cars du Rhône – Sytral : 120 Givors/Lyon et 113 Vénisieux/Givors



→ Présence des arrêts de bus TCL- Sytral La Freydière de long de la rue Pierre Semard : lignes 80 (Grigny La Colombe/Givors Vallée du Gier) et 81 (Plateau de Montrond/Collège Paul Vallon).



Arrêt de bus au droit du parking - Juillet 2018



Arrêt de bus réaménagé - Septembre 2018



## Comptage des véhicules stationnés autour des parkings dédiés aux usagers des TER autour de la gare (source: la Métropole de Lyon)

- 400 voitures dans le parking Nord de la Métropole,
- 70 dans le parking de la rue Aimé Césaire (route d'Echalas) mis à disposition par la ville,
- 180 sur les 2 parkings SNCF devant la gare,
- soit 650 voitures (sans compter le stationnement des usagers TER dans d'autres parkings environnants, à l'exemple du parking en zone bleue de la rue F. Neuvesel, des parkings du moulin Madiba et de la rue du Moulin autour de la passerelle du Gier, ou encore des zones le long de la rue de Montrond, du parking élargi de Carrefour Market, etc).



Source : service proximité - citoyenneté de la Métropole de Lyon



## Responsable du projet et maîtrise d'ouvrage

Les études réalisées dans le cadre du projet de parking de la gare à Givors sont sous la maîtrise d'ouvrage de :

Représenté par : **COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON**  
**DIRECTION DE LA VOIRIE**  
**SUBDIVISION VTPS**  
**Agnès ROCCHI**

**GRAND LYON**  
la métropole

20 rue du Lac  
CS 33569  
69505 Lyon Cedex 03

## Contexte du projet

- **Réaménagement du parking existant** au droit de la gare de Givors avec agrandissement pour porter sa capacité de **400 à 600 places**.
- L'agrandissement du parking existant concerne des terrains explicitement prévus à cette fin par le PLU de Givors à travers **l'emplacement réservé N°03** destiné à la réalisation d'une aire de stationnement pour la gare. Cet emplacement réservé est reconduit au projet de PLU-H de La Métropole de Lyon.
- **Occupation actuelle des terrains** de l'emprise objet du projet :
  - Parking de surface existant d'une capacité de 400 places (traitement de surface en gravier et axe roulant en bicouche).
  - Anciens terrains SNCF sur l'emprise d'anciennes voies de triage.





## PLAN MASSE DU PROJET



## Description sommaire du projet et principes d'aménagement (1/2)

### Matériaux de surface :

Le parking sera traité en matériaux de surface suivant :

- **Chaussée et parking** en enrobés routiers, couleur noire : permet de traiter les risques liés à la pollution des sols de façon durable (cf conclusion étude pollution Ginger). Blocage véhicules par bordures de trottoirs ou caniveaux de surface.
- **Traitement des circulations piétonnes doux** en béton gris clair balayé, circulation mode doux et parvis accès Gare en revêtement désactivé.
- **Séparation des emprises de stationnement** par la circulation mode doux ou des espaces verts.
- **Espaces verts** traités par plantations sujets à haute tige d'essence autochtone, variées et à enracinement profond, plantations « tapissantes » également autochtone.

### Evacuation des eaux pluviales :

Les eaux pluviales du projet seront **traitées « à la parcelle » par infiltration dans le sous-sol**, selon les prérogatives du service de la Direction de l'eau de la Métropole de Lyon édictées au PLUH et des recommandations issues de la campagne d'analyse pollution des sols.

Cette infiltration sera organisée à partir d'une collecte de surface classique par ouvrages de surface type tabouret grille équipé de décantation sur une hauteur de 40 cm. Ces ouvrages de récupération des eaux superficielles seront collectés par canalisation jusqu'à une tranchée capacitive et infiltrante assurant la restitution des eaux dans le sous-sol. L'infiltration sera obtenue à partir de l'horizon inférieur des terrains pollués identifiés par le rapport de sols GINGER, soit **à partir d'une cote de moins 0,50 m par rapport à la cote altimétrique du terrain naturel existant**, selon recommandations des études de sols et de pollution effectuées sur l'emprise du projet.

L'ensemble du système est dimensionné pour assurer l'évacuation des eaux pluviales générées par le projet à l'occasion d'un **épisode pluvieux de type trentenaire** assurant une capacité de restitution globale des eaux en sous-sol selon **une durée maximale de 72 heures**.



## Description sommaire du projet et principes d'aménagement (2/2)

### Bilan matériaux :

Le projet sera globalement **équilibré en matériaux**, mais des **opérations de substitution de sol** seront indispensables.

Des évacuations de terres pour substitution seront nécessaires à la création des tranchées capacitatives infiltrantes. De même, des terres polluées seront ponctuellement à évacuer pour création de structure de chaussée ou création de milieu nutritif pour espaces verts.

Le bilan global de volume substitué est estimable à hauteur de **8 000 m<sup>3</sup>**.

Les terres évacuées seront dispatchées sur différentes filières, conformément aux principes définis par l'étude pollution réalisée en avril 2018 sur le projet. Les différentes filières concernées seront de type ISDI, ISDI+, ISDND.

### Eclairage public :

Le projet sera équipé d'un éclairage public. Le matériel employé en source lumineuse sera **de type LED** et assurera un **niveau d'éclairement sécurisant, renforcé sur les parcours PMR** conformément aux obligations en la matière. L'implantation des points lumineux sera située sur les bandes d'espaces verts ou en fond de stationnement. Dans cette hypothèse, les mats seront l'objet de protection mécanique appropriées.

## Topographie

- Topographie du site du parking globalement plane. Présence du talus routier côté Sud.
- Présence d'un quai en béton côté Nord.



## Impacts liés à la topographie

- Nivellement de l'ensemble **au plus près des côtes actuelles du terrain** (variation altimétrique maximale de 20 cm).
- Le projet sera globalement **équilibré en matériaux**, mais des opérations de substitution de sol seront indispensables. Des évacuations de terres pour substitution seront nécessaires à la création des tranchées capacitives infiltrantes. De même, des terres polluées seront ponctuellement à évacuer pour la création de structure de chaussée ou la création de milieu nutritif pour les espaces verts.
- Le bilan global de volume substitué est estimable à hauteur de **8 000 m<sup>3</sup>**.

## Mesures liées à la topographie

- Les terres évacuées seront dispatchées sur différentes filières, conformément aux principes définis par l'étude de pollution des sols réalisée en avril 2018 (GINGER) sur le projet. Les différentes filières concernées seront de type Installations de stockage de déchets inertes (ISDI et ISDI+), Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND).



## Nature des sols

- Grande épaisseur d'alluvions fluviales modernes du Rhône et du Gier sous des remblais issus des différents aménagements existants (source: Ginger CEBTP – 2018).
- Alluvions fluviales de nature argilo-limono-sableuse en surface puis sablo-graveleuses en profondeur (source: Ginger CEBTP – 2018).
- **Connaissance de galeries (ancien réseau SNCF)** sous le parking (source : Métropole de Lyon).

## Qualité des sols (Etudes Tauw-2010, Ingeos-2015, Ginger Burgeap-2018)

- Les **sols superficiels (jusqu'à 50 cm)** sont **susceptibles de contenir des anomalies** (composés organiques, éléments métalliques). Préconisations :
  - En cas de maintien des remblais sur site : recouvrement des sols par un revêtement en enrobés ou des espaces verts,
  - En cas d'excavation des remblais : contrôle analytique préalable des terres afin de définir les filières de gestion appropriées.
  - Infiltrer les eaux pluviales en dessous de cet horizon.

## Sites et sols pollués

- Sites Basias (BRGM) : anciens sites industriels.
- Sites Basol (Ministère de la transition écologique et solidaire) : sites pollués ou potentiellement pollués.
  - **Le site d'étude n'est pas référencé dans ces bases de données.**

### Impacts liés à la nature et à la qualité des sols

- Le Maître d'ouvrage devra vérifier l'existence, l'implantation et la nature des galeries SNCF afin d'assurer la stabilité de l'aménagement du parking.
- Les résultats de l'étude de sols (GINGER) et les préconisations édictées seront respectées dans le cadre du projet, afin de prendre en compte la pollution identifiée dans les sols.
- Le projet est susceptible d'intercepter des réseaux souterrains existants au droit du site.

### Mesures liées à la nature et à la qualité des sols

- **Préconisations relatives à la pollution des sols (GINGER)** : Maintien sur place des matériaux pollués autant que faire se peut, sinon, évacuation en décharges adaptées après tri sélectif.
- Les terres évacuées seront dispatchées sur différentes filières, conformément aux principes définis par l'étude pollution réalisée en avril 2018 sur le projet. Les différentes filières concernées seront de type Installations de stockage de déchets inertes (ISDI et ISDI+), Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND).
- **L'infiltration des eaux** sera obtenue à partir de l'horizon inférieur des terrains pollués identifiés par le rapport de sols GINGER, **soit à partir d'une cote de moins 0,50 m** par rapport à la cote altimétrique du terrain naturel existant, selon recommandations des études de sols et de pollution effectuées sur l'emprise du projet.
- Le dévoiement et /ou la protection des réseaux localisés au sein de l'emprise concernée ou à proximité immédiate seront réalisés en concertation avec les concessionnaires des réseaux impactés.



## Risques de découverte d'engins explosifs

→ La détection préalable n'a pas mis en évidence d'engin explosif sur ce secteur (source : Métropole de Lyon).

### Impacts/ mesures liés à la découverte d'engins explosifs

→ Malgré l'absence de détection d'engins explosifs sur le site, il est nécessaire de conserver une vigilance vis-à-vis du **risque potentiel lié à la découverte fortuite d'engin explosif** et de se rapprocher en cas de besoin du Centre Interdépartemental de déminage de Lyon.

## Eaux souterraines

- Nappe phréatique présente à **5-6 mètres de profondeur** (source: Ginger CEBTP – 2018).
- Risque d'inondation par remontée de nappe dans les sédiments très élevé – source : BRGM.
- Projet non concerné par un captage d'alimentation en eau potable ou un périmètre de protection.

