

Titre 1 – Présentation générale du projet et de son contexte

Le présent dossier d'étude d'impact est dressé dans le cadre de la création de la zone d'aménagement concerté "Z.A.C Lyon Confluence Première phase".

Le projet trouve sa justification au regard de son insertion dans un programme global de renouvellement urbain pour l'extension du centre ville : le projet urbain Lyon Confluence

Ce projet s'inscrit dans le programme global "Lyon Confluence" dont l'ambition est d'engager une vaste reconquête urbaine sur l'ensemble du territoire de la presqu'île qui s'étend au Sud de la place Carnot jusqu'au confluent du Rhône et de la Saône. L'objectif est d'étendre le centre ville pour permettre, à terme, de doubler sa superficie.

Identifié dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise comme un site stratégique pour le développement du centre, ce secteur Sud de la presqu'île de Lyon offre de très fortes potentialités de développement urbain en liaison avec un potentiel foncier très important libéré par des tènements industriels dont le déclin largement amorcé laisse de vastes emprises vacantes ou sous occupées, des perspectives de mutations profondes (déclassement de l'autoroute, lignes fortes de transport en commun), une desserte fonctionnelle au cœur de l'agglomération notamment en transport en commun, un contexte urbain et paysager d'exception.

Dans la continuité historique du développement de la ville dont les différents quartiers retracent l'évolution (fondement même de l'inscription de Lyon au patrimoine mondial de l'humanité), le site de la confluence offre l'opportunité de bâtir la ville de demain et d'affirmer, par la mise en valeur d'un territoire d'exception, son rayonnement de métropole européenne.

Le projet urbain Lyon Confluence, œuvre d'une génération, va réconcilier les deux parties de la presqu'île et déployer, au Sud, la ville du XXIème siècle. Désenclavée, entièrement aménagée, la Confluence conjuguera l'activité dense d'un grand centre urbain, l'agrément d'un site fluvial privilégié et la générosité des espaces verts.

Présentation du programme global Lyon Confluence

En effet, face aux opportunités offertes par le site, une réflexion est engagée sur le développement du centre ville historique et une première image de ce projet global a été présentée au public en 1998. Les réflexions et études menées depuis ont conduit à une évolution du projet dans les respects des principales lignes de forces fixées initialement.

Le programme doit répondre à l'ambition primordiale de réaliser un important développement de "centre ville". Il nécessite la suppression de l'autoroute et la restructuration des infrastructures de déplacement. Cette perspective est liée à la mise en valeur des deux fleuves, des activités portuaires et d'un système d'espaces verts tournés vers la Saône et les balnes.

Il s'inscrit dans une démarche progressive qui seule peut prendre en compte le rôle du temps dans une opération d'une telle envergure. Aussi, le programme reste volontairement ouvert pour lui permettre de s'enrichir de ce que le futur apportera en terme de besoins.

Afin d'engager de manière décisive la mutation de ce territoire, la "Z.A.C Lyon Confluence Première Phase" constitue une des premières phases opérationnelles de ce vaste programme d'aménagement. Elle s'appuiera sur la réalisation concomitante du prolongement du tramway sur le cours Charlemagne de la construction du musée des Confluences et d'un parc à la pointe Sud avec le réaménagement du carrefour Pasteur.

Présentation du projet de la Z.A.C "Lyon Confluence Première Phase"

Ce projet de Z.A.C s'étend sur 41,5 hectares répartis en deux sites. Un premier concerne les terrains qui s'étendent au Sud du quartier Sainte-Blandine, le long de la Saône, limités à l'Est par la rue Seguin, et le marché de Gros. Le second, plus restreint concerne l'extrémité Nord du cours Charlemagne et les abords de la Gare de la Perrache.

Les objectifs fixés pour ce projet sont les suivants :

- Reconquérir les friches industrielles et logistiques ;
- Conforter le désenclavement du Sud de la presqu'île par un projet urbain s'appuyant notamment sur le développement en cours des transports en commun ;
- Mettre en valeur les fleuves et les qualités paysagères du site ;
- développer une offre innovante et attractive de loisirs urbains ;
- Créer un nouveau quartier en centre ville renforçant le rayonnement de l'agglomération lyonnaise.

Le projet s'inscrit avec l'objectif de répondre à l'ambition de créer dans ce secteur Sud de la presqu'île, un quartier à caractère de centre ville constitué d'un tissu urbain contemporain, diversifié, intense et attractif, ouvert sur un système d'espaces publics d'agrément, de loisirs et de détente.

Ainsi, le projet s'attache à développer un **quartier de centre ville** offrant une mixité de logements, de bureaux, de services et d'équipements. Près de 1 600 logements seront ainsi créés avec une mixité entre logements aidés, logements standards et logements de standing. Au Nord, l'aménagement de la place des Archives offrira une ouverture de la gare (parvis) sur ce nouveau quartier. Elle accueillera un parking souterrain public d'une capacité de l'ordre de 600 places.

