



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’aménagement de la plateforme de
transport combiné de Vénissieux - Saint-Priest
(69)**

n°Ae : 2021-125

Avis délibéré n° 2021-125 adopté lors de la séance du 27 janvier 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 janvier 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest (69).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Annie Viu.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet du Rhône, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 15 novembre 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 novembre 2021 :

- le préfet de département du Rhône,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Auvergne-Rhône-Alpes.*

Sur le rapport de Gilles Croquette et Céline Debrieu-Levrat, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet consiste à réaménager la plateforme de transport combiné, située à Vénissieux – Saint-Priest (69), permettant le transfert des conteneurs entre le mode routier et le mode ferroviaire. Le maître d'ouvrage est SNCF Réseau. L'exploitation est répartie entre deux sociétés, Naviland Cargo et Novatrans. Les modifications concernent essentiellement le secteur où opère Naviland Cargo. Les objectifs premiers sont l'optimisation du fonctionnement actuel, l'augmentation de la capacité de traitement en vue de l'accroissement de l'activité, ainsi que la réduction des nuisances actuelles pour les riverains.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de ce projet situé en zone urbaine sont :

- les émissions de gaz à effet de serre et notamment les fortes diminutions attendues grâce au report de la route vers le ferroviaire,
- les polluants atmosphériques, avec quelques incidences négatives à proximité de l'installation et des incidences positives à l'échelle de l'ensemble du projet compte tenu du report modal,
- les nuisances sonores et lumineuses, en lien avec leurs effets sur la santé humaine,
- la gestion des eaux pluviales,
- les risques accidentels liés au transport et à la manutention de matières dangereuses.

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux. Les principaux compléments à apporter concernent, au niveau local, les incidences liées au trafic routier généré par la plateforme et la quantification des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le bilan attendu est largement positif.

L'Ae recommande principalement :

- de compléter l'état initial en particulier sur les émissions actuelles de gaz à effet de serre du site et sur les risques liés au transport de matières dangereuses,
- de présenter les dispositifs de récupération des eaux pluviales et de s'engager sur des objectifs pour leur dépollution,
- de préciser les incidences liées au trafic pour les habitations situées le long du Boulevard urbain Est,
- d'analyser les émergences spectrales au titre de la réglementation sur les bruits de voisinage et de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour protéger l'habitation la plus affectée par les nuisances, au croisement entre le chemin du Charbonnier et la rue du Beaujolais,
- d'évaluer l'ensemble des consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques,
- de traiter dans son ensemble la problématique de la pollution lumineuse.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

En France, Le transport de marchandises par le rail s'effectue sous différentes formes : wagons-citernes (80 % du trafic), camions semi-remorques (5 %) ou conteneurs (15 %). La plateforme de transport combiné, située à Vénissieux – Saint-Priest (69), permet le transfert des conteneurs entre le mode routier et le mode ferroviaire.

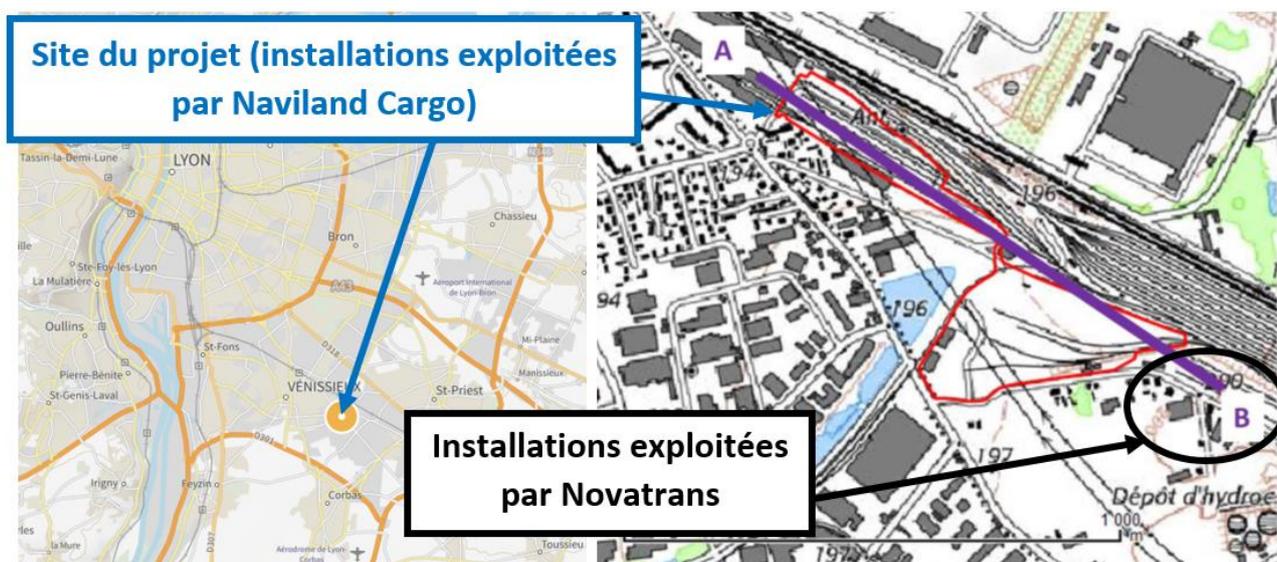


Figure 1 : Localisation du site du projet et des installations de la plateforme (Source : Geoportail et dossier)

La plateforme de transport combiné, dont SNCF Réseau est propriétaire, occupe une surface de 12,2 hectares. Elle traite actuellement 110 000 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP)² par an. L'exploitation est assurée par Naviland Cargo, filiale de la SNCF, et Novatrans, filiale du groupe Charles André (CGA).

L'État a lancé, en septembre 2021, une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire avec comme objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire³ d'ici 2030 pour passer de 9 % en 2019 à 18 % en 2030. À plus long terme (2050), l'État souhaite atteindre une part modale pour le fret ferroviaire de 25 %.

Le projet s'inscrit dans cette dynamique. Il vise à optimiser le fonctionnement du site et à porter la capacité de traitement de 45 à 60 trains par semaine (soit 15 allers-retours), soit l'équivalent de 35 000 EVP supplémentaires. Les aménagements, dont la localisation est spécifiée figure 1,

² L'équivalent vingt pieds est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs, basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres). On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou sur un navire. C'est un caisson métallique de taille standardisée qui peut être transféré entre différents modes de transport (parfois successivement) comme les navires, barges ou encore trains. Un conteneur est caractérisé par sa longueur ; les plus communs sont les 20 pieds (6,1 mètres) équivalents à 1 EVP et les 40 pieds (12 mètres) équivalents à deux EVP (source : Wikipédia).

