



MÉTROPOLE
GRAND LYON

Réaménagement des quais de la Rive Droite du Rhône à Lyon

Maitrise d'œuvre urbaine

CAS PAR CAS : ANNEXES

Métropole de Lyon



Réaménagement des quais de la Rive Droite du Rhône à Lyon

Maitrise d'œuvre urbaine

Métropole de Lyon

Cas par cas : annexes

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI PAR	APPROUVÉ PAR	DATE
0.9	Version de travail	TCN	KHR	22/06/2023
1	Version finale	TCN	KHR	06/07/2023
1.1	Ajout du paragraphe 3.1.1 – correction d'information relative aux inventaires	TCN	KHR	11/07/2023

ARTELIA EAMO
Le First – 2 Avenue Lacassagne 69003 Lyon – TEL 044 37 65 36 20

ARTELIA

16 Rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine

Cas par cas : annexes

RÉAMÉNAGEMENT DES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE À LYON

ARTELIA / 11/07/2023 / 8518335

PAGE 1 / 26

SOMMAIRE

OBJET DU DOCUMENT	4
 A. ANNEXE 1 : COMPLÉMENTS AU CERFA 14737 * 04	5
1. RAPPEL DU CONTEXTE.....	6
1.1. Etudes préliminaires.....	6
1.2. Concertation et organisation territoriale des compétences	6
1.2.1. La concertation réglementaire	6
1.2.2. La Convention de transfert de maîtrise d’ouvrage (CTMO)	6
1.3. Porté a connaissance des services de l’état	7
1.4. Contexte territorial.....	8
1.4.1. Contexte urbain	8
1.4.1.1. Projet d’apaisement de la Presqu’île	8
1.4.1.2. Développement des voies lyonnaises	9
1.4.1.3. Projets de transports collectifs (SYTRAL Mobilités)	9
1.4.1.4. Projets de stationnements	9
1.4.2. Contexte patrimonial	9
1.4.3. Contexte culturel, économique et social	10
1.5. Processus de dialogue compétitif	10
2. PRÉSENTATION DES CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU PROJET.....	11
2.1. Les éléments programmatiques du projet et ses différentes composantes en terme d’aménagement	11
2.1.1. Les éléments programmatiques	11
2.1.2. La déclinaison issue du dialogue compétitif	12
2.1.3. Calendrier prévisionnel de la mise en œuvre opérationnelle du projet	14
2.1.4. Plan de vue d’ensemble du projet.....	14
2.2. Analyse détaillée du projet au regard des rubriques de l’article R.122-2 du code de l’Environnement.....	16

3. COMPLÉMENTS D'INFORMATION SUR L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE	26
3.1. Indicences potentielles du projet identifiées au stade du dialogue compétitif	26
3.1.1. Intégration des ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni aux périmètres d'inventaires écologiques	26
3.1.2. Incidences potentielles sur la biodiversité existante.....	26
B. ANNEXE 2 : INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU MAÎTRE D'OUVRAGE OU PÉTITIONNAIRE (ANNEXE OBLIGATOIRE 1)	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
C. ANNEXE 3 : PLAN DE SITUATION (ANNEXE OBLIGATOIRE 3)	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
D. ANNEXE 4 : PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES (ANNEXE OBLIGATOIRE 4)	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
E. ANNEXE 5 : PLAN DÉTAILLÉ DU PROJET (ANNEXE OBLIGATOIRE 5)	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
F. ANNEXE 6 : RAPPORT D'INVENTAIRES ÉCOLOGIQUES	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
G. ANNEXE 7 : BILAN DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE.....	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.

FIGURES

Figure 1 - Périmètre du projet Rive Droite avec le secteur d'apaisement presque-île - Source : Métropole de Lyon	8
Figure 2 - Séquençage du projet au stade du concours - Source : BASE.....	14
Figure 3 - Vue d'ensemble du projet.....	15

OBJET DU DOCUMENT

Ce document regroupe les annexes au document CERFA n°14734 * 04 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale au titre de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Il complète les informations présentées dans le document CERFA qui fait foi.

Le présent document regroupe :

- L'annexe 1 : Compléments aux informations fournies dans le CERFA 14737 * 04 ;
- L'annexe 2 : Annexe obligatoire « Informations nominatives relatives au maitroue d »ouvrage ou pétitionnaire » ;
- L'annexe 3 : Annexe obligatoire - Plan de situation ;
- L'annexe 4 : Annexe obligatoire - Planches photographiques ;
- L'annexe 5 : Annexe obligatoire : plan détaillé du projet ;
- L'annexe 6 : Rapport d'inventaires écologiques ;
- L'annexe 7 : Bilan de la concertation réglementaire.



A. ANNEXE 1 : COMPLÉMENTS AU CERFA 14737 * 04

1. RAPPEL DU CONTEXTE

1.1. ETUDES PRÉLIMINAIRES

Un certain nombre d'études préliminaires ont d'ores et déjà été réalisées dans le but de définir une feuille de route cohérente pour la mise en œuvre du projet urbain de réaménagement des quais.

Les principales études préliminaires constitutives du travail déjà réalisés sont :

- Le diagnostic de requalification urbaine des quais de la rive droite du Rhône. Ce diagnostic territorial livré en Février 2021, a porté sur plusieurs thématiques techniques, sur le périmètre restreint du projet actuel :
 - Un diagnostic urbain, avec l'analyse du contexte réglementaire et patrimonial, ainsi que l'analyse des usages, des activités, des formes et insertions urbaines, ainsi qu'une approche paysagère ;
 - Un diagnostic des mobilités, avec une analyse des fonctionnalités, de l'organisation du réseau viaire et des stationnements, des trafics et mobilités tous modes ;
 - Un diagnostic des Réseaux (humides et secs) ;
 - Un diagnostic des Ouvrages d'arts souterrains.Ce diagnostic a donné lieu à la préparation de plusieurs scénarios d'aménagements et d'implantation des offres de transports (voies cyclables, transports collectifs notamment).
- Une étude des usages actuels et futurs potentiels des berges ;
- Une étude de rénovations des plantations des quais du Rhône ;
- Un pré-diagnostic écologique, réalisé en 2021 et complété en 2022 puis en 2023, portant spécifiquement sur le périmètre pressenti pour le présent projet ;
- Un diagnostic de pollution des sols ;
- Une étude d'expertise sur le devenir des mobilités au droit du projet à l'horizon 2026/2030.

