



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte sur le site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite (69)

N°Ae : 2014-79

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 19 novembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte (voirie et parking relais) sur le site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite (69).

Étaient présents et ont délibéré : Mme Hubert, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Galibert, Letourneux, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Perrin, Steinfeldler.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Ledenvic.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président de la communauté urbaine du Grand Lyon, le dossier ayant été reçu complet

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 4 septembre 2014 :

- le préfet de département du Rhône, et a pris en compte sa réponse en date du 9 octobre 2014,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes, et a pris en compte sa réponse en date du 14 octobre 2014,

Sur le rapport de Mmes Sarah Tessé et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet placé sous la double maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine du Grand Lyon et de Réseau ferré de France, consiste en la création d'une halte ferroviaire, d'un parc-relais, et de leurs accès, sur les communes d'Irigny et de Pierre-Bénite localisées à une dizaine de kilomètres du centre de Lyon. Mis en oeuvre dans le cadre de la réalisation du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL), il intègre et complète la desserte ferroviaire Lyon-Perrache – Givors² qui accueille actuellement 800 passagers par jour, à proximité directe de l'échangeur entre l'A450 et l'A7, à l'entrée sud de Lyon ; il s'inscrit dans un contexte de saturation de ces deux axes autoroutiers.

Le secteur concerné est profondément remanié du fait d'une succession d'activités industrielles et revêt cependant un caractère spécifique par la présence d'une zone humide qui maintient, malgré l'état d'altération du cours d'eau qui le traverse, La Mouche, des conditions favorables à différentes espèces.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae sont :

- la préservation de la zone humide et du ruisseau de La Mouche, dans toutes leurs composantes (faune et flore, qualitatives et quantitatives),
- la pollution des sols et, potentiellement, celle des eaux,
- les conditions de circulation automobile dans l'ensemble du secteur et notamment au niveau du rond-point de l'Europe,
- le risque d'inondation et les risques technologiques dans le secteur, dus aux implantations de Total France et Arkema notamment,
- l'urbanisation planifiée dans le secteur d'attractivité de la halte.

L'étude d'impact est bien proportionnée aux enjeux du projet, même si les éléments de certaines études réalisées par le maître d'ouvrage gagneraient à y être insérés. Le projet présenté, au vu de l'état du secteur d'étude, démontre une attention notable dans la prise en compte des milieux et des espèces protégées en présence.

Les principales recommandations de l'Ae, sur ce dossier dont l'ampleur reste modeste, sont les suivantes :

- mettre à jour ou préciser les données et hypothèses concernant la fréquentation actuelle et à venir de la halte, et mieux justifier le dimensionnement du projet ;
- mieux préciser les modalités appliquées jusqu'ici et à venir concernant l'excavation des sols pollués et leur traitement dans le cadre du retrait d'Eurovia du périmètre du site du projet et dans le cadre des travaux à réaliser par les deux maîtres d'ouvrage ;
- mieux justifier la bonne prise en compte du risque de pollution des zones humides présentes dans l'aire d'étude en cas de crues et d'inondation sur le site du projet, et mieux qualifier l'augmentation du risque d'inondation à l'aval du projet ;
- compléter les analyses de trafic en précisant le fonctionnement du giratoire nord en situation avec projet et avec le projet d'aménagement de l'échangeur autoroutier, et en appuyant ses conclusions sur une situation en 2036 prenant en compte les impacts cumulés avec ce projet d'échangeur ;
- mettre en place un suivi des mesures et de leurs effets en phase exploitation de la halte et de ses dessertes.

Elle fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

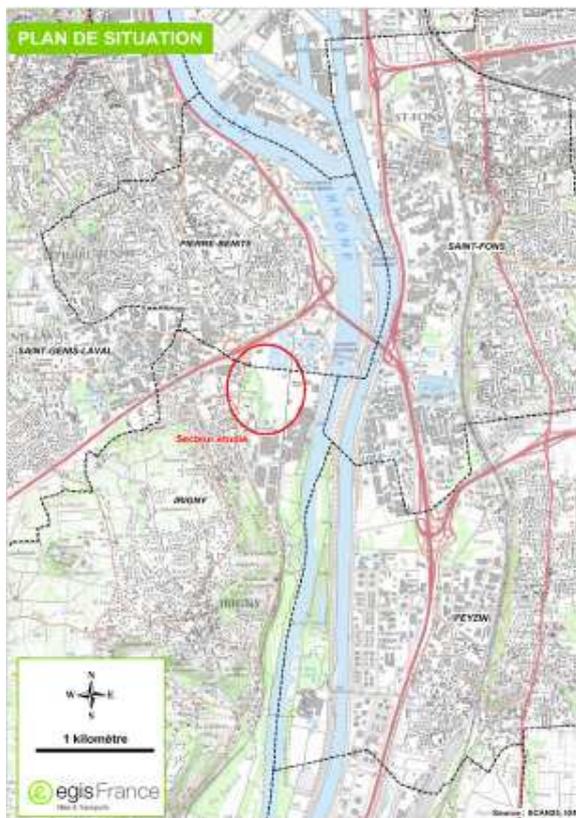
² La ligne Lyon-Perrache-Givors est également empruntée par les trains assurant la desserte Lyon Perrache-Saint Etienne, ceux-ci ne s'arrêtant, sur le tronçon Lyon-Givors, qu'à Oullins et Givors, et pas à toutes les haltes présentes sur la ligne. La « desserte Lyon-Perrache- Givors » ne comprend que les omnibus allant de Lyon-Perrache à Givors. L'ensemble de la ligne Lyon-Perrache –Givors voit passer de l'ordre de 5000 voyageurs par jour, toutes origines et destinations confondues.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le projet se situe sur les communes d'Irigny et de Pierre-Bénite, dans le périmètre de la communauté urbaine du Grand Lyon, à une dizaine de kilomètres du centre de Lyon. Il est localisé à proximité directe de l'échangeur existant entre l'A 450 et l'A 7 à l'entrée sud de Lyon, sur la ligne ferroviaire Lyon-Givors. Il s'inscrit dans un contexte de saturation de ces deux axes autoroutiers. Le secteur concerné est urbanisé, et accueille différentes activités industrielles (station d'épuration du Grand Lyon, Air Liquide, JTEKT Automotive notamment³) qui s'insèrent entre le Rhône, les axes routiers et les cœurs de ville.



Plan de situation

Source : étude d'impact et dossier d'enquête publique



Aire d'étude du projet

Source : étude d'impact

La halte d'Yvours s'insère entre la halte de Pierre-Bénite, établie à deux kilomètres au nord, desservant directement l'usine d'Arkéma, Seveso seuil haut⁴, et la halte de Vernaison, localisée à 5 km au sud. Elle est accessible depuis la gare de Lyon-Perrache (Cf. schéma en fin du présent avis).

³ Air liquide : pas d'activité sur ce site d'Yvours relevant d'une installation classée pour l'environnement ; JTEKT automotive : industrie automobile, installation classée pour la protection de l'environnement.)

⁴ La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La directive a été amendée en 2003 par la directive 2003/105/CE. Les entreprises sont classées « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'elles accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents, classant les entreprises en « Seveso II seuil bas » ou en « Seveso II seuil haut ».