Un **bassin nautique** ouvert sur la Saône est aménagé entre la rivière et le cours Charlemagne. Support d'animation urbaine et fluviale, cet espace de 2 hectares est conçu comme un espace public comparable à une "place nautique". De larges quais en gradins sont offerts à la promenade, à la contemplation du site et à la convivialité des terrasses. Cet espace pourra ponctuellement être le théâtre d'événements culturels ou de manifestations diverses, destinée au grand public (scènes flottantes).

Au Sud du bassin, un **pôle de loisirs** de 3 hectares rassemble autour de lieux de déambulation et de rencontre, des activités de loisirs, culture, restauration et commerce (cinéma, activités spécifiques, moyennes surfaces et boutiques, discothèques, bars...) ainsi qu'éventuellement des fonctions tertiaires supplémentaires : hôtellerie, bureaux... Il présentera, de plus, un parc de stationnement ouvert au public de près de 2 000 places.

Un **parc urbain** de 13.5 hectares est développé le long de la Saône, offrant une promenade, bordée de larges pelouses et des ramifications innervant en profondeur le tissu urbain par des jardins publics et des squares. Le long de la Saône, une animation ponctuelle est assurée avec le développement d'activités culturelles et de création, de cafés et de restaurant, de commerces liés au fonctionnement du parc. Dans ce sens, certains bâtiments de l'ancien port Rambaud sont réhabilités et mis en valeur au travers d'un lieu mixte de promenade, de création, d'exposition artistique et culturelle, de loisirs et de commerce.

Rappel des enjeux du projet

Les ambitions du projet se traduisent par la reconquête d'une image forte pour l'agglomération au travers d'un nouvel espace de centralité. Le développement d'un quartier central agréable à vivre est assuré par une opération de renouvellement urbain réalisée dans un objectif de qualité de vie et de préservation, au cœur de la ville, des grands sites naturels et paysagers de la trame verte.

Titre 2 – Synthèse des contraintes d'environnement

2.1 – MILIEU PHYSIQUE

L'ensemble de la presqu'île présente une topographie relativement plane à une altitude de l'ordre de 166 à 168 mètres. La rue Montrochet marque un point bas au cœur du site avec une cote de 163.50 mètres sous l'ouvrage ferroviaire. A l'Ouest, les balmes de Sainte-Foy-Lès-Lyon (dans le prolongement de la colline de Fourvière) dominent le site à plus de 300 mètres d'altitude.

La moyenne annuelle des précipitations est de 825 mm, avec de fortes pluies à caractère orageux en été. Les chutes de neige peuvent s'étendre du mois de novembre au mois de mars.

Les vents dominants sont caractérisés par leur orientation méridienne dans le sens des grandes lignes du relief, vent du Nord froid et desséchant, et vent du Sud chaud et annonciateur de précipitations.

Le site d'étude a fait l'objet d'importants remblaiements au droit d'anciens bras d'eau. Le sous-sol se caractérise ainsi par d'importantes couches de remblais (5 à 8 mètres) et d'alluvions fluviales surmontant un substratum constitué, soit par des sables molassiques, soit directement par le socle granitique, à une profondeur de l'ordre de 26 à 32 mètres.

Le passé industriel du site rappelle le risque de contamination des sols, qui s'est avéré en différents secteurs. En effet, de nombreuses investigations ont été effectuées sur différents sites de la presqu'île mettant en évidence la pollution de certains sols par des métaux lourds, des hydrocarbures, des composés organiques,...

La nappe phréatique est à faible profondeur avec un niveau influencé par celui des fleuves. Cet aquifère est peu sensible (utilisé uniquement par des pompes à chaleurs et non pour l'alimentation en eau potable), mais vulnérable en raison d'une forte perméabilité du sols.

Les forts débits du Rhône lui confèrent une capacité de dilution tout au long de l'année. En outre, il ne présente pas d'usage sensible à l'exception d'une pratique de sports nautiques. La Saône présente des périodes d'étiages sévères qui lui confèrent une certaine vulnérabilité et est le lieu d'une pratique de la pêche amateur.

Les hauteurs d'eau des fleuves sont étroitement liées à la concomitance des crues des deux cours d'eau. D'après les observations faites par le passé, avant 1911, la frange Est de la presqu'île présente quelques terrains submersibles (délimitation peu précise compte tenu des importantes modifications réalisées depuis).

La qualité des eaux est assez bonne pour le Rhône et répond à son objectif de qualité, alors que la Saône présente une qualité médiocre inférieure à ce même objectif.

L'assainissement du site est assuré par un réseau unitaire (collecte des eaux pluviales et des eaux usées) de bonne capacité organisée à partir d'un collecteur structurant implanté sous le quai Perrache. L'exutoire du site est constitué par le siphon de la Mulatière permettant de diriger les effluents du centre ville en direction de la station d'épuration de Pierre Bénite.

Une part des eaux de la plate-forme autoroutière A6 – A7 est directement rejetée dans le Rhône.