1.2. CONCERTATION ET ORGANISATION TERRITORIALE DES COMPÉTENCES

1.2.1. La concertation réglementaire

Une première phase de concertation réglementaire a eu lieu du 8 novembre au 30 décembre 2021. La concertation a pris la forme de réunions publiques et d'ateliers en présentiel. La parole a été donnée aux usagers en ligne et en mairies. Le bilan de cette concertation a été délibéré lors du Conseil Métropolitain du 27 juin 2022. Les échanges ont permis de faire notablement évoluer le programme de l'opération.

La concertation sera poursuivie durant les phases d'études de maîtrise d'œuvre à venir, dans les mêmes conditions d'échanges et d'enrichissement du projet.

1.2.2. La Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage (CTMO)

Le projet de la Rive Droite est une opération mettant en jeu à la fois des compétences Métropole et des compétences Ville, et qui fait donc appel à des financements croisés entre les deux collectivités.

La réalisation de cette opération est organisée dans le cadre d'une Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage (CTMO) au profit de la Métropole de Lyon, dans laquelle la ville de Lyon délègue à la Métropole ses compétences et participe financièrement à la hauteur des aménagements réalisés pour son compte.

Enfin, le projet porte également des aménagements dans le domaine public fluvial (DPF) : ce dernier entraîne donc une association et une participation de Voies Navigables de France (VNF), en sa qualité de gestionnaire de la voie d'eau du Rhône et des principales infrastructures qui y sont liées.

1.3. PORTÉ A CONNAISSANCE DES SERVICES DE L'ÉTAT

Suite à la phase de concertation réglementaire en 2021, la Direction Départementale des Territoires du Rhône (DDT69) a élaboré un porter-à-connaissance en Avril 2022.

Ce premier porté à connaissance des services de l'Etat avait pour objectif de représenter l'ensemble des servitudes d'utilisés publiques et d'explicitier les enjeux et contraintes identifiées pour éclairer le porteur du présent projet – on notera toutefois que ce porter à connaissance intégrait quelques composantes en matière de transport collectif aujourd'hui écartées.

4 principaux enjeux ont été identifiés :

- **Les voiries et la sécurité**, notamment vis-à-vis des enjeux des routes à grande circulation, mais également concernant l'intégration d'un transport guidé (Tramway T8, aujourd'hui exclu du projet) ;
- **Le patrimoine**, à la fois vis-à-vis des nombreuses protections existantes, mais également des opportunités à saisir dans le cadre du projet ;
- **L'eau**, tant en matière de risque et de gestion de l'eau que de connexion avec les voies navigables ;
- **L'environnement**, notamment vis-à-vis des espèces protégées, mais également du processus d'évaluation environnementale et du cadrage préalable que le porteur de projet peut solliciter auprès de l'autorité environnementale.

1.4. CONTEXTE TERRITORIAL

1.4.1. Contexte urbain

Le territoire du centre de Lyon fait l'objet de projets d'aménagements et de déplacements qui vont à moyen et long terme modifier en profondeur le cadre de vie et le fonctionnement de ce secteur, et ce à de multiples échelles, tant dans son rôle le plus local que dans son rôle le plus global, en tant que centre du bassin de vie lyonnais. Le projet de requalification de la rive droite du Rhône sur le secteur Presqu'île doit permettre une amélioration de la qualité de vie, tout en prenant en compte le contexte d'évolution des espaces publics, et s'inscrire ainsi dans un projet urbain global et cohérent.

Les principaux projets d'aménagements et de déplacements en cours de planification au sein de la Métropole sont présentés ci-après de manière synthétique.

1.4.1.1. Projet d'apaisement de la Presqu'île

Le projet d'apaisement de la Presqu'île vise à la fois à améliorer la qualité de vie, mettre en valeur le patrimoine et à faire évoluer les mobilités en privilégiant la marche à pied et les modes de déplacements actifs.

