

Paris, le 24 novembre 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/22/894
Courriel : ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr

**Le Président de l'Autorité
environnementale**

à

**Monsieur le directeur général de la
Société Publique Locale Lyon
Confluence**

Objet : Saisine sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la Zac Lyon Confluence 2ème phase, située à Lyon (69)

Par courrier du 11 octobre 2022, vous avez adressé à l'Autorité environnementale (Ae) une demande d'avis sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la 2ème phase de la Zac Lyon Confluence (69).

Situé au sud de la gare de Perrache, l'espace urbain dit de la Confluence constitue la partie sud de la Presqu'île de Lyon entre la Saône et le Rhône : il était constitué d'anciens sites industriels établis sur des remblais aménagés depuis le XIXe siècle. Un projet urbain conséquent est engagé depuis 2003 sur ces 150 ha qui comprend deux zones d'aménagement concertées (Zac). Le dossier de création de la première Zac a été approuvé le 21 janvier 2003 (Zac Lyon Confluence 1ère phase, 41,5 ha). Celui de la seconde (Zac Lyon Confluence 2ème phase, 35 ha) a vu le sien approuvé le 28 juin 2010.

La Zac Lyon Confluence 2ème Phase, en cours de réalisation depuis 2013, constitue ainsi la seconde phase opérationnelle de ce vaste projet urbain.

Ce projet a fait l'objet de plusieurs avis de l'Autorité environnementale :

- avis du 29 avril 2010 sur l'étude d'impact initiale,
- avis du 24 avril 2013 sur l'étude d'impact actualisée (octobre 2012).

Le programme prévisionnel de construction de la Zac Lyon Confluence 2^{ème} phase comprenait selon l'avis de l'Ae de 2013, 420 000 m² (SHON) de surface de constructions :

- 159 100 m² de locaux tertiaires et d'activité ;
- 138 500 m² de logements soit environ 1 700 logements dont 25% de logements sociaux, 15% de logements intermédiaires, 10% de logements à prix maîtrisé et 50% de logements libres ;
- 16 800 m² de commerces et activités de rez-de-chaussée ;
- 35 600 m² d'équipements publics ;
- 70 000 m² de tours à programmation mixte (logements et tertiaire).

Les modifications apportées au programme de construction sont les suivantes :

- un total de surface construites de 376 000 m² en modifiant la répartition des types de logements pour limiter la part de logements libres à 40% et ainsi renforcer la part de logements sociaux pour les 1 200 logements restant à produire ;
- la limitation à un seul des deux parcs de stationnement automobile mutualisés prévus, l'offre de parc public passant de 2000 places initialement prévues à 840 places ;
- une modification du plan de circulation qui tient compte des développements réalisés depuis 2013 (prolongation des lignes de tramway, déclassement de l'autoroute A7 en boulevard urbain, limitation à 30 km/h de la vitesse dans la Ville et l'essentiel de la Métropole de Lyon, création de pistes cyclables...) et le développement de ce plan autour du concept de « super-îlots ».

La situation de desserte de la Confluence ainsi que le plan de circulation retenu pour l'étude d'impact de 2012 ne correspondent plus à la situation de 2022. L'étude d'impact en 2012 analysait l'état prévisionnel du trafic dans la Zac en retenant un plan de circulation qui incluait la réalisation du pont des Girondins et faisait du cours Charlemagne un axe central du trafic.

Or des éléments structurants pour le périmètre concerné - non pris en compte par l'étude d'impact de 2012 - ont été développés durant la dernière décennie. Ainsi :

- l'autoroute A6-A7 a été déclassée en 2017 en voie métropolitaine conduisant à une limitation de la vitesse de circulation à 70 km/h ;
- la réalisation du pont des Girondins desservant directement la Zac est repoussée afin de prendre en compte le réaménagement de l'ex-A7 en boulevard urbain ;
- par ailleurs, le passage France Péjot inauguré en 2021 a conduit à la conversion d'une ancienne voie routière passant sous la gare de Perrache en un passage réservé aux piétons et cyclistes associée à la fermeture à la circulation automobile du cours Charlemagne entre la rue Montrochet et le quai Riboud.

Les modifications du plan de circulation ayant justifié la saisine de l'Ae s'inscrivent dans une perspective plus large de réduction de la place de la voiture en ville et du développement des modes actifs notamment en introduisant le concept de « super-îlots » et par suite transforment substantiellement la conception du quartier. L'étude réalisée par la société Citec en 2022, jointe au dossier et portant sur le nouveau schéma de circulation, en témoigne : elle prend comme hypothèse une réduction des trafics générés par la Zac de 30% supplémentaires par rapport à une étude précédente de 2020 pour tenir compte notamment de la réduction des places de stationnement automobile.

Les modifications sont susceptibles de limiter la pollution de l'air et le bruit générés par les véhicules. Cependant, une mise à jour de l'étude de l'ensemble de ces incidences positives et négatives permettra de prendre en compte l'évolution des normes de qualité de l'air et du scénario de référence (évolution susceptible de survenir sans projet) pour comparer, par différence avec celui-ci, les impacts du scénario avec projet. Il conviendra ainsi de prendre en compte dans le scénario de référence les réalisations et les décisions prises (par exemple le passage à une vitesse limitée à 30 km/h), mais aussi, concernant les émissions des véhicules, les évolutions méthodologiques introduites dans la modélisation de leurs émissions de polluants atmosphériques actées depuis la production de l'étude d'impact en 2012.

Enfin, l'abandon de certains parkings automobiles, et leur éventuel remplacement par d'autres équipements, établissements ou logements constituent des modifications de programmation et d'usage dont la compatibilité avec la pollution des sols est à vérifier.

En conséquence, au regard de ce qui précède, l'Ae considère qu'il convient d'actualiser l'étude d'impact de la Zac Lyon Confluence 2^{ème} phase. Cette actualisation sera proportionnée aux enjeux en présence. Elle permettra en particulier d'apprécier les conséquences de la limitation du stationnement et des modifications du plan de circulation et de tenir compte des méthodes actuelles d'évaluation des émissions de polluants routiers et de risque lié à la pollution des sols. Cette actualisation permettra également de mettre en exergue des bénéfices associés aux évolutions de la programmation.

Le présent avis sera publié sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Le président de la formation d'Autorité
environnementale de l'IGEDD
Par délégation,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alby Schmitt', with a stylized flourish extending from the end.

Alby SCHMITT