2.2 – MILIEU NATUREL

Le contexte urbain très affirmé limite la place du végétal et des milieux naturels sur le site. Ceux-ci sont essentiellement constitués d'espaces en friches colonisés par des espèces rudérales. Une trame verte est néanmoins assurée par les plantations d'alignements le long des voiries, quelques espaces verts et des zones de végétation spontanée (délaissés, berges,...). Aux abords du site, les Balmes, constituent un ensemble boisé remarquable.

Les milieux aquatiques sont largement artificialisés avec une typologie urbaine des rives. Des linéaires de quais abrupts sur le site, peu propices, laissent place à des talus de pente plus douce en rives opposées, plus favorables à la faune piscicole et à la pratique de la pêche.

2.3 – MILIEU HUMAIN

Le site d'étude se localise dans le 2ème arrondissement de Lyon, un secteur présentant un léger déclin démographique. En revanche, le secteur de Perrache semble connaître un renversement de tendance, avec une augmentation de la population observée dès 1982. Cependant, à partir de 1990, la population de Perrache stagne alors que la ville de Lyon conforte sa croissance. Le quartier de Perrache qui s'étend au Sud du cours de Verdun rassemblait, en 1999, 6 788 habitants soit un quart de la population du 2^{ème} arrondissement.

Les mouvements divers de population sur Perrache bousculent sa carte d'identité, mais le quartier reste toutefois démarqué de Lyon avec une prédominance des employés et des ouvriers. Cependant, si les tendances se prolongent dans les années à venir, Perrache fera bientôt apparaître une répartition par catégorie socio-professionnelle équivalente à celle de Lyon.

Le territoire est identifié dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise comme un site stratégique pour le développement du centre.

Sur le plan d'occupation des sols, la moitié Nord du site est rattachée au tissu central de Lyon, caractérisée notamment par l'imbrication des fonctions (zone UB). En revanche, la moitié Sud du site d'étude se caractérise comme une zone à vocation essentiellement industrielle susceptible de faire prochainement l'objet de profondes modifications. De ce fait, il est préconisé une gestion normale de cette zone (travaux confortatifs, faibles extensions et reconstructions) tout en préparant sa reconversion prochaine. Une large zone est également réservée aux activités ferroviaires (zone US) et la pointe du confluent est destinée à l'aménagement d'un grand parc public (zone UL). En outre, différents emplacements réservés sont inscrits (voiries, équipements). Enfin, une zone de maîtrise de l'urbanisation a été instaurée aux abords des silos à grain de la générale agricole pour prévenir les risques d'explosion (périmètre de risques technologique Z2).

La présence de nombreuses servitudes d'utilité publique implique des contraintes urbanistiques portant sur l'aspect architectural, les caractéristiques techniques (dimensionnement,...) et la vocation des constructions et aménagements. Parmi les divers réseaux (eau, assainissement, électricité, gaz, télécommunication,...), les principales contraintes sont représentées par le collecteur structurant du réseau d'assainissement, la branche principale du réseau d'eau potable et les canalisations électriques en liaison avec le site EDF.

Le site d'étude est concerné par différents périmètres de protection de monuments historiques (Hôtel Terminus à Perrache, l'ancienne Gare du Bourbonnais), ainsi que par le site de Lyon à l'extrémité Nord. En revanche, il ne s'inscrit pas dans le site historique de Lyon inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, mais est toutefois concerné par l'espace tampon qui doit prendre en compte la proximité de ce site.

Zone anciennement instable et peu propice à l'occupation humaine, le confluent ne présente pas de sensibilité particulière d'un point de vue archéologique, hormis un intérêt pour des observations morphogéologiques de bras fossiles témoignant des différents écoulements et chenaux passés et permettant de comprendre l'évolution du confluent. On signalera de plus, que le confluent est susceptible de renfermer des éléments anthropiques flottés (barques,...).

L'organisation du tissu urbain est fortement marquée par la rupture que constitue l'ensemble formé par le centre d'échange de Perrache, l'autoroute et les voies ferrées de la gare. Cet ensemble isole l'extrémité Sud de la presqu'île, et notamment le quartier Sainte-Blandine, du reste du centre ville. Les uniques perméabilités Nord-Sud se limitent aux voûtes du cours Charlemagne, de la rue Délandine, ainsi qu'aux deux quais. De même, l'autoroute, implantée le long des quais du Rhône interdit toute relation entre le quartier Sainte-Blandine et le fleuve.

Le site se caractérise par un quartier d'habitat dans la partie Nord, le quartier Sainte-Blandine, et de vastes tènements industriels au Sud.

Malgré la présence d'équipements dont l'aire d'attraction concerne l'ensemble de la ville, voire de l'agglomération, le niveau global des équipements existants est médiocre et traduit une disparité évidente avec le reste de la ville de Lyon.



Lyon présente un patrimoine culturel et architectural important particulièrement attractif du point de vue touristique. Le classement de la ville au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO confirme cette reconnaissance et affirme la position de la ville comme destination touristique, notamment sur les marchés étrangers. De plus, la ville se localise sur passage touristique très important en direction, notamment du bassin méditerranéen ou des Alpes.