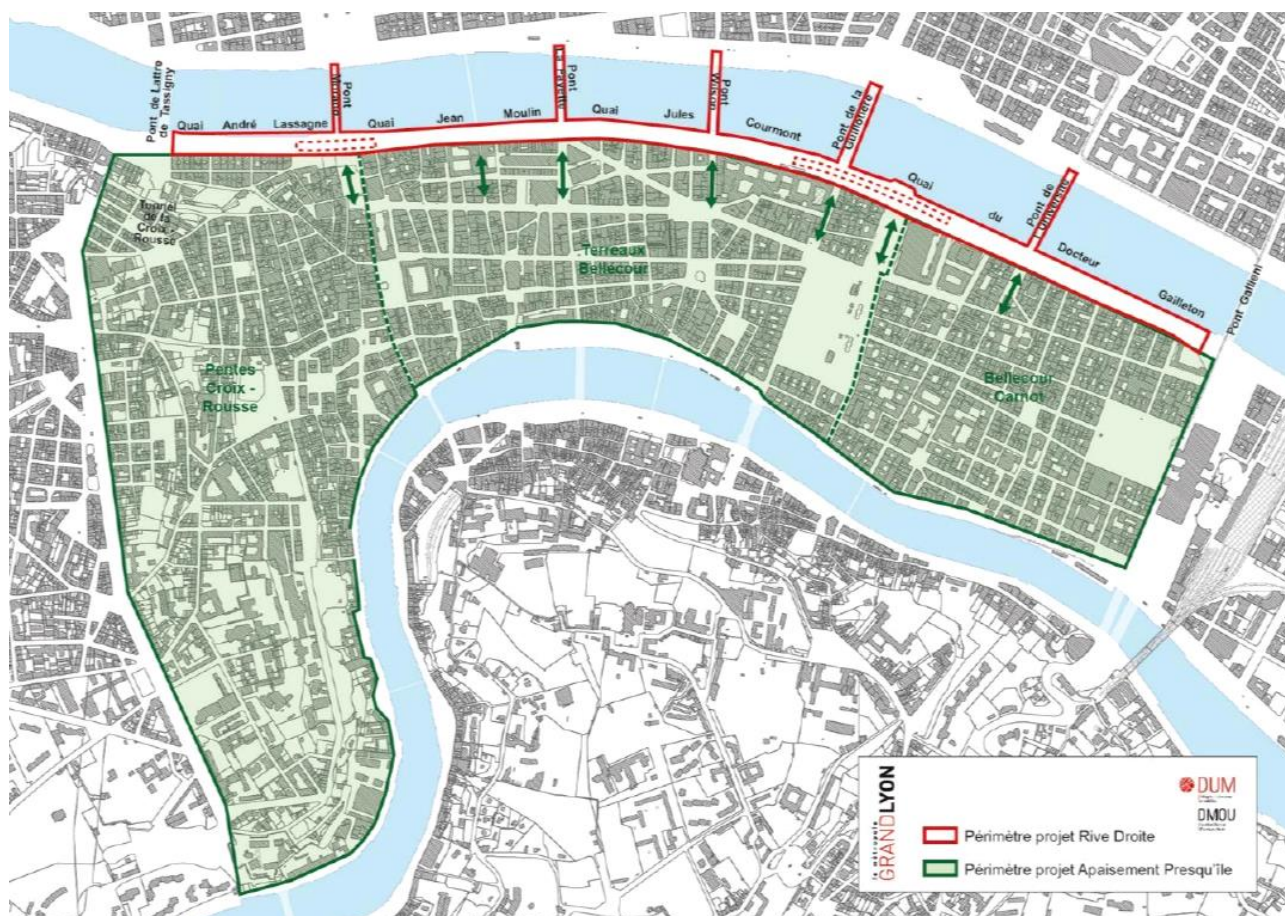


Figure 1 - Périmètre du projet Rive Droite avec le secteur d'apaisement presqu'île - Source : Métropole de Lyon

1.4.1.2. Développement des voies lyonnaises

Le projet des voies lyonnaises vise à faciliter les déplacements à vélos et à trottinettes mais aussi d'encourager des parcours plus longs en modes actifs. À terme, le réseau reliera les communes de la périphérie entre elles et avec le cœur de l'agglomération.

Une Voie Lyonnaise est prévue sur l'ensemble du linéaire des quais en rive droite du Rhône (ligne n°6), et d'autres lignes sur les ponts (lignes n°8 sur le pont de l'Université, n°11 sur le pont Wilson et n°12 sur le pont de la Guillotière).

1.4.1.3. Projets de transports collectifs (SYTRAL Mobilités)

Plusieurs projets de transports en communs portent sur le secteur de la presqu'île de Lyon, et notamment, à ce jour :

- Le projet de restructuration des lignes de transport en commun actuelles ;
- Le projet de Ligne Centre Ouest (LCO), ligne de transport collectif structurante à objectif de mise en service au prochain mandat.

1.4.1.4. Projets de stationnements

Une réflexion est en cours sur l'évolution de la politique de stationnement de la Métropole de Lyon, en particulier sur des évolutions d'affectation des usagers dans les parkings souterrains et une nouvelle politique de parc relais.

1.4.2. Contexte patrimonial

Le projet s'inscrit dans le cadre du périmètre du patrimoine mondial de l'UNESCO. Il doit à ce titre valoriser les qualités patrimoniales, paysagères architecturales et urbaines du site synthétisées dans sa Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE).

L'espace public des quais est fortement déterminé par sa façade urbaine. La requalification du domaine public doit accompagner et s'appuyer sur la mise en valeur de ces immeubles remarquables, et en particulier au droit des carrefours et ponts, avec les immeubles situés aux angles les plus stratégiques.

Ce contexte patrimonial s'appuie sur plusieurs éléments saillants :

- Le fleuve Rhône : historiquement une barrière de croissance de la Ville, physique (inondations, force, largeur...) et administrative (frontière, limite de région, de commune...), il est la façade Est du projet Rive droite. La construction de la ville s'est faite au cours des siècles autour, avec et pour son fleuve. Aujourd'hui c'est une source patrimoniale culturelle et environnementale forte de la ville ;
- L'espace urbain : La presqu'île de Lyon constitue l'un des ensembles urbains parmi les plus remarquables de la ville, notamment avec les nombreuses façades de bâtiments donnant sur les quais.

Le projet est également concerné par différents périmètres de protection ayant une incidence réglementaire sur le projet :

- Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) ;
- Sites inscrits ;
- Périmètres de protection des monuments historiques et monuments inscrits à l'inventaire ;
- Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA).

1.4.3. Contexte culturel, économique et social

La Presqu'île représente un secteur très dense avec plus de 21 000 hab/km² (source INSEE 2018) :

- 49 000 habitants, soit 10% de la population lyonnaise ;
- 45 000 emplois, soit 14% des emplois lyonnais.

La rive droite du Rhône constitue l'un espace de respiration potentiel à révéler, en contrepoint de cette extrême densité.

La Presqu'île constitue un maillage d'activités diverses, avec notamment une forte représentation des activités de commerce, de services, d'hébergement et de restauration, et plus de 300 000m² de bureaux. Malgré la crise du commerce physique au profit du e-commerce, plusieurs secteurs ont subi des mutations récentes, notamment l'Hôtel Dieu, transformé en espaces de commerces et d'hébergement/restauration, avec notamment une façade plus ouverte sur le quai Jules Courmont.