³ Cet objectif de doublement de la part modale est inscrit dans l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

concernent la partie de la plateforme exploitée par Naviland Cargo ainsi que l'entrée du site Novatrans.

La configuration actuelle de la plateforme induit des nuisances pour les habitations situées à proximité de son accès routier, qui se trouve dans une zone résidentielle (chemin du Charbonnier à Saint-Priest), et un engorgement des infrastructures routières et ferroviaires, le linéaire de voies ne permettant pas de répondre aux demandes croissantes en particulier de Naviland Cargo. L'amplitude horaire d'ouverture du site est également limitée du fait des nuisances sonores liées à l'entrée des camions sur le site et à l'utilisation de stackers⁴.



Figure 2 : Photo d'un stacker déplaçant un conteneur maritime (Source : rapporteur)

Lors de la visite des rapporteurs, SNCF Réseau a confirmé que l'attractivité géographique de la région lyonnaise et la position géographique du site induisent une forte demande des clients chargeurs que le site ne peut plus satisfaire. La plateforme est connectée à la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble et les principales destinations sont : Marseille, Fos-sur-Mer, Le Havre, Dijon, Strasbourg, Anvers, Dourges, Duisbourg. La plateforme est identifiée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) comme équipement d'intermodalité marchandises d'envergure à court et moyen termes.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La plateforme actuelle comprend :

- une cour ouest, qui correspond à l'arrivée des camions sur le site de Naviland Cargo,
- une cour centrale, comprenant une zone de manutention et de stockage des conteneurs,
- une cour est, dédiée aux activités de Novatrans,
- une cour sud pour le stockage des conteneurs et la sortie des camions.

Les itinéraires actuels desservant les cours ouest, centrale et sud, exploitées par Naviland Cargo, sont schématisés sur la figure 3.

⁴ Un stacker est un tracteur de chantier destiné au levage de conteneurs.



Figure 3 : Cheminement des camions sur la partie Naviland Cargo (Source : dossier)

La plateforme est située au sein d’une zone d’activités, comprenant d’autres entreprises privées dédiées principalement à la logistique. Sa partie ouest jouxte des zones résidentielles. Le développement de ce quartier, dans lequel se sont mêlés des maisons individuelles et des entrepôts logistiques, est assez récent (années 1980).

Outre la réorganisation des espaces déjà utilisés, il est prévu d’aménager une friche située au sein du site, jouxtant les cours sud et centrale. Cette friche actuellement louée à une entreprise pour l’entreposage de matériaux ferroviaires divers, permettra d’offrir un nouvel espace de stockage.



Figure 4 : Friche mobilisée dans le cadre du projet, pour du stockage de conteneurs (Source : rapporteur)

Les travaux répondent à deux objectifs :

- créer un nouvel accès à la plateforme, pour réduire les nuisances provoquées par le trafic de poids lourds (PL), en particulier sur le chemin du Charbonnier, et améliorer la sécurité routière,
- augmenter la part du ferroviaire dans le transport de marchandises pour contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Il est ainsi projeté d’aménager et d’optimiser les espaces des cours ouest, centrale et sud (cf. figure 5 ci-dessous), à savoir :

- pour la cour ouest, suppression de l'accès routier actuel des PL par le chemin du Charbonnier et allongement de trois voies existantes à 450 m au lieu de 300 m, équipées de portiques de manutention électriques ;
- pour la cour centrale, création de trois nouvelles voies de 250 m avec portiques de manutention électriques ;
- pour la cour sud, nouvelle entrée du site (à proximité de la sortie actuelle), zone de stockage avec manutention des conteneurs par grue mobile, pose d'une nouvelle voie de 300 m, aménagement de l'accueil administratif et création d'un accès vers le site Novatrans.



Figure 5 : Schéma synthétique du projet (Source : dossier)

Pour l'accueil administratif, un fonctionnement de type barrière de péage sera mis en place et un nouveau bâtiment d'exploitation d'une surface de plancher de 1 069 m² sera construit.



Figure 6 : Vue du bâtiment d'exploitation de la cour sud (Source : dossier)

Les horaires de fonctionnement du site seront modifiés. Le dossier fournit des informations partielles. Des indications complémentaires ont été communiquées oralement aux rapporteurs. Les

plages de travail seraient notamment allongées le matin dans le cas de la cour centrale avec une arrivée des personnels dès 4 h pour un chargement des camions dès 5 h, au lieu de 6 h actuellement.

L'Ae recommande de préciser les horaires prévus de fonctionnement du site.

La durée des travaux est estimée à 20 mois pour une livraison prévue au premier trimestre 2024. Le coût du projet est de 16 millions d'euros financés par l'État, la Région, l'Union Européenne et la Métropole de Lyon.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet prévoit la construction d'environ 1 300 mètres de voies de service ferroviaire, il entre dans le champ des projets soumis à la procédure de « cas par cas » prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et a été soumis à évaluation environnementale par [décision de l'Ae du 20 décembre 2019](#).

La demande d'autorisation dans le cadre de laquelle a été saisie l'Ae est le permis de construire du bâtiment d'exploitation. La maîtrise d'ouvrage du projet étant assurée par la SNCF, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur l'étude d'impact du projet.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique⁵ qui s'est déroulée du 22 février au 8 mars 2021⁶. Une participation du public par voie électronique⁷ est prévue en mars et avril 2022.

S'agissant des sites Natura 2000⁸, le dossier présente une analyse des incidences sur les plus proches, dont le premier se trouve à 10,5 km du projet (site des « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'Île Miribel-Jonage » – identifiant n° FR82011785). Compte tenu de l'absence de continuité et de relation fonctionnelle entre le projet et les sites Natura 2000, les incidences du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces inféodées ne sont pas jugées significatives. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux de ce projet situé en zone urbaine sont les suivants :

- les émissions de gaz à effet de serre et notamment les fortes diminutions attendues grâce au report de la route vers le ferroviaire,
- les polluants atmosphériques, avec quelques incidences négatives à proximité de l'installation et des incidences positives à l'échelle de l'ensemble du projet compte tenu du report modal
- les nuisances sonores et lumineuses, en lien avec leurs effets sur la santé humaine,

⁵ Au titre du code de l'urbanisme : articles L. 103-2 à 103-6.

⁶ Dont le bilan peut être consulté à l'adresse suivante : https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-07/21%2006%2023_Bilan_de_concertation_plateforme_de_transport.pdf

⁷ Au titre du code de l'environnement : article L 123-2.

⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- la gestion des eaux pluviales,
- les risques accidentels liés au transport et à la manutention de matières dangereuses.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux. L'Ae observe que la partie concernant l'évaluation des incidences est relativement succincte, bien que des études acoustiques, air et santé, ainsi que naturaliste aient été réalisées. Le dossier soumis à consultation du public gagnerait à être complété par la mise à disposition de ces études en annexe.

L'Ae recommande d'annexer à l'étude d'impact les études détaillées sur le bruit, la qualité de l'air et les milieux naturels.

Le dossier présente une zone d'étude unique pour l'ensemble des thématiques environnementales. Cette zone est circonscrite au périmètre de la plateforme (cf. figure 7)

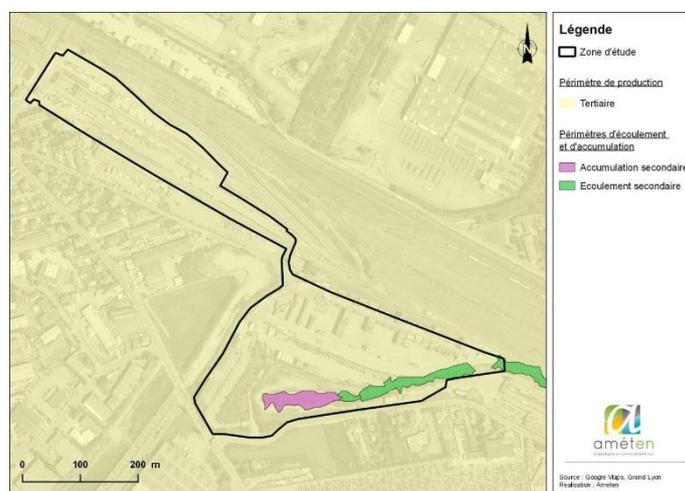


Figure 7 : Périmètre de la zone d'étude (Source : dossier).

En pratique, le périmètre pris en compte a été élargi pour certaines thématiques. Ceci conduit néanmoins à une certaine confusion et les périmètres choisis pour certaines d'entre elles soulèvent des interrogations. Il conviendrait notamment de préciser et de justifier la zone d'étude pour les déplacements compte tenu des axes routiers identifiés comme affectés de manière significative par le projet (cf. partie 2.3.2 et la figure 8 du présent avis). Il est également nécessaire de définir plus clairement les périmètres pris en considération pour les études relatives au bruit et à la qualité de l'air en présentant en amont l'ensemble des habitations ou activités susceptibles d'être affectées⁹.

L'Ae recommande de dimensionner et de justifier au regard des enjeux les zones d'étude prises en considération pour les différentes thématiques environnementales.

⁹ Les habitations situées à proximité de la plateforme sont repérées sur la carte de synthèse des enjeux mais certaines habitations susceptibles d'être affectées par des nuisances liées au trafic supplémentaire ne sont pas recensées.

2.1 *État initial*

2.1.1 Milieu physique

Les eaux superficielles et souterraines

La zone d'étude n'est bordée par aucun cours d'eau. Les eaux de pluies s'infiltrent directement dans les sols. Le site présente cependant un très fort taux d'imperméabilisation, du fait de la présence d'un revêtement goudronné pour la circulation des engins. Il en résulte un ruissellement important lors d'épisodes pluvieux. Cet excédent d'eau météorique est géré localement par 53 puits perdus répartis sur le site.

Le site d'étude repose sur deux formations aquifères présentant une communication forte avec la surface : la nappe des alluvions fluvio-glaciaires, qui surmonte celle de la molasse Miocène. Les eaux souterraines s'écoulent du sud-est vers le nord-ouest, à une profondeur d'environ 8 à 10 mètres. Ces aquifères sont relativement vulnérables vis-à-vis des activités en surface. La nappe fluvio-glaciaire présente un état médiocre sur le plan quantitatif et chimique. Le projet n'est pas concerné par des périmètres de protection de captage d'eau potable.

Une analyse de compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la nappe souterraine de l'Est lyonnais a été réalisée, montrant la nécessaire reconquête de la qualité des masses d'eau superficielle et souterraine. Néanmoins, l'étude d'impact n'aborde pas la qualité des eaux de pluie potentiellement chargées de pollution avant de rejoindre les eaux souterraines : la caractérisation des polluants en présence est ainsi manquante.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une qualification des polluants présents dans les eaux de pluie et dans les eaux souterraines.

Risques naturels

Le projet n'est concerné par aucun plan de prévention des risques naturels. Les risques et aléas connus sur le secteur sont ceux liés aux phénomènes météorologiques exceptionnels (foudre, grêle, neige et tempête), aux mouvements de terrain (aléa faible pour le retrait-gonflement des argiles) et aux séismes avec un classement en zone 3 (sismicité modérée). Les rapporteurs ont noté la présence d'une zone d'accumulation pluviale dans la friche en partie sud, du fait de la topographie en dépression : il s'agit d'un exutoire principal de l'écoulement des eaux pluviales du site, qui sera à terme remblayé et imperméabilisé.

2.1.2 Milieu naturel

D'après l'inventaire réalisé à l'échelle départementale, la zone d'étude n'est pas concernée par une zone humide : la plus proche est localisée à environ 2,5 km au nord-est.

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff¹⁰) les plus proches sont les suivantes :

- « Plaine des Grandes terres » (Znieff de type I, à environ 2 km au sud-ouest),
- « Gravières de Berlay et de Pierre blanche » (Znieff de type I, à environ 2,5 km au sud-est).

En raison du caractère fortement anthropisé du site d'étude et de ses abords, ainsi que de l'éloignement des différents zonages et inventaires écologiques, il n'existe aucune relation fonctionnelle entre ces derniers et la zone d'étude.

La zone d'étude restreinte du projet a été précisément inventoriée : 143 espèces floristiques, sans enjeu particulier, ont été identifiées. Vingt-trois espèces exogènes (non indigènes du territoire biogéographique) ont été recensées, comprenant 21 espèces envahissantes dont 11 considérées comme exotiques envahissantes avérées : Ailante glanduleux, Ambroisie à feuilles d'armoise, Armoise annuelle, Buddleja du Père David, Panic capillaire, Robinier faux-acacia, Sénéçon sud-africain, Vergerette annuelle, Vergerette de Barcelone, Vergerette du Canada et Vigne-vierge commune.

Une attention toute particulière est à porter à la gestion de l'Ambroisie à feuilles d'armoise qui est présente de manière assez abondante sur toutes les friches et pelouses rudérales de la zone d'étude. Son pollen peut provoquer des allergies sévères avec des risques aggravés pour certaines personnes.

Deux espèces de reptiles (et leurs habitats), protégés à l'échelle nationale, ont été recensés sur la zone d'étude : la Couleuvre verte-et-jaune et le Lézard des murailles.

