



Sky 56 à Lyon

Note de synthèse

12.09.2014

MAITRE D'OUVRAGE

SCCV Sky 56

Sky 56 à Lyon

Note de synthèse

Médiaterre Conseil

Agence de Lyon

146 avenue Félix Faure

69 003 Lyon

Tel : 04.78.18.47.80

mediaterreconseil@sfr.fr

Indice	Date	Réalisé par :	Vérifié par :	Approuvé par :	Modifications
V0	24/07/2014	Laure ASNAR (chef de projet)	Gilles DOUCE	Gilles DOUCE	Création du document
V1	06/08/2014	Laure ASNAR (chef de projet) Hervé BARDINAL (Ecologue généraliste)	/	/	Prise en compte des remarques du MO CIRMAD Grand Sud (Tiffanie VIAENE)
V2	14/08/2014	Laure ASNAR (chef de projet)	/	/	Prise en compte des nouvelles remarques du MO CIRMAD Grand Sud (Tiffanie VIAENE)
V3	01/09/2014	Gille DOUCE (Directeur d'études)	/	/	Prise en compte de nouvelles remarques du MO CIRMAD Grand Sud
V4	08/09/14	Laure ASNAR (chef de projet)	/	/	Adaptation de la note suite à un échange téléphonique avec le MO CIRMAD Grand Sud (Tiffanie VIAENE)

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DU PROJET	9
1 PROJET INITIAL.....	11
2 PRÉSENTATION DES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET INITIAL.....	14
CHAPITRE 2 : IMPACTS ET MESURES	18
1 CONTEXTE ÉCOLOGIQUE	20
2 EN PHASE CHANTIER.....	21
2.1 Rappel de l'organisation du chantier.....	21
2.2 Rappel des principaux impacts et mesures.....	23
3 EN PHASE EXPLOITATION.....	24
CHAPITRE 3 : CONCLUSION	28
ANNEXE	32
1 SYNTHÈSE DES EFFETS DU PROJET INITIAL SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES PRISES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET INITIAL POUR LES PHASES CHANTIER ET EXPLOITATION	33
2 EXTRAIT DES DIPOSITIONS COMMUNES À L'ENSEMBLE DES ZONES DU PLU DU GRAND LYON.....	34

PRÉAMBULE



Le 26 février 2014, la société SCCV Sky 56 a obtenu auprès de la Ville de Lyon un permis de construire (PC) pour le projet Sky 56 dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon. L'arrêté qui accorde le PC au nom du maire prévoit certaines réserves en matière de voirie (cf : ci-dessous extrait de l'arrêté du PC 69383 13 00108 du 26.02.2014 - page n°3) :

- « une sécurisation de la sortie par l'avenue Félix Faure, avec un éclairage sous pont renforcé et un feu de signalisation tricolore au carrefour. La création du carrefour à feux est sous réserve de faisabilité et de validation du service feux compétent. [...],
- un îlot en pied de pont interdisant les « tourne à gauche » [...] Les aménagements de voirie [...] seront pris en charge par le pétitionnaire (SCCV Sky 56) [...],
- un état du domaine public au droit de la propriété avant le commencement des travaux et à la fermeture du chantier en présence d'un représentant de la Direction de la Voirie [...] ».

Suite à cet arrêté, la SCCV Sky 56 a été sollicitée par les services voirie et instructeurs de la Ville de Lyon ainsi que la Mission Part Dieu en charge du Plan Guide afin de trouver une solution permettant de limiter les entrées et sorties sur l'avenue Félix Faure (le positionnement des entrées/sorties sur l'avenue Félix FAURE avait été fait initialement à la demande de la collectivité). En effet, selon les services de voiries du Grand Lyon, les accès autorisés au PC (entrée/sortie depuis l'avenue Félix Faure) sont susceptibles d'être à l'origine de quelques problématiques qui ont notamment été soulevées en réunion de travail (cf : ci-dessous éléments extraits des comptes-rendus du 8/07/2013 et 15/05/2014) :

- un risque de remontée de file jusqu'au boulevard Vivier Merle,
- une capacité de stockage en sortie insuffisante,
- une difficulté de visibilité en sortie de pont SNCF.

Face à ces réserves, la SCCV Sky 56 s'est de nouveau rapprochée de ces deux services pour trouver la solution la plus adaptée en matière de sécurité, confort et fonctionnalité. Un travail en partenariat s'est ainsi établi sous forme de réunions. La solution qui a été proposée par les services compétents est *la réalisation d'une voirie temporaire reliant la voie de desserte arrière à la rue du Général Mouton Duvernet en longeant le pignon Sud de l'immeuble Sky 56*. Cette solution a été acceptée puis intégrée au projet d'IGH par la SCCV Sky 56 en amont du dépôt d'un Permis de Construire Modificatif. A noter que cette voie sera réalisée sur un ancien terrain de sport propriété du Grand Lyon qui accordera une servitude de passage à la SCCV Sky 56. Il est important de préciser que le Permis de Construire Modificatif (PCM) déposé par la SCCV Sky 56 prend en compte les modifications suivantes :

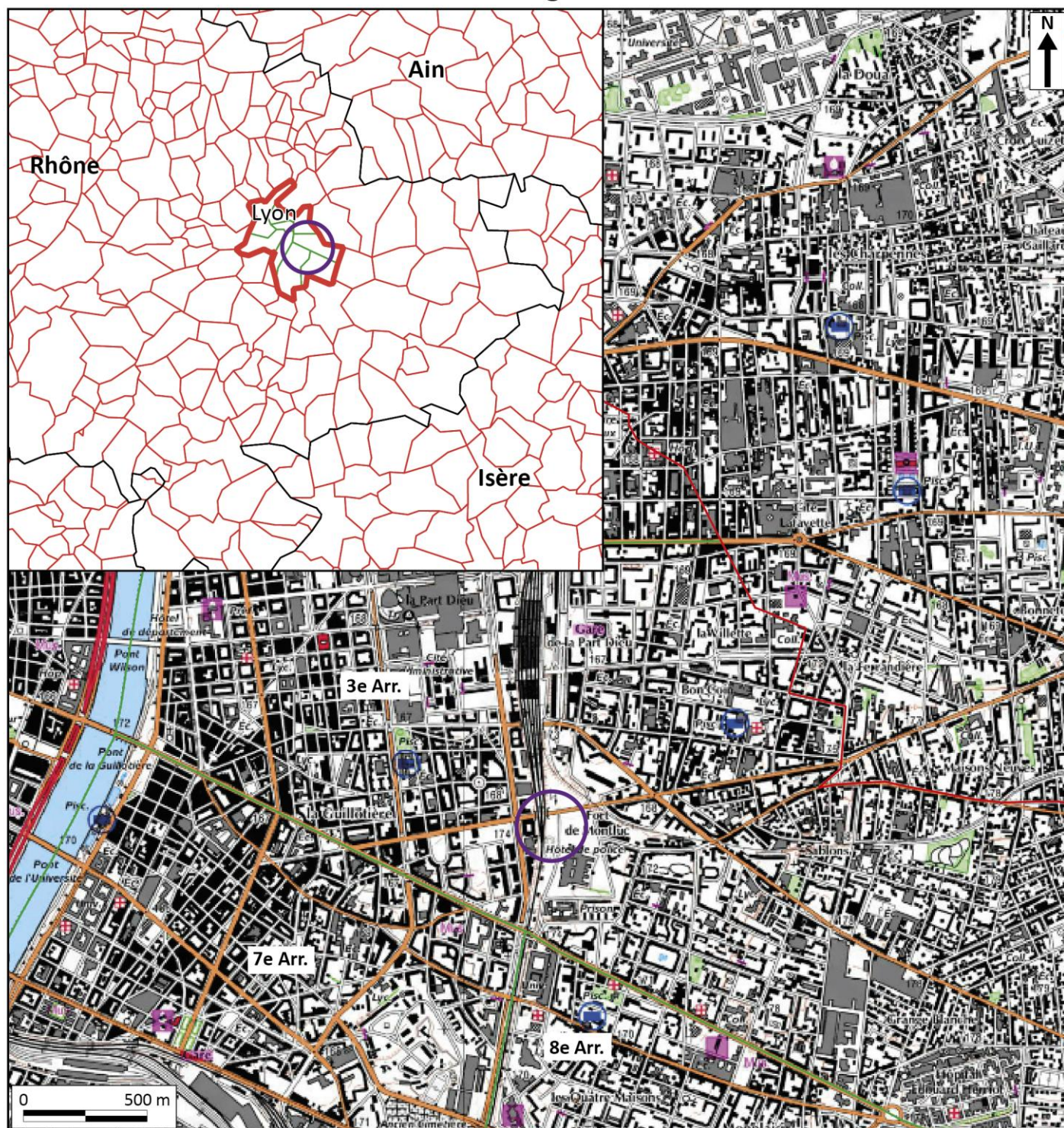
- aménagement d'une nouvelle voirie de sortie du parking souterrain au Sud,
- création d'un accès piétonnier indépendant au fitness.