La presqu'île est également un secteur fortement marqué par les activités de tourisme et de festivités, en lien avec le patrimoine urbain et les nombreux musées présents. A noter que le tourisme fluvial est également en hausse depuis 20 ans, tant en nombre de bateaux que de touristes accueillis.

1.5. PROCESSUS DE DIALOGUE COMPÉTITIF

Le présent projet est issu de la dernière phase en date du processus de conception du projet de réaménagement des quais de la Rive Droite du Rhône et des ponts Morand, Lafayette, Wilson, Guillotière et Université à Lyon.

Le projet est donc le résultat du dialogue compétitif de maîtrise d'œuvre, et correspond au projet du lauréat du concours organisé entre Juillet 2022 et Mai 2023. Le dialogue compétitif a permis la mise en concurrence de 4 groupements multidisciplinaires.

Ce dialogue compétitif a fait l'objet de 2 phases successives :

- Une phase initiale (phase 1) avec la remise de 4 projets différenciés ;
- Une phase de dialogue (phase 2) durant laquelle les candidats ont pu adapter leur projet au regard des questions et des auditions organisées par le maître d'ouvrage.

2. PRÉSENTATION DES CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU PROJET

Le projet porte sur la requalification complète des quais de la rive droite du Rhône entre le pont De Lattre de Tassigny au Nord et le pont Gallieni au Sud, en intégrant les 5 ponts et la passerelle du collège compris dans cette section. Le projet vise à répondre à 3 objectifs :

- - La qualité de l'espace public et l'accueil de nouveaux usages ;
- - La mobilité et la qualité environnementale, en lien avec le projet d'apaisement de la Presqu'île ;
- - Le rapport de la ville avec son fleuve.

2.1. LES ÉLÉMENTS PROGRAMMATIQUES DU PROJET ET SES DIFFÉRENTES COMPOSANTES EN TERME D'AMÉNAGEMENT

2.1.1. Les éléments programmatiques

Le programme de l'opération prévoit plusieurs éléments saillants :

- **La suppression des trémies routières devant l'hôtel-Dieu et le pont Morand**, avec un flux routier repositionné en surface et une amélioration de la perméabilité des traversées, notamment en modes doux, de la façade bâtie aux quais du Rhône ;
- **Le maintien de 3 voies de circulations (hors extrémités et éventuelles voies de pré-sélection aux carrefours)**, en diminuant l'offre actuelle et en offrant plus d'espaces aux modes alternatifs à la voiture ;
- **La réalisation d'un double site propre pour les transports collectifs** (bus) sur 2 secteurs :
 - Entre le pont Gallieni jusqu'au secteur de la place Antonin Poncet ;
 - Entre le secteur Cordeliers jusqu'au pont de Lattre de Tassigny ;
- **La réalisation des « voies lyonnaises »**, réseau de voies cyclables larges et sécurisées sur des pistes séparées de la route et des trottoirs :
 - Sur tout le linéaire des quais ;
 - Sur les ponts de l'Université, Wilson et Guillotière.
- **L'élargissement des trottoirs** :
 - En pieds de façade, dans une logique d'accessibilité et de fluidification des flux en lien avec les commerces ;
 - Le long du fleuve, avec une logique de valorisation paysagère et de valorisation des vues et accès sur le Rhône ;
- **La suppression de plusieurs espaces de stationnements**, notamment :
 - Du stationnement longitudinal côté fleuve ;
 - Des espaces de stationnement au droit du terre-plein central-actuel ;Le stationnement côté façade sera maintenu et remanié pour être adapté aux usages actuels (PMR, livraisons, ...).
- **Le développement de la trame paysagère, en s'appuyant sur la « voute arborée » existante ;**
- **La création de nouveaux espaces végétalisés et désimperméabilisés**, accessibles aux usages piétons.

2.1.2. La déclinaison issue du dialogue compétitif

Au stade du dialogue compétitif le projet vient affirmer les orientations programmatiques et organiser l'aménagement des quais selon le principe général suivant, organisant des fonctions différenciées et identifiables de la façade au quai :

- **En pied de façade, le « promenoir presque-île »,** espace de déambulation piétonne élargi, d'une largeur actuelle de 3.80m et pouvant s'élargir jusqu'à 9.20 sur le parvis de l'Hôtel Dieu. En section courante, ce trottoir présente une dimension confortable de 5 à 6.50m ;
- **En séparation du trottoir et des voies de circulation,** un « espace technique », d'une largeur constante de 2m, regroupant les fonctions de stationnement longitudinal (notamment PMR), d'emplacements de livraisons, et éventuels accès aux espaces privatifs des bâtiments, accès aux parkings souterrains, Ces espaces sont alternés avec un certain nombre de nouvelles bandes plantées permettant de constituer un rideau végétalisé en premier jour des bâtiments ;
- **L'espace de circulation automobile.** Cet espace est constitué de 3 voies de circulation, globalement regroupées sur l'ensemble du linéaire, pour une largeur courante de 9m (3x3m). A ce stade, il est prévu 2 voies remontant vers le Nord, et une voie descendante vers le sud. Une quatrième voie pourra être ajoutée au sud et au nord du projet, ainsi que dans les carrefours afin d'assurer un bon fonctionnement de ces secteurs.

