

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,  
Prospective et Évaluation

Lyon, le 14 octobre 2013

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le projet de d'immeuble « Sky 56 »  
sur la commune de Lyon (Rhône)  
Dossier présenté par la SCCV Sky 56**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06\_EIE\_Projets\Avis\_AE\_Projets\AE\_urba\69\2013\lyon\_sky56

Compte tenu des incidences potentielles du projet sur l'environnement, le projet de construction de l'immeuble « Sky 56 », sur la commune de Lyon (Rhône), est soumis à l'avis de l'autorité environnementale (en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement).

Conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'urbanisme, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier de demande de permis de construire comportant notamment une étude d'impact, qui a été transmis à l'autorité environnementale par les services de la mairie de Lyon. L'autorité environnementale en a accusé réception le 14 août 2013. Il comporte les documents exigés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 de ce même code, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés. L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

## **1. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE**

### **1.1. Description du projet**

L'étude d'impact porte sur un projet de construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) de bureaux, de commerces et de services (dit « Sky 56 »), au 128 avenue Félix Faure, à l'angle de la rue du général Mouton-Duvernet, dans la partie sud du quartier de la Part Dieu, sur la commune de Lyon / 3<sup>ème</sup> arrondissement (Rhône). Le site du projet, constitué par un terrain de 3 446 m<sup>2</sup> à ce jour occupé par une friche urbaine, est délimité au Nord par l'avenue Félix Faure, à l'Est par la rue du général Mouton Duvernet, au Sud un terrain de sport (piste d'athlétisme) et à l'Ouest par la voie ferrée. Ce projet de construction vise à :

- devenir la vitrine de la partie Sud du quartier Part-Dieu, notamment en s'inscrivant dans une « ligne d'horizon » comparable à celle de tours emblématiques du quartier (Oxygène, Incity, Part-Dieu) ;
- donner du relief aux développements urbains intervenus ces dernières années notamment sur le boulevard Vivier-Merle, et faire de la densité et de la verticalité le long de la rue du général Mouton-Duvernet ;
- absorber la coupure matérialisée par la voie ferrée.



*Cartes et représentation:  
localisation du site du projet et  
représentation du projet d'immeuble Sky 56  
(étude d'impact, p.17 et couverture)*

## 1.2. Aménagement

Ce projet d'IGH envisage une hauteur de 50 m (soit 13 étages au-dessus du rez-de-chaussée) et une surface de plancher totale de 31 446 m<sup>2</sup>, essentiellement répartie comme suit :

- 28 300 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 1090 m<sup>2</sup> de restaurant/scramble/caféteria ;
- 640 m<sup>2</sup> de crèche ;
- 690 m<sup>2</sup> d'espace fitness ;
- 280m<sup>2</sup> de commerces ;

Il prévoit également 330 places de stationnement réparties sur 4 niveaux de sous-sol, dont plusieurs places réservées au covoiturage et aux véhicules électriques et près de 400 m<sup>2</sup> de parking vélos.

## 2. ANALYSE DU CARACTÈRE COMPLET DE L'ÉTUDE D'IMPACT, DE LA QUALITÉ ET DU CARACTÈRE APPROPRIÉ DES INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT

L'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle comporte une analyse très succincte des incidences du projet sur le site Natura 2000 « *Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage* ».

Le contenu de l'ensemble du dossier (papier et électronique) communiqué est en revanche peu lisible puisque, pour plusieurs pièces de ce dossier, il accumule deux versions d'un même document (dont 2 versions de l'étude d'impact) suite au dépôt de pièces complémentaires. Il serait donc opportun d'opérer une véritable substitution des pièces devenues obsolètes suite à ce complément, plutôt que de faire cohabiter les différentes versions au sein d'un même dossier, en indiquant en couverture quelles pièces doivent faire l'objet d'une substitution.