Deux espèces de chiroptères à enjeu de conservation fort au niveau régional (Noctule commun et Noctule de Leisler) et sept espèces à enjeu modéré¹¹ sont susceptibles d'être présentes. Toutes sont protégées.

Quatre espèces d'oiseaux sont considérées comme nicheuses probables sur la zone d'étude : la Fauvette à tête noire, l'Hypolaïs polyglotte, la Mésange charbonnière et le Moineau domestique. Quinze autres espèces¹², dont une protégée, sont probablement nicheuses en périphérie plus lointaine de la zone d'étude, mais représentent des individus en survol de la zone d'étude.

Les enjeux concernant la faune et leurs habitats restent cependant faibles, du fait de l'ambiance industrielle du site et de son environnement très urbanisé.

¹⁰ Lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹¹ Le Molosse de Cestoni, le Murin à moustaches, le Murin de Daubenton, le Murin de Natterer, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhn et la Sérotine commune.

¹² La Bergeronnette grise, le Choucas des tours, le Corbeau freux, la Corneille noire, l'Étourneau sansonnet, le Merle noir, la Perdrix rouge, le Pigeon biset domestique, le Pigeon colombin (espèce protégée), le Pigeon ramier, le Pinson des arbres, le Pouillot véloce, le Rouge-gorge familier, le Rouge-queue noir et le Troglodyte mignon.

2.1.3 Milieu humain

Pollution des sols

En complément de l'analyse des bases de données Basias¹³ et Basol¹⁴, une étude de la pollution des sols a été réalisée en novembre 2020. Il en ressort une pollution en hydrocarbures semi-volatils et en particules fines au sud-ouest de la cour centrale, ainsi qu'une pollution au naphthalène au sud-est de la cour ouest. Ces pollutions semblent localisées mais l'étude indique, à juste titre, que d'autres pollutions ponctuelles de type métaux lourds sont susceptibles d'être rencontrées au moment des terrassements.

Ambiance sonore

Une étude acoustique a été réalisée en septembre 2020. Du fait du contexte urbain et des activités présentes, l'ambiance sonore est non modérée avec des niveaux de bruit mesurés pouvant atteindre 68 dB(A). En effet, le fonctionnement de la plateforme engendre des émissions sonores du fait de la manutention des conteneurs via les portiques et les stackers, des départs et arrivées des trains et des flux de camions en provenance et à destination du site. La circulation sur les routes en périphérie est source de nuisances fortes, en particulier pour les riverains du chemin du Charbonnier et de la rue du Beaujolais. Les opérations les plus bruyantes sont principalement en période diurne. Les niveaux acoustiques moyens (LA_{eq}) mesurés à proximité de la plateforme sont au maximum de 68 dB(A) pour la période de jour et de 59 dB(A) pour la période de nuit. Les niveaux les plus élevés sont mesurés rue du Beaujolais en face de la sortie du site Naviland Cargo.

Qualité de l'air

L'étude d'impact mentionne le fait que, bien que le projet ne soit pas un projet d'infrastructure routière, le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation des risques sanitaires, ce à quoi l'Ae souscrit. Une étude « air et santé » a ainsi été réalisée sur la base d'une exploitation des données issues de stations présentes dans le secteur d'étude, sans réalisation de mesures spécifiques. Il en résulte que, par sa position au sein de l'agglomération lyonnaise, la zone d'étude est sujette aux pollutions atmosphériques liées à l'industrie et au trafic. Bien que les valeurs des stations de mesure les plus proches soient dans l'ensemble conformes aux objectifs de qualité, la circulation induite par les camions sur le chemin du Charbonnier engendre localement des rejets de polluants sur cet axe. Les riverains y sont alors particulièrement exposés.

Des comparaisons avec les valeurs limites et les objectifs de qualité fixés par la réglementation française sont fournies. Elles devraient être complétées par des informations sur la situation au regard des objectifs définis par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans ses [nouvelles lignes](#)

¹³ Basias est l'acronyme de « Base de données des anciens sites industriels et activités de services ». Cette base de données française est diffusée publiquement depuis 1999 et rassemble les données issues des inventaires historiques régionaux (IHR), qui recensaient des sites ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes pour les sols et les nappes en France.

¹⁴ Basol est une base de données nationale qui, sous l'égide du ministère de l'Écologie, récolte et conserve la mémoire de plusieurs milliers de « sites et sols pollués (SSP) ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

[directrices de 2021](#)¹⁵ d'autant plus que l'agglomération lyonnaise est une des agglomérations à l'origine de la condamnation de la France par la cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect de la directive cadre sur l'air.

L'Ae recommande de compléter l'état initial sur la pollution de l'air en présentant la situation par rapport aux objectifs de qualité de l'air fixés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'état initial ne comporte aucune information sur les émissions de GES associées au fonctionnement actuel de la plateforme. L'enjeu pour le climat est qualifié de faible malgré des émissions conséquentes liées au fonctionnement des installations et aux circulations routières associées, en tenant compte des émissions liées aux distances supplémentaires effectuées par les camions pour venir sur la plateforme, et évitées du fait du report modal.

L'Ae recommande de compléter l'état initial en présentant les émissions de gaz à effet de serre générées par le fonctionnement actuel du site et les circulations routières associées.

Risques technologiques

Le volet risques technologiques recense essentiellement les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) situées à proximité du site. Son volet « Transport de matières dangereuses » est succinct. Il est indiqué que « *d'après l'exploitant du site, environ 10 % des conteneurs en transit contiennent des marchandises dangereuses. Aucune n'est radioactive ou explosive. Elles font l'objet d'un traitement particulier* », sans explication plus poussée. Au vu de l'importance de l'enjeu, ce volet nécessiterait une présentation plus détaillée.

L'Ae recommande de détailler les risques liés au transport de matières dangereuses dans le cadre de l'état initial du projet.

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

L'analyse des variantes a porté dans un premier temps sur le positionnement de l'accès au site. Trois options ont été étudiées avec un accès situé respectivement rue du Beaujolais, chemin du Charbonnier et depuis le Boulevard urbain Est (BUE)¹⁶. Cette phase de l'analyse serait utilement documentée par des schémas présentant les trois solutions.