Un projet d'aménagement du nœud autoroutier A450/A7/RD383, placé sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), a été l'objet d'une déclaration d'utilité publique en janvier 2013⁵.

Le secteur est actuellement desservi par deux lignes de bus gérées par le SYTRAL⁶.

Ce projet est inscrit dans le projet de réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL)⁷ lancé en 2005. En outre, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise adopté en 2010 prévoit⁸ d'améliorer la desserte en transports collectifs, notamment l'offre sur la ligne Lyon-Perrache - Givors sur laquelle se trouve le projet de halte ferroviaire.

Le dossier, s'il présente les objectifs et les termes du projet REAL en 2005, n'apporte pas d'information sur l'état d'avancement de celui-ci et donc sur le contexte actuel dans lequel s'insère le projet de halte. Or, les rapporteurs ont été informés que le prolongement du métro jusqu'à Oullins, déjà effectif, avait déjà des conséquences en terme de fréquentation de la gare préexistante d'Oullins.

Le projet était à l'origine lié à un projet de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur le site d'Yvours, dont il était, d'après le dossier, un élément structurant, la proximité de l'échangeur autoroutier et de la halte ferroviaire rendant la ZAC plus attractive. Le projet de ZAC a cependant été supprimé du PLU⁹ en 2014¹⁰. Le dossier n'en indique pas les raisons et n'en précise pas les conséquences sur l'objectif d'intensification urbaine rappelé précédemment. Il n'indique pas si d'autres projets restent prévus dans l'ancien périmètre de la ZAC.

L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier l'état d'avancement du projet REAL, notamment pour ce qui concerne « la rive droite sud » et le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Oullins. Elle recommande également, au vu de l'analyse de la compatibilité du projet avec les objectifs d'intensification urbaine du SCOT en vigueur, de préciser :

- ***les raisons ayant conduit à supprimer la ZAC initialement prévue sur le secteur,***
- ***les projets restant cependant envisagés sur celui-ci.***

Le projet se trouve à proximité immédiate d'un site « naturel », le ruisseau de la Mouche et ses abords, qui s'avère exceptionnel par sa surface et sa biodiversité dans le périmètre de la communauté urbaine du Grand Lyon. Le secteur est concerné par deux ZNIEFF¹¹. Malgré leur insertion au sein d'une zone très urbanisée ou industrielle, les abords du ruisseau, qui ont gardé un caractère naturel, ne sont pas aménagés pour les promeneurs éventuels.

1.2 Présentation du projet

Le projet présenté par la communauté urbaine de Lyon et Réseau ferré de France (RFF) consiste en la création d'une halte ferroviaire et ses infrastructures de desserte.

⁵ L'Ae a rendu un avis n°2011-66 du 23 novembre 2011 sur ce projet ; il est disponible sur son site.

⁶ Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise.

⁷ Afin de décongestionner les accès routiers à Lyon tout en développant l'ouest lyonnais, ce projet prévoit le maillage des réseaux de transports public existants, la mise en place de dessertes ferroviaires cadencées, la modernisation et la création de pôle d'échanges et le développement de parkings de rabattement attractifs pour les automobilistes et les cyclistes. Un élément structurant de ce projet pour le secteur dénommé « rive droite sud », du sud-ouest lyonnais, consiste en le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Oullins.

⁸ L'objectif est de coordonner les différentes offres de transports collectifs à l'échelle métropolitaine et, à l'horizon 2030, de créer un « RER lyonnais ». Il prévoit parallèlement une intensification urbaine autour des gares du REAL.

⁹ La ZAC était inscrite au Plan local d'urbanisme (PLU) de l'agglomération lyonnaise approuvé en 2005.

¹⁰ Par délibération n°2014-4521 du 13 janvier 2014. Cette suppression est annoncée pages 12 et 60 ; et le dossier indique pages 25, 37, 246 et 257 que cette ZAC est un projet à très long terme, « *n'étant actuellement ni budgétisée ni planifiée* ».

¹¹ ZNIEFF de type I « Vieux-Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny » qui englobe la partie ouest de l'aire d'étude (ruisseau, ripisylves, forêt alluviale notamment), ZNIEFF de type 2 « Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » qui englobe tout le site.

Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique : lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant un fort intérêt biologique et un bon état de conservation. 2 types de zones sont définis :

Zones de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable.

Zones de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

La halte ferroviaire à réaliser sur la ligne TER Lyon Givors, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, comprend :

- deux quais de 170 mètres de long ;
- une passerelle piétonne, non couverte d'environ 14 mètres de long, pour la traversée de la plateforme ferroviaire et l'accès aux deux quais ;
- une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- des équipements voyageurs à l'entrée de la halte et sur les quais : signalétique, tableaux d'affichage horaires, sonorisation, horloges, valideurs, abris, poubelles...

Les infrastructures de desserte du site, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine du Grand Lyon, sont les suivantes (voir figure page suivante) :

- une voie nord-sud de 845 mètres de long pour la desserte de la halte ferroviaire (constituée d'une voirie d'une largeur de 6,5 m à double sens interdite aux véhicules de plus 3,5 tonnes hormis les transports en commun, longée d'une noue de 4 m de large et d'une voie « modes doux » de 3 m) ;
- un parvis ;
- un parking, traité en enrobé, d'environ 290 places pour des voitures dont six pour les PMR et 5 pour les véhicules à deux roues motorisés¹², et ses voiries d'accès (dont une *voie verte*¹³ pour les piétons et les vélos) ;
- deux arrêts de cars en ligne et quatre arrêts de car en encoche (pour les bus du SYTRAL, du Conseil général et du Conseil régional, la desserte en bus évoluant pour desservir la halte) ;
- des dispositifs de stationnement pour les vélos (10 arceaux et 8 consignes).

L'ensemble est assorti d'équipements de gestion des eaux pluviales.

Un merlon paysager est prévu au nord du site du projet, séparant celui-ci de l'entreprise Eurovia. Des plantations sont prévues à différents endroits.

Le coût prévisionnel de l'opération est de 10 millions d'euros.

Le site du projet était, jusqu'il y a peu, occupé par l'entreprise Eurovia¹⁴, société de concassage de matériaux, qui a réduit le périmètre de son activité à la partie nord de son périmètre initial et donc à la partie nord est de l'aire d'étude. Il est bordé au nord par la société Eurovia et le carrefour de l'Europe, à l'est par la voie ferrée (et au-delà par la société JTEKT Automotive), à l'ouest par le ruisseau La Mouche, et au sud par la zone industrielle du Broteau. Auparavant, le site a été occupé par des entreprises dont l'activité a contribué à polluer les sols. Il est recensé dans les bases de données BASIAS et BASOL¹⁵.

La halte sera desservie par les trains de la ligne Givors / Lyon-Perrache¹⁶. Le service annoncé est d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe et par sens ; et un train toutes les heures en heure creuse et par sens (p. 49 de l'étude d'impact).

Le dossier ne précise pas ce que ces fréquences représentent par rapport à l'existant sur la ligne Lyon-Givors, par la rive droite du Rhône, même si elles semblent correspondre à la fréquence actuelle des omnibus qui circulent sur la ligne¹⁷. Il n'est donc pas aisé de comprendre si une évolution par rapport à la fréquence actuelle de passage des trains sur cette ligne est attendue dans le cadre de ce projet ou dans le cadre plus large du projet REAL.