### 2.2. Description et justification du projet

Les parties I et III de l'étude sont consacrées respectivement à la description et à la justification du projet. Cette justification s'appuie utilement les 3 variantes étudiées pour ce projet d'immeuble. Sur cette base, elle expose les raisons pour lesquelles le projet final a été retenu, notamment du point de

vue de l'environnement et en particulier au regard des enjeux architecturaux et des certifications environnementales recherchées pour ce projet d'IGH. La présentation du projet et de son contexte (partie I) met par ailleurs en évidence l'inscription du projet Sky56 dans le projet urbain de la Part Dieu et sa cohérence avec les orientations du Plan Guide.

### **2.3. Compatibilité du projet avec les documents cadres**

La partie VIII de l'étude analyse l'articulation du projet avec les documents-cadres. S'agissant des documents d'urbanisme, elle étaye la compatibilité de ce projet avec le PLU de la Communauté urbaine de Lyon, le SCoT de l'agglomération lyonnaise, la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle étend utilement cette analyse au plan guide de Lyon Part-Dieu, porté par la Communauté urbaine pour préciser les orientations sur ce quartier stratégique de Lyon.

S'agissant de l'articulation du projet avec les documents mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, l'étude d'impact a pris en compte l'extension du champ des documents concernés suite au décret n°2012-616 du 02/05/2012. De manière globale, cette partie de l'analyse mérite toutefois à être plus développée. Par exemple, pour le SDAGE, d'autres orientations fondamentales et dispositions que celle citée p.230 concernent le projet (notamment sur les risques d'inondation). Pour le plan de protection de l'atmosphère (PPA), on rappellera qu'il existe un PPA actuellement en vigueur dans l'attente de l'approbation de la révision de ce document. Le projet de révision du PPA, actuellement en enquête publique, pourrait d'ailleurs être évoqué dans cette partie.

### **2.4. Résumé non technique**

Situé en début d'étude d'impact, le résumé non technique est à la fois clair, synthétique et bien structuré. Il reprend bien les grands chapitres de l'étude d'impact et permet de prendre aisément connaissance des enjeux du site et du projet. Il pourrait également être intéressant d'y reprendre la synthèse des contraintes environnementales qui conclut l'état initial (p.144).

## **3. ANALYSE DES IMPACTS ET ADÉQUATION DES MESURES ENVISAGÉES**

### **3.1. Aspect formel**

Sur la forme, l'étude d'impact analyse les impacts du projet et les mesures envisagées pour éviter, limiter et le cas échéant compenser ces impacts. Elle aborde aussi les effets cumulés avec les projets connexes de construction de la tour Incity, de réaménagement de la rue Garibaldi, du programme immobilier Equinox, des Archives Départementales, du prolongement de la ligne T4 et de la ZAC de la Buire.

La partie IV doit cependant permettre la présentation « *des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments* » visés à l'article R. 122-5 (II, 2° et 3°) du code de l'environnement. Sur ce point, l'étude n'est pas suffisamment détaillée. Globalement, cette partie sur le suivi des mesures devra donc être enrichie en raison de l'état d'avancement du projet. Ces données seront à intégrer à l'étude d'impact et à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

### **3.2. Approche thématique**

#### Eau

S'agissant de l'état initial, l'état initial des masses d'eau environnantes et potentiellement impactées est abordé de manière claire. Cette partie pourrait éventuellement être plus développée du point de vue des ouvrages et infrastructures souterraines environnantes, afin de pouvoir analyser l'impact du projet dans un contexte hydrologique précis. Sur les usages de ces masses d'eau, on pourra également évoquer d'autres usages dans l'étude d'impact (pompes à chaleur, prélèvements industriels...).

S'agissant des impacts du projet sur l'environnement, le projet prévoit un parking souterrain de 4 niveaux situé dans la nappe alluviale avec radier étanche à - 12m par rapport au terrain naturel. Le toit de la nappe est situé à environ -5m par rapport au terrain naturel. L'ancrage de l'ouvrage IGH se situe à -25m dans la nappe de la molasse. L'enjeu est donc la préservation de la qualité et du fonctionnement hydrogéologique de la nappe en phase chantier comme en phase d'exploitation.