Aujourd'hui, le projet « Sky 56 » a évolué et la présente note porte sur cette modification. Elle vient en complément de l'étude d'impact pièce constitutive du PC ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 14 octobre 2013 et soumise à enquête publique du 4 novembre au 6 décembre 2013. En effet, la modification du projet est mineure. Néanmoins, la SCCV Sky 56 a souhaité qu'un complément d'étude soit réalisé afin de présenter l'évolution du projet et les éventuels impacts (positifs ou négatifs) supplémentaires générés par cette dernière modification. Cette note a pour objet l'analyse rapide des impacts de la modification du projet. Elle intervient en complément de l'étude d'impact initiale et elle ne concerne que l'aménagement de la nouvelle voirie de sortie. *En effet, la création d'un accès piétonnier indépendant au fitness entraîne une modification urbaine et technique qui ne présente aucun impact sur l'environnement.*



CHAPITRE 1 : PRESENTATION DU PROJET

Situation générale



Aire d'étude



Limite d'arrondissement



Limite de commune

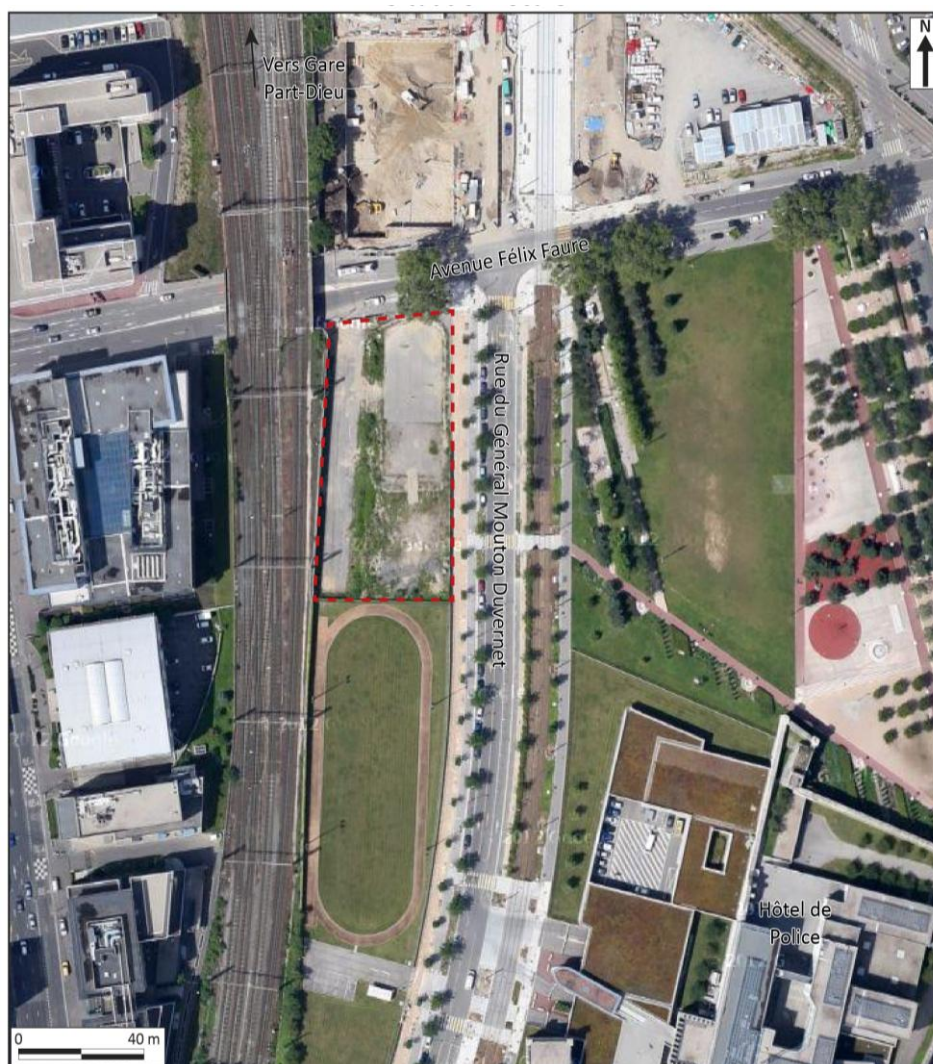
Source : IGN - Scan25_Geofla

Réalisation : MEDIATERRE Conseil



1 PROJET

L'opération de développement tertiaire « Sky 56 » s'étend sur un terrain d'une surface totale de 3 446 m² dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon (69). Le site d'implantation choisi est délimité au Nord-Ouest, par l'avenue Félix Faure, à l'Est, la rue du Général Mouton Duvernet, au Sud par l'ancien terrain de sport (piste d'athlétisme) de l'hôtel de Police et à l'Ouest par la voie ferrée.



Situation locale de la parcelle d'implantation de Sky 56

Le programme immobilier de l'opération vise à accueillir des bureaux et des activités répartis dans un immeuble de grande hauteur (IGH). Il bénéficiera d'une position géographique stratégique à environ 800 m de la gare Part-Dieu. En plus des transports en commun circulant sur l'avenue Félix Faure et le boulevard Vivier-Merle, le site sera également desservi par la ligne de tramway T4 dont l'arrêt le plus proche est à moins de 100 mètres.

Le projet tel que prévu dans le cadre du Permis de Construire prévoit la création d'un IGH de 50 mètres en R+13 avec un socle actif. La Surface Plancher (SP) de 31 471 m² SP se répartit de la manière suivante :

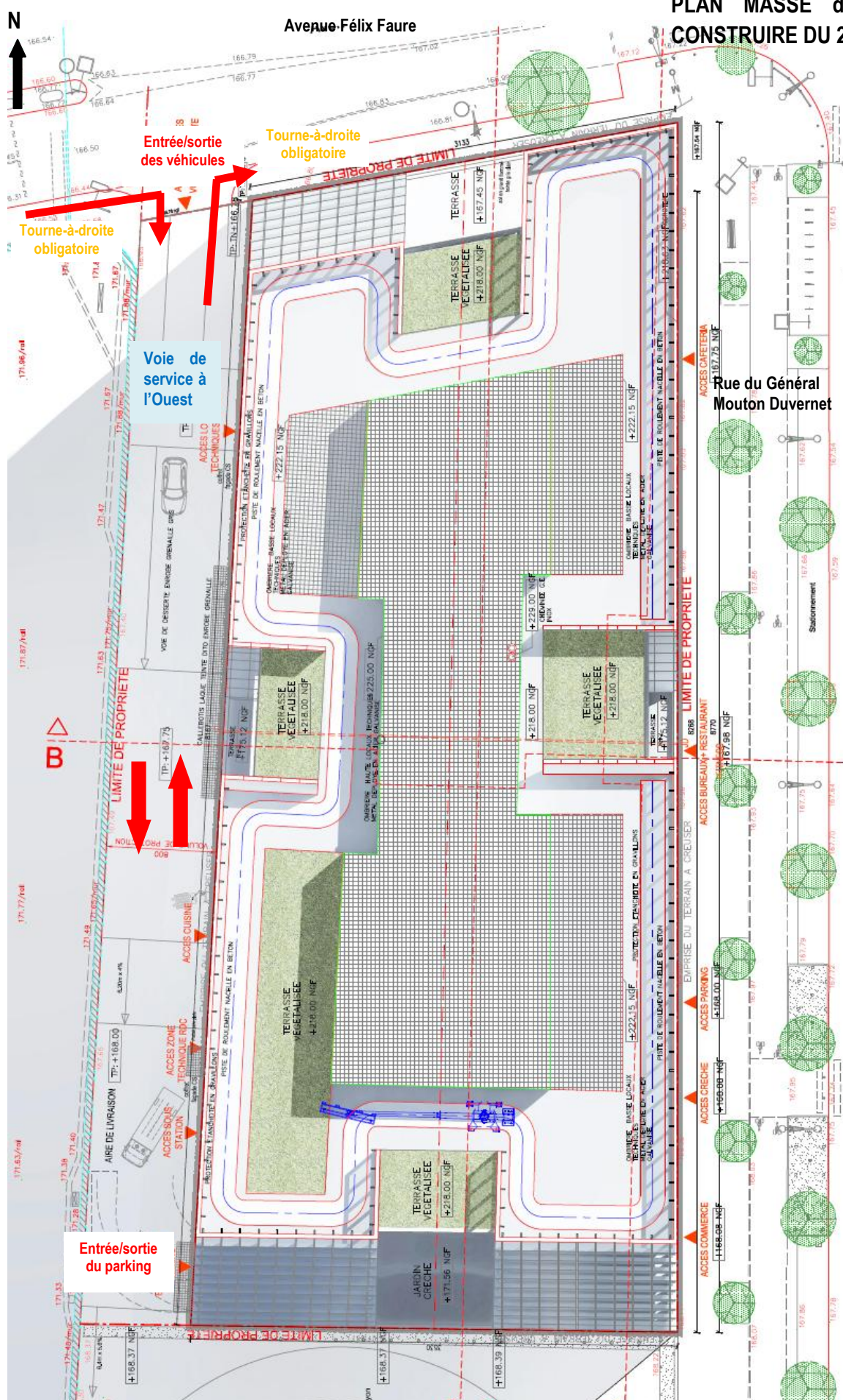
- 28 875 m² bureaux,
- 1 000 m² restaurant/scramble/caféteria,
- 640 m² crèche,
- 690 m² fitness,
- 280 m² commerces.