Globalement, l'activité touristique de Lyon évolue favorablement, mais la ville a encore du mal à composer une image de capitale touristique en France. Le nombre de visiteurs peut être évalué aux environs de 4 millions par an.

La prédominance de la clientèle d'affaire (3/4) influe sur le taux d'occupation du parc qui se caractérise par une forte fréquentation en semaine (du lundi au jeudi), et une baisse durant la période estivale (juillet, août). Le potentiel concerne ainsi la clientèle d'affaires, déjà nettement dominante, mais également sur le segment de l'agrément. De même, l'hôtellerie haut de gamme mérite d'être encore renforcée dans l'hypercentre.

L'accroissement général de la navigation fluviale sur le bassin Rhône-Saône va engendrer une augmentation notable des demandes d'escales et d'hivernage notamment le long du Rhône. L'agglomération lyonnaise occupe une place particulière sur le bassin. En effet, Lyon est le site touristique majeur en termes de fréquentation et le principal réservoir régional de clientèles.

Le site dispose d'une très bonne desserte par l'axe autoroutier et les quais de Saône et du Rhône, la gare SNCF de Perrache (TGV, grandes lignes, TER), le Centre d'Echanges de Perrache (pôle multimodal rassemblant gare ferroviaire, gare routière, parc de stationnement, taxi, transports en commun de surface, métro, tramway,...).

A la pointe Sud de la Presqu'île, le site constitue un accès privilégié du centre ville (entrée - sortie par l'axe autoroutier, sortie par le quai Rambaud). Aux heures de pointes, les accès du site sont fréquemment saturés (axe autoroutier, voûte sous charlemagne, carrefour pasteur et pont de la Mulatière).

Le pôle gare et du centre d'échanges constitue un obstacle difficilement franchissable pour les piétons (possibilités de liaisons réduites et peu lisibles).

Le projet s'inscrit dans un milieu très contraint par rapport aux nuisances sonores liées notamment aux infrastructures de transport. Le bruit de l'autoroute est dominant et permanent lorsque l'on se situe à proximité, il constitue le bruit de fond pour une large partie du site. Les trains express régionaux qui empruntent la ligne Lyon-Givors sont peu bruyants, il n'en est pas de même des trains de marchandises qui circulent principalement la nuit.

L'autoroute représente plus de 70 % des émissions de polluants liés à la circulation automobile. L'analyse de la qualité de l'air réalisée sur le site d'étude (NO₂ - traceur de la pollution automobile) fait apparaître une forte dégradation aux abords des voiries les plus circulées, dépassant les objectifs de qualité et des seuils sanitaires, avec un bruit de fond important à la limite des objectifs de qualité.

2.4 - PAYSAGE

Le site s'étend au Sud de la ville patrimoniale, au pied des Balmes de Sainte-Foy-lès-Lyon et s'inscrit dans les grandes composantes du paysage de la ville que sont l'arc des fleuves et l'arc des collines.

Entrée Sud de la ville, il s'affirme dans un cadre paysager d'exception mettant en scène le confluent des deux fleuves et les balmes de Sainte-Foy-Lès-Lyon et de Fourvière.

L'ambiance paysagère évolue au rythme du tissu urbain, en fonction du jeu des infrastructures (accompagnées ou non de plantations d'alignement), de l'implantation des différents bâtis, des espaces paysagers,... Caractéristique d'un quartier d'habitat, l'ambiance se dégrade au Sud avec des tènements en voies de constituer une vaste friche urbaine. Des perceptions remarquables se dégagent ponctuellement sur les fleuves, les Balmes, la Basilique de Fourvière.