Pontuellement, les voies de circulations peuvent être élargies à 3.25 ou 3.50m, et, sur certaines sections un terre-plein planté d'arbres de haute tige pourra venir séparer les sens de circulation ;
- **Au cœur de l'axe du quai, la voie Lyonnaise n°6 est aménagée sur l'actuel terre-plein central, entre le double alignement de platanes.** Elle est formée par la succession de 3 bandes :
 - Une première bande plantée avec les platanes d'alignement, sur une largeur de 3.4 à 4.0m ;
 - La bande de la voie lyonnaise, constituée par une large piste cyclable bidirectionnelle constante et continue de 4m de large ;
 - La seconde bande plantée de platanes en alignements, sur une largeur variant de 3 à 4m ;
- **La voie réservée aux transports collectifs** (sur les 2/3 du linéaire environ, en dehors de la section allant de la place antonin Poncet au pont Lafayette) : Cette voie de circulation dédiée présente une largeur constante de 6.50m de large et regroupe 2 voies de circulations : une vers le Nord et l'autre vers le sud ;
- **Enfin, dans l'espace restant disponible jusqu'au Rhône, le projet prévoit un « promenoir des quais »,** espace réservé aux piétons et aux différents usages du site. Cet espace, d'une largeur minimale d'environ 10m, et pouvant s'élargir fortement selon les séquences, présente une morphologie variable selon les usages pressentis du site. En effet, c'est sur cet espace que seront réalisés ou connectés différents aménagements et équipements permettant la grande variété des usages du sites, mais également la valorisation des paysages et les connectiques avec la rive gauche. Cet espace présente une alternance d'espaces imperméabilisés pour des déambulations, des zones de repos, des équipements sportifs ou culturels, des événements,... et d'espaces de plantations de différentes strates végétales participants à la « climatisation » du projet.

En effet, sur cette bande allant des espaces de circulations au Rhône, voir au sein du lit du Rhône, le projet prévoit la réalisation des composantes suivantes :

- **La réalisation de « terrasses »,** à des niveaux intermédiaires entre le quai haut (correspondant à l'altimétrie actuelle des voiries et trottoirs existants) et les bas-ports. 4 Terrasses sont prévues à ce stade :
 - La terrasse « Poncet », située principalement environ 2.50m en dessous du niveau actuel du Quai haut. Cette terrasse intègre la création d'une grande fontaine en escalier reliant le niveau haut, le niveau intermédiaire et le bas-port ;
 - La terrasse de l'hôtel Dieu, située à environ 1.50m en dessous du niveau actuel du quai ;
 - La terrasse Grolée et la terrasse Morand, située au niveau du quai actuel ;
- **La valorisation des « bas-ports »,** équipements existants situés en dessous des quais sur certaines sections, et notamment au droit des ponts. Ces bas-ponts donnent lieu à une réutilisation, voir à des extensions sur le Rhône, pour la création :

Cas par cas : annexes

RÉAMÉNAGEMENT DES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE À LYON

- De baladoirs, soit sur le cheminement du bas-port existant en connexion directe avec le quai, soit par la création d'un baladoir d'eau en belvédère, rappelant les équipements de la rive gauche ;
- De haltes fluviales offrant de nouveaux usages au bord de l'eau ;
- De connexions entre le niveau haut et le niveau bas au niveau des carrefours des ponts, par l'aménagement de rampes accessibles.

A ce titre, le projet prévoit la déconstruction des ouvrages surplombants les bas-ports au niveau des ponts Wilson et Lafayette pour valoriser les bas ports existants et leurs extensions.

- **La création ponctuelle de belvédères, les « Rhônoramas », qui constituent ainsi des balcons d'observation paysagère** en surplomb au-dessus du Rhône dans le prolongement du niveau des quais hauts ;
- **La récréation d'une ripisylve sur le Rhône**, par la réalisation d'enrochements ponctuels et de plantations sur les zones de haut fonds, permettant une reprise de la végétation et la création de milieux naturels.

Enfin, **le projet prévoit le réaménagement de 2 ponts en esplanades** sur le Rhône :

- Le pont Morand, entièrement dédié aux modes actifs et aux usages ludiques, et sur lequel un « parcours de glisse » pour tout âge permettra d'assurer le lien avec les équipements de la rive gauche ;
- Le pont de la Guillotière, sur lequel la circulation automobile sera supprimée au profit de déambulations apaisées et d'usages évènementiels, complétées par les voies de circulations pour les bus.

Ces aménagements seront à revalider en fonction de leur impact sur la circulation globale de l'agglomération et les travaux ne seront pas fait dans le mandat actuel.

La halte logistique au droit du pont Morand est conservée, sans nouvel équipement, mais en maintenant les fonctionnalités actuelles.

2.1.3. Calendrier prévisionnel de la mise en œuvre opérationnelle du projet

Le projet est prévu pour être réalisé en 3 phases, comprises entre fin 2025 et un horizon 2035.

La première tranche opérationnelle, prévue entre le 2^{ème} semestre 2025 et février puis décembre 2026, porte sur :

- La réalisation des aménagements compris entre la passerelle du collège et le pont Wilson, notamment avec la réalisation de la terrasse « Grolée » ;
- La réalisation de l'intégralité de la Voie Lyonnaise n°6, en aménagement définitif sur la section concernée, et de façon temporaire (notamment par la suppression de voies de circulations automobiles ou de stationnement) sur les autres sections.