## Eaux superficielles

- Projet appartenant au territoire au **contrat de milieu du Gier (2013-2019)**, dont les objectifs principaux sont :
  - Rendre une qualité des eaux compatible avec les fonctions et les usages des cours d'eau,
  - Assurer la préservation et la restauration des milieux aquatiques et de la ressource en eau,
  - Mettre en place une gestion pérenne des cours d'eau.

## Assainissement

- Zone d'assainissement collectif de la Métropole.

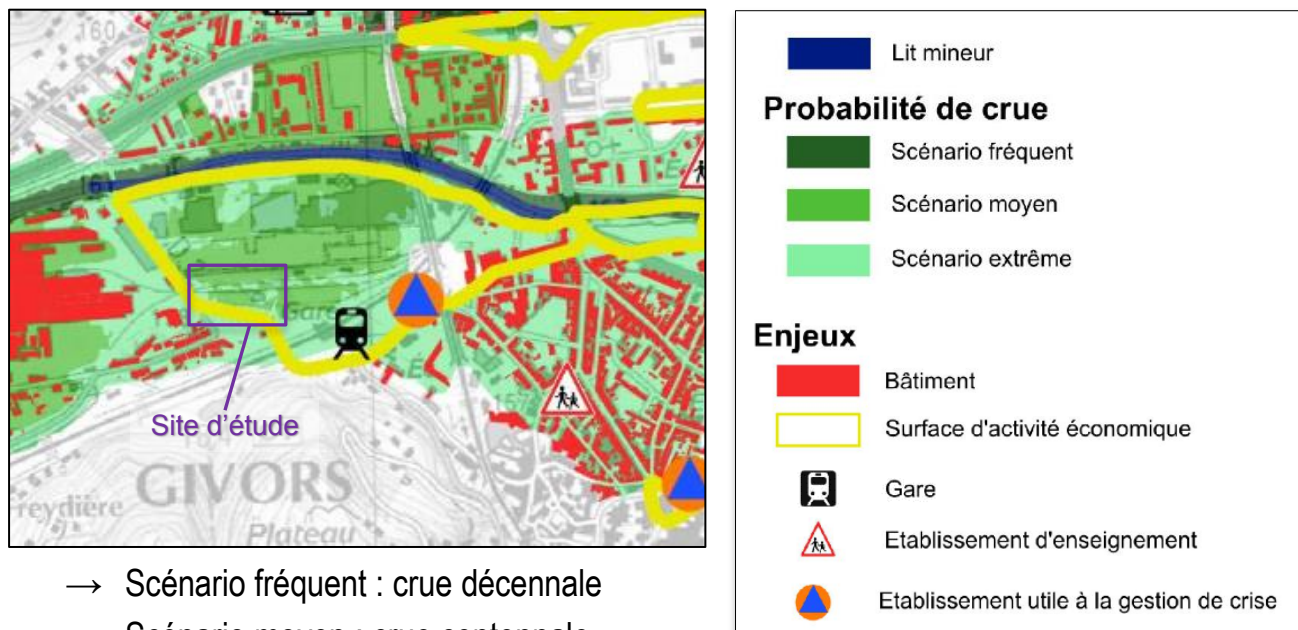
## Aléas naturels

- Projet situé en **zone d'aléa faible de retrait gonflement des argiles**,
- Projet situé en **zone de sismicité 3 « modérée »**,
  - Règles de construction ne concernant pas les aménagements urbains.



## Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) Lyon – Cartographie des surfaces inondables et des risques

Connaissance sur les surfaces inondables et les risques pour les débordements de certains cours d'eau et des remontées de nappe pour plusieurs types d'événements en vue de la définition d'une stratégie locale de gestion des risques d'inondation. Cette cartographie du TRI n'a pas vocation à se substituer aux cartes d'aléa des PPRI.

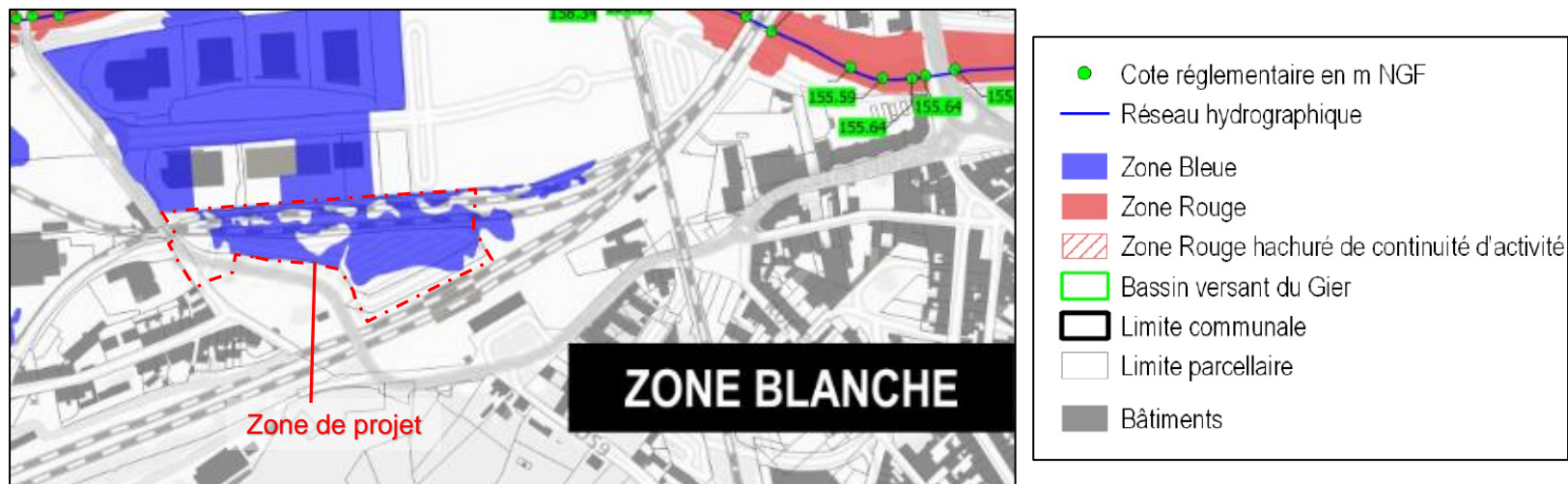


- Scénario fréquent : crue décennale
- Scénario moyen : crue centennale
- Scénario extrême : crue millénale

Juin 2014

→ **Projet localisé en zone inondable pour les scénarios moyen et extrême.**

## Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'Inondation du Gier - approuvé le 8 novembre 2017 (1/2)



→ **Zone blanche de maîtrise de l'urbanisation : zone non soumise au risque d'inondation**

### Extraits des dispositions applicables à la zone blanche

**Eaux pluviales : compensation de toute nouvelle imperméabilisation.** Ne pas augmenter le débit naturel en eaux pluviales de la parcelle jusqu'à l'évènement d'occurrence **30 ans**.

**Débit de fuite** à prendre en compte pour les pluies de faible intensité ne pourra être supérieur au débit maximal par ruissellement sur la parcelle (ou le tènement) avant aménagement pour un évènement d'occurrence **5 ans**.

Les techniques de gestion alternative des eaux pluviales seront privilégiées (maintien d'espaces verts, écoulement des eaux pluviales dans des noues, emploi de revêtements poreux, chaussées réservoir, etc....).



## Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'Inondation du Gier - approuvé le 8 novembre 2017 (2/2)

→ **Zone bleue : zone urbanisée soumise à un aléa d'inondation faible ou moyen**

### Extraits des dispositions applicables à la zone bleue et prescriptions (liste non exhaustive)

#### Eaux pluviales : **compensation de toute nouvelle imperméabilisation.**

Pour les projets soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la Loi sur l'eau : ne pas augmenter le débit naturel en eaux pluviales de la parcelle jusqu'à l'évènement d'occurrence **30 ans**.

**Débit de fuite** à prendre en compte pour les pluies de faible intensité ne pourra être supérieur au débit maximal par ruissellement sur la parcelle avant aménagement pour un événement d'occurrence **5 ans**.

Les techniques de gestion alternative des eaux pluviales seront privilégiées (maintien d'espaces verts, écoulement des eaux pluviales dans des noues, emploi de revêtements poreux, chaussées réservoir, etc....).

Clôtures : elles doivent être montées sans fondation faisant saillie au sol et ne doivent pas comporter de muret en soubassement, de manière à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

Parkings : la construction de parkings perméables doit être réalisée au niveau du terrain naturel, sans remblai, avec une perméabilité minimum de  $10^{-6}$  mm/s. Un affichage sur site doit informer le public du risque.

Réseau d'assainissement d'eau : devra être **étanche**, protégé contre les affouillements et adapté pour éviter l'aggravation des risques d'inondation des zones urbanisées par refoulement à partir des cours d'eau ou des zones inondées (clapet anti-retour sur les exutoires, dispositifs anti-refoulement sur le réseau).

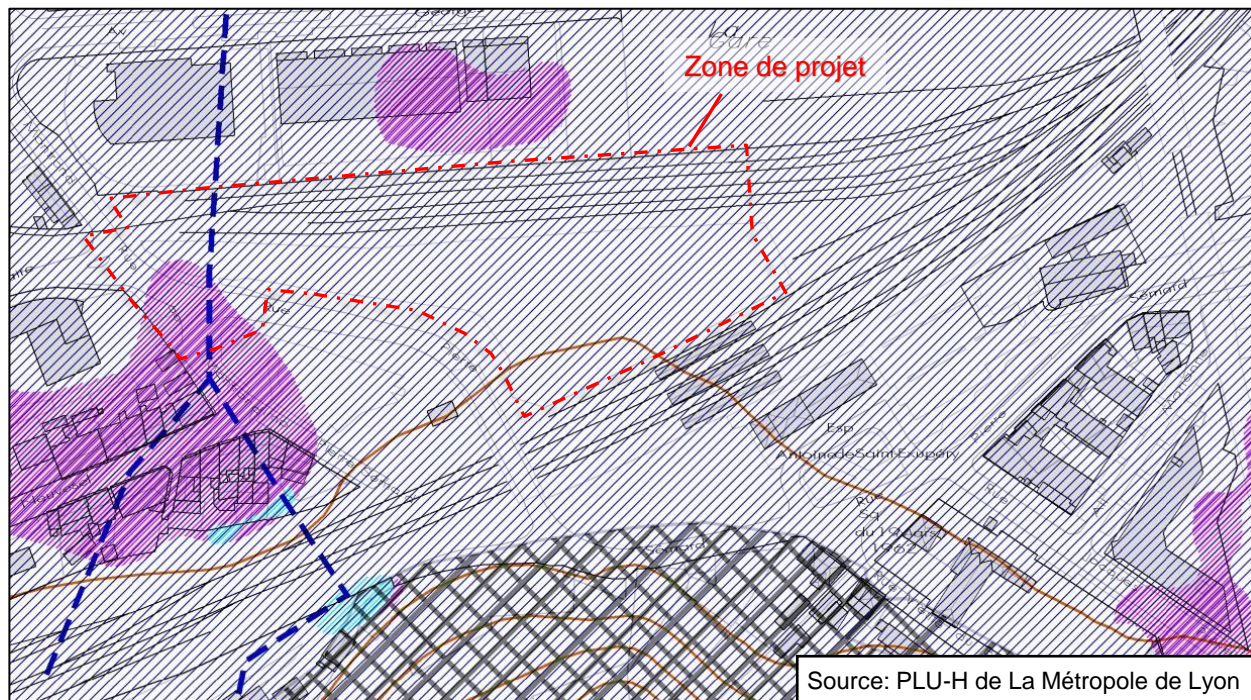
Les réseaux doivent être munis de tampons verrouillés.