Titre 3 – Synthèse des effets et des principes d'intégration

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|---|--|---|
| <p>Milieu physique</p> <p>Ambiance Climatique</p> <p>Terrassement et géologie</p> <p>Hydrogéologie</p> <p>Hydrologie et assainissement</p> | <p>La trame urbaine développée présente une organisation générale décalée par rapport aux vents dominants.</p> <p>La darse est susceptible de renforcer l'humidité avec un risque de verglas sur les quais et les passerelles.</p> <p>Le quai Nord de la darse est largement ensoleillé alors que le quai Sud est marqué par un effet d'ombre des bâtiments du pôle de loisirs (la moitié Nord restant ensoleillée durant la période estivale).</p> <p>Le projet conserve sensiblement la topographie du site, avec quelques effets plus marqués notamment par le creusement de la darse, le nivellement du remblai ferroviaire.</p> <p>Le projet présente un important excédent de matériaux avec un volume total des déblais de l'ordre de 675 000 m3 dont 10 % réutilisable sur site (mise en forme du terrain, darse, niveaux inférieurs des bâtiments, des parcs de stationnement souterrains,...).</p> <p>Ces volumes sont répartis selon les différents programmes de constructions qui s'étaleront sur plusieurs années (5 à 6 ans), avec toutefois des opérations générant ponctuellement d'importants volumes (darse, parcs de stationnement).</p> <p>La pollution des sols ponctuellement observée ne remet pas en cause le projet renouvellement urbain envisagé mais implique certaines contraintes.</p> <p>Les ouvrages envisagés en sous-sol (fondations, niveaux inférieurs,...) constitueront autant d'obstacles au écoulements souterrains, et la darse constituera un point singulier en fonction de ces caractéristiques techniques (drainage ou obstacle en fonction de la perméabilité des parois). Cependant, les variations de niveaux imputées à cet aménagement sont minimes par rapport au battement de la nappe lors de crues. De même, la migration subite d'une "poche de pollution" en amont n'est pas à craindre.</p> <p>Les points bas du site (quais de darse, actuelle rue Montrochet, niveaux inférieurs des bâtiments) sont exposés aux risques de débordement de la Saône et de remontées de nappe associées.</p> <p>Au vue des bassins versants concernés tant pour la Saône que pour le réseau d'assainissement, les variations induites par le projet ne seront pas sensibles.</p> <p>Des modifications seront apportés sur les volumes et les charges polluantes des eaux de ruissellement et des effluents avec la modification de l'imperméabilisation des sols, la création de logements et de bureaux, la mise en place d'une collecte séparative des eaux usées et des eaux pluviales.</p> <p>Cependant, au vue des bassins versants concernés tant pour la Saône que pour le réseau d'assainissement ces variations ne seront pas sensibles.</p> | <p>Le traitement architectural des passerelles et des abords de la place nautique devra intégrer la problématique de lutte contre la formation de verglas notamment par des revêtements adaptés (antidérapants).</p> <p>Il conviendra d'assurer une conception bio-climatique du plan masse des bâtiments et du parti d'aménagement paysager dans un souci de valorisation énergétique et d'optimisation des effets de thermorégulation notamment par la végétation.</p> <p>Des possibilités de réutilisation des matériaux sur place seront recherchées par une valorisation en couche de forme de voirie ou de modelages paysagers.</p> <p>Les modes d'évacuation des déblais et d'une manière générale de l'ensemble des matériaux (démolitions des bâtiments) devront privilégier les filières et les modes de transport les plus adaptés afin de limiter les nuisances (fluvial ou ferroviaire notamment).</p> <p>L'hétérogénéité du sous-sol et le risque de pollution conduiront à la réalisation de reconnaissances préalables et à la mise en œuvre de principes de fondations profondes (pieux).</p> <p>Les sols pollués peuvent être, selon le cas, évacués dans un centre agréé, traités in situ ou confinés. Des mesures de précautions sécuritaires sont définies pour prévenir tout risque sur la santé des futurs usagers du site (contrôle des seuils de pollution, couche de protection par de la terre saine,...).</p> <p>Les études réalisées sur les écoulements de la nappe devront être poursuivies préalablement à chaque intervention majeure au sein de l'aquifère.</p> <p>Les mesures envisagés en faveur de l'assainissement constitueront des mesures en faveur de l'hydrogéologie (collecte des eaux ruissellement et prétraitement avant rejet, favoriser l'infiltration des eaux non souillées).</p> <p>Des dispositifs de rétention et de pré-traitement permettront, d'une part, d'écrêter les débits restitués et, d'autre part, d'assurer une protection de la ressource naturelle vis-à-vis du risque de pollution chronique et saisonnière. Equipés éventuellement de vannes d'isolement, les dispositifs de régulation des débits permettraient également de piéger les pollutions accidentelles.</p> <p>Le projet intégrera autant que possible des mesures de limitation des volumes d'eaux pluviales et des charges polluantes. Dans ce sens la large place faite aux espaces publics et notamment aux espaces verts pourrait être valorisée par des principes d'assainissement alternatifs (stockage, infiltration, épuration par les végétaux,...).</p> |