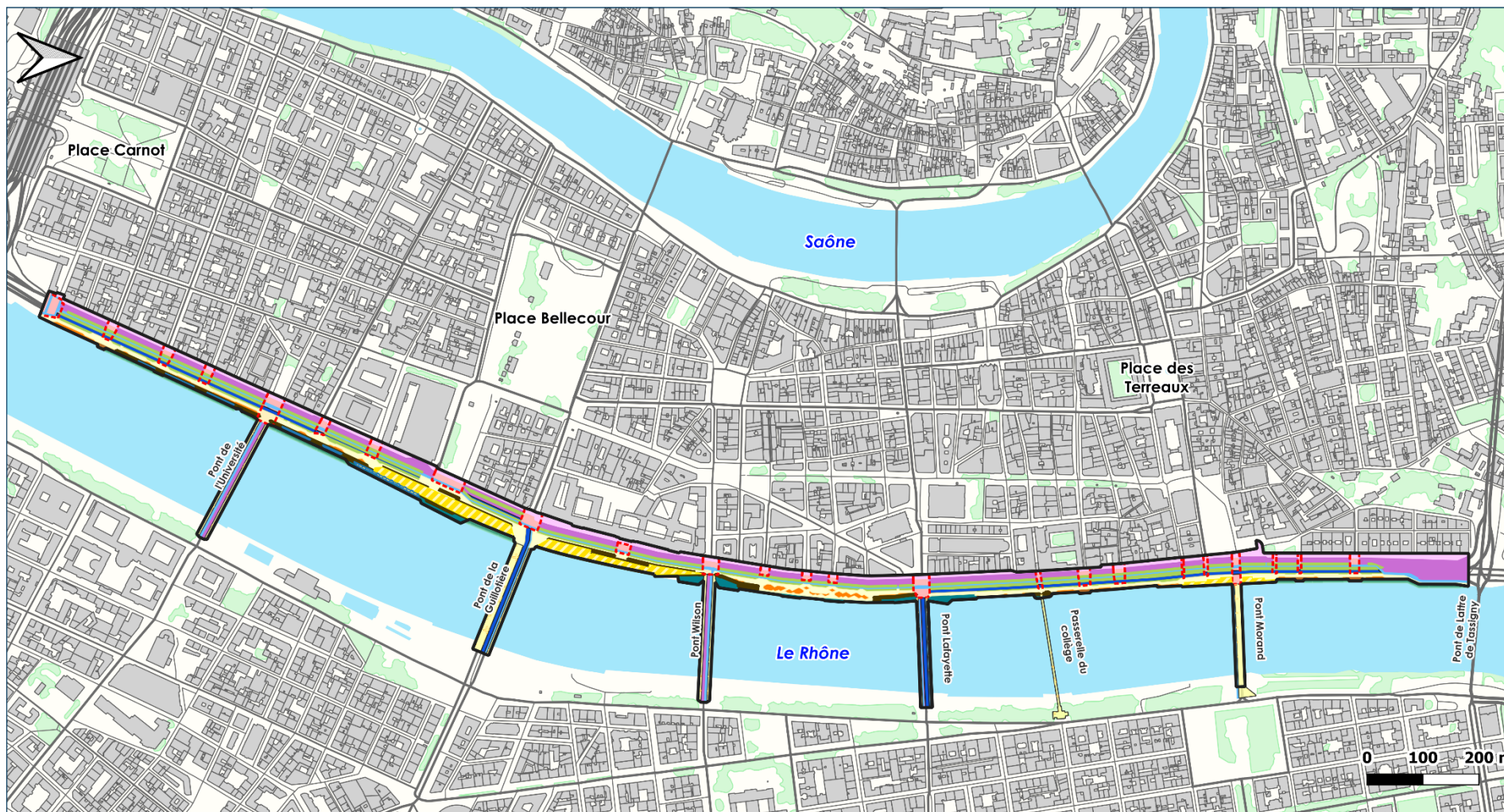
Tout au long du processus, des aménagements transitoires seront prévus, en lien avec la concertation, pour favoriser l'appropriation public du projet et du nouvel espace des quais.



Figure 2 - Séquençage du projet au stade du concours - Source : BASE

2.1.4. Plan de vue d'ensemble du projet

La vue d'ensemble du projet en plan est présentée ci-après. Une vue détaillée (5 planches) est présentée en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**



Vue d'ensemble du projet

Rive Droite du Rhône

Espaces dédiés aux usages

- Promenoir des quais - parties stabilisées
- Promenoir des quais - parties végétalisées
- Espaces ludiques et de déambulation des ponts
- Terrasses
- Rhonorama
- Bas-ports, haltes fluviales, baladoirs et rampers d'accès

Espaces de biodiversité

- Cathédrale d'arbres d'alignement
- Espace en herbe
- Ripisylves des baladoirs d'eau
- Ripisylves des hauts fonds

Espaces dédiés aux circulations

- Promenoir presqu'Ile
- Voies Lyonnaise
- Voies de bus / TCSP
- Voies de circulations automobiles et espace technique
- Carrefours / zone de rencontre

Autre

- Limite quai haut
- Périmètre d'intervention

Occupation du sol actuelle

- Bâtiment
- Routes
- Surface en eau
- Végétation

Sources : IGN, BASE, Artelia

ARTELIA

Lambert 93

7/2023

2.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU PROJET AU REGARD DES RUBRIQUES DE L'ARTICLE R.122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Catégorie de projet	Projets soumis à EE systématique	Projets soumis à Cas par cas	Analyse vis-à-vis du projet LRD
1. Installations classées pour la protection de l'environnement	<p>a) Installations mentionnées à l'article L. 515-28 du code de l'environnement.</p> <p>b) Création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement, et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article (*).</p> <p>c) Carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et leurs extensions supérieures ou égales à 25 ha.</p> <p>d) Parcs éoliens soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2980 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.</p> <p>e) Elevages bovins soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2101 (élevages de veaux de boucherie ou bovins à l'engraissement, vaches laitières) de la nomenclature des installations</p>	<p>a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.</p> <p>b) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement (pour ces installations, l'examen au cas par cas est réalisé dans les conditions et formes prévues aux articles L. 512-7-2 et R. 512-46-18 du code de l'environnement.</p> <p>c) Extensions inférieures à 25 ha des carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des ICPE</p>	<p>Le projet pourra nécessiter la réalisation de structures classées en tant qu'ICPE pour la réalisation du chantier.</p> <p>De même, le projet prévoit dans son programme la possibilité d'accueillir une déchetterie flottante.</p> <p>Ces éléments ne sont cependant pas strictement indispensables au projet, ni assurés d'être mis en œuvre à ce stade.</p> <p>Si ces structures, soumises à la réglementation ICPE, devaient être confirmées, elles feraient l'objet de leurs propres procédures de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation propres.</p> <p>A ce titre, cette rubrique n'est pas visée pour le présent projet de réaménagement de la rive droite du Rhône à Lyon.</p>

