
Annexe 1

Périmètre de la ZAC

Annexe 2

**Prise en compte
des mesures Éviter-Réduire-Compenser
et du suivi des mesures**

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Milieu physique			
Sols et sous-sols	Sous-sol local composé d'alluvions fluviales sous une couche de remblais. Alternance de bancs de sable grossier, graviers, galets et de bancs de sable fin argileux. Bonnes perméabilités des horizons de surfaces.	Phase travaux : Risque de pollution accidentelle, d'envol de poussières. Absence de risque de déstabilisation des sols ou de modification des propriétés mécaniques des sols Phase d'exploitation : Absence d'incidence sur la structure et la stabilité des sols.	Évitement : Mise en place de mesures permettant d'éviter la survenance de pollution accidentelle en phase travaux. Réduction : Mise en œuvre de mesures permettant de confiner et de traiter les effets d'une pollution accidentelle, en phase travaux.
Pollution des sols	Secteur de projet affichant une importante sensibilité aux risques de pollution des sols. Plusieurs sites BASIAS et EASOL recensés dans l'emprise du projet. 70 sites référencés au sein de l'Inventaire Historique Urbain de la Métropole de Lyon et répartis sur 130 parcelles cadastrales, dans l'emprise du projet. Investigations complémentaires suggérées sur les secteurs où des pollutions actuelles ou résiduelles sont suspectées, et plus particulièrement sur les tenements n'appartenant pas à la Métropole de Lyon. Objetif final de ces investigations : établir un Plan de gestion des pollutions visant à garantir la compatibilité sanitaires de l'usage des milieux avec le programme urbain envisagé.	Phase travaux : Risque de remobilisation des pollutions de sol existantes. Amélioration de la connaissance sur la pollution des sols via les investigations complémentaires à conduire. Objetif final des investigations : - définition de plans de gestion des terres en vue de la requalification des sols d'aménagement projetés, - émission d'attestation de compatibilité entre l'état des sols et l'usage projeté. Phase d'exploitation : Définition des plans de gestion des pollutions en vue de la réhabilitation des secteurs d'aménagement projetés. Destination du projet non génératrice de pollution des sols.	Réduction : Préalablement aux travaux sur les secteurs classés en suspicion moyenne à forte de pollution des sols, réalisation : - de diagnostics de pollution, - de schémas conceptuels pour l'usage futur du site, - d'évaluations quantitatives des risques sanitaires. Réalisation et mise en place d'un plan de gestion des terres polluées favorisant la réduction des pollutions en présence et de leurs effets en termes d'exposition des travailleurs. Etablissement d'un plan de gestion des pollutions destiné à définir un ensemble de mesures constructives sur les bâtiments ou de mesures de limitation des usages des lieux. Mesures visant à garantir un niveau d'exposition des usagers aux pollutions résiduelles acceptable.
Eaux souterraines	Nappe profonde située entre 16 et 18 m de profondeur. Absence de sensibilité de la ressource souterraine dans l'emprise du projet et en aval. Périmètre du projet n'interceptant aucun captage ni périmètre de protection de captage exploité pour l'alimentation en eau potable.	Phase travaux : Risque de pollution accidentelle, de transfert de pollution lors du remaniement des sols pollués. Phase d'exploitation : Réduction de l'imperméabilisation des sols, et accroissement de la recharge de la nappe par infiltration. Risque de remobilisation de pollution de sol en cas d'infiltration sans vérification préalable de compatibilité de l'infiltration avec l'état des sols. Faibles émissions de pollution chronique, absence de pollution saisonnière notable, réduction du risque de pollution accidentelle par rapport à l'actuel	Évitement : Augmentation des espaces de pleine terre sur une emprise cumulée d'environ 5 ha à travers l'aménagement : - sur l'espace public, de la création du Parc Grandclément, des coulées vertes et de la végétalisation en accompagnement des voiries ; - sur les lots privés la conservation de 15% minimum de surface de pleine terre, en respect des prescriptions du PLU-H. Mise en place de mesures permettant d'éviter la survenance de pollution accidentelle en phase travaux. A l'aplomb des secteurs d'infiltration retenus, attestation à fournir par le maître d'ouvrage sur l'absence de pollution des sols et l'absence de risque de remobilisation potentielle. Contrôle de validité réalisé lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme par la métropole de Lyon. Réduction : Gestion des eaux pluviales à la source qui limite les charges polluantes véhiculées. Végétalisation des ouvrages de gestion pluviale facilitant l'abattement des pollutions supportées. Ouvrages de gestion pluviale préférentiellement à ciel ouvert favorables à une détection rapide et une intervention simplifiée en cas de pollution accidentelle.
Réseau hydrographique	Réseau hydrographique inexistant sur le secteur de projet et sans interconnexion avec le projet.	Phases travaux et exploitation : Absence d'incidence	Aucune