Plantations d'arbres à enracinements superficiels (peupliers blancs et/ou cultivars, résineux...) sont interdites.

## Aléas naturels (1/2) (PLU-H de La Métropole de Lyon)

→ Le projet se trouve principalement **en zone de production prioritaire du ruissellement** : zone en amont des secteurs les plus vulnérables qui génère des apports d'eau pluviale en direction de ces secteurs déjà bâtis.

Dans ces périmètres, un complément de stockage des eaux pluviales est mis en place.



Source: PLU-H de La Métropole de Lyon

### Dispositif de gestion des eaux pluviales (extraits) :

- dimensionné pour **une pluie de période de retour 30 ans**, soit au minimum **70 litres/m<sup>2</sup> imperméabilisé** dont 15 litres/m<sup>2</sup> imperméabilisé à gérer par un système de décantation naturelle.
- doit pouvoir se vider en un **temps maximum de 72 heures pour la pluie 30 ans**.
- capacité inférieure à 70 litres/m<sup>2</sup> imperméabilisés admise dès lors que toutes les pluies sont infiltrées à la parcelle.

#### PRÉVENTIONS DES RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN



#### PRÉVENTIONS DES RISQUES D'INONDATION PAR RUISSELLEMENT

##### Axe d'écoulement naturel



##### Périmètres de production



##### Périmètres d'écoulement et d'accumulation



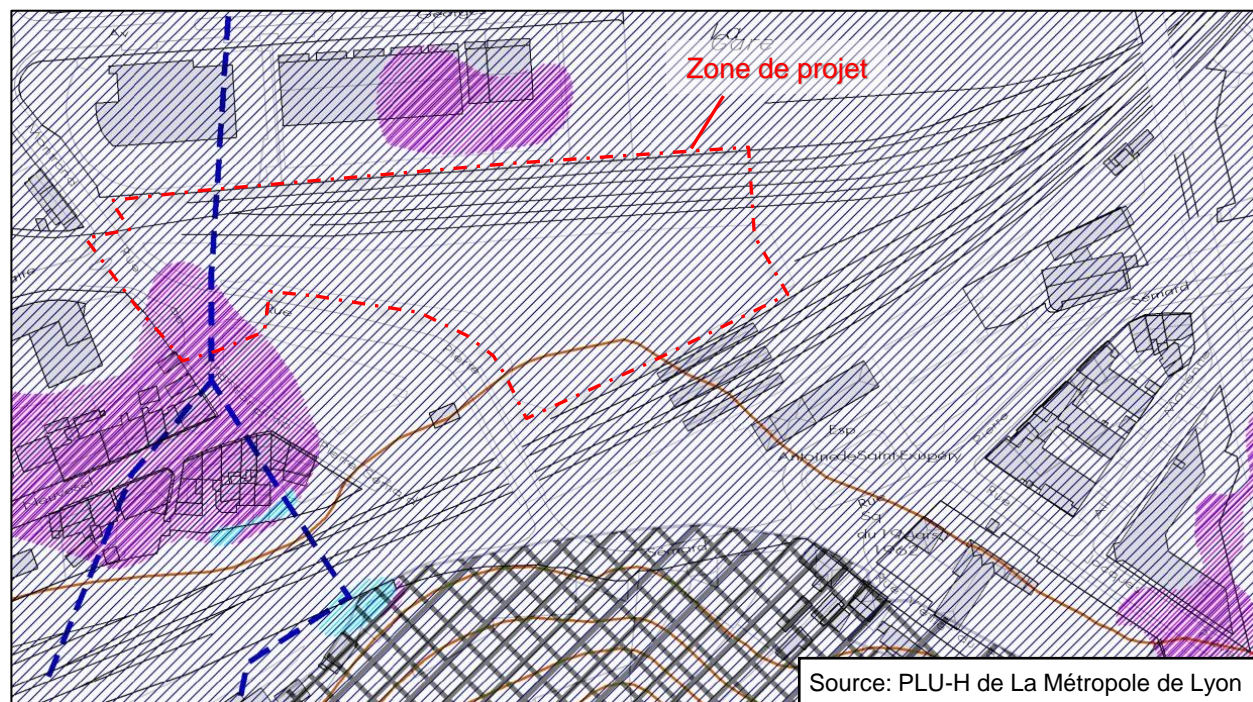


## Aléas naturels (2/2) (PLU-H de La Métropole de Lyon)

### Règles (extraits) :

#### Dans les **périmètres d'accumulation secondaires** :

Les accès des constructions neuves y compris les rampes vers des garages souterrains sont situés à 0,20 mètre au moins au-dessus du niveau de la chaussée. Cette règle s'applique également en cas de reconstruction après démolition ou de travaux de restructuration ou d'aménagements conséquents de constructions existantes.



Source: PLU-H de La Métropole de Lyon

**Les axes prioritaires d'écoulement naturel** sont constitués des lignes de collecte des eaux où la pente est la plus importante, la vitesse de ruissellement étant donc plus élevée. Le busage est interdit.

Au droit des axes d'écoulement, les affouillements et exhaussements de sol sont interdits, sauf s'ils contribuent à l'amélioration des fonctions d'écoulement des eaux et n'aggravent pas la vulnérabilité à l'aval. Les clôtures prennent en compte les impératifs d'écoulement des eaux. Ne sont pas admis les dispositifs pleins (muret, clôture pleine).

En cas d'aménagement d'ouvrages de franchissement nécessaires au projet, ils ne doivent pas aggraver la situation à l'aval.

### PRÉVENTIONS DES RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN



### PRÉVENTIONS DES RISQUES D'INONDATION PAR RUISSELLEMENT

#### Axe d'écoulement naturel



#### Périmètres de production



#### Périmètres d'écoulement et d'accumulation



## Gestion des eaux pluviales (extraits des prescriptions issues du règlement du PLU-H de La Métropole de Lyon)

→ Le règlement du PLU-H impose que **les eaux pluviales soient gérées à la parcelle**.

A cette fin, elles sont :

soit infiltrées sur le terrain ; soit rejetées dans un cours d'eau ; soit faire l'objet de la combinaison de ces deux techniques. [...]

### Rejet par infiltration :

Les eaux pluviales font l'objet d'une décantation naturelle par des dispositifs tels que noue, tranchée filtrante, jardin de pluie filtrant, avant infiltration dans le sol, y compris si nécessaire par puits d'infiltration.

Ces dispositifs sont dimensionnés pour traiter au minimum 15 litres par m<sup>2</sup> imperméabilisé.

En outre, ils respectent une épaisseur de sol d'un mètre au minimum entre le fond de l'ouvrage et le plus haut niveau connu de la nappe.

### Rejet dans un cours d'eau

Les eaux pluviales font l'objet d'une décantation naturelle par des dispositifs tels que noue, tranchée filtrante, jardin de pluie filtrant, avant infiltration dans le sol, y compris si nécessaire par puits d'infiltration.

Ces dispositifs sont dimensionnés pour traiter au minimum 15 litres/m<sup>2</sup> imperméabilisés.

Un volume complémentaire de stockage pour répondre aux risques d'inondation est mis en place selon les règles relatives aux risques d'inondation par ruissellement auxquelles il convient de se référer.

Le débit de rejet vers le cours d'eau est limité [...] à 3 litres par seconde. Toutefois, cette limitation de débit n'est pas applicable en présence de règles différentes édictées dans les périmètres de risque d'inondation ou dans les PPRNI ou peut être adaptée en fonction de critères hydrologiques.

**A titre exceptionnel, le rejet des eaux pluviales dans le réseau public d'assainissement peut être admis** (absence de cours d'eau à proximité, périmètres de risque de mouvement de terrain, arrêté de protection de captage d'eau potable,...).

### Impacts liés à la gestion des eaux

- Les aménagements réalisés conduisant à des mouvements de terres relativement limités, il est possible de considérer que le projet n'occasionnera pas de perturbation sensible du sous-sol et par conséquent ne présentera **aucune incidence directe majeure sur les écoulements souterrains** (nappe phréatique présente à 5-6 mètres de profondeur).
- Le projet n'intéresse **aucun écoulement superficiel permanent ou temporaire**, aussi les principales incidences seront directement liées à la gestion des eaux pluviales générées par les nouvelles imperméabilisations liées aux places de parking, aux trottoirs enrobés et aux voies de desserte. Les surfaces imperméabilisées dans le cadre du projet représentent environ 13400 m<sup>2</sup>. Toutefois, ces eaux seront directement infiltrées sur place après avoir transitées par des avaloirs avec décantation (assurant un traitement avant infiltration), ce qui constitue une amélioration vis-à-vis de l'existant puisque les eaux pluviales s'infiltrent actuellement directement sur le site déjà utilisé en parking.
- **L'aléa d'inondation est pris en compte en phase de conception du projet** notamment vis-à-vis de la topographie finale du site, des obstacles potentiels et pour la définition du dispositif de gestion des eaux.
- La phase de travaux constituera l'étape la plus sensible vis-à-vis des risques de pollution des ruissellements superficiels rejoignant actuellement le réseau communautaire.