Une fois retenue l'option d'un accès depuis la rue du Beaujolais, la deuxième phase de l'analyse a porté sur l'aménagement interne du site. La solution adoptée a été choisie en raison de meilleures

¹⁵ L'Organisation mondiale pour la santé a publié le 22 septembre 2021 une révision de ses lignes directrices pour la qualité de l'air. Cette révision d'un document de 2005 prend en compte les derniers résultats scientifiques sur les effets sanitaires de la pollution de l'air. Les nouvelles lignes directrices fixent notamment un objectif de 10 µg/m³ sur l'année pour le NO₂, au lieu de 40 µg/m³ pour la valeur réglementaire française, et un objectif de 15 µg/m³ sur l'année pour les PM₁₀ au lieu de 40 µg/m³. Elles fixent également des objectifs pour les PM_{2,5} avec notamment un objectif de 5 µg/m³ sur l'année. Pour mémoire, le parlement européen avait demandé un alignement des normes européennes sur les valeurs de l'OMS.

¹⁶ Le Boulevard urbain Est (BUE) est un projet de rocade urbaine à l'est de Lyon, située entre le périphérique et la Rocade Est, qui pourrait à terme relier Vénissieux à Vaulx-en-Velin. Il a été inscrit au plan de déplacement urbains (PDU) du Grand Lyon en 1997. Seules certaines portions ont été réalisées à ce jour, dont notamment la section comprise entre le chemin du Charbonnier et la route départementale (RD) n° 95. Son prolongement au-delà du chemin du Charbonnier nécessite le franchissement des voies ferrées.

conditions de circulation et de stationnement pour les PL et les véhicules légers et d'un risque beaucoup plus réduit de remontée de file de PL.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Incidences de la phase travaux

L'étude d'impact liste une série d'effets sur l'environnement pouvant intervenir pendant la phase de travaux. Elle conclut à un risque résiduel faible du fait des mesures de prévention. Ces mesures sont présentées pour chaque thématique, mais sans engagement ferme quant à leur réalisation. Il importe d'informer clairement le public sur les mesures que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre pour prévenir les impacts en phase de travaux, tout particulièrement en ce qui concerne la gestion des flux de camions, l'activité du site étant maintenue. Ces impacts portent en particulier sur le bruit ou encore les eaux pluviales, la friche servant d'exutoire final étant appelée à être imperméabilisée dans la première phase du chantier¹⁷.

Un effet négatif modéré pour la faune, en particulier pour les oiseaux, est indiqué dans l'étude d'impact. Du fait que les enjeux soient limités, les mesures proposées n'intègrent pas l'intervention d'un écologue lors de la phase de réalisation du chantier.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'explicitier, de façon didactique, les mesures qu'il s'engage à mettre en place afin d'éviter ou réduire les impacts sur l'environnement, et en particulier sur la faune, durant la phase des travaux.

2.3.2 Incidences de la phase d'exploitation

Qualité des eaux et gestion des eaux pluviales

Les activités sur la plateforme sont susceptibles de provoquer diverses fuites de substances polluantes et des déversements plus importants en cas d'accident de manutention. L'étude d'impact minimise les effets de ces rejets en indiquant par exemple que des produits phytosanitaires « respectueux de l'environnement » (sans plus de précisions) seront utilisés pour l'entretien du site. Il n'est, par exemple, pas fait état de l'annonce, en décembre 2021, de l'arrêt de l'usage du glyphosate par la SNCF sur ses infrastructures.

Par ailleurs, le dimensionnement pour des dispositifs de gestion des volumes des eaux pluviales sont détaillés, sans donner finalement une vision simplifiée du cheminement concret de celles-ci sur un site encore plus imperméabilisé. Le traitement des eaux pluviales est quant à lui très peu abordé, sans aucun objectif d'abattement de polluants.

Pour l'Ae, ces éléments sont trop qualitatifs et imprécis. Ils ne permettent pas de déterminer les engagements pris par le maître d'ouvrage. Il serait nécessaire de disposer au minimum de précisions sur le dimensionnement des traitements des eaux pluviales.

L'Ae recommande de présenter, à l'échelle du site, les dispositifs de récupération des eaux pluviales et de s'engager sur des objectifs pour leur dépollution.

¹⁷ Indication faite par oral aux rapporteurs lors de la visite.

Sols pollués et remblais/déblais

Un bilan excédentaire de 40 000 m³ est annoncé. Le traitement spécifique des déblais, potentiellement pollués, n'est pas précisé. Un bilan précis des volumes et des destinations permettrait de clarifier cet aspect du projet.

L'Ae recommande de fournir un bilan fin des volumes et des destinations des matériaux évacués dans le cadre du projet.

Déplacements

Le repositionnement de l'entrée de la plateforme a pour effet de supprimer la circulation des PL à destination ou en provenance du site sur la section du chemin du Charbonnier située à l'ouest du BUE. Cette évolution permet de réduire les nuisances pour les riverains de ce secteur.

Le trafic au niveau de la sortie actuelle du site sera en revanche fortement augmenté compte tenu du déplacement de l'entrée et de l'augmentation attendue de l'activité. Le flux journalier sera porté de 400 PL actuellement (en sortie uniquement) à 1 200 PL (dont 600 en entrée et 600 en sortie). L'augmentation annoncée pour le nombre de PL est de 50 % alors que le nombre de trains n'augmenterait que de seulement 33 %. Selon les informations fournies oralement aux rapporteurs, ceci serait dû à la prise en compte de périmètres différents (le périmètre serait restreint aux activités de Naviland Cargo pour le trafic PL et intégrerait les activités de Naviland Cargo et de Novatrans pour le trafic ferroviaire).

L'Ae recommande de détailler l'origine de l'augmentation du trafic PL d'une part, du trafic ferroviaire d'autre part, ainsi que l'articulation entre ces deux types de trafic.

Les deux itinéraires principaux en direction et en provenance du site sont identifiés sur la figure 8.

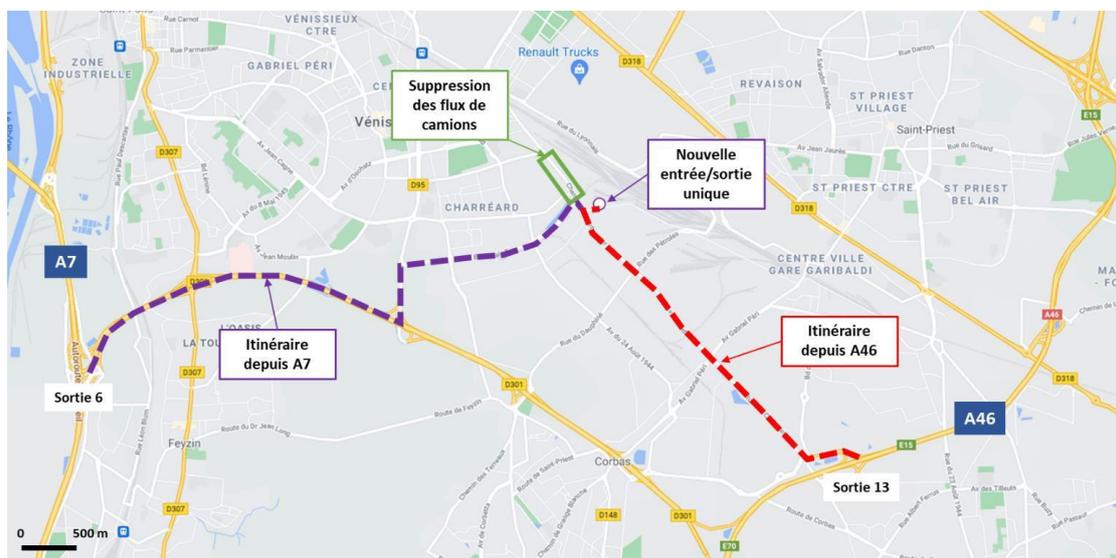


Figure 8 : Principaux accès à la plateforme (Source : dossier)