Le projet comprend également une offre d'environ 330 places de stationnement réparties sur 4 niveaux de sous-sol, avec des places réservées au covoiturage et aux véhicules électriques. Une aire de stationnement pour les deux roues est prévue au niveau -1 sur environ 400 m².

A noter qu'une synthèse des effets de ce projet initial sur l'environnement et des mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs de ce projet initial est présentée en annexe de la présente note de synthèse.



**PLAN MASSE du PERMIS DE
CONSTRUIRE DU 26/02/2014**



2 PRÉSENTATION DES MODIFICATIONS APPORTÉES

L'organisation en matière d'accès sera la suivante :

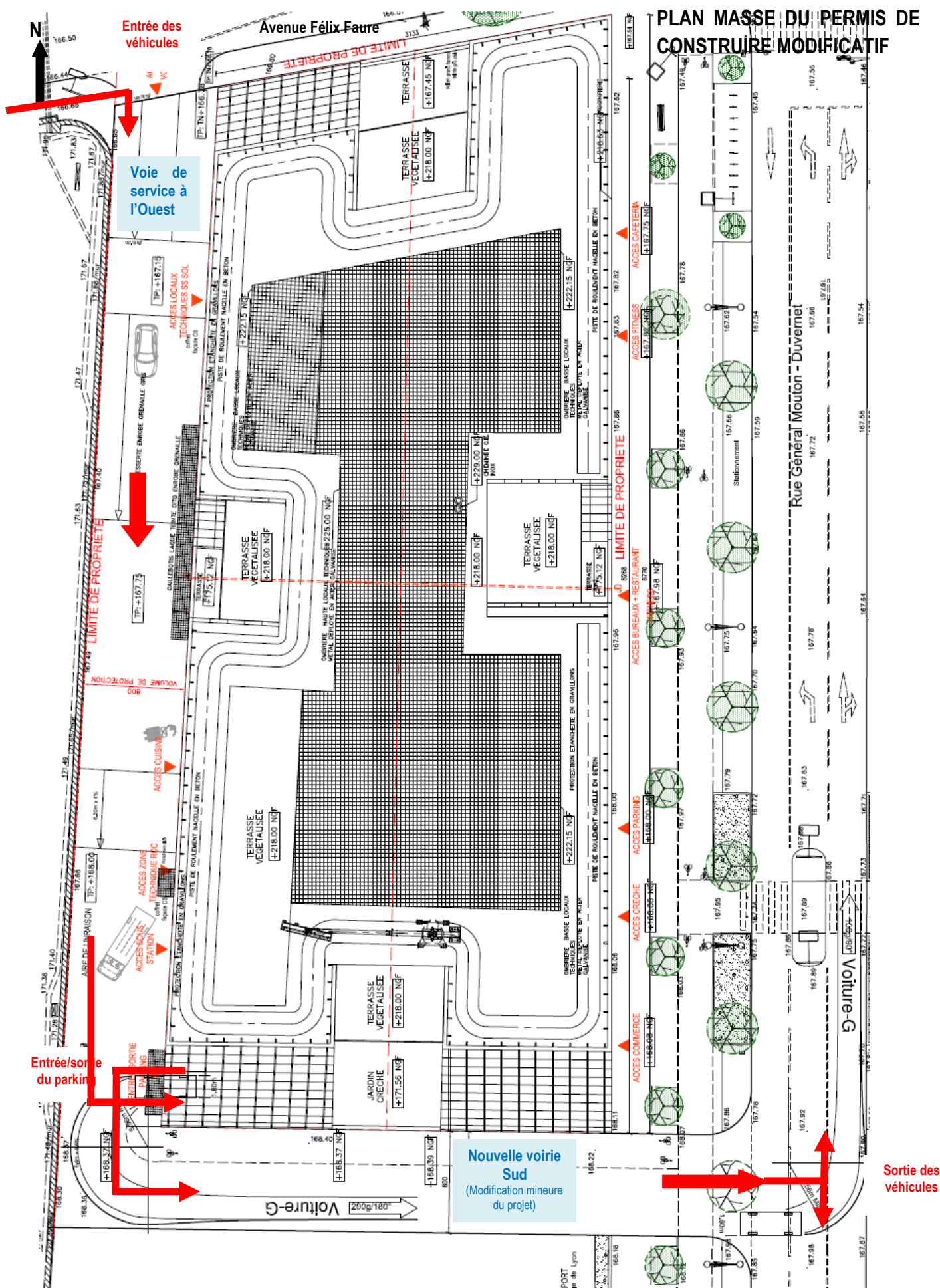
- *au bâtiment* : les piétons y rentreront par l'entrée principale côté rue du Général Mouton Duvernet,
- *au parking souterrain* : les voitures emprunteront depuis l'avenue Felix Faure par un tourne-à-droite, la voie de service aménagée à l'Ouest en bordure de la voie ferrée pour pénétrer à l'intérieur du parking dont l'entrée/sortie est localisée à l'angle Sud-Ouest de l'IGH. Les véhicules ressortiront par la voirie créée en limite Sud du bâtiment qui permet de rejoindre la rue du Général Mouton Duvernet.

La modification apportée au projet (Permis de Construire Modificatif) réside dans la sortie des véhicules. En effet, initialement, il était prévu de faire entrer et sortir les véhicules du site par la règle du « tourne-à-droite » avec des systèmes de contrôle d'accès compatibles en débit avec des remontées de queue n'empiétant pas sur l'avenue Félix Faure (cf : plan ci-contre).

Aujourd'hui, les véhicules rentreront toujours par l'avenue Félix Faure (l'entrée au parking reste inchangée). Par contre, ils sortiront du parc de stationnement par une nouvelle voirie aménagée (**8m * 125 m environ constituée d'une piste cyclable et d'une voie automobile**) au Sud en limite du site d'implantation de l'IGH, perpendiculairement à la rue du Général Mouton Duvernet (cf : plan ci-après).