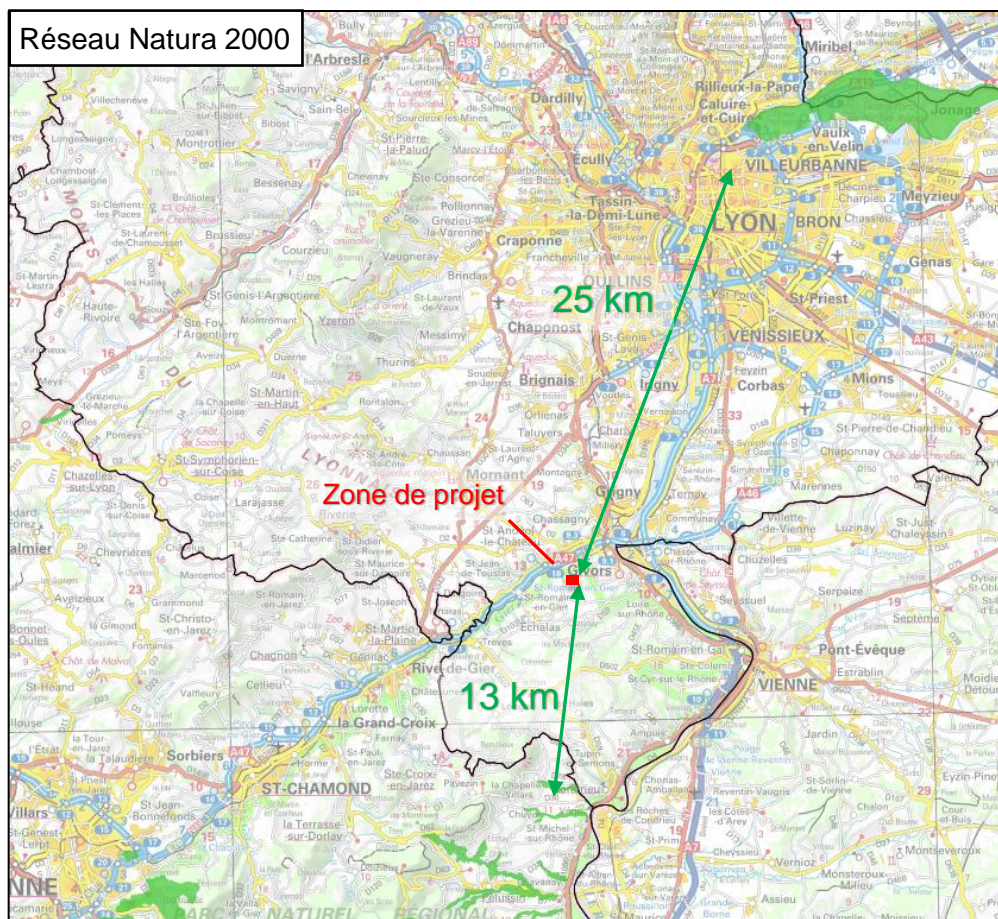


## Mesures liées à la gestion des eaux

- La principale mesure à appliquer vis-à-vis de la protection des eaux consistera à s'assurer de **ne pas introduire de pollution au sein des écoulements souterrains et dans le réseau d'assainissement lors des phases de travaux** (sensibilisation et responsabilisation des entreprises qui interviennent sur le chantier vis-à-vis des risques de pollution, application de procédures strictes en matière de travaux publics, utilisation d'engins conformes à la réglementation, interdiction de tous rejets sur le site, système de collecte des eaux de ruissellement et des eaux usées générées par le chantier, bacs de rétention pour produits polluants, containers destinés à recueillir les huiles usagées et autres déchets spéciaux...).
- **Bassin versant intercepté :**  
Le projet se situe en aval de la gare SNCF existante. De fait, le bassin versant amont est aujourd'hui collecté et raccordé au réseau métropolitain existant. L'emprise projet n'est donc pas réceptrice d'un bassin versant amont.
- **Gestion des eaux pluviales :**  
Les eaux pluviales du projet seront **traitées « à la parcelle » par infiltration** dans le sous-sol, selon les prérogatives du service de la Direction de l'eau de la Métropole de Lyon et des recommandations issues de la campagne d'analyse pollution des sols.  
  
Cette infiltration sera organisée à partir d'une **collecte de surface classique** par ouvrages de surface type tabouret grille équipé de décantation sur une hauteur de 40 cm. Ces ouvrages de récupération des eaux superficielles seront collectés par canalisation jusqu'à une **tranchée capacitive et infiltrante** assurant la restitution des eaux dans le sous-sol. L'infiltration sera obtenue à partir de l'horizon inférieur des terrains pollués identifiés par le rapport de sols GINGER, soit à partir **d'une cote de moins 0,50 m** par rapport à la cote altimétrique du terrain naturel existant, selon les recommandations des études de sols et de pollution effectuées sur l'emprise du projet.  
  
L'ensemble du système est dimensionné pour assurer l'évacuation des eaux pluviales générées par le projet à **l'occasion d'un épisode pluvieux de type trentenal** assurant une capacité de restitution globale des eaux en sous-sol selon une **durée maximale de 72 heures**.

## Inventaires et protections des milieux naturels

- Projet situé en dehors des zones à enjeux de milieux naturels inventoriés (ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles, parc naturel régional et zones humides).
- **Projet se maintenant à distance des sites Natura 2000 du territoire de la Métropole de Lyon** (le plus proche à environ 25 km au Nord-Est du site d'étude) **et du département limitrophe de la Loire** (à 13 km au Sud du site d'étude).



- Pas d'enjeu majeur au regard du projet.

## Corridors biologiques

- **Projet situé en zone urbanisée, en dehors des corridors écologiques identifiés au niveau territorial** : Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine lyonnaise (DTA), Continuités écologiques de l'Agglomération Lyonnaise (SCOT).
  - Importance de la trame verte au sein des espaces urbanisés en tant qu'espaces de repos et de nourrissage pour la faune notamment les passereaux.



## Trame végétale du site

- **Trame végétale peu développée** sur le site.
- Présence **d'espèces pionnières** colonisatrices des espaces rudéraux.
- Arbres et arbustes notamment en bordure du site et des allées de stationnement (peupliers noirs, robiniers faux-acacia principalement).

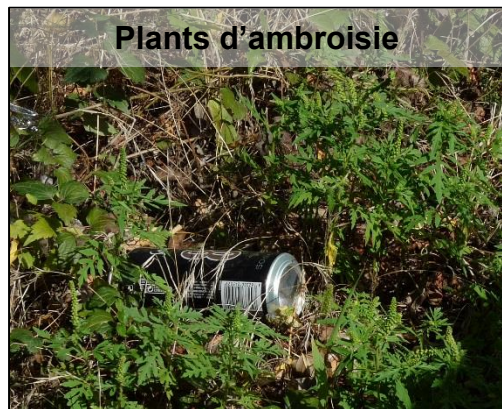


Trame végétale du site



## Espèces invasives

→ Présence de **plantes invasives**: buddleia de David, robinier faux-acacia, ailanthe glanduleux, ambroisie, mélilot blanc, séneçon du Cap...



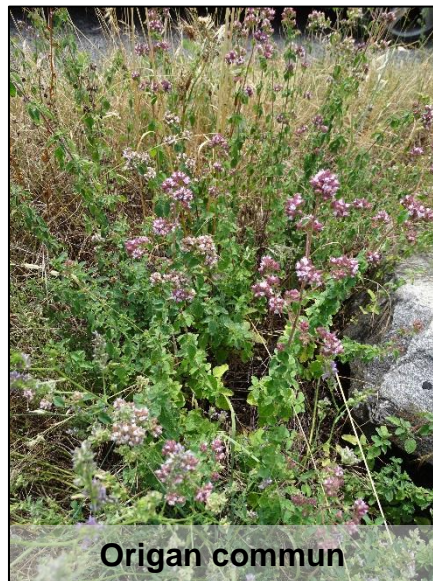


## Espèces herbacées

→ Pas d'espèce végétale à enjeu sur le site.



Talus routier colonisé par la ronce, la clématite...



Origan commun



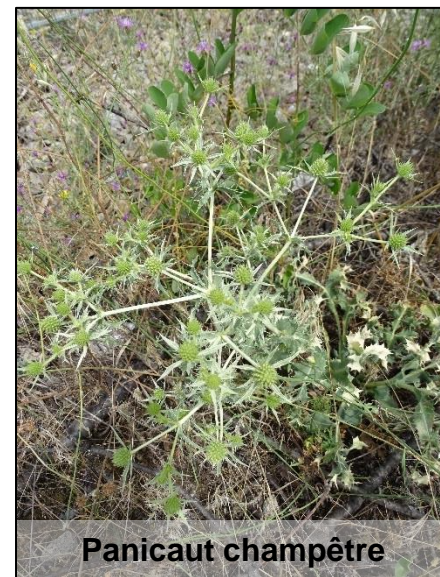
Centauree



Lin à feuilles menues



Cabaret des oiseaux



Panicaut champêtre



## Espèces faunistiques

- **Pas d'espèce faunistique à enjeu de conservation majeure** relevée sur site. Cortège faunistique constitué d'espèces couramment observées en site urbanisé.
- Présence toutefois du lézard des murailles : espèce commune au sein des espaces urbanisés mais protégée.



Lézard des murailles



Moro-sphinx



Argus



### Impacts liés au milieu naturel

- Le site concerné par le présent aménagement n'entretient **aucune fonctionnalité biologique directe** avec les espaces naturels remarquables et/ou stratégiques du secteur.

Aussi, les dispositions prises dans le cadre de la présente opération n'occasionnent **aucune incidence directe ou indirecte négative sur des espaces d'importance communautaire ou sur les milieux naturels remarquables**. L'aménagement du projet sur les parcelles actuellement occupées par le parking et par les voies ferrées désaffectées n'occasionnera **pas une incidence majeure au regard des milieux naturels en présence et des espèces végétales** qui se développent potentiellement sur le site (absence d'espèces floristiques patrimoniales ou protégées, pas d'espèce caractéristique de zone humide).

