

**AVIS TECHNIQUE DU SEPAL SUR LE
PROJET « GENESYS »
SITE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE GIVORS-LOIRE**

En application de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la Communauté de Communes de la Région de Condrieu a sollicité l'avis du Sepal sur un dossier de permis de construire concernant l'implantation **d'une plateforme logistique** sur le site industrialo-portuaire (SIP) de Givors/Loire-sur-Rhône/St Romain en Gal.

LOCALISATION DU PROJET

Situé au Sud du territoire métropolitain, **le site industrialo-portuaire** se distingue par son emplacement en bordure du Rhône, axe majeur de circulation entre Europe du nord et Europe du sud, et son caractère **tri-modale** (eau-fer-route).

Les divers documents de planification supra-communaux soulignent tous **son caractère stratégique pour le territoire métropolitain** : Directive territoriale d'Aménagement (2007), Scots de l'agglomération lyonnaise (2010) et des Rives du Rhône (2012), Schéma portuaire du bassin Rhône Méditerranée (2010), Schéma portuaire métropolitain (2015).

Le SIP Givors-Loire-Saint Romain en Gal est composé d'emprises du domaine public fluvial concédé à la CNR (60 hectares) et de terrains appartenant à EdF (55 hectares dont 15 hectares de l'île Pavie).

Très bien localisé, il reste toutefois contraint par des **raccordements routiers difficiles** à l'A47 et l'A7, une organisation qui impose aux camions de traverser les centres villes de Givors ou de St Romain en Gal et Vienne.

DESCRIPTION DU PROJET

Sis sur une assiette foncière de 14 ha, propriété d'EDF, le projet *Genesys*, porté par le promoteur d'immobilier logistique lyonnais W-Life, prévoit la construction d'une **plateforme d'entreposage logistique de 52 000 m²** répartis sur deux bâtiments, dont l'un embranché fer. Il prévoit en outre la réfection et la création de voies ferrées pour l'acheminement et le chargement des wagons. Il intègre enfin, à terme et sans garantie de réalisation, l'équipement de toitures en panneaux photovoltaïques.

L'activité envisagée pourrait générer de l'ordre de 150 cycles journaliers de camions et, pour ce qui concerne le trafic par voie ferrée, 1 train par semaine au départ de l'activité (1 train tous les 2 jours par la suite).

ORIENTATIONS DU SCOT ET AUTRES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

Le Scot de l'agglomération lyonnaise (2010) identifie le SIP Givors-Loire comme « site économique métropolitain » et dispose pour celui-ci de :

- Renforcer sa fonction portuaire et réorienter son usage vers des activités utilisatrices de la voie d'eau
- Améliorer son accessibilité (routière notamment)
- Rechercher un niveau de qualité environnementale, paysagère et de services

Le SIP Givors-Loire dispose par ailleurs d'un outil de gouvernance : une charte partenariale de développement, signée en 2009 par EDF, la CNR, l'État, et les collectivités concernées. Celle-ci vient préciser les filières jugées prioritaires (énergie, déchets industriels et produits de recyclage, service portuaire public...) et celles jugées non souhaitables (logistique de faible valeur ajoutée, hydrocarbures...); elle détermine les **critères d'évaluation des projets** : recours régulier à la multimodalité, valeur ajoutée locale (emploi, rendement fiscal...), insertion dans l'environnement (limitation des nuisances, sécurité, qualité paysagère, économie d'énergie, réduction des GES...).

D'autres travaux de planification et de prospective contribuent, enfin, à préciser la destination potentielle des terrains libérables, parmi lesquels le **schéma portuaire métropolitain lyonnais (2015)** ; celui-ci exclut les activités conteneurisées du SIP Givors-Loire compte tenu des contraintes d'accessibilité routière et de l'enjeu de massification sur ce type de flux. Il y promeut des activités utilisant le plus possible le transport fluvial, notamment en matière de logistique urbaine et de recyclage. Plus largement, il encourage à une plus grande insertion - urbaine, paysagère, environnementale – des projets.

COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS SUPRA-COMMUNALES

Au regard de tous ces éléments, le Sepal considère, selon l'analyse multicritères suivante, que :

1. Filière

La nature des activités accueillies – à vocation d'entrepôt logistique unique - ne correspondent aucunement aux filières envisagées dans la charte partenariale de développement (celle-ci exclut d'ailleurs les activités logistique de faible valeur ajoutée) ou, plus récemment, dans le schéma portuaire métropolitain.

2. Recours à la multimodalité

Le permis de construire déposé ne semble pas tirer profit du potentiel multimodal indéniable du site.

En matière fluviale, aucun aménagement n'est consenti pour rendre la plateforme embranchable fleuve. Plus préoccupant, l'implantation des bâtiments obère pour le long terme, les capacités de desserte fluviale du site.

Les travaux liés au développement du transport par rail semblent dépendre, quant à eux, des utilisateurs finaux ; les coûts estimés (de l'ordre de 2,4 M€) questionne la rentabilité de ces investissements, ce qui rend leur réalisation tout à fait incertaine.

3. Insertion du projet dans son environnement socio-économique, urbain et environnemental

Malgré des chiffres avancés par le porteur du projet, les incidences de cette plateforme sur les flux routiers, en matière d'emplois (une centaine est évoquée), son rôle d'entraînement sur le tissu économique local..., dépendent clairement des utilisateurs finaux, de leur aire de chalandise et du niveau d'utilisation de modes alternatifs à la route.

Ce projet est susceptible d'engendrer une circulation plus difficile sur les communes riveraines, notamment en traversée de Givors (qui est d'ailleurs exclue du périmètre d'étude de circulation) ; toutefois, il n'est pas à exclure qu'un projet alternatif générerait lui aussi des flux PL. Sans cette mise en regard, il semble difficile de conclure.

Enfin, l'équipement des toitures en panneaux photovoltaïques pourrait constituer un atout dans l'analyse du projet s'il était accompagné d'un chiffrage précis des investissements. Cette absence rend l'exécution de ces travaux, là-aussi, incertaine.

CONCLUSION

Au regard des éléments portés à la connaissance du Sepal, ce projet semble difficilement répondre aux attentes des collectivités et de leur partenaires, notamment en matière de multimodalité, alors que ce secteur est porteur d'une ambition métropolitaine forte.