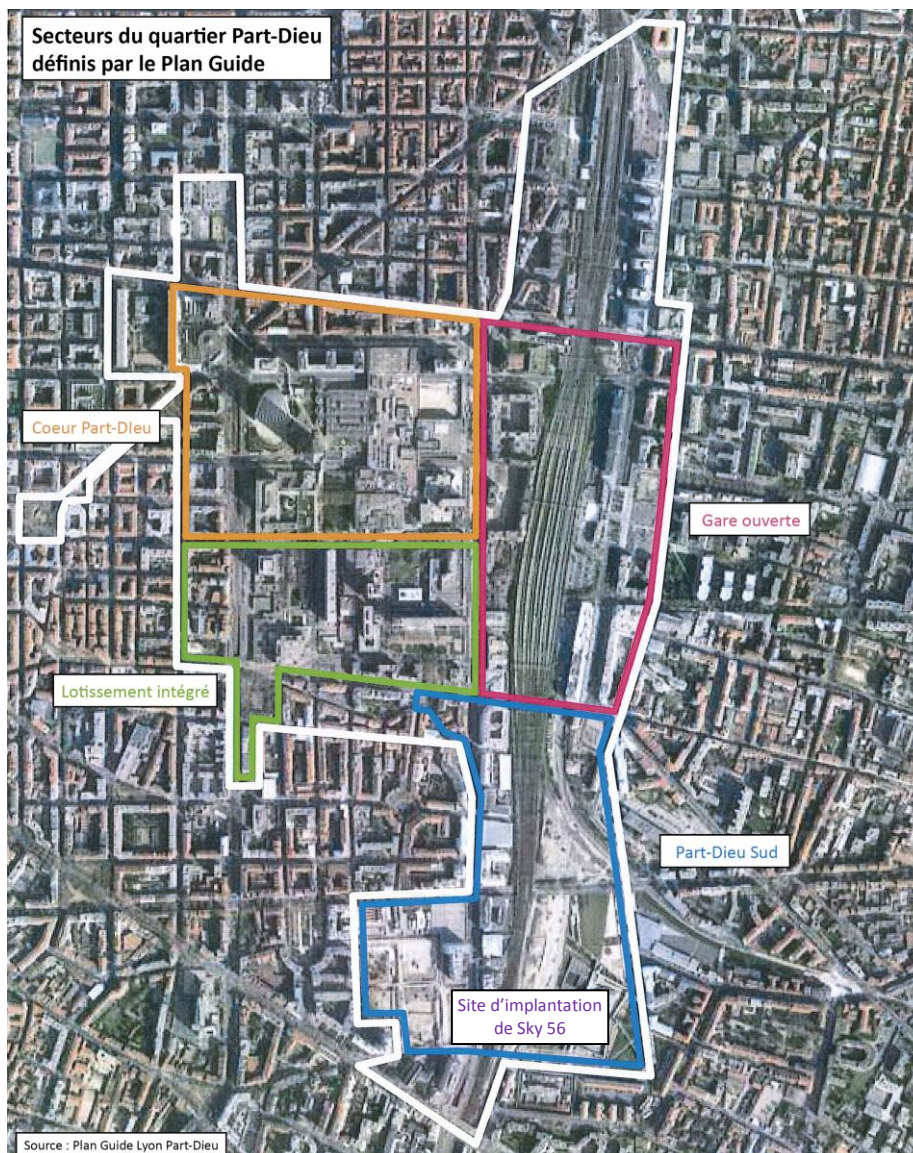
Débouché de la nouvelle voirie



Il est important de souligner que cette voirie de sortie Sud représentée sur le plan page précédente est une solution à moyen terme (10 ans environ). En effet, le projet Sky 56 s'inscrit dans un programme de grande ampleur : le *Plan Guide Lyon Part-Dieu* qui vise un réaménagement de la gare et de ses abords. Le programme du plan a été divisé en 4 entités opératoires :

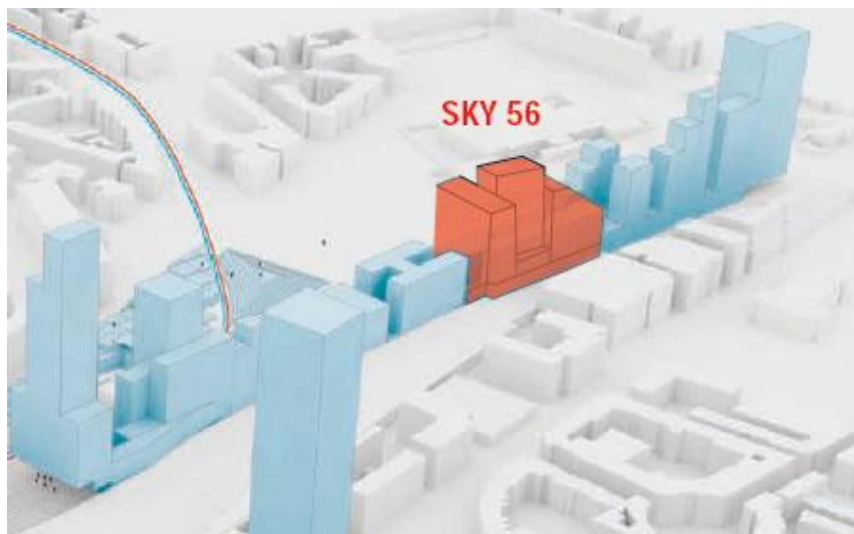
- la gare ouverte,
- le cœur Part-Dieu,
- le lotissement intégré de Vivier-Merle,
- la Part-Dieu Sud de Mouton Duvernet à la ZAC de la Buire.

Comme l'indique le plan ci-dessous, Sky 56 est une des opérations qui concerne le secteur appelé Part-Dieu Sud (frange en bordure de la voie ferrée).



Secteurs du quartier Part-Dieu
(Source : Plan Guide)

Ce secteur part-Dieu Sud sera urbanisé notamment sur le principe de socle actif. Ce dernier vise non seulement la création de continuités entre l'espace public et les rez-de-chaussée mais également la diversification de l'offre de services, pour les salariés et la création d'espaces communs mutualisés pour les entreprises.



Principe de socle actif

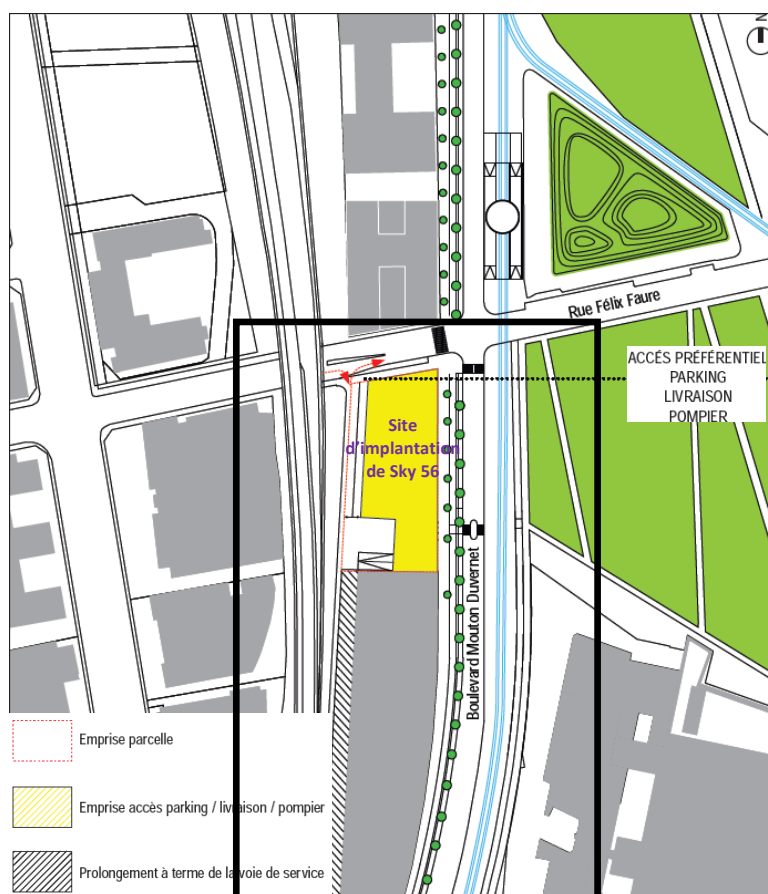
(Source : Plan Guide Secteur part-Dieu Sud Opération Sky 56)

Les véhicules sortant des parkings créés sous les immeubles construits entre la voie ferrée et la rue du Général Mouton Duvernet emprunteront une voie de service aménagée à l'Ouest le long du faisceau ferroviaire pour déboucher au croisement des rues du Général Mouton Duvernet et Jeanne Hachette (cf : plans ci-dessous).



Prolongement de la voie de service

(Source : Plan Guide Secteur part-Dieu Sud Opération Sky 56)



Principe de prolongement de la voie de service

(Source : Plan Guide Secteur part-Dieu Sud Opération Sky 56)

CHAPITRE 2 : IMPACTS ET MESURES



Ce chapitre est consacré aux nouveaux « éventuels » impacts (positifs ou négatifs) liés à l'évolution mineure du projet : *modification de la sortie des véhicules du parking souterrain se traduisant par la construction d'une nouvelle voirie au Sud, en limite du terrain d'implantation de Sky 56.*

Pour faciliter l'appréhension de ces effets sur l'environnement, il nous est apparu important de décrire le contexte écologique du site (ancien terrain de sport) sur lequel va être aménagé la nouvelle voirie de sortie du parking souterrain.