¹² Les chiffres annoncés varient dans l'étude d'impact : en pages 181 et 177 il s'agit de 286 ; en page 40, il s'agit de 300 places, en page 177 et 48 de 280, en page 55 de 280 dont 6 places PMR, en page 192 de 291 places dont 6 places PMR. Ils sont encore différents dans le fascicule « enquête publique »

¹³ Article R.110-2 du code de la route : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

¹⁴ Les rapporteurs ont pu constater que la société Eurovia, à la date de leur visite, occupait encore le périmètre correspondant à la voie d'accès nord à la future halte. Elle devrait avoir libéré celui-ci à la fin de l'année 2015.

¹⁵ La base de données BASIAS recense les anciens sites industriels et d'activités de service. La base de données BASOL (gérée par le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable) recense les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant à une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif. Le site d'étude est référencé dans cette base de données sous l'appellation : « PCUK ZAC d'Yvours », situé route d'Irigny.

¹⁶ Les rapporteurs ont été informées que cette dénomination désigne uniquement les trains omnibus utilisant la ligne. La ligne est fréquentée également par des trains effectuant le trajet Lyon-Perrache - Saint Etienne, qui s'arrêtent, sur le tronçon Lyon-Givors, uniquement à Oullins et à Givors.

¹⁷ Les rapporteurs ont en effet été informées que la fréquence actuelle des trains Givors-Perrache, qui desserviront la future halte d'Irigny, est de 2 trains/h/sens en heure de pointe. Celle des trains Lyon-Saint Etienne est identique.

En outre, si le dossier présente précisément les aires de chalandise du projet pour les différents modes de transport (voiture, vélo, marche), il n'indique pas combien de voyageurs ou de déplacements sont attendus au niveau de la halte.

Enfin, les rapporteuses ont été informées lors de leur visite sur place que le projet prévoyait la création d'un accès direct à l'entreprise qui longe la voie ferrée, JTEKT Automotive, depuis le quai est de la halte, pour ses employés. Cette information n'est pas fournie dans le dossier.

L'Ae recommande de préciser le projet et en particulier la fréquentation attendue de la halte.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de halte ferroviaire et des infrastructures de desserte du site d'Yvours relève de la rubrique 5° « infrastructures ferroviaires » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, alinéa b) : « haltes ferroviaires ou points d'arrêt non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages ».

En application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, il a été soumis à la procédure d'examen au « cas par cas » qui a conclu le 7 janvier 2014 à sa soumission à une étude d'impact¹⁸.

Le dossier indique qu'il est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau ; la demande correspondante a été déposée auprès des services de l'Etat.

Une demande de dérogation au titre des espèces protégées¹⁹ « *semble nécessaire* » au maître d'ouvrage²⁰ (p. 215).

Le projet fera l'objet d'une enquête publique au titre de l'article R.123-1 du code de l'environnement.

Le dossier n'indique pas si d'autres procédures nécessaires au projet (telle qu'un permis d'aménager par exemple) sont prévues.

L'aire d'étude est interceptée au sud par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Total France raffinerie de Feyzin et Rhône gaz²¹, et au nord par celui d'ARKEMA usine de Saint Fons, RHODIA Opérations usine de Saint Fons Chimie, RHODIA Opérations usine de Belle Etoile, BLUESTAR Silicones, prescrits mais non encore approuvés.

Elle est en outre concernée par le plan de prévention des risques naturels inondation (PPRNI) Rhône/Saône - secteur aval²².

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le dossier présente les « *principaux enjeux environnementaux* » relevés par la maîtrise d'ouvrage. Ils sont listés, au nombre de 11, en pages 11 et 177.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae sont :

- la préservation de la zone humide et du ruisseau de La Mouche, dans toutes leurs composantes (faune et flore, qualitatives et quantitatives),
- la pollution des sols et potentiellement celle des eaux,
- les conditions de circulation automobile dans l'ensemble du secteur et notamment au niveau du rond-point de l'Europe,
- les risques d'inondations et les risques technologiques au voisinage des implantations de Total France et Arkema notamment,
- l'urbanisation planifiée dans le secteur d'attractivité de la halte.

¹⁸ Les principaux impacts du projet sur le milieu retenus pour soumettre la création de la halte ferroviaire à une étude d'impact sont : les nombreuses espèces faunistiques protégées et patrimoniales identifiées dans l'aire d'étude, les effets du projet sur la flore et les habitats notamment les boisements et la zone humide, la présence de remblais non inertes, l'augmentation prévisible des circulations routières dans le secteur et l'exposition des futurs utilisateurs de la halte aux émissions olfactives de la station d'épuration.

¹⁹ Cf. articles L 411-1 et L 411-2 du code de l'environnement.

²⁰ Cf. point spécifique aux espèces protégées au 2.3 du présent avis.

²¹ Il existe un PPRT unique pour ces deux exploitants ; il concerne les communes de Feyzin, Solaize, Irigny, Saint-Fons, Saint Symphorien d'Ozon, Vernaison.

²² Et non le PPRNI Rhône aval comme indiqué p. 16 et 114

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux de ce projet d'ampleur modeste.

Cependant, les cartes et schémas sont en partie illisibles, notamment tous ceux présentés dans le résumé non technique, et l'étude présente certains manques dans les domaines qui sont développés ci-après dans le présent avis.

Si de nombreuses cartes et illustrations présentent l'aire d'étude, le périmètre du projet n'est cependant jamais précisément superposé aux fonds thématiques utilisés. En outre, ce périmètre n'est pas décrit précisément par rapport aux éléments significatifs de l'aire d'étude, notamment la limite future du périmètre d'Eurovia, les zones humides présentes sur l'aire d'étude (au sud et à l'ouest) et les espaces boisés dont certains sont classés. On apprend, par exemple, au stade des mesures d'évitement, de réduction et compensation p. 203 que le projet empiète sur des zones humides, sur une surface de 450 m² (non cartographiée) sans que cela soit indiqué préalablement dans le dossier.

L'Ae recommande de présenter une carte figurant l'emprise du projet, y compris celle des aires de chantier, vis à vis des zones à enjeu environnemental, notamment la zone humide et les espaces boisés.

2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial rend largement compte des prospections de terrain concernant notamment la faune et la flore de la zone humide, par exemple (y compris les espèces envahissantes). En effet, la proximité de La Mouche et de sa ripisylve²³, la présence de ZNIEFF et d'espaces boisés classés ont conduit le maître d'ouvrage à développer les prospections dans ces domaines. La présence du Castor d'Europe, espèce protégée, a en particulier été identifiée dans l'aire d'étude.

Il appelle toutefois les observations suivantes :

- **La circulation ferroviaire**

Le dossier indique que, « *située sur l'axe Lyon - St Etienne Firminy, la ligne TER Lyon-Givors dessert actuellement 7 gares périurbaines de la rive droite du Rhône entre la gare de Perrache et Givors ville dont la gare d'Oullins qui, avec plus de 300 voyageurs/jour²⁴, connaît la plus importante fréquentation des gares périurbaines de l'axe. Elle²⁵ transporte quotidiennement près de 800 voyageurs (correspondant à 1600 montées/descentes) dont 45% ont pour origine/destination Givors-Perrache* ».