La répartition entre ces deux itinéraires n'est pas précisée. Il a été indiqué aux rapporteurs que des comptages routiers sont prévus afin de préciser les flux, avec notamment pour objectif de déterminer si un aménagement du carrefour entre le BUE et le chemin du Charbonnier est nécessaire. Si tel était le cas, cette opération ferait partie du projet et devrait être décrite et évaluée dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de préciser la répartition projetée de la circulation entre les itinéraires à destination et en provenance de la plateforme et d'indiquer les suites envisagées concernant un éventuel réaménagement du carrefour entre le Boulevard urbain Est et le chemin du Charbonnier.

Le risque de remontée de file pour les PL en dehors du site, parfois observée dans la situation actuelle sur le chemin du Charbonnier et source de nuisances pour les riverains, est considéré comme quasi nul dans la situation projetée.

L'augmentation du trafic ferroviaire est faible par rapport au trafic actuel qui est de 260 trains par jour (TGV, TER et fret).

Concernant les accès au site pour les salariés, il est prévu la création de 62 places de stationnement pour véhicules légers. Ceci pourrait être utilement complété par une information sur le nombre de salariés projeté et susceptibles de travailler simultanément sur le site¹⁸ ainsi qu'une description des mesures prévues pour l'accès au site à pied ou en vélo (aménagement de l'accès, places de stationnement vélo, etc.).

S'agissant des risques liés au transport de matières dangereuses, le dossier ne précise pas les conséquences de l'augmentation de l'activité, ni les éventuelles mesures envisagées.

Nuisances acoustiques

L'impact acoustique est évalué dans la situation projetée en distinguant les effets qualifiés de « directs », liés à l'activité au sein de la plateforme, et les effets « indirects » liés aux évolutions du trafic routier à l'extérieur du site. Les évolutions des incidences liées au trafic ferroviaire sont considérées comme non significatives.

Le site est soumis au respect de la réglementation relative aux bruits de voisinage. Pour en vérifier le respect, les effets « directs » sur les niveaux sonores sont évalués. Les écarts par rapport aux niveaux sonores « résiduels » (niveaux estimés en l'absence d'exploitation du site) sont au maximum de 1 dB(A) de jour (entre 7 h et 22 h) et compris entre 2 et 3 dB(A) de nuit (entre 22 h et 7 h). Ces écarts étant inférieurs à 5 dB(A), le dossier conclut à l'absence de dépassement des seuils réglementaires. Cette analyse doit être complétée en vérifiant que les prescriptions relatives aux émergences spectrales définies à l'article R. 1334-34 du code de la santé publique sont également respectées¹⁹.

Concernant les effets « indirects », la diminution des niveaux sonores liés à la circulation routière sur le chemin du Charbonnier à l'ouest du BUE serait comprise entre 1 et 2 dB(A). Le résultat du cumul des effets « directs » et « indirects » n'est pas présenté. Il serait utile de disposer de cette information afin de rendre compte de l'ensemble des incidences du projet et d'informer les riverains sur les niveaux sonores attendus.

Pour l'habitation située au croisement entre le chemin du Charbonnier et la rue du Beaujolais, une augmentation des niveaux sonores de l'ordre de 2 dB(A) est attendue au titre des effets « indirects ». Il est indiqué qu'un « *dispositif d'isolation de façade sera étudié avec le propriétaire de*

¹⁸ Le nombre de salariés travaillant actuellement sur le site de Naviland Cargo est de 80.

¹⁹ En complément de la valeur maximale pour le bruit total, la réglementation fixe des valeurs limites pour certaines bandes d'octave. Les valeurs limites de l'émergence spectrale sont de 7 dB dans les bandes d'octave normalisées centrées sur 125 Hz et 250 Hz et de 5 dB dans les bandes d'octave normalisées centrées sur 500 Hz, 1 000 Hz, 2 000 Hz et 4 000 Hz.

l'habitation ». L'Ae relève que les effets « indirects » présentés viennent s'ajouter aux effets « directs » avec une augmentation estimée à 1 dB(A) de jour et 2 dB(A) de nuit et que cette habitation sera par ailleurs soumise à d'autres nuisances liées au projet (pollution atmosphérique et éventuellement pollution lumineuse). Il convient donc d'apporter une attention particulière à sa situation et de préciser les mesures qui seront effectivement mises en œuvre.

L'Ae recommande de

- ***compléter le dossier par une analyse des émergences spectrales au titre de la réglementation sur les bruits de voisinage et une information sur le cumul des nuisances acoustiques « directes » et « indirectes »,***
- ***préciser les engagements pris pour la réduction de l'ensemble des nuisances auxquelles est exposée l'habitation située au croisement entre le chemin du Charbonnier et la rue du Beaujolais.***

Par ailleurs, le dossier ne fournit pas d'indications sur les incidences du projet pour les riverains situés à proximité du BUE dont le trafic sera significativement augmenté. Certaines habitations au niveau de la rue Fernand Pelloutier (côté nord du BUE) et du rond-point situé sur la route de Corbas se trouvent à 15 ou 20 m seulement de la voirie.

L'Ae recommande de préciser les incidences acoustiques (« directes » et « indirectes ») liées à l'augmentation du trafic pour les habitations situées le long du Boulevard urbain Est.

Qualité de l'air

Une estimation des émissions de polluants atmosphériques est fournie en faisant référence à une note méthodologique et à un « niveau III » d'étude sans plus de précision. Il conviendrait de compléter ces références. Les polluants pris en compte sont : les oxydes d'azote (NO et NO₂, notés NO_x), le monoxyde de carbone (CO), le benzo-a-pyrène (B(a)P), le benzène (C₆H₆), les particules²⁰ (PM₁₀ et PM_{2,5}), le dioxyde de soufre (SO₂) ainsi que l'arsenic (As) et le nickel (Ni). Les quantités de polluants émis sont estimées avec et sans projet aux horizons 2025 (soit un an après la mise en service) et 2045 (soit 20 ans environ après la mise en service).