1 CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Le secteur d'implantation du projet SKY 56, en zone urbaine dense, n'est situé à proximité d'aucun périmètre d'inventaires ou de protection des richesses naturels. La modification mineure du projet (modification de la sortie des véhicules du parking souterrain), objet de la présente note, s'étend sur un *ancien terrain de sport* de l'hôtel de police qui appartient au Grand Lyon.

La surface de cet espace est constituée d'une pelouse de stade, semée, aujourd'hui laissée en friche, et d'un anneau en terre battue. Le terrain est bordé par une haie arbustive plantée, composée d'*Elaeagnus ebbingei* (espèce floristique horticole sans enjeu patrimonial).



*Secteur concerné par la présente note ; pelouse abandonnée bordée par une haie d'Elaeagnus ebbingei
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)*

Cet espace ne renferme aucune espèce végétale patrimoniale.

Au niveau de la faune, la visite faite par notre écologue début août a montré que ce milieu n'offre pas d'habitat favorable. Aucun enjeu faunistique n'y est observé ; on notera simplement le survol de la zone par quelques espèces anthropophiles caractéristiques du cortège urbain, (par exemple Pigeon domestique, Moineau domestique, Martinet noir, Tourterelle turque, Corneille noire,...).

Enfin, cet espace n'offre aucun corridor fonctionnel significatif pour le déplacement de la faune, ni sur place, ni à proximité.

Dans ces conditions, l'extension du projet Sky 56 sur ce secteur n'induit aucune incidence supplémentaire sur les habitats naturels, la flore, la faune et les corridors écologiques.

2 EN PHASE CHANTIER

L'évolution du projet **ne génère pas d'impacts de nature différente ou supplémentaire que ceux identifiés dans l'étude d'impact de 2013 pour laquelle le Préfet de Région a rendu un avis le 14 octobre 2013.**

2.1 RAPPEL DE L'ORGANISATION DU CHANTIER

L'organisation du chantier (localisation des zones de stockage, de la base de vie, circulation d'engins de chantier, entrée/sortie) a été scrupuleusement définie comme l'indique le plan ci-contre.

Elle s'appuie notamment sur un ancien terrain de sport (terrain sur lequel sera créée la nouvelle voie de sortie de Sky 56) de l'hôtel de Police au Sud de la parcelle d'implantation de Sky 56 qui a été mis à disposition de la SCCV Sky 56 par le Grand Lyon.

La préparation amont de la phase chantier est fondamentale car elle participe :

- au bon déroulement des travaux,
- à la limitation des impacts sur l'environnement.

Comme l'indique le plan ci-après, le chantier nécessitera :

- des engins de chantier type grue,
- des aires de livraison,
- une base de vie.

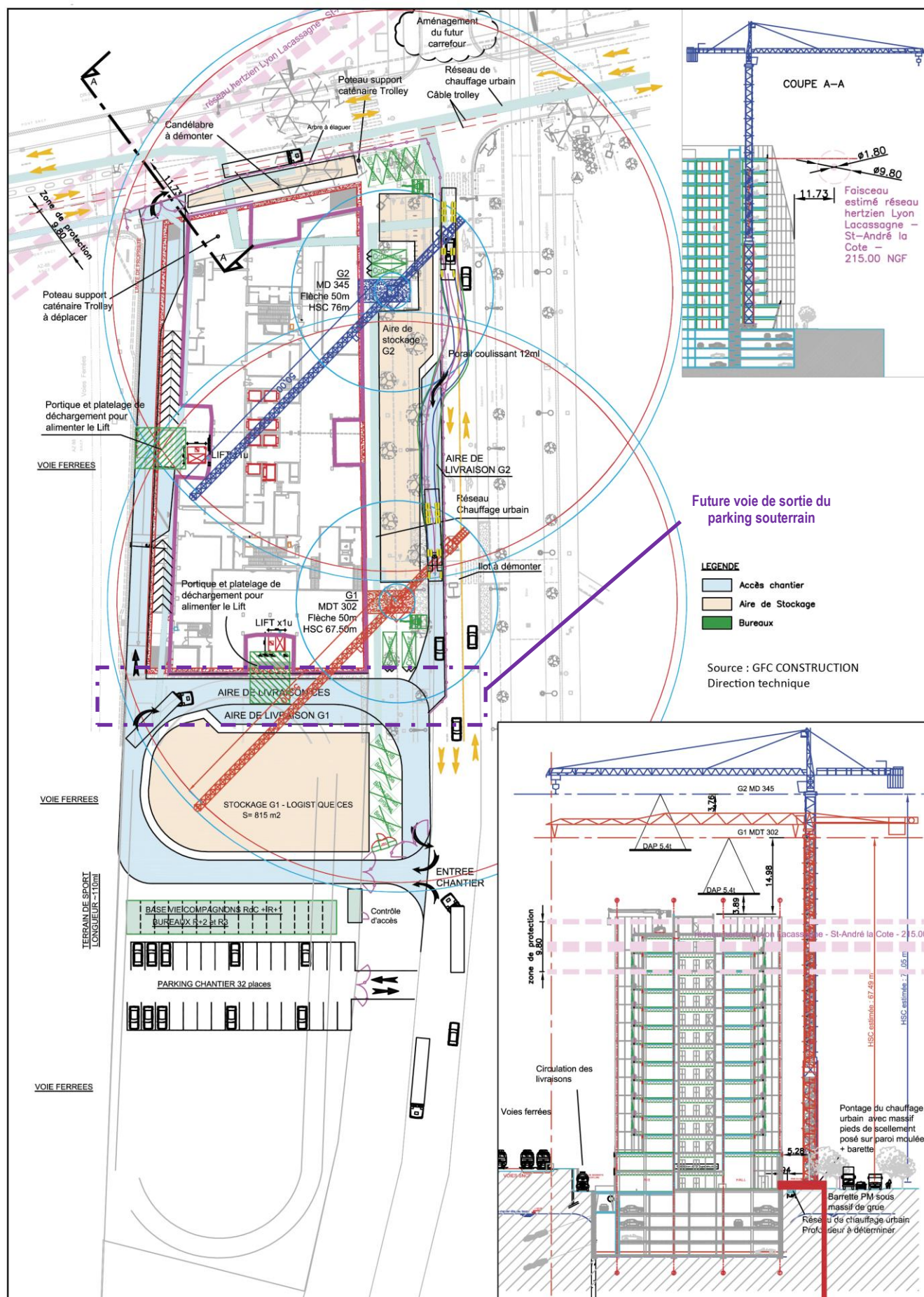
Au niveau du fonctionnement du site :

- **l'entrée** des véhicules de livraison s'effectuera par :
 - la rue du Général Mouton Duvernet pour G1
 - une piste aménagée parallèlement à la rue du Général Mouton Duvernet pour G2,
- **les sorties** s'effectueront soit :
 - au niveau de la rue du Général Mouton Duvernet,
 - au Nord en longeant la voie ferrée pour déboucher sur l'avenue Félix Faure en suivant la règle du « tourne à droite »,
 - 1 un parking de 32 places de stationnement au Sud de la base de vie dont l'entrée est également sur la rue du Général Mouton Duvernet.



*Terrain de sport support de la plateforme chantier de Sky 56
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)*

Principe d'installation du chantier



2.2 RAPPEL DES PRINCIPAUX IMPACTS ET MESURES

En phase chantier, la future voie aménagée pour permettre aux véhicules de sortir du parking souterrain côté rue du Général Mouton Duvernet est une voie provisoire (piste de chantier) destinée aux livraisons. Elle longe notamment la zone de stockage G1 (cf : plan d'organisation page 20).

Pour rappel, les principaux impacts de cette phase sont :

- risque de pollution de la nappe souterraine (toit de la nappe entre 4 et 5 m de profondeur du terrain naturel) lié aux engins de chantier, au stockage des matériaux, ...
- perturbation de la circulation routière et piétonnière aux abords du chantier,
- émissions de poussières liées aux travaux d'excavation et production de boue,
- altération du paysage et du cadre de vie des riverains et des usagers des TC,
- disparition d'un couvert végétal sans enjeu et dérangement négligeable de la faune,
- risque d'interaction avec les réseaux en présence,
- retombées non négligeables sur l'économie du quartier et de la commune,
- création d'emplois directs (BTP, Génie civil, Industrie ou Services) et indirects (fournisseurs, commerçants).

Il est important de rappeler que ces impacts sont inhérents à tout chantier. Néanmoins, ils sont limités dans le temps et dans l'espace.