L'étude effectuée par le bureau d'études SYSTRA concernant la halte ferroviaire, datée de 2008²⁶, et dont les chiffres sont repris dans l'étude d'impact, indique cependant page 25 des chiffres doubles : 1650 déplacements par jour pour 3300 montées/descentes par jour.

En lien avec la recommandation du paragraphe 1.1 du présent avis, l'Ae recommande :

- ***de préciser si les données sur la fréquentation actuelle de la ligne présentées au dossier sont toujours d'actualité, au vu de l'avancée du projet REAL,***
- ***et d'assurer leur cohérence avec celles indiquées dans l'étude du bureau d'études SYSTRA de mars 2008 qui sera utilement jointe au dossier.***

- **La pollution des sols**

Le site porte les traces d'anciennes pollutions (hydrocarbures, cyanures, métaux lourds), dues notamment à l'occupation antérieure par une usine du groupe Pechiney Ugine Kulhmann (PUK), qui exerçait une activité de production de produits chimiques, et antérieurement par un atelier de

²³ Formation végétale qui se développe sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre. Elle est constituée de peuplements particuliers en raison de la présence d'eau sur des périodes plus ou moins longues, par exemple saules, aulnes, frênes en bordure, érables et ormes en hauteur, chênes pédonculés et charmes sur le haut des berges. Elle a un rôle important d'habitat, de protection des eaux et de lieu de circulation de la faune.

²⁴ Les rapporteuses ont été informées qu'en mars 2013 (soit avant l'arrivée du métro), la fréquentation de la gare d'Oullins était de 885 montées/descentes soit 443 voyageurs. Ces chiffres incluraient les voyageurs usagers des omnibus et ceux usagers des trains directs empruntant la ligne.

²⁵ Il s'agit de la ligne Lyon-Perrache-Givors empruntée par les trains omnibus.

²⁶ Et qui n'est pas mentionnée dans la partie E10 de l'étude d'impact, concernant les méthodes.

tannage des cuirs. L'état initial fait part d'une étude réalisée en 2012 qui « met en évidence la présence d'une zone avec des indices organoleptiques significatifs de pollution aux hydrocarbures, une qualité hétérogène des matériaux où la qualité des remblais ne répond pas aux critères d'acceptation des terres en ISDI ».

Les rapporteuses ont été informées que des travaux d'excavation ont été réalisés entre décembre 2012 et mars 2014 sur les parcelles rétrocédées par Eurovia au Grand Lyon. 14 800 m³ de déchets non recyclables dangereux, non-inertes et inertes ont été envoyés soit vers des installations de traitement des déchets dangereux, soit vers des installations de stockage de déchets inertes (ISDI), ou stockées sur le site dans le merlon récemment aménagé séparant la partie rétrocédée et la partie qui continue d'être exploitée par Eurovia. En effet, le dossier indique (p. 17) que l'aire d'étude témoigne d' « une qualité hétérogène des matériaux, où la qualité des remblais ne répond pas aux critères d'acceptation des terres en ISDI » et qu'il est donc nécessaire de les traiter de façon spécifique. En outre, des travaux complémentaires restent à effectuer sur la partie du site du projet correspondant à la voie d'accès nord.

L'étude d'impact reste quelque peu allusive sur cette excavation de sols pollués et sur le transfert des déchets dangereux, indiquant seulement que la création du merlon « permet de limiter les terres polluées à traiter ou à évacuer au centre d'enfouissement technique » (p. 187 et p. 22). Le dossier, s'il parle de traitement des déchets, indique que le projet n'est pas concerné par le plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD), approuvé le 22 octobre 2010, car il « ne sera pas à l'origine de production de déchets dangereux ».

L'Ae note pourtant que les travaux d'excavation et de remodelage réalisés par Eurovia dans le cadre du nivellement de la plate forme avant sa rétrocession au Grand Lyon²⁷, qui mobilisent notamment, d'après les informations communiquées, des déchets dangereux, font partie des travaux nécessaires au projet. Les impacts de ces travaux, notamment de la réutilisation sur place de ces matériaux pollués, doivent donc être pris en compte dans l'étude d'impact du projet de halte.

L'Ae recommande donc de mieux préciser dans le dossier les modalités appliquées jusqu'ici et à venir concernant l'excavation des sols pollués et leur traitement (sur place ou non), dans le cadre du retrait d'Eurovia du périmètre du site du projet et dans le cadre des travaux à réaliser par les deux maîtres d'ouvrage, au regard de la réglementation en vigueur en matière de sols pollués et de déchets.

- **La qualité des eaux souterraines et superficielles**

Eurovia gère ses eaux de ruissellement à la parcelle sans rejet dans le ruisseau de la Mouche. Les eaux de ruissellement sont stockées dans des bassins de rétention, puis infiltrées dans la nappe via des puits perdus.

Les analyses relatives aux eaux souterraines sont appuyées sur une étude en date de 2012, sans apporter plus d'éléments concernant les pollutions anciennes, qui ont pu être dues notamment aux activités de Pechiney Ugine Kulhmann.

Concernant les eaux superficielles et plus particulièrement le ruisseau La Mouche (d'une longueur de 3,7 km), les résultats d'une étude sur le site d'Yvours en date de 2008 reflètent globalement une qualité de l'eau assez nettement altérée, aussi bien par des macropolluants²⁸ que par des micropolluants minéraux notamment (zinc). Au niveau des paramètres in situ, on note une dégradation de la qualité de l'eau (paramètres physico-chimiques) de l'amont vers l'aval du ruisseau, liée principalement à la baisse des teneurs en oxygène.

- **Le risque inondation**

Concernant le risque inondation, l'Ae relève de nombreuses incohérences :

- le dossier indique que l'aire d'étude est située hors zone inondable (p. 12 et p. 149), en zone verte du plan de prévention des inondations (PPRI) Rhône/Saône – secteur aval ;
- il indique néanmoins qu'elle est en zone inondable ou soumise aux inondations par remontée de nappes. La zone est en outre inscrite au PLU en tant que « risque d'inondation : ruisseaux non domaniaux ». Le dossier précise, de façon un peu surprenante, que le site du projet est l'objet d'une servitude PM1 (inondation) au PLU, mais aussi que l'aléa remontée de nappe est

²⁷ L'entreprise Eurovia est en train de « replier » son activité dans la partie nord-est du tènement du Grand Lyon ; elle occupait initialement en sus tout le périmètre qui sera occupé par le projet. La rétrocession des terrains au Grand Lyon est en cours.

²⁸ Nutriments dont les composés phosphorés et azotés, de type nitrates.

indiqué à titre d'information sur les cartes de zonage mais ne fait pas l'objet de prescriptions spécifiques (Cf. p. 76) ;

- il est enfin indiqué dans l'étude d'impact que le ruisseau La Mouche est susceptible de déborder (une étude de 2008 mentionnée au dossier a été diligentée sur le sujet) et qu'en cas de crue centennale seule la partie amont du site est concernée, sans toutefois fournir la cartographie du phénomène.