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|---|--|---|
| <p>Hydrologie et assainissement (suite)</p> | <p>Le risque de pollution des eaux et notamment de la Saône réside essentiellement dans les eaux de ruissellement issues des voiries ainsi que dans les eaux d'extinction d'incendie.</p> <p>La darse constitue un point singulier vis-à-vis de la qualité des eaux de la Saône, en liaison avec les installations potentiellement polluantes qu'elle accueillera ou qui viendront s'implanter aux abords (rejets des péniches, déchets flottants,...) et le risque de d'eutrophisation lié au faible renouvellement des eaux.</p> | |
| <p>Milieu naturel</p> | <p>La reconquête du végétal dans ce secteur de la presqu'île au travers du développement d'une trame constitue un élément très positif vis-à-vis de l'écologie urbaine en favorisant une continuité des espaces naturels des blames jusqu'au contact du tissu urbain.</p> <p>Les impacts directs du projet sur la végétation se limitent à la suppression de zones de friches plus ou moins colonisées par des espèces rudérales (robinier faux acacia, peuplier, ailante,...), qui ne présentent pas d'intérêt majeur : milieux très perturbés peu propices au développement et à la pérennisation d'un habitat écologique.</p> <p>Ces effets d'emprises occasionneront des impacts sur la faune avec la disparition des zones refuge et de nourrissage associées. Cependant, le phasage de permettra des démolitions progressives et une reconquête par des plantations.</p> <p>Les effets sur l'hydrologie, notamment vis-à-vis de la qualité des eaux, se traduiront par des effets plus ou moins significatifs sur la faune piscicole. Cependant le secteur exposé présente un intérêt piscicole limité (quai et estacade).</p> | <p>Les principales mesures concerneront les plantations envisagées dans le cadre des aménagements paysagers.</p> <p>Une attention particulière sera portée sur le développement de la continuité écologique des balmes de Sainte-Foy dans les secteurs urbanisés avec une progression des espaces verts au sein de la trame urbaine.</p> <p>L'enjeu est d'innover la trame urbaine par des espaces relais favorisant notamment l'implantation d'une avifaune diversifiée.</p> <p>L'enherbement des surfaces mises à nues permettra de limiter l'érosion des terrains ainsi que la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière envahissante (notamment l'ambrosie).</p> |
| <p>Milieu humain Socio économie</p> | <p>Le projet n'affecte directement qu'une très faible population (résidents de la citée SNCF et employés des activités concernées). En revanche, il représente des enjeux très importants en terme d'évolution socio-démographique à l'échelle du quartier et de l'arrondissement.</p> <p>La création de 1600 logements générera une population résidente de l'ordre de 3700 personnes et les bureaux, services et activités développeront plus de 3000 emplois.</p> <p>De plus, l'implantation de pôles attractifs à l'échelle de l'agglomération attireront entre 10 000 et 20 000 personnes par jour (deux fois plus qu'en semaine) avec des fluctuations selon les périodes d'ouvertures des établissements.</p> | |

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|--|---|---|
| Documents d'urbanisme | <p>Le projet s'inscrit dans les orientations fondamentales du Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise, en revanche, il apparaît incompatible avec le plan d'occupation des sols en vigueur.</p> | <p>Parallèlement à la procédure relative au projet, une révision d'urgence du Plan d'Occupation des Sols est engagée afin de mettre en compatibilité ce document d'urbanisme avec le projet.</p> |
| Servitudes d'utilité publique et réseaux | <p>Les servitudes d'utilité publique n'occasionnent pas d'impossibilité vis-à-vis du projet de Z.A.C mais impliqueront certaines contraintes.</p> <p>Le projet s'inscrit également sur une partie des domaines publics fluvial et ferroviaire.</p> <p>En outre, le projet coupera également de nombreux réseaux ne faisant pas l'objet de servitude d'utilité publique (eau potable, gaz, électricité, réseau téléphonique, collecteur d'assainissement,...) situés principalement au droit des voiries. L'aménagement de la darse nécessitera notamment le dévoiement des réseaux structurants d'électricité, de canalisation de gaz, de collecteur unitaire d'assainissement.</p> | <p>Une consultation sera conduite auprès de chaque service instructeur concerné par une servitude d'utilité publique et des protocoles d'accords seront établis avec les organismes gestionnaires du domaine public fluvial et du domaine public ferroviaire.</p> |
| Patrimoine culturel | <p>Le projet est concerné par des périmètres de protection de monuments historiques et se trouve en limite du "Site de Lyon".</p> <p>En revanche, il se localise à l'extérieur des zones archéologiques sensibles mais sur un territoire présentant néanmoins un certain intérêt, notamment pour comprendre l'évolution du confluent.</p> | <p>Une consultation du service départemental de l'architecture et du service régional d'archéologie sera engagée.</p> <p>Toutes les découvertes fortuites durant les travaux seront signalées aux autorités compétentes.</p> <p>Le projet s'attache à une valorisation du patrimoine fluvial avec la conservation et la réhabilitation des bâtiments les plus intéressants du Port Rambaud.</p> |
| Bâti et tissu urbain | <p>Le projet concerne des bâtiments d'activités relativement vétustes et sans véritable qualité architecturale. On notera la démolition d'un habitat vétuste pour la réalisation de la place des Archives, ainsi que des 12 bâtiments d'habitat de la cité SNCF.</p> <p>D'importants gravats devront être évacués avec des éventuellement des matériaux spécifiques potentiellement dangereux (pyralène, amiante,...).</p> <p>Le projet contribuera à un renouvellement urbain et à une valorisation du secteur par une urbanisation de qualité, soutenue par un caractère central renforcé.</p> <p>Le développement du parc et du port au cœur de la ville garanti une identité forte à l'ensemble du secteur et constitue le gage d'un cadre de vie de qualité.</p> | <p>D'une manière générale, des protocoles d'accords seront engagés lors de la cession des terrains afin d'identifier les risques potentiels, les diagnostics à réaliser ou bien les travaux de réhabilitation des sites nécessaires.</p> |