Aussi, cet aménagement entraînera uniquement la **disparition ponctuelle et localisée des habitats de milieux anthropisés** (espace de parking et voies ferrées désaffectées) qui composent actuellement le site.

- L'intérêt de ces parcelles est relativement réduit et se limite essentiellement à une aire de nourrissage complémentaire aux espaces environnants pour la petite faune (oiseaux notamment). Toutes les dispositions seront prises afin de **réaliser les travaux en intégrant le cycle biologique des espèces afin d'éviter tout risque d'atteinte et de perturbation sensibles à des individus d'espèces protégées comme les passereaux** (cf. mesures d'insertion envisagées).
- Les parcelles concernées par le projet **ne sont pas incluses dans les espaces couverts par les continuités et les corridors écologiques identifiés dans le SRCE**, il n'occasionnera donc aucune perturbation sur les fonctionnalités biologiques de grande échelle au droit du territoire de Givors.

### Mesures liées au milieu naturel (1/2)

- Malgré l'absence d'enjeu de milieu naturel recensé, les travaux d'aménagement intégreront **l'ensemble des dispositions permettant de limiter tout risque d'incidence ou de perturbation significative des milieux naturels et de la faune**, et l'ensemble des mesures à mettre en œuvre **par anticipation** vis-à-vis de l'aménagement au regard des espaces végétalisés et des animaux susceptibles de fréquenter occasionnellement les espaces concernés par le projet.
- De plus, le projet s'accompagne d'un **programme de plantations** (3400 m<sup>2</sup> d'espaces verts, soit 20% de l'emprise du parking, notamment des espaces enherbés, des massifs plantés comptabilisant 111 arbres) qui reconstituera autant d'habitats favorables à l'avifaune locale et aux invertébrés. Ces plantations seront constituées de sujets à hautes tiges d'essence autochtone, variées et à enracinement profond, ainsi que de plantations « tapissantes » également autochtones.

Ainsi, le projet permettra de recréer des habitats favorables à l'avifaune locale (passereaux notamment) et aux invertébrés dans le cadre des plantations paysagères.

- A l'issue des travaux, le parti d'aménagement paysager de la zone reposera sur la **végétalisation des espaces libres**. De nouveaux sujets (essences locales) seront plantés, les **abords du chantier seront remis en état**, notamment par une végétalisation de l'ensemble des espaces remaniés (talus) au moyen d'espèces végétales appropriées, afin de **limiter l'expansion des plantes envahissantes indésirables** comme le robinier, le buddleia ou surtout l'ambroisie.

### Mesures liées au milieu naturel (2/2)

- En effet, **toutes les précautions seront prises afin d'éviter la prolifération des plantes indésirables envahissantes** sur le chantier notamment lors de la mise à nu des terrains, puisque c'est au moment de cette phase que le développement des plantes pionnières, telle que l'ambrosie, apparaissent et prolifèrent très facilement. Afin d'éviter le risque de propagation des espèces invasives répertoriées sur le site, des mesures spécifiques seront mises en œuvre: évacuation des terres contaminées, contrôle et traçabilité des terres apportées sur site afin d'éviter l'apport de terres déjà contaminées. La végétalisation rapide des espaces à l'issue de l'aménagement permettra également d'éviter l'installation de l'ambrosie).
- Le repérage préalable du site a permis d'apprécier les enjeux potentiels existants et d'édicter un certain nombre de mesures à mettre en œuvre afin de ne pas risquer d'occasionner des incidences sur les espèces animales susceptibles de fréquenter ces espaces urbanisés.

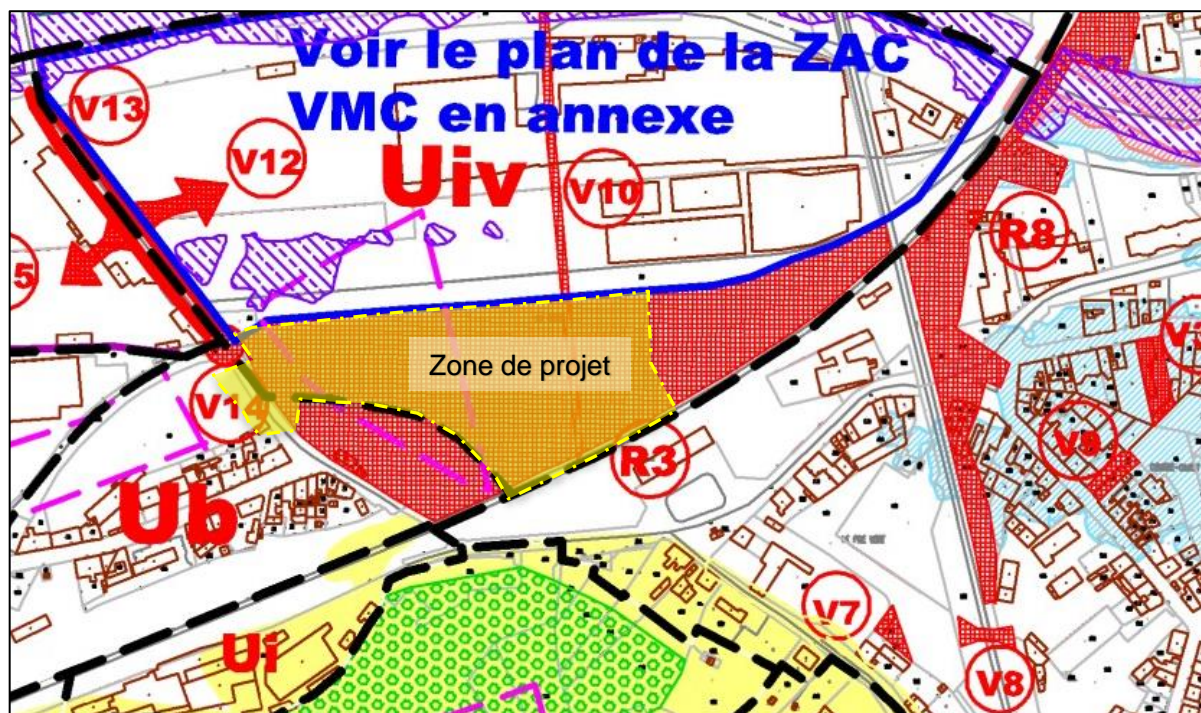
La principale précaution à prendre concerne la **période de démarrage des travaux et de dégagement des emprises des espaces végétalisés**. En effet, ces opérations doivent être impérativement entreprises **en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune (printemps notamment)**. C'est pourquoi, le pétitionnaire s'engage à faire réaliser les débroussaillages du site en période post-estivale/automne (de fin septembre à fin octobre) qui constitue la période optimale d'intervention vis-à-vis de la faune (hors période de reproduction et hors période hivernale).

Ces mesures permettront de garantir l'absence d'incidence sur les espèces protégées, notamment les passereaux fréquentant le site, ainsi que les lézards des murailles.

- Malgré l'absence d'enjeu majeur relevé au regard des déplacements de la faune sur le site, **l'intégration d'espaces végétalisés** (arbres, espaces enherbés,...) contribuera à favoriser la nature au sein des espaces.



## Zonage – PLU de Givors



*Préambule : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Métropole de Lyon actuellement en vigueur fait l'objet d'une révision dont l'enquête publique s'est déroulée du 18 avril au 7 juin 2018.*

*Le document opposable est présenté ci-contre.*

*Le projet de Plan Local de l'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) est présenté ici.*

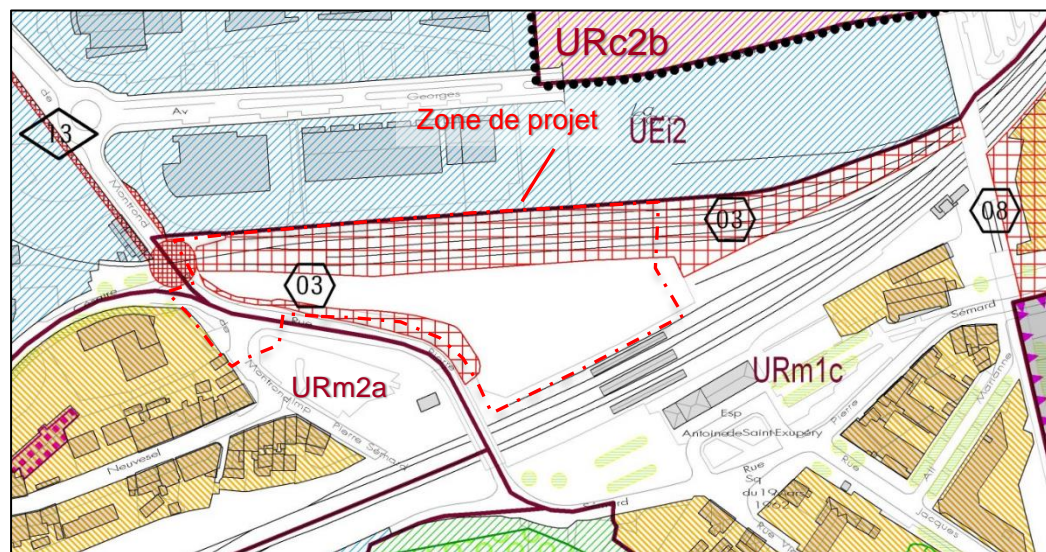
→ **Projet inscrit en zone Uiv** (Secteur d'activités économiques de ZAC VMC) et **zone Ub** (Extension urbaine dense).

**Dans ces zones :**

Sont admises sous condition :

- Les constructions à usage de stationnement public ou de stationnement d'intérêt public

## Zonage – projet de PLU-H



- **Projet inscrit en zone URm1c** (Zone à caractère mixte, constituant une liaison entre les quartiers centraux et les quartiers périphériques) et **zone URm2a** (Zone composite à dominante de petits collectifs, d'habitat intermédiaire et individuel resserré).

**Dans ces zones :**

Sont soumis à conditions : **Les ouvrages d'infrastructure terrestre** et fluviale ainsi que les outillages, les équipements et les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité fluviale, ferroviaire et routière, dès lors que leur conception, leur localisation et leurs dimensions, assurent **leur insertion en compatibilité avec le tissu urbain environnant**.