Aucune des cartes relatives aux inondations présentes dans le dossier n'est lisible.

L'Ae recommande de préciser et qualifier le risque d'inondation sur le site du projet.

- **Les nuisances olfactives**

Une station d'épuration se trouve au nord du site. Les rapporteuses ont pu constater des émanations d'odeurs. Il semblerait que, dans ce secteur et jusqu'à Lyon, les nuisances olfactives soient « habituelles », notamment du fait de l'existence des raffineries. Cependant, les nuisances dues à la station d'épuration proche ne sont pas du tout abordées dans le dossier, alors qu'il s'agit d'une nuisance localisée et spécifique au secteur du projet.

L'Ae recommande d'aborder la thématique des nuisances olfactives liées à station d'épuration proche.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

En premier lieu, le dossier indique que le projet initial prévoyait la création d'une passerelle piétonne enjambant la Mouche et la zone humide, permettant de rejoindre le parc-relais et la halte depuis l'ouest. Le maître d'ouvrage a décidé de la retirer du projet, pour éviter les impacts prévisibles et a priori difficiles compenser sur l'habitat du Castor d'Europe, espèce protégée mentionnée dans les annexes de la directive Habitats. Le maître d'ouvrage a donc retenu ici une solution d'évitement.



Ancien schéma d'intention du projet, avec passerelle piétonne (en jaune)
(Source : dossier d'enquête publique)

Des variantes concernant les caractéristiques techniques du projet sont présentées dans le dossier : elles concernent la longueur du quai (les rapporteuses ont été informées que la variante prévoyant des quais de 240 m avait été abandonnée, du fait de la contrainte représentée par la longueur actuelle des quais de la gare de Lyon-Perrache²⁹) ; la trame, « souple » ou « orthogonale », du parc-relais, les raccordements nord (carrefour de l'Europe) et sud (sur l'allée de la fibre

²⁹ La gare de Lyon-Perrache n'est actuellement pas équipée pour accueillir des trains arrivant de la ligne concernée par le présent projet ; des travaux récents ont permis d'augmenter la fréquence des trains sur la ligne Lyon-Givors ; d'autres sont prévus entre 2016 et 2020 pour assurer son accessibilité aux PMR. Les travaux nécessaires pour que des trains plus longs puissent être accueillis ne sont pas programmés à ce jour.

française et la rue de la Manufacture Baverey) de la voirie d'accès à la halte. Pour chaque domaine, le dossier indique quels sont les critères (emprise globale, positionnement par rapport à la zone humide, sécurité, entrée de ville, circulation sur l'axe nord-sud notamment) et les raisons ayant conduit à retenir la variante présentée.

Les premiers plans dressés montraient une halte positionnée plus au nord sans que les raisons du choix final soient explicitées. Les rapporteuses ont cependant été informées que le positionnement retenu tenait au maintien *in fine* de l'activité d'Eurovia sur la partie nord du site.

Le choix initial du positionnement de la halte sur ce secteur d'Yvours n'est pas présenté. Les rapporteurs ont été informés que la localisation précise de la halte sur la commune d'Irigny était principalement liée au fait que le Grand Lyon était propriétaire du tènement foncier, ce qui n'était pas le cas plus au sud.

L'évaluation du potentiel de clientèle est présentée dans la synthèse de l'étude du Systra réalisée en 2008, à partir de données sur la population datant de 2006. Cependant, certaines précisions ne sont pas apportées :

- les haltes ou gares voisines sont proches du site d'Yvours (le temps de transport en voiture depuis le site est de 5-10 minutes pour la gare d'Oullins, 5 minutes pour la halte de Pierre-Bénite) et leurs zones de chalandise recoupent celles de la halte d'Yvours, diminuant potentiellement ainsi le nombre d'usagers potentiels du site d'Yvours, sans qu'il soit possible de l'évaluer sur la carte présentée ;
- de plus, il n'est pas précisé quel est le nombre de voyageurs par train qui devraient fréquenter la halte d'Yvours. Cette donnée est approchée dans l'étude de 2008 fournie aux rapporteuses, portant sur « la création de haltes sur le réseau national en région Rhône-Alpes – haltes d'Irigny ». Cette étude estime le potentiel de clientèle en 2013 à 400-600 montées et descentes par jour, dont 200 à 400 liées à un rabattement ou à une diffusion en voiture. Cette fréquentation la rapprocherait de la gare la plus fréquentée de la ligne, Oullins (700³⁰ montées et descentes par jour). Parmi celles-ci, 100 à 300 montées et descentes sont celles de personnes issues de communes voisines et empruntant l'A 450. Or, cette estimation, qui repose sur des données démographiques de 2006, prend en compte le projet de création de la ZAC d'Yvours qui a été abandonné. Il était prévu que la création de la ZAC entraîne 700 à 800 emplois supplémentaires à proximité directe de la halte ferroviaire. Ces emplois étaient intégrés dans les prévisions du potentiel de clientèle sur lesquelles se fonde la justification de l'attractivité du site. L'étude de 2008 est également antérieure à la mise en service de la station Oullins de la ligne B du métro qui renforce l'attractivité de la gare d'Oullins ;
- l'attractivité de la halte, qui se situe dans l'anneau de congestion de l'attractivité de la zone, dépend en outre très étroitement de l'amélioration de l'accès direct à la halte depuis les secteurs amont non congestionnés de l'A 450 ;
- enfin, aucun retour d'expérience sur la création récente de nouvelles haltes ni aucune indication sur les perspectives d'évolution de la gare de Perrache, terminus de la ligne Lyon-Givors desservant la halte, ne permettent d'éclairer le potentiel de fréquentation de la halte d'Yvours, ni de savoir à quelle échéance il s'avèrera nécessaire de rallonger les quais en gare d'Yvours. Des informations sur l'offre existante - nombre de places dans les haltes et parcs relais voisins (pour les voitures et les vélos), temps de transport depuis Lyon Perrache...- auraient été bienvenues.

L'Ae recommande de préciser, dans le dossier présenté à l'enquête publique, les hypothèses conduisant à la fréquentation attendue, leur lien avec le dimensionnement de la halte, du parc-relais et de leurs voiries d'accès, et de les mettre à jour, le cas échéant, suite à la mise en service de la station Oullins de la ligne B du métro notamment. Elle recommande également d'apporter des éléments d'appréciation du dimensionnement de ce projet relativement à celui des autres haltes et parcs relais du réseau.

La même étude indique que le nombre de montées et descentes liées à un rabattement en vélo, à pied ou en transport en commun est estimé à 200 par jour, soit 100 aller-retour au maximum. Or l'étude d'impact indique que le parvis comprendra huit consignes à vélo et 10 arceaux vélo seulement, ce qui paraît sous-dimensionné par rapport à la clientèle potentielle et à une volonté de favoriser les modes de transports doux. Cependant, les rapporteuses ont été informées qu'un suivi

³⁰ Le chiffre annoncé est cependant de 800 p 130 de l'étude d'impact.

en continu des demandes des communes permet de réajuster le nombre de places. Ce réajustement adopté n'est néanmoins pas sans conséquences sur l'espace à occuper sur le site en cas d'installation d'un nombre de places de vélo supplémentaires important.