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Risques naturels et ruissellement	Projet situé en dehors des emprises inondables identifiées au PPRNi de Lyon-Villeurbanne approuvé le 2 mars 2009. Villeurbanne fait partie du TRI Lyon. Secteur Grandclément non concerné par les surfaces inondables du Rhône et de la Saône quel que soit le scénario étudié. Secteur sud de l'emprise du projet classé en zone prioritaire de production de ruissellement. Présence ponctuelle de zones d'écoulement secondaire sur la route de Genas en limite sud. Commune située en zone d'aléa faible de sismicité, niveau 2. Risque faible de retrait-gonflement des argiles sur l'ensemble de la commune.	<p>Phase travaux : Absence d'incidence</p> <p>Phase d'exploitation : Réduction des emprises imperméabilisées génératrices de ruissellement. Développement de la gestion pluviale à la source sur les secteurs qualifiés en privilégiant l'infiltration, en respect des prescriptions du PLU-H et du règlement d'assainissement de la métropole.</p> <p>Réduction des transferts de ruissellements vers l'aval et donc des risques d'inondation des points bas identifiés ponctuellement sur la route Genas.</p> <p>Respect des prescriptions de gestion pluviale concernant le secteur classé en zone prioritaire de production de ruissellement.</p>	<p>Evitement : Augmentation des espaces végétalisés et de pleine terre permettant d'éviter la production de ruissellement et contribuant à absorber les premiers mm de pluie.</p> <p>Réduction : Mise en place de mesures de gestion des ruissellements à la source permettant de réduire les débits et volumes transférés en aval via : <ul style="list-style-type: none"> - la rétention temporaire des écoulements, - l'infiltration des ruissellements, - la régulation des débits pluviaux envoyés vers le réseau d'assainissement en cas d'impossibilité d'infiltration. </p> <p>Suivi : Contrôle et entretien des ouvrages participant à la gestion pluviale par les gestionnaires compétents.</p>
Eau potable	Réseau bien développé dans l'emprise du secteur d'étude. Importante capacité de la ressource exploitée pour l'alimentation en eau potable du territoire.	<p>Phase d'exploitation : Augmentation des besoins en eau potable couverte par les ressources exploitées qui disposent de capacités suffisantes.</p> <p>Desserte du projet via le réseau métropolitain bien développé sur le secteur.</p>	Aucune
Eaux usées	Réseau unitaire bien développé dans l'emprise de projet. Réseau raccordé à la station d'épuration de Saint-Fons possédant d'une capacité résiduelle importante.	<p>Phase travaux : Risque de transfert de ruissellements souillés issus des secteurs de terrassement, vers le réseau unitaire.</p> <p>Phase d'exploitation : Augmentation des rejets d'eaux usées couverte par les capacités de traitement résiduelles de la STEP.</p> <p>Passage en réseaux séparatifs sur les secteurs requalifiés.</p> <p>Déconnexion des eaux pluviales du réseau unitaire sur les secteurs requalifiés et donc réduction des volumes pluviaux transférés vers la STEP.</p>	Aucune.
Eaux pluviales	Réseaux pluvial très peu développé dans l'emprise du projet. Secteur sud de l'emprise du projet classé en zone prioritaire de production de ruissellement. Présence ponctuelle de zones d'écoulement secondaire sur la route de Genas en limite sud. Règlement d'assainissement pluvial de la métropole définissant les modalités générales de gestion à appliquer. Prescriptions spécifiques sur les secteurs classés en zone prioritaire de production de ruissellement.	<p>Phase d'exploitation : Mise en place de réseaux séparatifs.</p> <p>Développement de la gestion pluviale à la source sur les secteurs requalifiés en privilégiant l'infiltration, en respect des prescriptions du PLU-H et du règlement d'assainissement de la métropole.</p>	<p>Réduction : Respect des prescriptions de gestion imposées par le PLU-H et le règlement d'assainissement de la métropole de Lyon.</p> <p>Mise en place d'une gestion pluviale à la source limitant les débits et volumes envoyés vers les réseaux d'assainissement.</p>
Climat et changement climatique			