	<p>classées pour la protection de l'environnement.</p> <p>f) Stockage géologique de CO 2 soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2970 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.</p> <p>g) Usines intégrées de première fusion de la fonte et de l'acier.</p> <p>h) Installations d'élimination des déchets dangereux, tels que définis à l'article 3, point 2, de la directive 2008/98/ CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets, par incinération, traitement chimique, tel que défini à l'annexe I, point D 9, de ladite directive, ou mise en décharge.</p> <p>i) Installations destinées à l'extraction de l'amiante ainsi qu'au traitement et à la transformation de l'amiante et de produits contenant de l'amiante, à la production d'amiante et à la fabrication de produits à base d'amiante.</p>		<p>➔ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.</p> <p>Déchetterie flottante ➔ Hors projet</p>
<p>5. Infrastructures ferroviaires (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</p>	<p>Construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance.</p>	<p>a) Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m.</p> <p>b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.</p>	<p>Le projet ne prévoit pas la création d'infrastructures ferroviaires urbaines et ne génère pas d'incidences sur le réseau ferroviaire national existant au sein de la ville de Lyon</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale</p>

			systematique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.
<p>6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</p> <p>On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</p>	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>	<p>Le projet prévoit la modification de voies existantes par la réduction du nombre de voies de circulations automobiles (routes), de 2x3 voies + voies bus actuelles à 3 voies en sections courantes accompagnées de voies bus sur certaines sections.</p> <p>La création des pistes cyclables constitutives des voies Lyonnaises sur l'ensemble du linéaire des quais (2,5 km) ainsi que sur les ponts concernés par le projet (cumul de 1150 m)</p> <p>Dépasse le seuil de 3km de la rubrique b) du cas par cas. Cependant, les futures pistes cyclables étant implantées au droit des voies et ponts actuels, leur réalisation ne nécessitera pas de stabilisation des sols nouvelles.</p> <p>Le linéaire global de création de pistes cyclables au sein du projet restera par ailleurs inférieur au seuil de 10km mentionné à la rubrique c).</p> <p>⇒ Projet soumis à évaluation environnementale au cas par cas au titre de cette catégorie.</p>

7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares. b) Gares de tramways, de métros aériens et souterrains, de funiculaires. 	<p>Le projet comprend l'intégration d'un site propre pour les transports en commun au sud du secteur Bellecour et au nord du secteur Cordeliers.</p> <p>Ce site propre ne constitue cependant pas un transport guidé au titre de la présente catégorie, puisqu'il supportera le trafic du réseau de bus actuel, ou de ses potentielles évolutions, de type BHNS au maximum.</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.</p>
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.	<ul style="list-style-type: none"> a) Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes. b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes. c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Construction de voies navigables non mentionnées à la colonne précédente. b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente). c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements. d) Zones de mouillages et d'équipements légers. 	<p>Le projet ne prévoit pas de modifications d'équipements portuaires nouveaux, les équipements situés au droit du Bas-Port Morand étant maintenus sans modifications.</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.</p>
10. Canalisation et régularisation des cours d'eau.		Ouvrages de canalisation, de reprofilage et de régularisation des cours d'eau s'ils entraînent une artificialisation du milieu sous les conditions de respecter les critères et seuils suivants :	<p>Le projet prévoit la réalisation d'installations et d'ouvrages dans le lit mineur actuel du Rhône dans l'optique de reconnecter le fleuve avec le reste de la presqu'île. Ces équipements nécessiteront notamment des travaux en</p>

		<p>-installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m ;</p> <p>-consolidation ou protection des berges, par des techniques autres que végétales vivantes sur une longueur supérieure ou égale à 200 m ;</p> <p>-installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet pour la destruction de plus de 200 m² de frayères ;</p> <p>-installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à la dérivation d'un cours d'eau sur une longueur supérieure ou égale à 100 m.</p>	<p>partie basse des quais du côté du fleuve, au sein du lit mineur.</p> <p>Le profil en travers du lit mineur/majeur modifié portera sur une longueur cumulée de 750 m (hors génie écologique): aménagements de quais bas, de haltes fluviales, pontons, baladoirs d'eau, enrochements... A terme : installation potentielle d'équipements sur la voie d'eau</p> <p>Les études bibliographiques concernant la qualité écologique du Rhône au droit du secteur, ainsi que les prospections réalisées entre le pont de Lattre de Tassigny et le pont Gallieni en Septembre 2021 n'ont pas montré la présence de frayères.</p> <p>Seule une zone, au droit du pont de Lattre de Tassigny en amont du secteur des intervention, pourrait constitue une zone de frai potentielle pour la Blennie, mais les blocs apparaissaient très colmatés.</p> <p>La présence de substrats potentiellement intéressants reste très ponctuelle sur le reste du linéaire.</p> <p>⇒ Projet soumis à évaluation environnementale au cas par cas au titre de cette catégorie :</p>
--	--	---	---

			Modifications du lit mineur du Rhône (profil en travers) sur plus de 100m du cours d'eau.
25. Extraction de minéraux par dragage marin ou fluvial.	Extraction de minéraux par dragage marin : ouverture de travaux d'exploitation concernant les substances minérales ou fossiles contenues dans les fonds marins du domaine public, de la zone économique exclusive et du plateau continental.	<p>a) Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin :</p> <p>-dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent ;</p> <p>-dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :</p> <p>i) et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m³ ;</p> <p>ii) et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m³ ;</p>	<p>Le projet est susceptible de nécessiter, préalablement aux travaux, la réalisation de travaux d'entretiens du Rhône, par le dragage des sédiments.</p> <p>Les analyses réalisées à ce stade sur les sédiments présents au droit du site d'étude montrent que ceux-ci ne dépassent pas les seuils S1.</p> <p>Le volume potentiellement dragué sur une année, en lien avec le projet, n'est pas connu à ce stade, mais devrait rester limité, le projet prévoyant plutôt des rechargements en matériaux.</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale au cas par cas.</p>