La circulation à vélo est organisée aux alentours immédiats de la halte pour favoriser les circulations douces. Cependant, des discontinuités de la voie cyclable dans des lieux considérés comme dangereux pour les cyclistes (au niveau du rond-point de l'Europe, au nord notamment) semblent limiter cet effort. Les rapporteuses ont été informées du projet du Grand Lyon et du Conseil Général de corriger la discontinuité au nord du projet, dans la partie sud du rond-point. En outre, rien n'est prévu au-delà du carrefour « sud ».

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les raisonnements ayant conduit au choix du nombre de places de stationnement offert aux vélos et d'indiquer leurs emplacements futurs en cas de réajustement de celui-ci. Elle recommande également d'expliquer comment les accès vélos prévus au projet s'inscriront dans les itinéraires cyclables préexistants, contribuant ainsi à l'objectif global (inscrit dans le projet REAL et le SCOT) d'améliorer l'accessibilité des haltes ferroviaires.

Les rapporteuses ont été informées du fait que certains partis pris techniques ont donné lieu à variantes et auraient pu être présentés, comme celui de ne pas étanchéifier le merlon paysager séparant la halte du site industriel d'Eurovia, alors même qu'il est constitué de sols pollués.

2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire et compenser

La présentation des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation éventuelle est d'une présentation claire et synthétique.

L'Ae s'interroge cependant sur les points suivants :

- **La localisation et la justification de l'empiètement de 450m² sur la zone humide**

Le projet a été conçu en cherchant à éviter et à ne pas affecter la zone humide : la passerelle piétonne a été abandonnée, la voie nouvelle et la voie « modes doux » ont été calées en limite de la zone humide.

Cependant, le dossier indique que le projet « *empiète ponctuellement sur la zone humide (surface impactée = 450 m²), essentiellement au niveau des fossés de diffusion. Notons que les surfaces de ZH impactées se trouvent en crête de talus, là où la zone humide a été remblayée par Eurovia avec des matériaux de qualité médiocre* » (p. 203), sans que l'analyse des impacts ne soit réalisée.

La zone humide d'Yvours est considérée au schéma régional de cohérence écologique comme un corridor écologique secondaire. Elle abrite de nombreux habitats naturels, 34 espèces d'oiseaux protégées, dont le martin-pêcheur d'Europe³¹, deux espèces de batraciens protégés, deux espèces de mammifères terrestres protégés (le castor d'Eurasie³² et la musaraigne aquatique) et quatre chauves-souris protégées.

Il importe donc de vérifier que l'empiètement de 450 m² sur cette zone n'affecte pas la continuité écologique, et si c'est le cas, que les mesures proposées (comme les bassins de traitement) puissent, effectivement être considérées comme des mesures de compensation fonctionnelle, comme l'envisage le maître d'ouvrage. A ce dernier titre, l'Ae relève que les bassins nécessiteraient d'être réalisés et écologiquement fonctionnels avant toute destruction de la zone humide.

L'Ae recommande de localiser précisément sur une carte le ou les lieux où le projetempiète sur la zone humide, d'identifier les impacts sur la fonctionnalité de cette zone et de comparer cette dernière avec celle des bassins de traitement qui sont annoncés à titre de compensation.

³¹ Mentionné en annexe 1 de la Directive « oiseaux ».

³² Le castor est mentionné en annexe II et IV de la Directive « habitats ».

- **Les impacts sur les espèces protégées**

La réalisation de la rampe et de la passerelle d'accès à la halte va nécessiter le défrichage d'une faible partie des boisements situés sur le talus qui sépare la plateforme des voies ferrées. Ces boisements sont des sites de nidification pour une avifaune « *considérée comme commune, mais dont les espèces sont protégées* » d'après le dossier qui indique également que les travaux engendrent donc la destruction d'individus ou d'habitat de reproduction, ainsi que la fragmentation de celui-ci. Le dossier indique cependant que le maître d'ouvrage a cherché à limiter au maximum la surface à déboiser, présente des mesures de réduction des impacts en phase chantier et indique que des reboisements seront effectués afin de compenser plus au sud la fragmentation opérée.

Le défrichage est compensé par des plantations³³ sur le site.

La perturbation des habitats humides de la Mouche, favorables à des batraciens protégés et au castor, également protégé, existe de part la création du dispositif de rejets d'eaux pluviales du parc-relais, mais reste, d'après le dossier, « *faible et peu susceptible de remettre en cause l'état de conservation de ces espèces* ». Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues en phases travaux et exploitation (bordures, filets).

La réalisation d'un dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces animales protégées au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement « *semble donc nécessaire* » au maître d'ouvrage.. Le dossier sera utilement complété des suites données à cette demande.

- **Les risques sanitaires liés à la pollution des sols**

Le parking aérien et le parvis de la halte ferroviaire seront fréquentés par tout type de public. Les rapporteuses ont été destinataires d'une étude portant sur l'analyse des risques résiduels réalisée en juin 2014 qui conclut que les niveaux de risques sanitaires sont acceptables et que l'état du site est compatible avec l'usage prévu pour le parking. Ces conclusions tiennent compte des recouvrements superficiels prévus suivants : recouvrement des sols par un revêtement de type enrobé, dallage ou terre végétale saine sur 30 cm, ce que prévoit clairement le maître d'ouvrage, sauf pour ce qui concerne le merlon paysager dont il est dit qu'il « sera semé de prairie végétale ».

L'étude indique que l'ingestion directe de sol et/ou de poussière n'est pas considérée comme une voie d'exposition à retenir, à condition de veiller à la pérennité du recouvrement du sol (par de la terre végétale saine ou par un enrobé).

Les rapporteuses ont été informées de l'instruction en cours d'un dossier de servitude d'utilité publique (SUP) déposé par l'exploitant auprès de l'inspection des installations classées pour le terrain rétrocédé par Eurovia au Grand Lyon. Un arrêté SUP est actuellement en consultation auprès du Grand Lyon et du maire de la commune d'Irigny. Il prévoit notamment de notifier, pour la zone de merlon paysager, un usage de type espaces vert interdit au public (sauf pour le personnel autorisé pour l'entretien ou des travaux autorisés), et pour la zone de la voie d'accès Nord-Sud, un usage de type espaces piétons et voiries communales, comprenant des espaces verts interdits au public (sauf pour le personnel autorisé). Ces restrictions d'accès et leurs modalités de mise en œuvre ne sont pas intégrées dans le dossier tel que présenté.

L'Ae recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les éléments relatifs au dossier de servitude d'utilité publique, en cours d'instruction, concernant les surfaces du projet non enrobées et de prendre en compte l'arrêté en découlant dans le descriptif du projet.