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Climat et changement climatique	<p>Climat de type semi-continental. Cumul annuel de précipitation de 814 mm, et température moyenne annuelle de 13,4°C. Ensoleillement local important avec une moyenne annuelle autour de 2100 heures. Aucun masque solaire notable. Vents dominants de direction nord-sud, d'intensité moyenne. Surchauffe estivale fortement marquée dans l'emprise du projet en raison des importantes surfaces minéralisées présentes. Territoire soumis aux incidences du changement climatique (hausse des T°, intensité des phénomènes pluvieux....)</p>	<p>Projet participant modestement à l'augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (vapeur d'eau (H₂O), dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), ozone (O₃), protoxyde d'azote (N₂O), gaz fluorés) à travers l'augmentation de la demande en énergie supplémentaire induite par les logements et les déplacements en véhicules particuliers.</p>	<p>Respect de la réglementation thermique pour les constructions. Mobilisation des énergies renouvelables à travers le déploiement du réseau de chaleur urbain couplé à la valorisation du rayonnement solaire. Désimperméabilisation et mise en place d'une trame végétale sur plus de 5 ha. Gestion pluviale dimensionnée pour contenir les phénomènes intenses</p>
Milieu humain			
Occupation du sol	<p>L'aménagement concerne un espace de 45 ha situé entre le quartier de la Part-Dieu et le Boulevard périphérique Laurent Bonnevey. L'occupation du sol est mixte avec des bâtiments industriels, tertiaire, de logements et de l'artisanat. Le document d'urbanisme classe le secteur en zone urbanisée à destination d'activités industrielles, commerciales, artisanales, de logements ou de parcs urbains selon le secteur. En complément, le périmètre fait l'objet d'une OAP spécifique.</p>	<p>Le projet d'extension s'inscrit dans une logique de requalification urbaine d'un ancien espace à vocation industrielle. L'opération Villeurbanne Grandclément Gare permet de requalifier ces friches tout en augmentant la part d'espaces verts.</p>	<p>Pas de mesures particulières</p>
Transports et déplacements	<p>Le périmètre du projet est très bien desservi en transport en commun avec les lignes T3 et C3 qui desservent le site. Le réseau cyclable est également présent même si des voies d'amélioration sont à l'étude. Il est entouré par quatre axes routiers au trafic important et s'insère d'une manière générale dans un espace congestionné en heures de pointe.</p>	<p>Compte tenu de l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois prévue, le nombre de déplacements générés par le projet a été estimé à 9 530 dont 4 050 motorisés et 1 950 en transports en commun.</p>	<p>Mesures de réduction : confortement du réseau de transport en commun et du réseau cyclable, normes de stationnement.</p>
Pollution lumineuse	<p>Le site s'insère dans un contexte urbain et est par conséquent soumis à une pollution lumineuse, en particulier le long des principaux axes.</p>	<p>Le projet n'engendrera pas d'augmentation de la pollution lumineuse.</p>	<p>Mise en place d'un éclairage réduit et adapté à la typologie de voiries</p>
Énergie et qualité de l'air			
Énergie	<p>Le site abrite de nombreux bâtiments anciens, construits avant les premières normes énergétiques.</p>	<p>Le projet entraînera une augmentation de la consommation énergétique en lien avec la hausse des déplacements et de la consommation induite par les bâtiments.</p>	<p>Mesures de réduction : les bâtiments neufs seront construits avec la dernière norme énergétique en vigueur (RT2020). Un mix énergétique faisant appel aux énergies renouvelables pourra être utilisé</p>
Qualité de l'air	<p>La qualité de l'air sur le secteur est relativement bonne avec des concentrations en PM10, dioxyde d'azote inférieurs aux seuils de qualité indiqués par l'OMS, des dépassements ponctuels des concentrations en ozone sont constatées.</p>	<p>La pollution atmosphérique engendrée par la demande énergétique des futurs bâtiments ainsi que par les déplacements supplémentaires restera limitée, et n'est pas de nature à dégrader la qualité de l'air ambiant.</p>	
Acoustique			