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|--------------------------------|--|---|
| <p>Activités</p> | <p>De nombreuses activités sont concernées par le projet (services publics et para-public, d'entreprises privées de transport, ponctuellement de production, de vente, de services marchands), dont certaines font déjà l'objet d'une programmation de cessation d'activité ou d'une recherche d'opportunité de relocalisation.</p> <p>Le développement d'une nouvelle centralité occasionnera un effet bénéfique d'entraînement pour la structure commerciale du quartier Sainte Blandine.</p> <p>Avec une offre différenciée le projet devrait trouver une place dans le paysage commercial de l'agglomération. Cette nouveauté de l'offre affirmera l'image d'un Confluent.</p> | <p>La suppression de ces activités s'effectuera progressivement au gré des phases de réalisation du projet. La délocalisation de ces entreprises pourra ainsi être appréhendée au plus tôt afin de limiter les impacts.</p> <p>Un maximum de synergie doit être mis en œuvre entre les équipements de loisirs et les commerces. Le contenu commercial doit résolument être novateur et doit participer à l'image du Confluent.</p> |
| <p>Services et équipements</p> | <p>Le projet exerce un effet d'emprise et de substitution sur le plateau sportif du cours Charlemagne et la MJC avec son centre de loisir qui seront relocalisés sur site à l'exception de quelques équipements sportifs. En revanche, la patinoire, est maintenue sur site avec des possibilités offertes pour son extension, de même que le gymnase Chamfray.</p> <p>Le développement d'un nouveau quartier et l'arrivée d'une population importante occasionneront des besoins nouveaux, notamment en termes de services et d'équipements publics, qui viendront s'ajouter à certains besoins existants du quartier : notamment deux groupes scolaires et deux structures pour la petite enfance, un gymnase.</p> <p>De nouveaux besoins apparaîtront en termes d'équipements de proximité et de plus large attractivité.</p> | <p>Un programme des équipements publics faisant partie intégrante du projet est établi en partenariat avec la Ville de Lyon. Une définition précise pourra être réalisée dans les phases ultérieures du projet en fonction de l'évolution des besoins.</p> <p>Sont ainsi envisagés : des structures petites enfance, des groupes scolaire, un gymnase, un centre de loisirs, la relocalisation de la MJC, du terrain de foot et des pistes d'athlétisme.</p> <p>De plus, en fonction de l'évolution de la demande, des opportunités pourront être trouvées au cas par cas notamment dans les rez-de-chaussée des constructions, et au sein des ramifications du parc urbain, pour les équipements de plein air.</p> |
| <p>Gestion des déchets</p> | <p>Le développement du parc de logements, de même que les grands équipements envisagés, générera d'importants volumes d'ordures ménagères. La phase chantier constituera également une source importante de déchets.</p> | <p>La prise en compte de la collecte des déchets, actuellement en place et les évolutions à venir nécessitent une conception adaptée des bâtiments et des voiries ainsi que l'intégration urbaine des aires de regroupement et des points d'apports volontaires.</p> |

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|---------------------|--|---|
| <p>Déplacements</p> | <p><u>Desserte routière</u></p> <p>De par sa nature (opération de renouvellement urbain de grande ampleur) et sa localisation (prolongement de l'hypercentre), le présent projet constitue un enjeu important en terme de déplacements avec renforcement de l'attractivité du site au travers de la population résidente et non résidente (employés, clientèles, visiteurs,...) génératrice de déplacements.</p> <p>Le site présente une bonne desserte routière avec cependant des problèmes actuels de saturation des accès (carrefour pasteur et franchissement du centre d'échanges).</p> <p>L'itinéraire de transit existant actuellement par le quai Rambaud sera supprimé au profit d'itinéraires plus contraints (cours Suchet, quai Perrache, et cours Charlemagne dont la capacité sera réduite par le tramway (hors projet).</p> <p>Des augmentations de trafics sont ainsi attendues sur certains axes avec également un renforcement de la saturation aux principaux points d'accès aux heures de pointes.</p> <p><u>Stationnement</u></p> <p>L'aménagement du secteur ne remet en cause que très peu de stationnement. En outre, la création d'un parc de stationnement de 600 places sous la place des Archives permettra un rééquilibrage de l'offre de part et d'autre de la gare.</p> <p>Les différents programmes de construction intégreront l'aménagement de parcs de stationnement pour satisfaire les besoins générés par les résidents, les employés ou la clientèle. Le stationnement sur voirie apportera, de plus, un complément ponctuel assurant un certain confort d'usage pour la desserte du nouveau quartier.</p> <p>L'utilisation de la voirie pour le stationnement mettra en jeu une concurrence entre la demande des résidents et des non résidents, à l'image de ce qui est actuellement observé en centre ville notamment en fin d'après-midi. De plus, les parcs de stationnement ouverts au public pourraient s'accompagner d'une remise en cause de la gratuité du stationnement à proximité de ce dernier (politique générale s'accompagnant d'un tarif résident et d'un stationnement "minute" gratuit).</p> <p><u>Transports en commun</u></p> <p>Le projet bénéficiera d'une très bonne desserte en transport en commun à l'image du reste de l'hypercentre à partir notamment d'une ligne forte (prolongement des lignes de tramway sur le cours Charlemagne).</p> <p><u>Piétons</u></p> <p>Hormis par la bas ports de la Saône, le projet reste difficilement accessible par les modes de déplacements doux (piétons et cycles) avec des portes d'entrées essentiellement routières et des difficultés de franchissement.</p> <p>Cependant, il participera au développement de liaisons douces au travers notamment d'un maillage cohérent d'espaces publics (larges trottoirs, pistes cyclables,...). Dans ce sens, l'aménagement d'un parc ramifié intégrant la promenade Saône constitue un élément positif à l'échelle de l'agglomération.</p> | <p><u>Desserte routière</u></p> <p>Afin de limiter la diffusion de trafic au sein des quartiers, des axes de liaison entre les quais de Saône et les quais du Rhône devront clairement être identifiés (traitement architectural et paysager spécifique).</p> <p><u>Stationnement</u></p> <p>Les différents programmes de construction intégreront l'aménagement de parcs de stationnement en sous-sol (1 à 2 niveaux, voire plus) pour satisfaire les besoins générés par les résidents, les employés ou la clientèle.</p> <p><u>Transports en commun</u></p> <p>L'organisation générale des espaces publics devra être élaborée en étroite relation avec le SYTRAL afin d'assurer une fonctionnalité optimale de la desserte en transport en commun.</p> <p><u>Piétons</u></p> <p>Dans la continuité des itinéraires développés dans l'hypercentre et en liaison avec les différents équipements, le projet s'attache à valoriser les circulations douces avec la définition, dans la composition urbaine, d'espaces identifiés selon les usages.</p> <p>Des pistes cyclables sont ainsi aménagées pour les vélos et les rollers et les piétons disposent de larges trottoirs, de passerelles, d'un parc d'agrément et de balade...</p> |