Un bilan est fourni pour un périmètre comprenant les voies de circulation internes à la plateforme, la section du chemin du Charbonnier située à l'ouest de la rue du Beaujolais et la section de la rue du Beaujolais comprise entre le chemin du Charbonnier et la rue des Pétroles. Une partie du chemin du Charbonnier à l'est de la rue du Beaujolais est également prise en compte mais la longueur considérée n'est pas précisée et le BUE n'est pas inclus alors qu'il est identifié comme l'un des principaux itinéraires en entrée et en sortie de la plateforme.

Avec la réalisation du projet, les quantités de polluants au sein de ce périmètre augmentent dans l'ensemble de 17 % en 2025 et 15 % en 2045 pour les NO_x, de 8 % en 2025 et de 10 % en 2045 pour le NO₂ et de 12 % en 2025 et 10 % en 2045 pour les PM₁₀ et les PM_{2,5}.

²⁰ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM₁₀), très fines (PM₅) et ultrafines (PM_{2,5}).

Dans le cas du Chemin du charbonnier à l'ouest de la rue du Beaujolais, la situation s'améliore avec une réduction des émissions de NO₂ de 12 % en 2025 et de 17 % en 2045 (par rapport à la situation sans projet).

Une cartographie des émissions de NO₂ par section est fournie (cf. figure 9). Cette représentation graphique doit être complétée par une légende afin de préciser à quels niveaux d'émission correspondent les différentes couleurs utilisées.



Figure 9 : Répartition spatiale des émissions de NO₂ en kg/km/h en 2025 en situation future sans projet (à gauche) et avec projet (à droite) (Source : dossier)

Le projet a donc au niveau local des effets contrastés. Sur la partie ouest du chemin du Charbonnier, les habitations, situées pour certaines d'entre elles à 5 m seulement environ de la voirie, seront moins exposées. Au niveau du BUE, des augmentations sont prévisibles mais celles-ci ne sont pas documentées dans le dossier.

L'Ae recommande de préciser le périmètre pris en considération pour les polluants atmosphériques, de préciser les évolutions attendues pour les habitations situées à proximité du Boulevard urbain Est (BUE) et de compléter la cartographie des polluants par section par une légende.

Par ailleurs, comme indiqué dans le dossier, l'évaluation fournie n'intègre pas les incidences positives liées à la suppression des PL longue distance grâce au report de la route vers le ferroviaire. Ce volet doit être complété afin de rendre compte de l'ensemble des incidences du projet.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des effets sur la qualité de l'air en estimant l'ensemble des polluants émis, y compris ceux liés au report du transport de fret de la route vers le ferroviaire.

Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de GES durant la phase des travaux, liées notamment aux engins de chantier et à la production des matériaux, ne sont pas évaluées. L'indication selon laquelle ces émissions sont de faible ampleur « au regard de l'échelle régionale du climat » n'est pas pertinente, la même observation pourrait être faite quel que soit le projet considéré.

Pour les consommations énergétiques et les émissions liées à la phase d'exploitation, des ratios par tonne.kilomètre transportée sont fournis. Il est ainsi indiqué que « le fret [ferroviaire en France] consomme en moyenne 6 fois moins d'énergie et émet 9 fois moins de CO₂ dans l'atmosphère »²¹ que le transport routier. Il est également fait référence au guide méthodologique sur l'information CO₂ des prestations de transport réalisé par le ministère de la transition écologique pour

²¹ La source indiquée pour ces ratios est le Groupement national des transports combinés (GNTC) sans autre précision sur le document utilisé ou l'année de référence.

l'application de l'article L. 1431-3 du code des transports²². Selon la version actualisée en septembre 2018 de ce guide²³, les émissions actuelles pour des trains de fret circulant en France en mode électrique sont comprises, selon le type de marchandises, en moyenne entre 1,33 et 1,99 gCO_{2e}/t.km contre 94 gCO_{2e}/t.km pour le transport de conteneurs par la route.

Pour les émissions de GES, la seule estimation spécifique au projet est fournie à la même échelle que pour les polluants atmosphériques, c'est-à-dire uniquement pour les voiries situées à proximité immédiate du projet. Le dossier conclut que les émissions augmentent avec le projet d'environ 10 % mais ceci ne correspond qu'à 240 kg CO_{2e} en 2025 et 210 kg CO_{2e} en 2045. Ces évolutions ne sont pas significatives à l'échelle du projet qui devrait permettre par ailleurs une réduction très importante des émissions grâce au report modal.

À titre d'illustration et selon un calcul des rapporteurs, en considérant les valeurs du guide sur l'information CO₂ des prestations de transport (avec un tonnage de marchandises transportées estimé en moyenne à 12,5 t par porte-conteneurs) et une réduction de la distance parcourue de 500 km pour chaque PL, le report attendu de 675 PL par semaine sur le rail permettrait d'éviter environ 20 000 tCO_{2e}/an. Bien que le volume d'émissions évitées ait vocation à évoluer dans le temps compte tenu de la diminution des émissions kilométriques des PL, le bilan d'ensemble du projet est à l'évidence très largement positif.

Le dossier doit donc être complété par une estimation de l'ensemble des consommations énergétiques et des émissions de GES générées et évitées par le projet. Pour pouvoir rendre compte correctement des effets du projet, il convient notamment de prendre en compte les émissions générées par la réalisation de la plateforme, son exploitation de la plateforme, les trajets routiers nécessaires pour le préacheminement et le post-acheminement des marchandises et la décroissance attendue des émissions du transport routier²⁴. Il convient également de faire la distinction entre les émissions générées par le projet et celles qui seront évitées.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation exhaustive des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet prenant en compte la phase travaux et la phase d'exploitation.

Les consommations énergétiques du bâtiment d'exploitation sont estimées à 82 kWh/m²/an. L'analyse des solutions pour l'approvisionnement en énergie a conduit à retenir le principe d'un chauffage et d'un refroidissement par une pompe à chaleur air/air. L'installation de panneaux photovoltaïques est envisagée en option sur la toiture du bâtiment. Il serait utile de rappeler la valeur maximale de consommation énergétique par unité de surface applicable au titre de la réglementation et de préciser le potentiel de production d'électricité des éventuels panneaux photovoltaïques.

²² Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/information-ges-des-prestations-transport>.

²³ Le dossier fait référence à la version de 2012.