## Emplacement réservé aux équipements publics – PLU de Givors

R3	Construction d'un stationnement en ouvrage pour la gare	Commune	26 000 m <sup>2</sup>
----	---	---------	-----------------------

## Emplacement réservé de voirie – PLU de Givors

V10	Cheminement liaison douce liaison gare VMC site du moulin (mail)	commune	Largeur 5 m
V13	Elargissement de la rue de Montrond	commune	3m de part et d'autre de la voie
V14	Giratoire RD 103 au niveau de VMC	commune	Diamètre 16 m



- Projet couvert par des emplacements réservés relatifs à la réalisation d'un parking et au réaménagement de la rue de Montrond (continuité de la rue Pierre Semard).

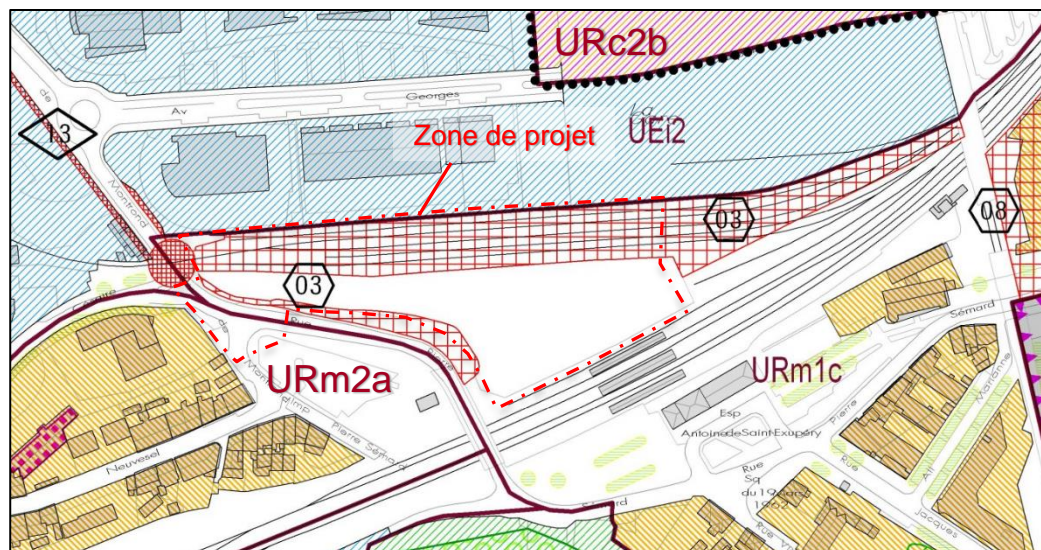


## Emplacement réservé aux équipements publics – projet de PLU-H

N°	Localisation	Affectation	Bénéficiaire
3	Rue de Montrond	Réalisation d'une aire de stationnement pour la gare	METROPOLE DE LYON

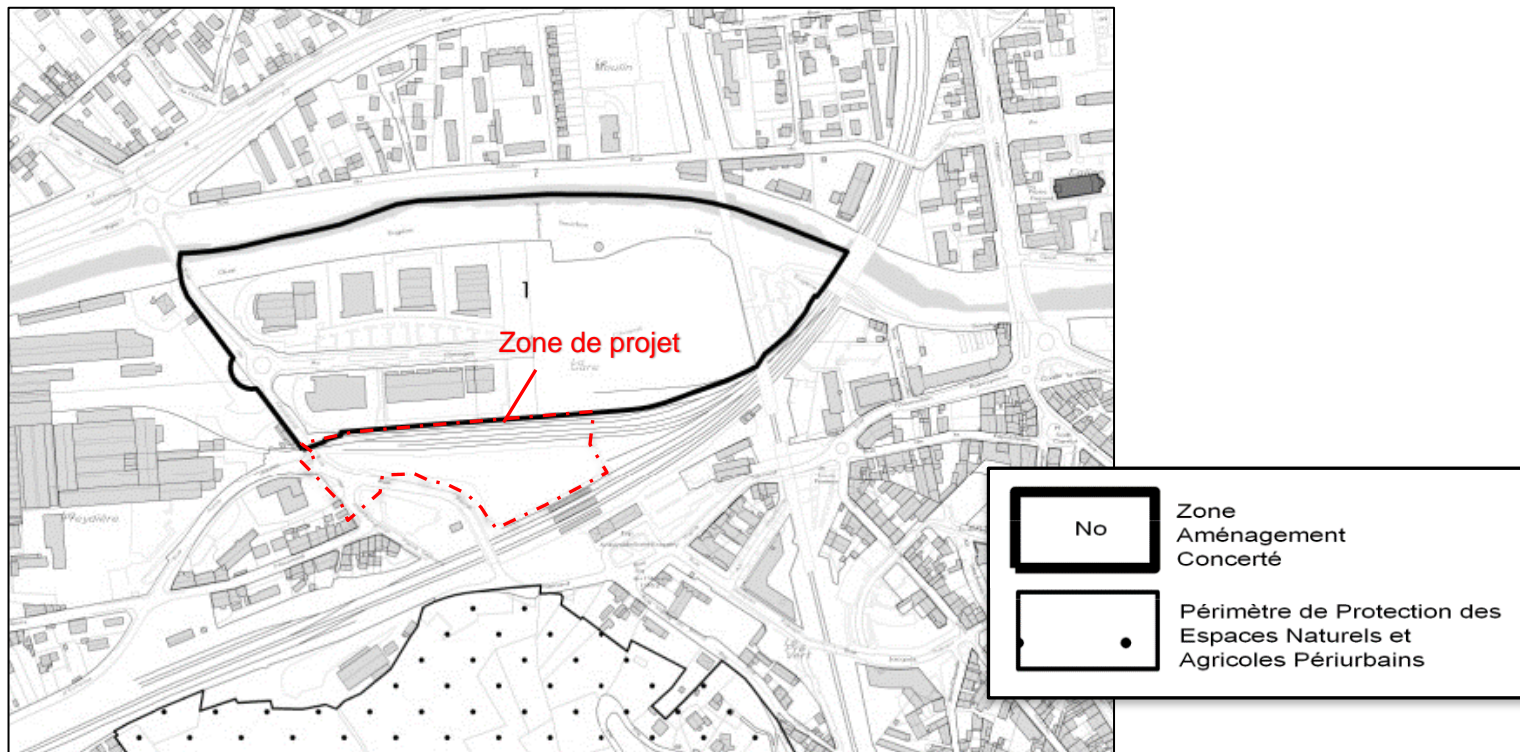
## Emplacement réservé de voirie – projet de PLU-H

N°	Localisation	Opération	Bénéficiaire
13	Rue de Montrond de : Rue Aimé Césaire à : Le Gier	Elargissement de voie	METROPOLE DE LYON



- Projet couvert par des emplacements réservés relatifs à la réalisation d'un parking et au réaménagement de la rue de Montrond (continuité de la rue Pierre Semard).

## Périmètres reportés au projet de PLU-H



- **ZAC VMC (Autovillage)** réalisée au Nord du site.

- **Périmètre PENAP** au Sud du site de projet : pas de contraintes par rapport au projet .





## Servitudes d'utilité publique



- **Servitude PM1 liée aux risques naturels** : ensemble du site concerné.
- **Servitude T1 liée aux voies ferrées** : ensemble du site concerné.



### Impacts liés au document d'urbanisme

- Le projet sera conforme au document d'urbanisme opposable. Il est inscrit à l'emplacement réservé n°3 du PLU de Givors et reconduit au projet de PLU-H de La Métropole de Lyon
- Il sera cohérent avec l'aménagement de la ZAC VMC réalisée au Nord.
- Le projet n'aura aucun impact sur les PENAP les plus proches localisés de l'autre côté de la voie ferrée.
- Le projet se conformera aux dispositions réglementaires du PPRNI du Gier, en particulier en termes de gestion des eaux.
- Le maître d'ouvrage est en contact avec la SNCF afin de définir les contraintes et enjeux liés à la servitude relative aux voies ferrées.

### Mesures liées au document d'urbanisme

- En l'absence d'impact, aucune mesure n'est à prendre au regard du document d'urbanisme.
- Le projet permettra une liaison douce entre la ZAV VMC, le parking aménagé et la gare de Givors par la création d'une liaison piétonne et cycles entre ces 3 pôles générateurs de déplacements.
- En l'absence d'impact, aucune mesure n'est à prendre au regard des PENAP.
- Le dispositif établi dans le cadre du projet respecte les dispositions réglementaires édictées par le PPRNi du Gier.
- Toutes les mesures seront prises afin de respecter les contraintes liées à la servitude relative aux voies ferrées.

## Monuments historiques

→ **Pas de monuments historiques à proximité du site.**

## Sensibilités archéologiques

→ **Pas de zone de présomption de prescriptions archéologiques sur le site**  
(source : PLU de La Métropole de Lyon).

### Impacts liés au patrimoine historique et archéologique

Le projet n'aura **aucun impact sur les monuments historiques** du secteur.

Lors des travaux le **risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques** n'est pas exclu (cf. mesures d'insertion envisagées).