Elle recommande notamment :

- ***de préciser quelles seront les mesures de gestion des surfaces non recouvertes par un enrobé et auxquelles auront accès le public,***
- ***d'indiquer quelles seront les mesures permettant la pérennité du recouvrement.***

- **Les risques liés à la pollution des eaux et aux crues**

Les risques de transfert de la pollution des sols vers la nappe ont été clairement identifiés, hormis pour la phase d'excavation des terres, encore en cours. Les choix techniques du projet, en particulier l'imperméabilisation du parking, visent à les minimiser. Le choix a été de limiter la

³³ Le dossier ne précise pas quels types d'espèces seront implantées.

pollution des eaux souterraines par ce biais et de maîtriser au mieux l'afflux d'eaux de surface, qui augmente le débit de pointe des eaux à l'exutoire, modifie les écoulements et augmente le risque de crue à l'aval du projet. Les eaux sont rejetées, après transfert par un dispositif de ralentissement des eaux (noues, bassins), décantation et déshuilage des eaux, puis dispositif de dispersion (diffuseurs placés en sortie de chacun des 4 points de rejet des eaux) vers La Mouche (en 4 points) dont le débit nécessite d'être soutenu en périodes normales. Le tout est dimensionné pour des crues trentennales.

Pour l'Ae, les imprécisions du projet quant à la fréquence des crues et inondations par remontée de la nappe et à leur localisation (Cf. recommandation précédente) limitent les conclusions de l'étude d'impact sur le sujet de la maîtrise des risques de pollution de La Mouche et plus largement de la zone humide, et d'inondations accrues à l'aval du projet.

Elle relève à ce propos que le dossier conclut à l'existence potentielle d'impacts cumulés du projet avec le projet de création de déversoirs d'orage du réseau d'assainissement du Grand Lyon, en cas de forte pluie, ceux-ci se déversant dans la Mouche. Aucune mesure n'est proposée en conséquence.

En outre, le descriptif des dispositifs de dispersion des eaux qui seront utilisés n'est pas inclus au dossier.

L'Ae recommande de mieux justifier la bonne prise en compte du risque de pollution des zones humides présentes dans l'aire d'étude en cas de crues et d'inondation sur le site du projet. Elle recommande également de mieux qualifier l'augmentation du risque d'inondation à l'aval du projet. Elle recommande enfin de préciser les mesures prises par Eurovia pour éviter ou limiter la pollution des eaux lors de l'excavation des matériaux nécessaire à la réalisation de la plateforme du projet.

- **Le trafic induit par rapport à la congestion existante**

La circulation actuelle sans projet (le projet est en secteur de congestion de la circulation) est comparée à une situation avec projet en 2016 et en 2036.

2000 véhicules sont attendus en 2016 sur la voie nouvelle nord-sud, pour le seul compte du projet de halte. Une analyse précise du fonctionnement du carrefour nord est présentée à cet horizon.

Les trafics retenus à l'horizon 2036 sur le secteur d'étude ne prennent pas en compte les conséquences du projet « connu » (Cf. ci-après) d'aménagement de l'échangeur de l'A 450 et de l'A 7 et de la RD 383 qui conditionne les accès routiers au secteur d'étude.

La comparaison des cartes du trafic à l'horizon 2036 avec le projet de halte, sans ou avec le projet de la DREAL (p. 172 et 173), montrent un différentiel de 2000 véhicules qui circuleront sur la voie nouvelle nord-sud prévue au projet de halte. La répartition de ce trafic sur les voiries environnantes s'avère partielle. En effet, on visualise la hausse de trafic sur deux axes à hauteur de 600 véhicules sans pouvoir identifier ce qu'il advient des 1400 véhicules restants (origine, destination, impact sur la circulation). Aucune analyse du giratoire nord n'est présentée à cet horizon.

L'Ae recommande, compte tenu de l'importance du fonctionnement du giratoire nord pour l'accessibilité et donc l'efficacité de la halte, de compléter les analyses de trafic en précisant le fonctionnement du giratoire nord, en situation « avec projet » et avec le projet d'aménagement de l'échangeur autoroutier, et en asseyant ses conclusions sur une situation en 2036 prenant en compte les impacts cumulés avec ce projet d'échangeur.

- **Le bilan de la consommation énergétique liée au projet**

L'article R.122-5 III du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact présente « une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ». L'étude d'impact du projet de halte ferroviaire sur le site d'Yvours présente les éléments techniques du réseau d'éclairage dans la partie « servitudes et réseaux/énergie » du tableau synthétisant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (pp. 219 à 221), mais les consommations énergétiques résultant du projet ne sont pas évaluées. Un tableau (p. 234) permet d'évaluer l'augmentation de la consommation de carburant due aux trafics de véhicules supplémentaires liés à la création de la halte. Cependant, les déplacements évités ne sont pas pris en compte dans le bilan chiffré.

L'Ae recommande de compléter le bilan des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

- **La production de poussières due à l'activité d'Eurovia**

Le site était jusqu'à récemment occupé par l'entreprise Eurovia, société de concassage de matériaux, qui a réduit le périmètre de son activité à la partie nord de son périmètre initial. Eurovia a fait analyser en 2012 les retombées de poussières sur les zones voisines de son exploitation. L'étude révélait que, sur deux des trois stations de mesure correspondant aux zones cédées, la concentration en poussières en mg/m²/jour mesurée était largement supérieure à la valeur de référence³⁴. Avec 827 mg/m²/jour de poussière, la zone d'activité cédée et la zone située du côté des voies ferrées étaient donc très fortement empoussiérées³⁵. Des mesures complémentaires ont été réalisées en 2014 : pour cinq stations de mesure choisies, les mesures indiquent que les secteurs sont faiblement ou moyennement empoussiérés. Le dossier précise les conditions notamment météorologiques relatives à chacune des deux séries de mesures, et en particulier l'existence d'une plus forte pluviométrie en 2014 ; il indique que le volume de production d'Eurovia est deux fois plus important à la même période. Il ne présente cependant aucune analyse permettant d'expliquer la forte évolution dans les résultats obtenus entre les deux prises de mesure (p. 163).

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'apporter des éléments pouvant expliquer cette très nette amélioration de l'empoussièrisme de la zone.

- **Les effets potentiels sur l'urbanisation**

Les rapporteuses ont été informées que la suppression de la ZAC ne signifiait pas l'abandon du projet d'accueillir des activités économiques sur cette zone. Il est possible qu'elle accueille à l'avenir de nouvelles entreprises. Cependant, ces évolutions ne sont ni présentées ni prises en compte dans le dossier³⁶.

« *L'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation* » prévue par l'article R.122-5 III du code de l'environnement, se limite dans le dossier à un constat très général, réduit à deux paragraphes, concluant que la meilleure accessibilité des communes d'Irigny et de Pierre-Bénite depuis l'agglomération lyonnaise les rendra plus attractives et « *aura pour conséquence un développement urbain des communes* » (p. 221). La question d'une plus forte attractivité des communes situées plus en amont sur l'autoroute A450 mériterait également d'être posée, puisque le projet facilite l'accès au service TER depuis cette autoroute.

L'Ae recommande de présenter, l'impact prévisible de la halte sur l'attractivité du secteur pour les entreprises, et l'analyse de ses effets induits sur l'urbanisation au regard des objectifs d'intensification de l'urbanisation autour des haltes inscrits dans le SCOT.

- **Les impacts cumulés avec les projets connus**

L'abandon du projet de ZAC n'implique pas nécessairement l'abandon des projets qui devaient s'y insérer. Or, ceux-ci ne sont pas mentionnés dans le dossier.

Par ailleurs, le projet d'aménagement du nœud autoroutier A 450/ A7/ RD 383 n'est pas pris en compte dans les études de trafic, alors qu'il interagit avec le projet dans la mesure où il en conditionne l'accès routier. Par ailleurs, le réseau routier local est particulièrement sensible aux facteurs entraînant des points de saturation.