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Acoustique	<p>Le bruit de fond du secteur est entretenu localement majoritairement par le trafic routier et secondairement par le trafic des trams et les activités industrielles.</p> <p>Les voiries générant le plus de trafics et la voie de tramway sont classées au classement sonore des infrastructures de transports en catégorie 3 ou 4.</p> <p>Les niveaux de bruit ambiant le long des plus grands axes sont de l'ordre de 64 à 66,5 dB(A) de jour et de 57,5 à 65 dB(A) de nuit. A proximité directe de certains de ces axes, l'ambiance est non-modérée de jour (> 65 dB(A)) et de nuit (>60 dB(A)).</p> <p>En dehors de ces axes, les niveaux sonores sur le reste du site d'étude sont inférieurs à 55 dB(A) de jour.</p>	<p>Les niveaux de bruit restent caractéristiques de zones peu calmes à calmes.</p> <p>Le bruit généré par le trafic supplémentaire et les bâtiments d'activités dégraderont faiblement l'ambiance acoustique sur site (généralement entre 0 et +1 dB(A)).</p> <p>Les logements neufs qui seront situés en ambiance non modérée de jour ou de nuit devront bénéficier de protections acoustiques.</p>	<p>Mesures de réduction : les logements neufs qui seront exposés à des niveaux supérieurs à 65 dB(A) de jour ou 60 dB(A) de nuit devront bénéficier d'isolations acoustique.</p>
Présence d'espèces animales protégées et d'habitats remarquables	<p>Habitats très anthropisés, non remarquable et dégradés pour la plupart. Les habitats ne sont pas favorables à une diversité faunistique élevée et patrimoniale.</p> <p>Aucune espèce protégée. 3 espèces végétales patrimoniales dont une menacée au niveau régional.</p> <p>19 espèces communes protégées sur l'aire d'étude approchée : 1 reptiles, 15 oiseaux (dont 14 nicheurs), 3 chauves-souris, utilisant le site pour le nourrissage et/ou la reproduction.</p>	<p>Risque de prolifération d'espèces végétales exotiques envahissantes.</p> <p>Disparition temporaire ou permanente de la zone de reproduction, de gagnage et de transit d'espèces majoritairement commune, en l'absence de mesures d'évitement, réduction.</p>	<p>Adaptation du calendrier d'intervention accompagné d'une valorisation de l'aménagement écologique des espaces verts, supports de biodiversité</p> <p>Mise en place d'une gestion extensive</p>
Paysage	<p>Le site d'étude s'inscrit dans un environnement à la fois urbain et industriel avec une place importante des infrastructures de transport et des friches industrielles.</p>	<p>La transformation de l'occupation des sols modifiera les composantes actuelles du paysage et donnera une place plus importante aux espaces verts sur le site, les friches industrielles seront détruites et remplacées par des bâtiments tertiaire, des logements ou des équipements publics.</p>	<p>Mesures de réduction : Le PLU impose une urbanisation type dans le périmètre d'intérêt patrimonial.</p>
	Vulnérabilité aux risques d'accidents ou aux catastrophes majeures		
	<p>Le périmètre de projet est exposé au risque sismique faible et à un aléa faible de retrait-gonflement des argiles.</p> <p>Le périmètre de projet n'est pas directement concerné par les risques d'inondation mais il est classé sur sa partie sud en secteur prioritaire de production au titre de la prévention des risques d'inondation par ruissellement.</p> <p>Le risque TMD et le risque industriel n'entraînent pas de prescription au niveau du projet.</p>	<p>La diminution des surfaces imperméabilisées contribue à réduire les volumes de ruissellement produits dans l'emprise du projet.</p> <p>Le développement de mesures de gestion pluviale à la source permet également de réduire la saturation des réseaux pluviaux et donc les désordres hydrauliques susceptibles d'en résulter</p> <p>L'état des risques technologiques n'engendre pas d'incidence particulière sur l'environnement.</p>	<p>Mesures d'évitement</p> <p>Les nouvelles constructions respecteront la réglementation parasismique en vigueur et les prescriptions géotechnique permettant de garantir leur stabilité.</p> <p>Mesures de réduction</p> <p>Le projet intègre des mesures de gestion pluviale privilégiant l'infiltration permettant de réduire les débits ruisselés transférés vers l'aval et de réguler les débits transférés vers les réseaux d'assainissement.</p>