Les mesures prévues pour répondre à ces enjeux sont notamment :

- en phase chantier, le rabattement de nappe accompagné d'une réinjection par puits d'infiltration. Plusieurs moyens de prévention des pollutions accidentelles sont prévus.
- en phase exploitation: les eaux usées sont raccordées au réseau communautaire (STEP StFons) ainsi que les eaux pluviales par manque d'espace d'infiltration; pour ces dernières est prévue une rétention enterrée de 193 m<sup>3</sup> avant rejet au réseau du Gd Lyon; un séparateur d'hydrocarbures entretenu régulièrement est prévu.

La phase de remise en état du site mériterait cependant d'être davantage abordée au niveau des effets potentiels et mesures associées. L'impact quantitatif des pompages et rejets (au réseau ou réinjection) réalisés en phases chantier et exploitation (et notamment les débits et volumes associés à ces pompages) mériteraient d'être précisés. Cet aspect sera à prendre en considération notamment au vu des résultats associés aux investigations demandées au point 3.1.1 de cette partie de l'étude. Les éventuelles mesures compensatoires associées seront alors à ajouter au dossier.

Il conviendra par ailleurs de mesurer les impacts potentiels associés aux ouvrages de réinjection envisagés en fonction de l'option retenue pour le rejet des eaux pompées. Un dossier loi sur l'eau sera par ailleurs nécessaire pour le prélèvement/rejet dans la nappe du parking.

S'agissant des modes de chauffage, le bâtiment est connecté au réseau de chauffage urbain. Le dossier ne fait pas mention de pompe à chaleur.

Considérant l'ensemble de ces éléments, il paraît opportun de réexaminer, le cas échéant, le niveau d'impact du projet sur l'eau, notamment celui associé au fait que le projet constitue un barrage hydraulique souterrain (qualifié de « faible » car « local » en comparaison à la nature de la nappe).

#### Sol et sous-sol, installation classée

Comme noté dans l'étude d'impact, le projet est soumis à déclaration au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des installations frigorifiques et de combustion qu'il prévoit. Le projet devra bien respecter les dispositions applicables aux ICPE.

S'agissant du sous-sol, des études de sols ont été réalisées (non jointes au dossier). La synthèse de l'étude d'impact montre qu'à proximité il y a eu une station service SHELL qui disposait d'un volume de 30 m<sup>3</sup> de Liquides Inflammables. La synthèse des diagnostics indique que sur 11 sondages effectués, entre 2010 et 2012, à des profondeurs de 0 à -3 m, seul un sondage dépasse les critères de l'arrêté ministériel du 28 octobre 2010 relatif aux installations de stockage de déchets inertes (ISDI) pour le paramètre Sélénium. Dans ce contexte, lors des excavations de sols, le plan de gestion devra prendre en compte la teneur élevée en Sélénium.

Par ailleurs, le projet est situé à proximité de la ligne électrique souterraine « Cusset/Saint-Amour » de 225 Kv. L'attention du pétitionnaire doit donc être appelée sur les prescriptions du code de l'environnement, livre V - titre V - chapitre IV intitulé "*Sécurité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques de transport et de distribution*". A l'issue de la consultation du guichet unique prévu par ces dispositions, le responsable du projet et l'exécutant des travaux devront respectivement réaliser une déclaration de projet de travaux (DT) et une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) aux exploitants de réseaux et canalisations concernés par la zone de réalisation du projet. La réglementation relative à la prévention des dommages aux ouvrages est une réglementation de sécurité, le respect de ces prescriptions sera donc fondamental pour ne pas augmenter l'occurrence d'un dommage accidentel et engagerait la responsabilité civile et pénale de l'auteur de l'infraction.

#### Nuisances (sonores, vibratoires, effet d'ombre) et pollution atmosphérique

L'enjeu bruit est prégnant, du fait de l'immédiate proximité de la voie ferrée et d'axes routiers très fréquentés, classés en infrastructures bruyantes (boulevard Vivier Merle, avenue Felix Faure, voies SNCF, voies des trams T3 et T4). L'intensité de bruit sera ainsi élevée pour les salariés et usagers de

l'immeuble. Une attention particulière a été portée dans le projet, qui répondra aux exigences de différents référentiels sur l'acoustique (HQE 2011 - cible 9 ; BREEAM - crédits HEA13)

Les vibrations (dues à la circulation des trains) devront être considérées dans la construction, non seulement par rapport au risque de dommage (niveau de vibrations en deçà des niveaux réglementaires sur ce point) mais aussi en termes de confort pour les occupants de l'immeuble.