### Mesures liées au patrimoine historique et archéologique

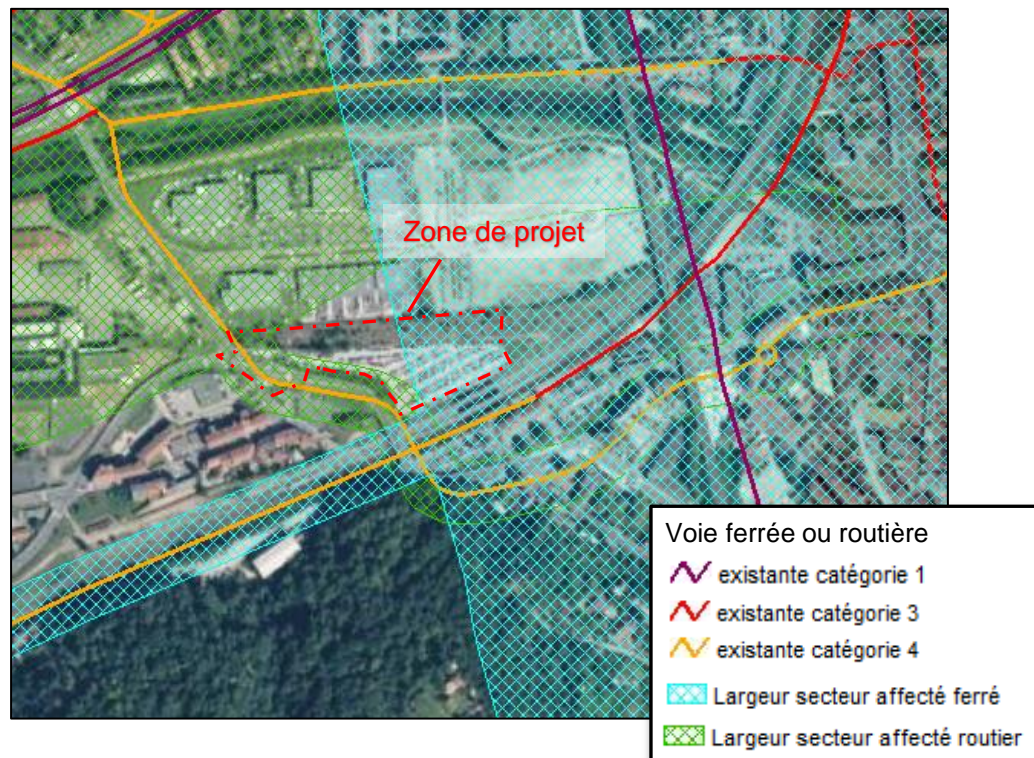
Le Service Régional d'Archéologie sera contacté afin de connaître la **sensibilité archéologique du site** et la nécessité éventuelle de prescriptions archéologiques en amont des travaux.

Le maître d'ouvrage et les entreprises chargées d'effectuer les travaux devront se conformer à la législation en matière **d'archéologie préventive** (Loi du 1<sup>er</sup> août 2003 modifiant la loi du 17 janvier 2001 traduite dans le code du patrimoine et son décret d'application en date de 3 juin 2004).

D'autre part, en application des articles L 531-14 à L 531-16 du code du patrimoine **toute découverte fortuite devra faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune et leurs abords préservés** (mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte importante). Le maire doit transmettre sans délai cette déclaration au préfet afin qu'il avise l'autorité administrative compétente en matière d'archéologie (service régional d'archéologie).

## Classement sonore des voies

- **Secteur soumis aux nuisances sonores de la voie ferrée de la rive droite du Rhône** (catégorie 1 - largeur affectée par le bruit de 300 mètres de part et d'autres de la voie) **et de la rue Pierre Semard** (catégorie 4 - largeur affectée par le bruit de 30 mètres de part et d'autres de la voie).



- Les véhicules se rendant à la gare ne pouvant pas stationner sur l'aire actuelle, ils se répartissent à l'échelle du quartier de façon anarchique, illicite voire dangereuse.

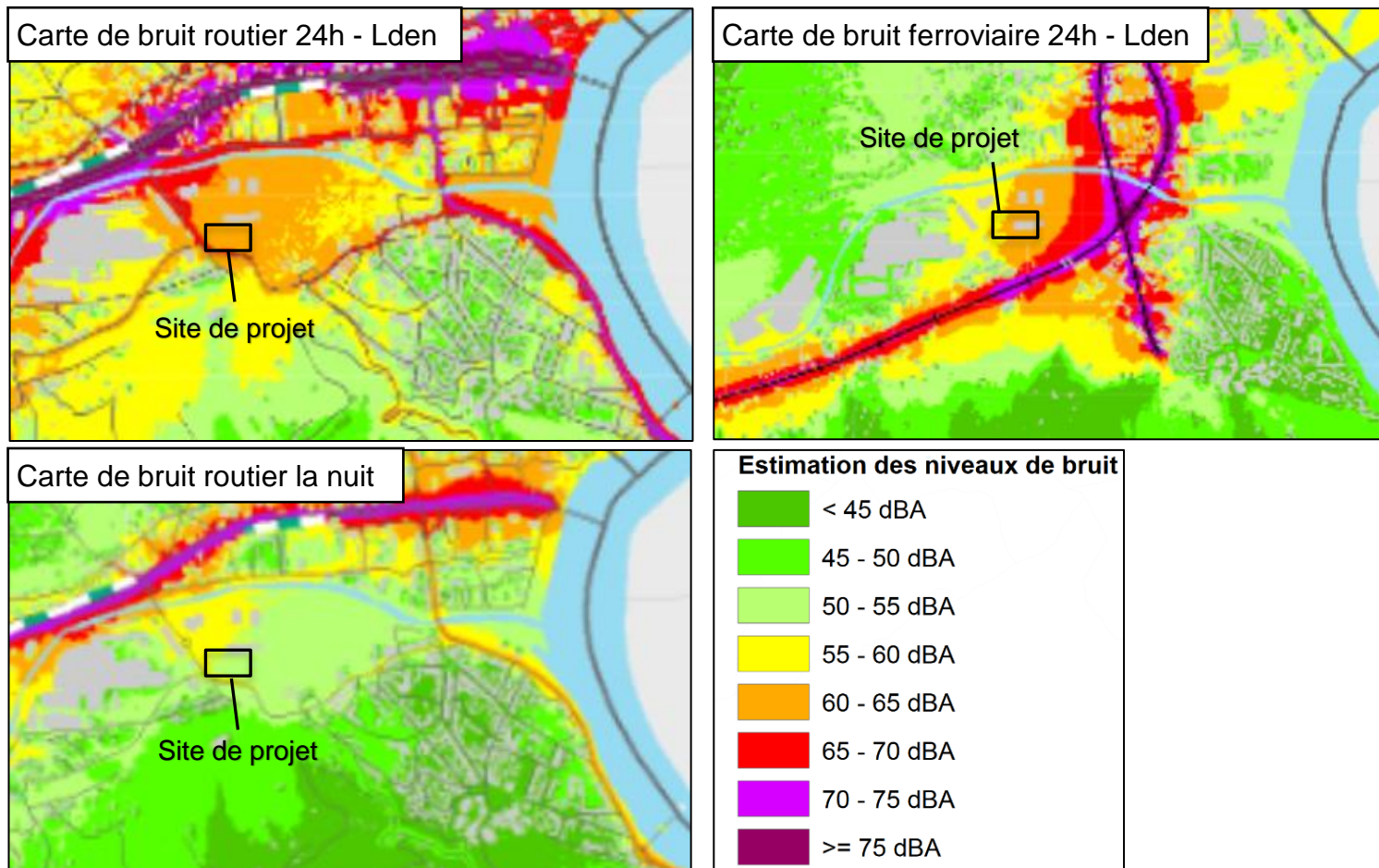
- Le classement sonore des voies entraîne des contraintes réglementaires vis-à-vis de la construction de nouveaux bâtiments (protections sonores) : pas d'enjeu au regard du projet de parking.





## Cartes de bruit de la Métropole de Lyon

- Secteur concerné par le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Etat 2015-2018** dans la Métropole de Lyon et le Département du Rhône, approuvé le 3 novembre 2015.
- Secteur soumis aux nuisances sonores routières et ferroviaires le jour et d'ambiance assez calme la nuit.



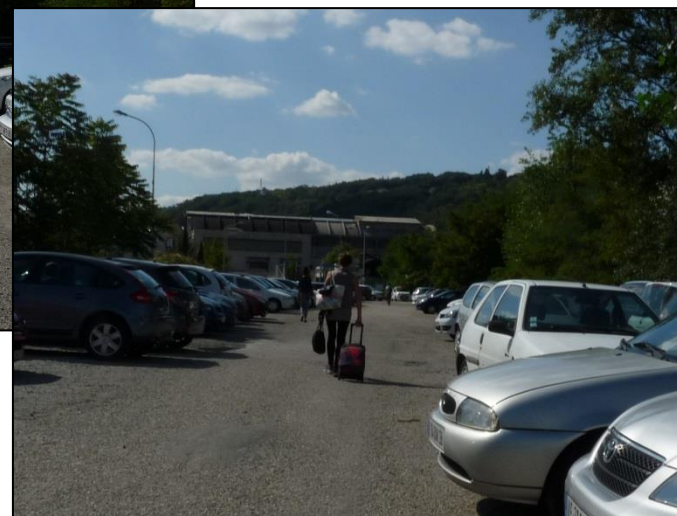
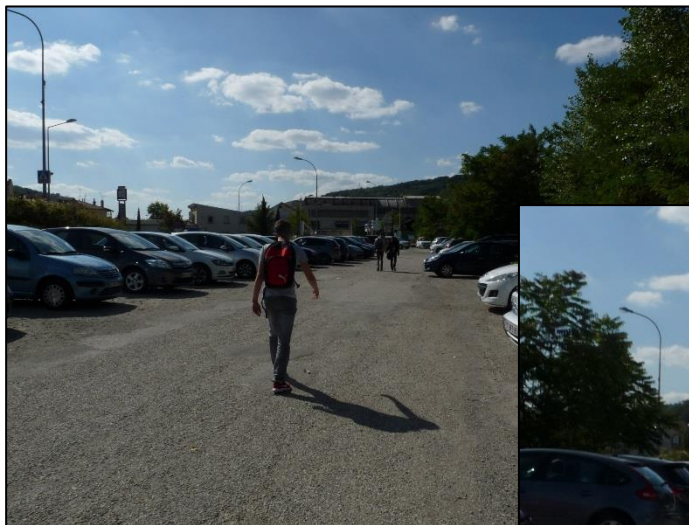
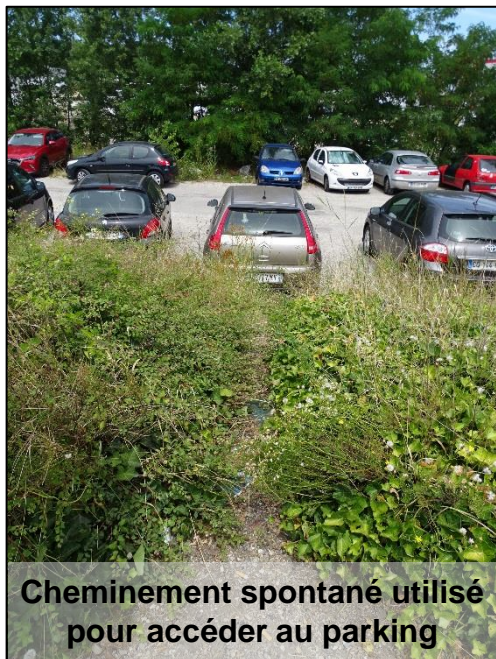
### Impacts/mesures liés à l'acoustique