Annexe 3

Bilan de la concertation

Dans les pages qui suivent ont été retranscrites sous forme de synthèse, les remarques issues des registres de concertation préalable et de l'adresse électronique concertation.zacgrandclementgare@grandlyon.com recueillies sur la période du 12 février au 15 novembre 2019, ainsi que les échanges qui se sont tenus lors de la réunion publique du 16 octobre 2019.

THEME : VIE DE QUARTIER / ANIMATION / ACTIVITÉS/ ÉQUIPEMENTS

1. Observation/Question :

1200 nouveaux logements, c'est un nombre important. La bétonisation excessive ne doit pas investir le quartier.

Réponse apportée :

La Métropole a besoin de construire des logements pour répondre aux besoins qui s'expriment dès à présent, en permettant à tout un chacun d'habiter à des prix accessibles. A ce titre, la part du programme général des constructions de l'opération dédiée à du logement en accession libre sera réduite au profit de l'accession sociale et intermédiaire, notamment produite au travers de l'Office Foncier Solidaire, et du logement social).

∞

2. Observation/Question :

Un projet de halle de marché rue Poizat serait-il envisageable ?

Réponse apportée :

La ville de Villeurbanne souligne l'intérêt de l'idée et indique que les études à venir indiqueront si cela est économiquement et financièrement possible.

∞

3. Observation/Question :

Où sera situé le groupe scolaire ?

Réponse apportée :

Il sera probablement localisé sur la partie sud du tracé du T3, rue des fleurs. Cette hypothèse devra être précisée au travers des études qui vont être confiées à l'architecte en chef prochainement désigné

∞

4. Observation/Question :

La position du groupe scolaire, au sud de T3 (et donc de la gare de Villeurbanne et du parc), ne semble pas la plus sécuritaire pour les élèves qui devront traverser le faisceau ferroviaire plusieurs fois par jour. L'accès au parc doit, de ce point de vue, être bien réfléchi.

Le participant propose de dédier une rue aux commerces de proximité pour animer le quartier et recréer de la convivialité.

Réponse apportée :

Pour compléter le propos sur la position du groupe scolaire, l'implantation est réfléchie au regard de la commune en premier lieu, et donc des autres groupes scolaires. Le groupe scolaire Berthelot sur la partie nord de T3, récemment rénové et agrandi, répond déjà aux besoins du secteur de la gare de Villeurbanne et le choix s'oriente sur une implantation au sud de T3 pour une meilleure couverture du territoire. Toutefois à ce stade des études, la position n'est que pressentie et rien n'est encore figé. La remarque sur la traversée de T3 est intéressante et fera l'objet de toute notre attention dans la poursuite des études. L'aménagement d'une nouvelle intersection barrière au droit du futur parc est en cours de négociation avec le SYTRAL.

∞

5. Observation/Question :

Le conseil de quartier interroge sur un projet de collège sur le secteur

Réponse apportée :

Pour le collège, la Métropole est attentive aux nouveaux besoins sur la programmation en équipement éducatif. Un nouveau collège est déjà en cours de construction sur le secteur Cusset. La Métropole établira une prospective en matière de collèges et pourra adapter à la fois la carte scolaire et l'offre en fonction des nouveaux besoins.