La construction de l'IGH Sky56, plus haut que les immeubles alentour, créera une ombre sur deux immeubles, à l'Ouest et au Nord, sur des périodes de 2 à 3 heures.

Par ailleurs, au regard du public visé par la partie « crèche » du projet, il serait opportun de développer plus avant l'analyse des impacts du projet sur l'air (par exposition d'un public sensible aux pollutions atmosphériques repérées dans l'état initial).

### Déplacements

Le projet amènera jusqu'à 2000 personnes sur le site (salariés et usagers). Il aura des incidences sur le trafic routier des voies environnantes, par un accroissement du trafic mais surtout par une complexification des circulations (carrefours, accès...) en période de pointe. Le projet permet de limiter cette incidence en valorisant l'excellente accessibilité en transports collectifs et en modes doux (gare Part Dieu à 800m, arrêt T4 à 100m, station velo'v, voies cyclables...). Il limite les places de stationnement à 330 places et réserve certaines parties du parking au covoiturage, aux voitures électriques et aux vélos, favorisant des modes de déplacements plus durables.

### Insertion urbaine et paysagère

Le projet, qui comprend une certaine mixité fonctionnelle et notamment un socle actif (commerces), contribuera à la création d'urbanité dans un quartier qui reste à ce jour fortement marqué par la présence de friches, de chantiers et d'infrastructures de transports. Il permettra une dynamisation du secteur, qui demeurera toutefois limitée aux jours de semaines (alors que le quartier souffre d'un manque d'animation nocturne et le week-end). Par son usage et sa conception architecturale, il atténuera l'effet de cassure urbaine créé par la voie ferrée.

Une attention forte a été portée à l'insertion architecturale et paysagère, afin de créer un effet de signal en entrée Sud du quartier Part Dieu et une vitrine de modernité pour l'image de marque du pôle tertiaire. Les incidences pourraient cependant être davantage précisées dans l'étude d'impact et étayées de photomontages, afin notamment de rendre plus palpables :

- le degré de covisibilité du projet avec les tours Oxygène, de Part Dieu, In City ;
- la visibilité lointaine et la ligne d'horizon du projet depuis différents lieux de l'agglomération ;
- la visibilité vue depuis la voie ferrée ;
- ainsi que la prise en compte de la proximité du monument historique Fort MontLuc dans les choix architecturaux.

## **4. AVIS CONCLUSIF DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

En conclusion, il apparaît que, sur le plan formel, l'étude d'impact a pris en compte les dispositions du code de l'environnement issues de la réforme des études d'impact. Cette étude apparaît globalement proportionnée aux enjeux de la zone et du projet. Des compléments pourront cependant être apportés en matière d'articulation avec les documents cadres.

Sur le fond, la sensibilité des milieux est plutôt réduite dans cette zone totalement anthropique, située dans un tissu urbain en évolution constante et marqué par les friches. Les effets du projet sur l'environnement portent donc davantage sur les risques de pollutions des sols et des eaux et sur les enjeux liés au milieu humain et à la gestion économe des sols (intégration dans le paysage urbain, usage économe de l'espace en renouvellement urbain, déplacements, air et nuisances). L'analyse des impacts et mesures envisagées appellent quelques compléments essentiellement en matière de sols, d'eau et de qualité de l'air (voir point 3.2 ci-avant).

Par ailleurs, l'étude devra en particulier répondre aux dispositions de l'article R. 122-5 (II, 7°) du code de l'environnement et permettre l'application de l'article R. 122-14 du code de l'environnement en ce qui concerne les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, et les modalités de suivi des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Pour le préfet de région, par délégation,  
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL  
et par délégation  
La responsable de l'unité  
Évaluation Environnementale

**Nicole CARRIÉ**