- Pas d'enjeu au regard du classement sonore des voies vis-à-vis du projet de parking.
- **En phase de travaux**, le chantier engendrera des émergences sonores ponctuelles (engins de travaux publics) en journée. Toutes les dispositions seront prises afin d'atténuer au mieux les nuisances riveraines. Les engins de génie civil et les matériels de chantier utilisés sont insonorisés conformément aux normes en vigueur afin de limiter les émergences sonores et les émissions polluantes vis-à-vis des espaces riverains.  
De plus, toutes les précautions seront prises afin de réaliser les interventions les plus bruyantes à des horaires compatibles avec le respect de l'habitat riverain.
- **En phase d'exploitation**, l'agrandissement du parking prévu au PLUH de la Métropole a pour objectif de palier aux problèmes de saturation constatés avec la capacité actuelle de l'offre limitée à 400 places. Les véhicules excédentaires se répartissent déjà actuellement à l'échelle du quartier, avec des usages de stationnements anarchiques, illicites voire dangereux, qu'il convient de maîtriser. L'accroissement de l'offre de stationnement créé par le présent projet à une capacité de 600 places n'aura donc que très peu d'influences sur l'importance des flux de véhicules pendulaires existant et convergeant actuellement sur la gare de Givors. De fait, ce projet sera quasiment neutre au regard de son impact acoustique à l'échelle du quartier. Toutefois, avant réalisation, il sera possible, si jugé nécessaire, de faire « un point 0 » pour connaître la situation acoustique actuelle et disposer ainsi d'un état de référence.



## Déplacements

- **Parking actuel proposant 400 places environ, non matérialisées.**
- **Cheminements piétonniers non matérialisés** : cheminements libres pour accéder au parking et à la gare



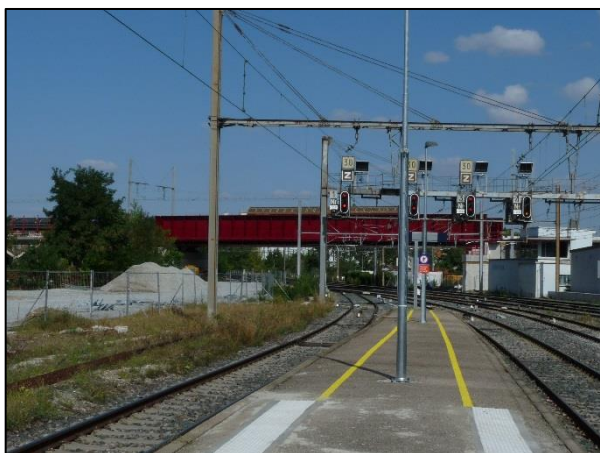
## Impacts/mesures liés aux déplacements

- Pendant la phase de travaux, l'enjeu est de **maintenir les fonctionnalités autour de la gare.**
- En phase d'exploitation, le projet propose:
  - la construction de **600 places de stationnements dont 8 PMR**,
  - la réalisation de **12 emplacements de stationnement vélos**,
  - l'aménagement de voies de circulation à double sens pour desservir les places de stationnement,
  - des voies piétonnes pour desservir et communiquer entre les places de stationnement et avec la gare,
  - la **création d'une desserte piétonne et cyclable** traversant le site, entre la gare et l'Autovillage (ZAC VMC),
  - la création de **deux entrées/sorties** pour la desserte du parking par la rue Pierre Semard,
  - le **réaménagement de la rue Pierre Semard** au droit des entrées et sorties du parking.
- L'extension du parking permettra à **200 véhicules supplémentaires de venir stationner à proximité de la gare**, permettant ainsi de réorganiser l'offre de façon cohérente à l'échelle du quartier et de limiter les flux liés à la recherche de place. L'augmentation de la capacité du parking permettra également de **favoriser la mixité des modes de déplacements**, les usagers pourront ainsi coupler l'utilisation de la voiture (sur une distance plus limitée) à celle des transports en commun (trains, bus...), répondant ainsi à l'objectif de développement durable de réduire l'usage de la voiture au sein du territoire Métropolitain en conformité avec le Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise (PDU).

En effet, le positionnement stratégique du site permet d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens : encouragement à prendre les transports en commun et à la pratique en modes doux, puisqu'il est directement connecté au réseau de transport ferroviaire et au réseau de bus.

## Travaux en cours à proximité

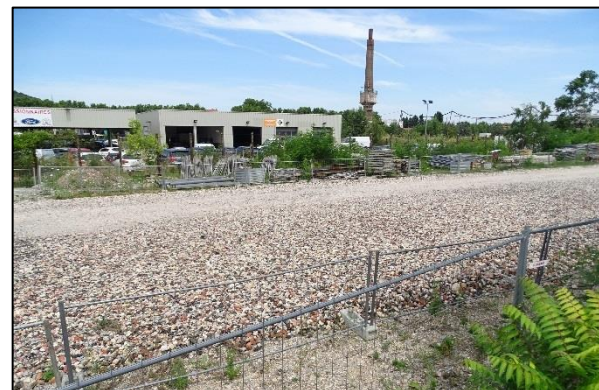
- **Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des quais de la gare de Givors ville (SNCF Réseau – jusqu'en mars 2019) : réhaussement des quais, prolongement du parking souterrain, installation de 3 ascenseurs.**



- **Changement du tablier du pont ferroviaire au-dessus des voies ferrées Givors-Ville/Lyon (réalisé en août 2018).**



- **Chantier de démantèlement des voies désaffectées entre la gare et la ZAC VMC**



## Impacts/mesures liés aux travaux à proximité

- Les différents maîtres d'ouvrage des projets à proximité sont associés au projet pour **s'assurer de la compatibilité des aménagements et coordonner les interventions.**



## Analyse paysagère

- Actuellement, le parking n'est pas très valorisant aux abords de la gare de Givors. En effet, l'absence d'aménagement spécifique (telles que des allées de circulations, des places de stationnement, des cheminements), la végétation spontanée ayant poussée de manière anarchique... lui confèrent un aspect d'espace délaissé et peu avenant. Seule l'entrée/sortie est matérialisée par un portique.
- Pourtant cet espace est visible depuis les quais de la gare, ainsi que depuis les hauteurs (notamment le passage supérieur de la rue Pierre Semard).

## Impacts/mesures liés au paysage

- L'aménagement du parking en espaces bien définis et matérialisés au sol (voies de desserte, places de stationnement, cheminements doux, plantations...) va donner un **aspect urbain** au site, plus conforme à l'espace dans lequel il s'insère.
- De plus, le projet tend vers une **bonne intention "végétale"** avec la végétalisation de 20% de l'emprise du parking, correspondant à 3400 m<sup>2</sup> d'espaces verts. Ils seront composés d'espaces enherbés, de massifs plantés comptabilisant 111 arbres. Ces plantations seront constituées de sujets à haute tiges d'essence autochtone, variées et à enracinement profond, ainsi que de plantations « tapissantes » également autochtones.



**Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables  
à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes**

Catégories de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
<p><b>6. Infrastructures routières</b> (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par « route » une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</p>	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>
<p><b>41. Aires de stationnements ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.</b></p>		<p>a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.</p> <p>b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.</p>

▪ Rubriques concernées par le projet.

▪ Examen au cas par cas : objet de la présente note de synthèse environnementale.

**Analyse des différentes rubriques de la nomenclature dite de « Loi sur l'eau »  
(articles R 214-1 et suivants du code de l'environnement) en fonction du projet développé**

Rubriques	Intitulés
<b>REJETS</b>	
<b>2.1.5.0</b> : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :	1° Supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (Déclaration).

→ Le projet se situe en aval de la gare SNCF existante. De fait, le bassin versant amont est aujourd'hui collecté et raccordé au réseau métropolitain existant. L'emprise projet n'est donc pas réceptrice d'un bassin versant amont. Seules les eaux du parking en lui-même seront donc collectées.

- Projet faisant l'objet d'une déclaration au titre des articles R 214-1 et suivants du code de l'environnement, conduite par ailleurs.



**Permis d'aménager**  
(articles R 421-19 du code de l'urbanisme)

- Lorsqu'ils sont susceptibles de contenir au moins cinquante unités les aires de stationnement ouvertes au public, les dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs sont soumis à permis d'aménager.



- Permis d'aménager en cours de finalisation.

## Conclusions :

L'aire de stationnement actuelle, non organisée, ne permet plus de répondre aux besoins des usagers, ce qui entraîne une surfréquentation et occasionne un usage relativement anarchique du site (certains véhicules stationnant sur les talus et autres espaces non appropriés) et peu sécuritaire notamment au regard des cheminements piétons.

- **Impact positif du projet :** la réorganisation du parking et son extension permettra à 200 véhicules supplémentaires de venir stationner à proximité immédiate de la gare de Givors renforçant par là même les possibilités de rabattement des véhicules motorisés sur les transports collectifs du territoire (conformément au PDU).

Ce projet d'aire de stationnement est prévu depuis de nombreuses années au PLU de Givors (emplacement réservé d'équipement R3) et a été reconduit au PLU-H de La Métropole de Lyon.

Il s'insère dans des espaces déjà anthropisés (parking actuel et anciennes voies ferrées) ce qui permet de ne pas de consommer d'espaces naturels ou agricoles supplémentaires et ne présente pas d'enjeu majeur vis-à-vis de la flore et de la faune subsistant au sein de ces espaces urbanisés.

Son positionnement au contact même de la gare de Givors permet de répondre aux objectifs de développement durable (mixité des modes de déplacement et maîtrise des déplacements motorisés). Il répond également au développement des déplacements doux (liaison piétonne et cycle au sein du parking).

De plus, le projet s'inscrit dans une intention végétale favorable à son intégration paysagère, permettant également de générer des îlots de fraîcheur (économie d'énergie et limitation des émissions de gaz à effet de serre). Il prend en compte également la gestion des eaux pluviales.

Ainsi, les mesures prises dans le cadre du projet apparaissent suffisantes et ne nécessitent pas du point de vue du maître d'ouvrage la réalisation d'une évaluation environnementale détaillée.