Les projets concernant la halte ferroviaire de Pierre-Bénite, située au droit de l'exploitation Arkema, à deux kilomètres au nord du site d'Yvours peuvent également avoir un impact sur le

³⁴ Du TA LUFT : en l'absence de valeur limite réglementaire, un consensus s'établit autour de la valeur de référence de 350 mg/m²/j (en moyenne annuelle) fixée en Allemagne par le TA LUFT.

³⁵ On estime que l'empoussièrisme est fort à partir de 350 mg/m³/jour de poussière.

³⁶ Le site internet de la mairie d'Irigny indique : « *La Zone d'Activités d'Yvours est composée aujourd'hui de quelques entreprises. Ce site offre un potentiel de développement intéressant et profite d'une situation stratégique, à la croisée de l'A450 et de la RD 315. Dotée d'une végétalisation originale et typique des rives du fleuve Rhône, cette zone constituera une belle vitrine économique pour Irigny. De plus, un projet de halte-ferroviaire et de pôle multimodal, avec l'aménagement d'un parking relais important y est envisagé à court terme.* »

projet de halte. En effet, la halte de Pierre-Bénite³⁷ est très fortement exposée aux risques potentiels liés à l'exploitation industrielle d'Arkema et son avenir pourrait être lié aux termes du futur plan de prévention du risque technologique (PPRT) Arkéma ; il pourrait avoir un impact sur la fréquentation de la halte d'Irigny. Il en est de même pour les projets concernant la gare de Lyon-Perrache, qui conditionnent notamment la longueur des quais.

L'Ae recommande de prendre en compte les projets d'aménagement du nœud autoroutier et les projets concernant les gares de Lyon-Perrache et de Pierre-Bénite, tenant compte du futur PPRT d'ARKEMA, pour évaluer leurs impacts cumulés avec ceux du projet de halte à Yvours.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact fait apparaître une préoccupation centrée sur le suivi du chantier, alors que le projet est assorti de plusieurs dispositifs qui légitimeraient un suivi après leur mise en service, comme le suivi de l'état et du bon fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de prévention des pollutions, celui des espèces exotiques envahissantes, celui de la pérennité du recouvrement des sols pollués, celui de la situation de la circulation sur l'axe nord-sud et la congestion du rond-point nord et ouest. Les mesures prises en faveur du milieu naturel, comme la zone de protection des castors, pourraient également être suivies.

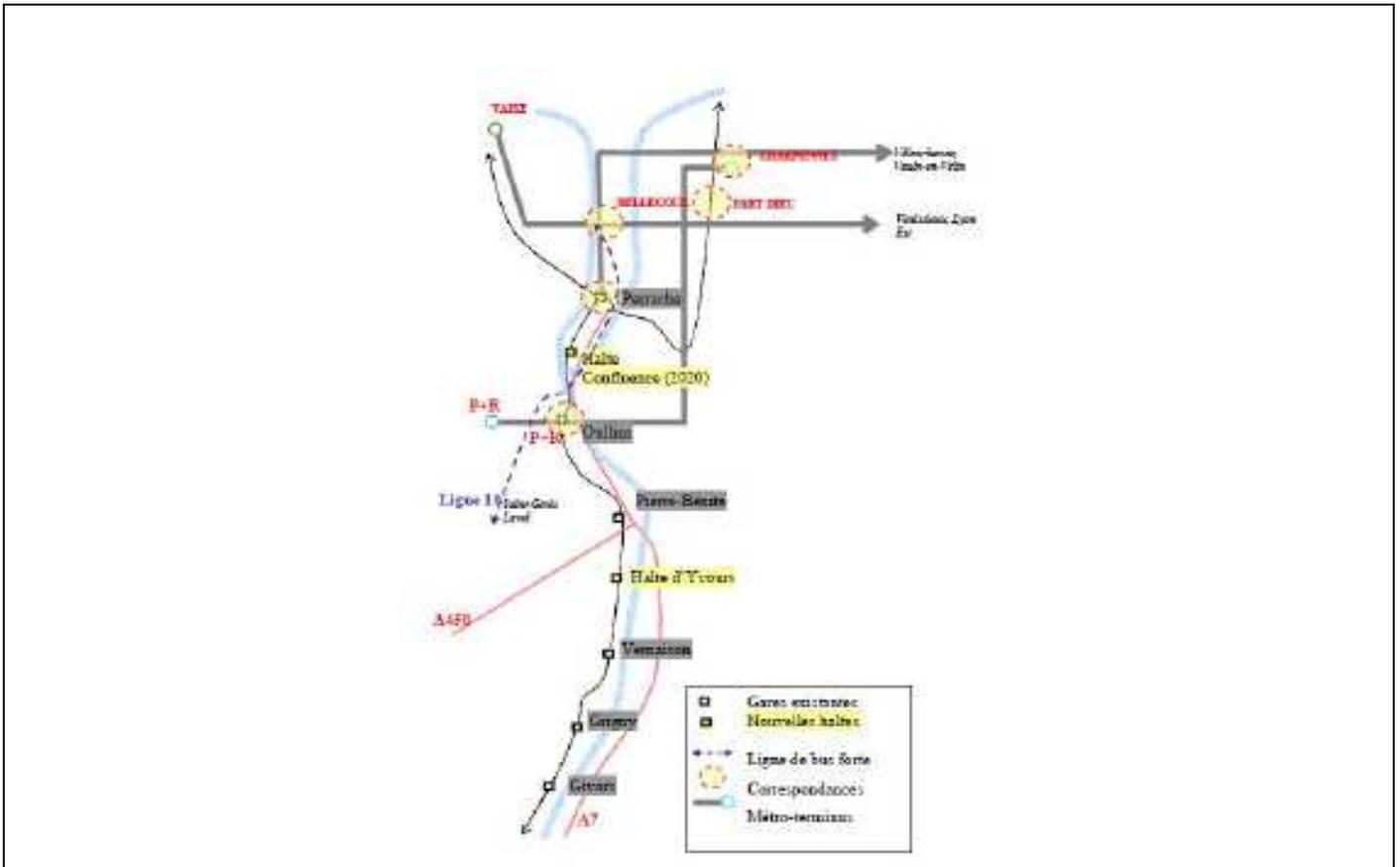
L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre en place un suivi des mesures et de leurs effets en phase exploitation de la halte et de ses dessertes : qualité et quantité des eaux renvoyées à La Mouche, situation de la circulation sur l'axe nord-sud, congestion du rond-point nord et ouest notamment.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté avec clarté, mais il n'inclut pas le résumé du tableau présentant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation dans l'étude d'impact. La plupart des cartes sont peu lisibles.

L'Ae recommande de revoir les illustrations du résumé non technique, de le compléter des mesures d'évitement, réduction et compensations prévues et de le modifier afin de prendre en compte les recommandations du présent avis.

³⁷ Les rapporteuses ont été informées qu'en mars 2013, la fréquentation de la halte de Pierre Bénite était de 304 montées/descentes soit 152 voyageurs.



Plan de la ligne Lyon-Givors par la rive droite du Rhône

Source : dossier d'enquête publique page 30