Les mesures prévues dans l'étude d'impact sont conservées à juste titre puisque l'évolution du projet n'entraîne pas d'impact supplémentaire en phase chantier :

- interdiction de tout rejet de substances toxiques dans le réseau d'assainissement, stockage des produits polluants dans des cuves munies de bacs de rétention, diffusion des consignes de manipulation des produits liquides et semi liquides, installation de puisards et systèmes de décantations en cas de ruissellement des eaux chargées, ... pour protéger la nappe souterraine.
- mise en place d'une signalétique adaptée et d'une information en amont signalant le chantier, entrée/sorties sécurisées, lisibles et jalonnées, limitation de vitesse et aménagements de cheminements piétons appropriés, sécurisés et protégés. L'objectif est de sécuriser le déplacement motorisés et piétonniers.
- transports de matériaux à l'aide des bennes bâchées, arrosage/humidification des sols et nettoyage des voiries afin d'éviter l'envol et la dispersion de poussières et la propagation de boues en dehors de la zone de travaux.
- occultation des zones privatives de chantier, mise en place d'une communication relative au chantier (envoi de courrier, réunion publique, numéro vert, installation de panneaux) pour garantir le bien-être des riverains et usagers des abords du site.

- protection et élagage des arbres présents sur les bords de chaussée et adaptation de l'éclairage (unidirectionnel et non polluant) afin de limiter au maximum le dérangement de la faune nocturne, notamment chiroptères en déplacement fonctionnel
- déclaration de projet de travaux et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) auprès des exploitants de réseaux et de canalisations concernés par la zone de réalisation du projet et des précautions seront prises lors des phases d'excavations et de raccordement.

3 EN PHASE EXPLOITATION

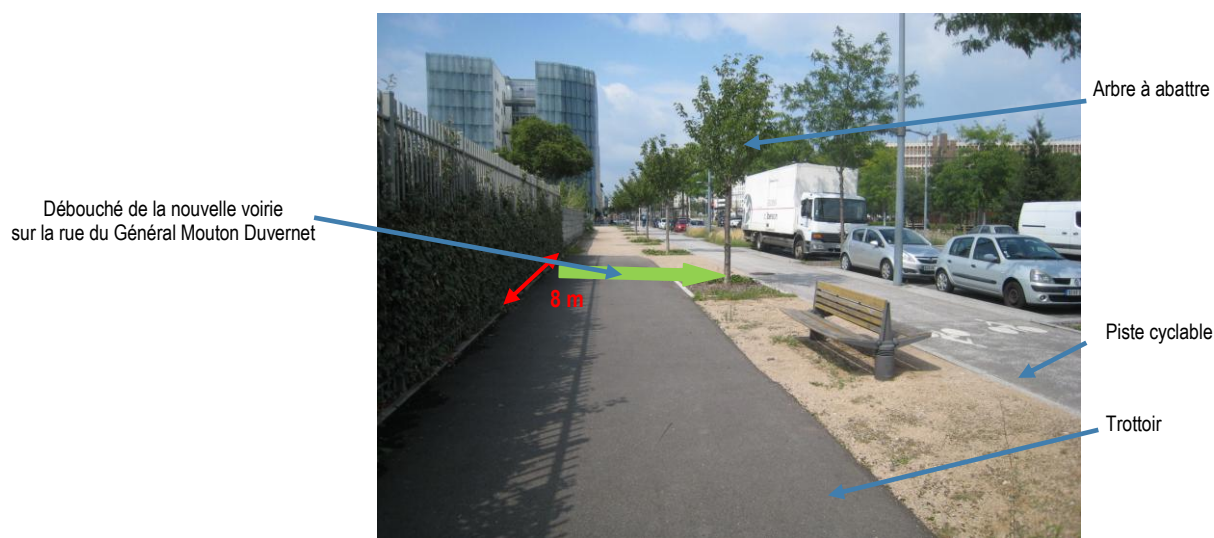
Contrairement à la phase chantier, l'évolution du projet (aménagement d'une voie de sortie) entraîne des effets sur l'environnement qui lui sont spécifiques. Ces impacts sont présentés dans le tableau ci-dessous. Afin d'être exhaustifs, nous avons repris l'ensemble des thèmes traités dans l'étude d'impact :

Thèmes		Impacts	Mesures
MILIEU PHYSIQUE			
Climat		Aucune incidence notable sur le climat. Il s'agit d'une voie ne faisant pas barrière aux échanges atmosphériques compte tenu de sa localisation en secteur urbanisé et de ses caractéristiques.	Aucune mesure nécessaire
Topographie Sol et sous-sol		Aucune influence sur le relief, le sol et le sous-sol.	Aucune mesure nécessaire
Eau	De surface	Aucun impact sur les eaux de surface : le Rhône s'écoule à 1,7 km à l'Ouest.	Aucune mesure nécessaire
	Gestion des eaux de pluie	Phénomène d'imperméabilisation (environ 350 m ²) qui entraîne : - une augmentation du volume d'eau de ruissellement, - une diminution de l'infiltration des eaux de pluie vers la nappe.	Rejet des eaux dans le réseau d'assainissement car l'infiltration est impossible en raison de la proximité des ouvrages SNCF (risque de déstabilisation).
	Souterraine	Risque d'atteinte de la nappe souterraine qui s'écoule entre 4 et 5 m de profondeur du terrain naturel mais qui ne présente pas d'enjeu spécifique comme l'alimentation en eau potable. Deux types de pollutions sont susceptibles d'être observés : - pollution <i>chronique</i> liée à l'émission par les véhicules de poussières et de produits toxiques entraînés vers le milieu naturel par les eaux de ruissellement, - pollution <i>accidentelle</i> dû à un déversement d'hydrocarbures (fuite d'un véhicule), de fluides ou autres produits.	Transit des eaux avant rejet dans le réseau d'assainissement des eaux pluviales par un séparateur d'hydrocarbures. A valider (principe retenu pour le parking souterrain et la voie de desserte à l'Ouest selon l'étude d'impact p 175). Les principes d'assainissement préconisés pour la pollution chronique (traitement des eaux avant rejet dans le réseau) permettront de limiter les impacts suite à un déversement accidentel si les secours interviennent très rapidement pour bloquer le flux polluant.
MILIEU NATUREL			
Couvert végétal		<ul style="list-style-type: none"> - Effet d'emprise (environ 350 m² supplémentaire consommé par le projet soit 10 % supplémentaire par rapport au projet initial) d'une partie d'un terrain de sport qui n'est plus aujourd'hui utilisé et qui lors des travaux servira de base de chantier (stockage, aire de livraison → cet usage entraînera un remaniement total de cet espace sportif), - Abattement d'un arbre d'alignement au croisement avec la rue du Général Mouton Duvernet. Il s'agit d'un cerisier (variété ornementale utilisée pour les plantations d'alignement). A valider avec le service voirie Impact négligeable	Aucune mesure nécessaire
Faune		Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Corridor écologique		Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Site N 2000		Aucun impact	Aucune mesure nécessaire





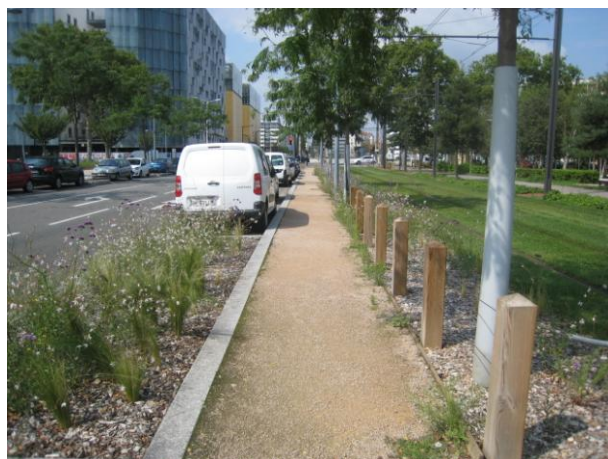
Places de stationnement supprimées
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)



Effet de cisaillement de la piste cyclable et du trottoir de
la rue du Général Mouton Duvernet
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)



Piste cyclable le long du parcours T4
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)



Trottoir de la rue du Général Mouton Duvernet
(Source : Médiaterre Conseil Juillet 2014)