		<p>-dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m³.</p> <p>b) Entretien d'un cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien mentionné à l'article L. 215-14 du code de l'environnement réalisé par le propriétaire riverain, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année :</p> <p>-supérieure à 2 000 m³ ;</p> <p>-inférieure ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence S1.</p>	
29. Installations destinées à la production d'énergie hydroélectrique.	Installations d'une puissance maximale brute totale supérieure à 4,5 MW.	<p>Nouvelles installations d'une puissance maximale brute totale inférieure ou égale à 4,50 MW.</p> <p>Augmentation de puissance de plus de 20 % des installations existantes.</p>	<p>A ce stade, le projet ne prévoit pas la création ou la modification d'installations hydroélectriques.</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.</p>
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	a) Travaux et constructions créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de	Le projet ne constitue pas une opération d'aménagement au sens du code de l'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, ZAC lotissement, ...), et ne

Cas par cas : annexes

RÉAMÉNAGEMENT DES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE À LYON

	<p>ou égale à 40 000 m² dans un espace autre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme, lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du même code, lorsqu'une carte communale est applicable ; -les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable ; <p>b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;</p> <p>c) Opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² dans un espace autre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les zones mentionnées à l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable ; -les secteurs où les constructions sont autorisées au sens de l'article L. 161-4 du 	<p>l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².</p>	<p>prévoit pas la création de bâtiments présentant une emprise au sol ou une surface de plancher spécifique.</p> <p>En outre, le projet est implanté intégralement en zone urbanisée du PLUih de la métropole de Lyon.</p> <p>Ainsi, en dépit d'un terrain d'assiette portant sur plus de 10 ha (environ 15ha) ce titre, cette rubrique n'est pas visée.</p> <p>⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.</p>
--	--	---	--

	<p>même code, lorsqu'une carte communale est applicable ;</p> <p>-les parties urbanisées de la commune au sens de l'article L. 111-3 du même code, en l'absence de plan local d'urbanisme et de carte communale applicable.</p>		
<p>41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.</p>		<p>a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.</p> <p>b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.</p>	<p>Le projet s'intègre dans un espace déjà urbanisé présentant différents espaces de stationnement publics : espaces de stationnement « courant » le long de la chaussée, espaces de stationnement regroupés, parkings publics.</p> <p>Le réaménagement des quais entrainera une modification du système de stationnement public, avec une modification des différents espaces de stationnement.</p> <p>A terme, il est envisagé la présence d'environ 84 places de stationnement public (dont 9 places PMR) au sein du projet global, ainsi que le maintien d'une vingtaine de places « dédiées » (livraison, taxis, dépose minute).</p> <p>Le projet entrainera donc une suppression importante des espaces de stationnements, aujourd'hui au nombre de 317 places auxquelles d'ajoutent les places techniques.</p> <p>Cependant, aucune création nette de stationnement public n'est prévue dans le cadre du projet.</p>

			⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.
44. Equipements sportifs, culturels ou de loisirs et aménagements associés.		a) Pistes permanentes de courses, d'essais et de loisirs pour véhicules motorisés. b) Parcs d'attractions à thème et attractions fixes. c) Terrains de golf et aménagements associés d'une superficie supérieure à 4 hectares. d) Autres équipements sportifs, culturels ou de loisirs et aménagements associés.	Le projet ne prévoit pas la réalisation d'un des équipements listés expressément dans cette catégorie. ⇒ Projet non soumis à évaluation environnementale systématique ou au cas par cas au titre de cette catégorie.

3. COMPLÉMENTS D'INFORMATION SUR L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE

3.1. INDICENCES POTENTIELLES DU PROJET IDENTIFIÉES AU STADE DU DIALOGUE COMPÉTITIF

3.1.1. Intégration des ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni aux périmètres d'inventaires écologiques

Les inventaires faune et flore présentés en **Erreur ! Source du renvoi introuvable. Erreur ! Source du renvoi introuvable.** portent sur un périmètre plus large que les interventions réelles prévues. Les ponts de Lattre de Tassigny et Gallieni sont hors périmètre de projet, et aucune intervention n'est prévue sur ces ouvrages.

Aussi, les impacts bruts potentiels identifiés sur ces ouvrages ne sont pas attendus, contrairement aux indications du rapport d'inventaire :

- Absence d'incidences vis-à-vis de l'hiroznelle de fenêtre au niveau du Pont de Lattre de Tassigny, mentionnées en pages 35 et 97 du rapport d'inventaires ;
- Absence d'incidences vis-à-vis du Moineau et de la Bergeronnette grise, mentionnées en pages 36 et 85 du rapport d'inventaires.

3.1.2. Incidences potentielles sur la biodiversité existante

Au global, le projet présentera un gain net pour la biodiversité, avec :

- plus de 1000 nouveaux arbres plantés, et environ 350 arbres existants conservés, soit environ 2.5km de trame patrimoniale arborée valorisée à terme ;
- 33 000m² d'espaces végétalisés et 27 000m² de surfaces désimperméabilisées à terme ;
- la création de près de 10 000m² de nouvelles ripisylves.

Cependant, bien que s'implantant en milieu urbain, le projet entraînera une modification de certains éléments du milieu naturel présent à l'état initial, avec notamment :

- La suppression de certains individus ou habitats préexistants, dans des proportions limitées. A ce stade, 61 arbres sont identifiés pour abattages, soit 4% du total du projet ;
- La déconstruction des oreilles au niveau des carrefours des ponts.