²⁴ Pour ce dernier point, la [fiche outil relative aux scénarios de référence](#), établie pour la mise en œuvre du [référentiel méthodologique d'évaluation des projets de transport](#) (en application des articles L. 1511-1 à L. 1511-6 et R. 1511-1 à R. 1511-16 du code des transports), préconise l'utilisation d'hypothèses prenant en compte la stratégie nationale bas carbone (SNBC).

Pollution lumineuse

La plateforme est en activité durant des heures nocturnes. Les rapporteurs ont pu constater la présence de puissants spots de lumière sur des pylônes de haute volée, qui seront demain plus nombreux avec des espaces nouvellement aménagés notamment pour l'accueil des camions et le stockage des conteneurs et ce, dans un contexte de grande proximité avec des habitations. Cet enjeu avait été par ailleurs souligné dans la décision de soumission à évaluation environnementale, après examen au cas par cas. L'éclairage artificiel peut être une source de nuisances pour les riverains et générer une consommation énergétique élevée. Cette thématique est absente du dossier.

Il convient d'appliquer au minimum [l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses](#), qui fixe les prescriptions techniques à respecter, ainsi que la temporalité des éclairages suivant le type de locaux.

L'Ae recommande d'inclure dans l'étude d'impact un état initial de la pollution lumineuse, ainsi qu'une analyse des incidences du projet au regard de cette problématique et d'en déduire des mesures d'évitement ou de réduction, voire de compensation, appropriées.

Insertion paysagère et espaces verts

Afin que le public puisse apprécier les incidences paysagères du futur site, des esquisses seraient les bienvenues pour notamment mettre en valeur, à l'échelle de la plateforme, des espaces verts, qui sont annoncés de façon succincte, en vue de préserver et restaurer des espaces verts supprimés. Dans ce contexte et bien que sans grand enjeu, les superficies perdues par imperméabilisation et recrées devraient être indiquées.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'enquête publique, avec une esquisse du site futur, en incluant un bilan chiffré et spatialisé des espaces verts créés au regard de ceux qui seront détruits.

2.4 Effets cumulés

Les projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont ceux ayant fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale entre 2010 et 2021 dans l'une des communes situées dans un rayon de 5 km autour du projet (Bron, Corbas, Feyzin, Mions, Saint-Fons, Saint-Priest ou Vénissieux). 47 projets sont recensés à ce titre.

Les principales incidences sur l'environnement pouvant faire l'objet d'effets cumulés sont celles liées à l'augmentation du trafic routier sur les principaux axes du secteur. Il n'a pas été identifié de projet susceptible de présenter des effets cumulés avec celui de l'aménagement de la plateforme de transport combiné.

Le dossier mentionne néanmoins le cas du projet d'extension du BUE, qui traverse la zone d'étude du nord au sud, et qui n'a à ce jour pas fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale. Comme indiqué, ce projet ne fait pas partie des projets existants ou approuvés devant être réglementairement pris en compte au titre de l'analyse des effets cumulés²⁵. Sa réalisation conduirait cependant à une modification majeure du réseau routier à proximité immédiate du futur accès à la

²⁵ Cf. e) du 5°) de l'article R 122-5 du code de l'environnement.

plateforme de transport combiné. Dans ce contexte Il serait judicieux de préciser les conséquences que pourrait avoir la réalisation de ce projet sur les itinéraires des PL qui utilisent la plateforme.

En complément de l'analyse des effets cumulés des projets existants ou approuvés et pour la complète information du public, l'Ae recommande d'analyser les effets potentiels cumulés de la réalisation du projet et du Boulevard urbain Est sur les flux de circulation.

2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Malgré un rappel sur les bénéfices attendus du report modal pour la pollution atmosphérique, les émissions de GES et la sécurité routière, l'analyse quantitative présentée dans le dossier prend uniquement en compte les évolutions des émissions de polluants atmosphériques et de GES dans l'environnement immédiat de la plateforme.

Le coût lié à la pollution augmenterait selon le dossier de 1 623 €₂₀₁₅/jour à l'horizon 2045 tandis que celui lié aux émissions de GES augmenterait de 1 115 €₂₀₁₅/an à l'horizon 2050. Outre le fait que l'évaluation relative aux émissions de GES semble sous-évaluée et incompatible avec les chiffres présentés par ailleurs dans le dossier²⁶, le périmètre trop restreint pris en compte conduit à un résultat socio-économique négatif. Il ne permet pas d'assurer la valeur socio-économique du projet qui fait l'objet d'un financement par l'État, la Région, l'Union Européenne et la Métropole de Lyon.

L'analyse coûts avantages doit être révisée afin de prendre en compte l'ensemble des effets du projet, y compris le report modal, en s'appuyant notamment sur une évaluation complète des effets sur les émissions de polluants atmosphériques et de GES et sur la sécurité routière.

L'Ae recommande de réviser l'analyse coûts-avantages afin de prendre en compte l'ensemble des effets du projet.

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Des modalités de suivi « envisageables » sont présentées pour les quatre mesures de réduction proposées. Ces modalités comprennent par exemple des contrôles à réaliser par le maître d'œuvre pour s'assurer du respect des mesures de réduction des nuisances sonores en phase chantier ainsi que la mise à disposition des riverains d'un registre physique ou numérique. Il convient de confirmer que ces mesures de suivi seront effectivement mises en œuvre.

Par ailleurs, il serait judicieux de compléter le dispositif de suivi par :

- une vérification de l'absence de remontée de files de PL en dehors du site ;
- et un suivi dans le temps de l'efficacité des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes qui, à ce stade, font uniquement l'objet d'une mesure d'accompagnement durant la phase travaux alors que le site est fortement colonisé, notamment par l'Ambrosie à feuilles d'armoïse.

²⁶ Compte tenu de la valeur de la tonne de CO₂ prise en compte à l'horizon 2050 (763 €/tCO₂₂₀₁₅), une augmentation du coût socio-économique de 1 115 €₂₀₁₅ par an correspondrait à une augmentation des émissions de GES de seulement 1,5 tCO₂_e/an.

L'Ae recommande de :

- *confirmer l'engagement de mettre en œuvre les mesures de suivi présentées dans le dossier,*
- *compléter le dispositif de suivi pour vérifier l'absence de remontée de file de poids lourds après mise en service du projet et l'efficacité des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes.*

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien proportionné, clair et facile d'accès pour le public. La présentation de l'état initial et des incidences est néanmoins un peu rapide et ne met pas suffisamment en avant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). La justification des options du projet est également trop générale.

L'Ae recommande de mieux justifier dans le résumé non technique les choix retenus pour le projet, notamment au regard de leurs incidences pour l'environnement et la santé humaine, et de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.