Thèmes	Impacts	Mesures
MILIEU HUMAIN		
Aspect social et économique	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Déchets	Aucun impact car la fonction de l'aménagement (voirie de sortie de parking souterrain) n'entraîne pas la production de déchets	
Réseaux	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Foncier	Parcelle détenue par le Grand Lyon	Création d'une servitude de passage temporaire de 8 m de large auprès du Grand Lyon. Il prévu de créer une voie de desserte commune aux immeubles construits au Sud le long de la voie ferrée dans un délai qui sera défini ultérieurement par le Grand Lyon.
DEPLACEMENTS		
Circulation/sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Modification/redistribution de la répartition des véhicules. En effet, ces derniers ne sortiront plus sur l'avenue Félix Faure mais sur la rue du Général Mouton Duvernet. Les automobilistes auront alors la possibilité soit de rejoindre l'avenue Félix Faure en tournant à gauche, soit de remonter la rue du Général Mouton Duvernet pour rejoindre le Cours Albert Thomas. Les véhicules sortants ne seront ainsi pas tous concentrés sur l'avenue Félix. Faure. - Amélioration du confort à l'usage, - Manœuvrabilité facilitée pour les camions logistique (1 camion minimum de livraison/jour pour le RIE) - Fluidification des sorties des voitures car elles seront réalisées sur une rue moins fréquentée (rue du Général Mouton Duvernet) que l'avenue Félix Faure - Vitesse limitée sur la nouvelle voirie 	Aucune mesure nécessaire
Stationnement	Suppression de 3/4 places environ de stationnement le long de la rue du Général Mouton Duvernet	Aucune mesure à prévoir
Transport en commun	Aucun impact	Aucune mesure à prévoir
Modes actifs	Effet de cisaillement au croisement avec la rue du Général Mouton Duvernet car le tracé de la voirie passera sur le trottoir et la piste cyclable de cette rue. A noter que cet effet de cisaillement est courant et classique sur le quartier de la Part Dieu. Il s'observe notamment tout le long de la rue de la Villette. Enfin, ces déplacements actifs seront toujours possibles notamment de l'autre côté de la rue du Général Mouton Duvernet qui dispose d'un trottoir et d'une piste cyclable le long du parcours de la ligne du Tram T4.	Des aménagements seront réalisés conformément aux recommandations des services Voirie et Feux du Grand Lyon.
COMMODITE DE VOISINAGE		
Qualité de l'air	Exposition des enfants de la crèche située au 1 ^{er} étage du bâtiment de Sky 56 aux polluants émis par les véhicules sortant du parking. Cette exposition sera limitée étant donné que les véhicules sortiront aux heures de bureaux, moment où la crèche devrait être fermée.	Aucune mesure nécessaire
Acoustique	Aucun impact. En effet, le bruit des véhicules circulant ne sera pas perceptible par les occupants de l'immeuble en raison d'une part de l'isolation du bâtiment certifié BREEAM et d'autre part d'un niveau sonore déjà important lié à la circulation ferroviaire et routière (voie SNCF et l'avenue Félix Faure sont des infrastructures bruyantes respectivement de catégorie 1 et 3).	Aucune mesure nécessaire
Ensoleillement	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Odeurs	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Emissions lumineuses	Suppression d'un lampadaire de la rue du Général Mouton Duvernet Pose de lampadaire en bordure de la chaussée	Eclairage adapté orienté vers le bas
Aérialique	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
Ensoleillement	Aucun impact	Aucune mesure nécessaire
PLAN LOCAL DE L'URBANSIME		
Règlement	Pas d'incompatibilité avec le règlement de la zone URM et les dispositions communes à l'ensemble des zones Pas d'impact- avec le règlement de publicité communal	Respect des règles édictées par le PLU (cf : annexe)
Servitudes	Aucune interaction avec les servitudes existantes : patrimoine historique, télécommunication et Plan de Prévention des Risques Naturels pour les inondations du Rhône et de la Saône sur le territoire du Grand Lyon.	Aucune mesure nécessaire
PATRIMOINE ET PAYSAGE		
Patrimoine culturel	Pas d'impact à priori. En effet, un phénomène de covisibilité existe mais c'est essentiellement entre la prison Montluc et l'IGH. Sa conception urbaine et architecturale a fait l'objet de plusieurs réunions de travail avec l'ensemble des parties prenantes dont l'Architecte des Bâtiments de France.	Aucune mesure nécessaire
Paysage	Aucun impact car la voirie sera « masquée »/ voir invisible à côté de Sky 56 (immeuble de 50 m de haut) qui lui sera perceptible depuis une grande partie de l'agglomération lyonnaise → repère architectural fort s'inscrivant dans la Sky Line souhaitée par le plan guide de Lyon Part-Dieu.	Aucune mesure nécessaire





CHAPITRE 3 : CONCLUSION





— Voie de service privée de 8 m à terme

— Servitude de passage temporaire pour sortir de SKY 56 sur la rue du Général Mouton Duvernet

Cadrage urbain le long de la voie ferrée
(Source : Plan Guide Secteur part-Dieu Sud Opération Sky 56)

On constate qu'en période de chantier, la nouvelle voirie ne génère aucun réel impact supplémentaire par rapport aux effets déjà décrits dans l'étude d'impact relative au projet de construction de Sky 56. En effet, au moment des travaux, cette voirie sera déjà présente sous la forme d'une piste de chantier permettant :

- la circulation des engins (pelle, grue, ...) et des camions,
- le déchargement des matériaux au niveau de la plateforme de stockage G1.

En phase d'exploitation, cette voie provisoire de chantier deviendra une infrastructure pérenne dont les effets engendrés sont similaires à ceux observés pour l'immeuble Sky 56 mais de manière beaucoup plus réduite et circonscrite.

Les principaux impacts identifiés sont :

- *un effet d'imperméabilisation* limité (350 m² soit environ 10 % de plus que le projet initial) avec :
 - la suppression d'une partie d'un espace vert (ancien terrain de sport d'environ 5 700m² environ, soit disparition de 6 % de sa surface) qui aujourd'hui ne présente pas d'enjeu écologique et qui au cours des travaux servira de piste de chantier,
 - l'abattement d'un cerisier (arbre ornemental d'alignement),
 - l'augmentation du volume d'eau de ruissellement, de l'ordre de 3 % par rapport à l'impact initial étudié dans l'étude d'impact.
- *une légère perturbation des déplacements piétonniers et cyclables* lors de la sortie des bureaux sur la rue du Général Mouton Duvernet,
- *une répartition du flux automobile* qui ne sera alors plus concentré sur l'avenue Félix Faure déjà fortement circulée (6 400 veh/j).

La création de la nouvelle voirie génère globalement des effets très limités sur l'environnement. Il est également important de préciser que l'évolution du projet vise à répondre aux réserves des services voiries et feux du Grand Lyon. De plus, elle entraîne une amélioration :

- **de la manœuvrabilité des camions de livraison,**
- **du confort à l'usage,**
- **de la fluidité en ne concentrant pas les flux routiers de « sortie » aux heures de pointe sur l'avenue Félix Faure,**
- **de la sécurité des véhicules en sortie (réduction des difficultés de visibilité en sortie de pont SNCF).**

Enfin, il faut rappeler que cette voirie sera amenée à disparaître une fois que les parcelles bordant la voie ferrée (en continuité avec le site d'implantation de Sky 56) auront été aménagées dans le cadre du Plan Guide de Lyon Part-Dieu (cf : plan ci-contre). Ainsi à terme, il est prévu de positionner tous les accès à l'arrière des futurs immeubles à créer sur cet îlot, depuis une voie de service privée de 8 m de large (dont 4 mètres en servitude pour prise en compte du passage de la canalisation d'eau potable de diamètre 1 000 mm), située le long des voies ferrées. Cette voie de service relierait ainsi l'avenue Félix Faure au Sud de la rue du Général Mouton Duvernet.

Il ne nous paraît donc pas nécessaire de refaire une étude d'impact pour tenir compte de ces modifications mineures et sans impact notable sur l'environnement dans le cadre du PCM.





ANNEXE



1 SYNTHÈSE DES EFFETS DU PROJET INITIAL SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES PRISES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET INITIAL POUR LES PHASES CHANTIER ET EXPLOITATION

Cette synthèse, extraite de l'étude d'impact initiale, identifie tous les effets du projet Sky 56 sur l'environnement au sens large du terme (milieu physique, naturel, humain et paysage).

On constate qu'en période de chantier les riverains vont subir une série de désagréments (nuisance sonore, perturbation des déplacements, modification du cadre de vie,) liés au fonctionnement et déroulement des travaux. Il est important de rappeler que ces impacts sont inhérents à tout chantier quel que soit sa nature. De plus, ces effets sont susceptibles de s'additionner.