| THEMES | EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT | MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT |
|---------------------|--|--|
| Ambiance acoustique | <p>Le projet favorisera l'implantation de populations dans des secteurs exposés aux nuisances sonores de la voie ferrées et du cours Charlemagne. De plus, les voiries développées dans le cadre du projet, participeront à une altération de l'ambiance acoustique en façades des bâtiments projetés.</p> <p>Ainsi, si les niveaux sonores seront relativement faibles pour les façades ouvertes sur les cœurs d'îlots, le parc ou les voies de desserts, ils seront particulièrement élevés sur les axes les plus circulés, le long de la voie Nord-Sud et de la voie ferrée.</p> <p>La modification du plan de circulation et le trafic engendré par les nouveaux équipements ont des répercussions sur le trafic des voiries existantes. Les dégradations sensibles des niveaux sonores en façade des immeubles ne concernent que le quai Perrache Sud et la rue Bichat.</p> | <p>La qualité d'isolation mise en œuvre dans le cadre des nouveaux bâtiments permettra de limiter les risques sanitaires liés à cette nuisance. En outre, certains bâtiments existants, exposés à une augmentation des niveaux de bruit, feront l'objet d'un contrôle et éventuellement d'un renforcement de leur isolation.</p> <p>Le respect de la réglementation en vigueur concernant les activités et les équipements (nocturnes notamment) permettra de garantir la gêne des riverains.</p> |
| Qualité de l'air | <p>L'évolution de la qualité de l'air aux abords des voiries suivra l'évolution des émissions liées à la circulation qu'elles supportent. A l'image du quartier riverain existant, la qualité de l'air sur le site du projet devrait être suivie la même répartition que celles observées pour le NO2, traceur de la pollution automobile, avec une forte dégradation aux abords des voiries les plus circulées et un bruit de fond important.</p> <p>Si les niveaux actuels sont en limite des objectifs de qualité et des valeurs limites pour la santé humaine, à long terme (horizon 2020) les émissions liées à la pollution automobile connaîtront une baisse significative œuvrant en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air par là même à la préservation de la santé publique.</p> | <p>Les principales mesures envisageables vis-à-vis de la qualité de l'air résident dans l'optimisation des équipements de chauffage des nouveaux bâtiments et notamment, le cas échéant, de la localisation des conduits d'évacuation des fumées (cheminées).</p> |
| Paysage | <p>Le projet s'inscrit comme un événement majeur en terme d'image pour l'équilibre de la ville et de l'agglomération. La reconquête de ce territoire avec l'implantation d'équipements "phares" sera perçue comme un nouveau site symbolique dans le centre de l'agglomération en complément de la Cité Internationale au Nord et de l'axe Fourvière - la Part Dieu.</p> <p>La large place faite au végétal dans le cadre du projet rétabli une coulée verte dans la séquence urbaine du fleuve, en assurant un espace de transition entre le tissu bâti et les balmes et participant à la mise en valeur du patrimoine fluvial.</p> | <p>Le parc et le port se superpose pour composer un seul paysage dont composante naturelle domine.</p> <p>L'échelle géographique tout comme le morcellement obligent à une très grande simplicité dans l'écriture architecturale du parc. En effet, il apparaît indispensable de concilier deux objectifs paradoxaux : créer une continuité géographique et morceler le parc en une multitude de ramifications.</p> <p>Si la diversité des bâtiments est une richesse de la ville, son sol, son socle commun doit en revanche impérativement être continu.</p> |