Toutefois, ces travaux sont limités dans le temps et dans l'espace. De plus, ils sont « encadrés » par une série de mesures :

- une plateforme de chantier aux accès maîtrisés et sécurisés,
- un chantier respectueux de l'environnement,
- un dispositif de communication adaptée.

qui vont limiter et réduire au maximum les effets sur les riverains du site.

En phase d'exploitation, le projet entraîne des impacts :

- **négatifs :**
 - *sur le milieu humain* : le projet va engendrer une augmentation du trafic routier sur la zone, entraînant de ce fait une dégradation de la qualité de l'air. Cette augmentation reste limitée du fait de la localisation du projet (à moins de un kilomètre de la Gare Part-Dieu) et des mesures prises pour limiter l'utilisation de la voiture individuelle (nombre de places de stationnement limité, parcs à vélo de 400 m², etc.)
 - *sur le milieu naturel* : le projet génère une imperméabilisation du site. Cependant celle-ci reste relativement faible du fait de la nature du terrain initial (friche en partie bitumée).
 - *sur les consommations et rejets* : le projet va engendrer une augmentation :
 - ✓ de l'utilisation d'énergies et/ou ressources (électricité, eau) sur le secteur.
 - ✓ des rejets (d'eau, GES et déchets).

Ces impacts négatifs sont imputables à tous projets. De plus des mesures sont mises en place pour optimiser leur gestion et ainsi en réduire les effets négatifs.

Globalement ces effets négatifs sont relativement faibles et des dispositions sont prises pour les réduire au maximum.

- **positifs :**
 - *sur le milieu humain*, il assure :
 - ✓ un développement de la mixité fonctionnelle via la programmation immobilière (bureaux, commerces, services),
 - ✓ un dynamisme économique par la création d'emplois directs et indirects,
 - ✓ un embellissement du cadre de vie de par le choix architectural.
 - *sur le paysage* : le projet va permettre de casser la coupure urbaine créée par la voie ferrée, créant ainsi un lien entre les quartiers situés à l'Ouest et à l'Est de celle-ci.
 - *sur le développement durable* : le projet vise les labellisations BREEAM et HQE qui imposent de nombreuses mesures notamment dans le confort des usagers, sur le plan :
 - ✓ thermique
 - ✓ acoustique
 - ✓ de la qualité de l'air
 - *sur le milieu naturel* : l'opération a un effet relativement positif (création de toitures végétalisées) sur l'environnement à la vue de la situation initiale du site.

L'ensemble des effets sont cumulatifs. Ils concourent ainsi à une valorisation de l'image du quartier tant pour les résidents que pour les personnes extérieures.

2 EXTRAIT DES DIPOSITIONS COMMUNES À L'ENSEMBLE DES ZONES DU PLU DU GRAND LYON

Sous section 2 Accès, voirie et réseaux

Les dispositions des articles ci-dessous s'appliquent à l'ensemble des zones du règlement communautaire (Lyon, Villeurbanne et les communes de la périphérie).

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne dispose d'une servitude de passage suffisante ménagée sur un fonds voisin, en application des articles 682 et suivants du Code civil.

2.1 Article 3 – Accès et voirie

3.1 Accès

3.1.1 Définition

L'accès est la partie de limite du terrain jouxtant la voie de desserte ouverte à la circulation, qu'elle soit publique ou privée, et permettant d'accéder au terrain d'assiette de la construction ou de l'opération. Dans le cas d'une servitude de passage, l'accès est constitué par le débouché de la servitude sur la voie.



3.1.2 Règle générale

Une opération doit comporter un nombre d'accès sur les voies publiques, limité au strict nécessaire. En outre, les accès doivent être localisés et configurés en tenant compte des éléments suivants :

- la topographie et morphologie des lieux dans lesquels s'insère l'opération ;
- la nature des voies sur lesquelles les accès sont susceptibles d'être aménagés afin de préserver la sécurité des personnes (visibilité, vitesse sur voie, intensité du trafic...) ;
- le type de trafic généré par l'opération (fréquence journalière et nombre de véhicules accédant à la construction, type de véhicules concernés...) ;
- les conditions permettant l'entrée et la sortie des véhicules dans le terrain sans manœuvre sur la voie de desserte.

En outre, les 5 premiers mètres des chemins ou voies localisés sur le terrain d'assiette d'une construction et assurant la desserte automobile interne depuis l'accès doivent présenter une pente maximale de 5 %.

Cette disposition n'est pas applicable aux constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme dès lors qu'elles disposent d'une desserte automobile suffisante.

3.2 La voirie

3.2.1 Définition

La voirie constitue la desserte du terrain sur lequel est projetée l'opération ou la construction. Il s'agit de voies de statut privé ou public, ou de l'emprise d'une servitude de passage.

3.2.2 Règle générale

3.2.2.1 Les voiries existantes

Les voiries existantes doivent avoir des caractéristiques suffisantes pour desservir les constructions projetées afin de permettre notamment l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

3.2.2.2 Les voiries nouvelles

Toute voirie nouvelle doit être adaptée à la morphologie du terrain d'implantation de la construction, en cohérence avec le fonctionnement de la trame viaire environnante et en évitant la création d'impasse.

En outre, les voiries doivent être dimensionnées en tenant compte des caractéristiques de l'opération desservie, et notamment des flux automobiles et piétons, des besoins en stationnement.

Les voiries nouvelles doivent disposer d'une largeur de chaussée, hors stationnement, d'au moins 4,50 mètres ; dans les zones UI et UX, les voiries internes et principales doivent disposer d'une largeur de chaussée hors stationnement d'au moins 7 mètres, et 4,50 mètres pour les autres voiries.

Toutefois, une largeur inférieure peut être admise sous réserve du respect de l'article R.111-4 du Code de l'urbanisme dès lors que ladite voie dessert au plus deux constructions, comprenant au plus deux logements.

En outre, la voirie interne et principale de toute opération d'ensemble doit :

- bénéficier d'au moins deux accès sur la voirie existante, dont la localisation est déterminée sur le fondement du fonctionnement et de la composition de la trame viaire environnante ;
- contribuer à assurer la cohérence du réseau viaire du secteur considéré, même dans le cas d'un aménagement par tranches successives.

• Voirie en impasse :

L'aménagement de toute voirie en impasse peut être admis :

- pour les voies représentées en impasse aux documents graphiques ;
- pour les opérations de 5 lots ou de 5 constructions au plus, dès lors qu'elles n'excèdent pas 10 logements¹,
- pour les opérations réalisées successivement dès lors que les conditions juridiques et techniques de leur raccordement ultérieur sont réunies ;
- en cas d'impossibilité technique démontrée, ou liée à la configuration des lieux, ou en présence d'une servitude d'urbanisme édictée par le règlement.

Toute voirie en impasse doit être aménagée pour assurer le retournement aisé des véhicules, dès lors qu'elle dépasse 60 mètres. L'aménagement de l'aire de retournement doit être conçu pour consommer la moindre superficie de terrain, tout en permettant une manœuvre simple.

Les voies en impasse ne disposant pas d'une aire de retournement, doivent présenter un aménagement adapté (3 m² minimum) au stockage des ordures ménagères. Dans tous les cas, les caractéristiques de la voie et de ses aménagements doivent satisfaire aux exigences techniques de l'annexe sanitaire « propreté » du PLU.

- **Pans coupés :**

A l'occasion des constructions nouvelles, des pans coupés peuvent être imposés aux angles des voies, pour permettre une meilleure visibilité.

3.2.3 Règles particulières

3.2.3.1 Cheminement à préserver

Les cheminements à préserver repérés aux documents graphiques doivent être maintenus dans leur fonction, une adaptation de leur tracé étant toutefois admise.

3.2.3.2 Débouché de voirie et piétonnier

Dès lors que figurent aux documents graphiques des débouchés piétonniers et des débouchés de voirie, la conception des voies et cheminements doit prendre en compte ces prescriptions, quant à leur tenant et aboutissant, avec une tolérance de plus ou moins 5 mètres par rapport à l'implantation prévue dans les documents graphiques.

3.2.3.3 Plan masse

Dans les secteurs de plan masse, les voiries nouvelles, les cheminements piétonniers et cyclables doivent être conçus dans leur tracé et leurs débouchés en compatibilité avec les indications ou dans le respect des prescriptions inscrites au plan masse. Dans le cas où de telles indications ne sont pas inscrites au plan masse, il y a lieu d'appliquer les dispositions définies aux paragraphes ci-dessus.

*Extrait du chapitre 2 Dispositions communes à l'ensemble des zones
(Source : PLU du Grand Lyon règlement révision simplifiée n°13 2013)*