∞

6. Observation/Question :

Un EHPAD est-il prévu sur le quartier ?

Réponse apportée :

Ce type d'établissement relevant de l'hébergement nécessite un accord préalable (autorisation) de l'Agence Régionale de Santé (ARS) basée notamment sur la démographie, et sur ce sujet la Métropole n'a pas de pouvoir de décision en la matière. En revanche une résidence sénior (privée) pourrait trouver sa place dans la programmation en fonction des études à venir.

∞

7. Observation/Question :

Une participante félicite les collectivités par le biais du registre, pour ce projet qui a écouté les habitants sur les questions d'environnement et de bien être quotidien. Cette remarque n'appelle pas de réponse.

∞

8. Observation/Question :

Le conseil de quartier aborde le sujet de l'implantation d'un lieu culturel en lien avec le Pôle Pixel

Réponse apportée :

Avant de parler d'un équipement culturel, il faut d'abord déterminer pour quoi faire, à destination de quel public, et quel serait son lien avec le nouveau quartier. À partir de là, il est difficile de dire aujourd'hui s'il y aura ou non ce type d'équipement, précisément sur la ZAC, d'autant que sur la commune est déjà bien pourvue en équipements culturels. Ce point pourra être examiné au-delà du projet d'aménagement par la Ville.

∞

9. Observation/Question :

Une observation interroge sur comment va vivre le quartier et propose de prévoir des activités culturelles pour créer une centralité sans devoir se déplacer. (Cinéma indépendant, salle de spectacle, théâtre).

La valorisation des sheds et du bâti industriel existant est également évoquée pour proposer des services du XXIe siècle tel que le coworking, l'ouverture d'un tiers lieu, etc.

À l'échelle de la ZAC, il est demandé de prévoir des emplacements pour de la restauration mobile type foodtruck

Réponse apportée :

Une partie de la réponse sur les équipements de quartiers a déjà été abordée. En ce qui concerne des équipements de nature privés (cinéma, théâtre, etc.), ils répondent aussi d'un modèle de rentabilité économique qui ne se décrète pas.

La ville étant en pleine mutation, de nouveaux usages apparaissant avec le bouleversement des modes de vie induit par la digitalisation et les nouvelles mobilités notamment, le projet aura à questionner et étudier toutes ces questions sur les usages (restauration mobile, lieux de travail et de loisirs partagés, etc.).

La valorisation du patrimoine et son intégration dans le projet fait partie des objectifs retenus et sera étudiée.

∞

10. Observation/Question :

Une autre observation demande l'ajout de services de proximité : poste de police, bibliothèque et musée pour irriguer culturellement le quartier à laquelle s'ajoute une demande d'implantation d'agence bancaire.

Réponse apportée :

Cette question a également déjà été abordée par le maire de Villeurbanne à l'occasion de la réunion publique du 16/10/19. D'une manière générale si l'implantation d'un équipement culturel comme vecteur d'animation du quartier peut paraître logique, dans la pratique les questions de la pérennité, du coût et du financement de tels équipements restent des équations compliquées à résoudre. Les besoins en services publics seront à débattre avec les entreprises publiques et collectivités compétentes.

∞

11. Observation/Question :

Un hôtel est-il prévu sur le quartier ?

Réponse apportée :

Les établissements de plus de 40 chambres ne sont permis au PLU-H que par une polarité d'hébergement hôtelier et touristique. En l'occurrence le quartier n'en accueille pas.

∞

12. Observation/Question :

Quel est le devenir de la maison du 38 rue Antoine Primat (maison en bordure du futur parc) ?

Réponse apportée :

C'est un élément remarquable du patrimoine du quartier qui est d'ores et déjà identifié. Elle sera conservée et intégrée au projet.

THEME : ETUDES ET DEVELOPPEMENT DU PROJET

13. Observation/Question :

Pourquoi la place Kimmerling n'est pas dans le périmètre de la ZAC ?

Réponse apportée :

La place n'a pas été incluse dans le périmètre en raison de l'incertitude qui demeure sur le projet T6 Nord qui aura un impact sur le devenir de la place .Il a été souhaité d'attendre que le tracé du T6 Nord ait été stabilisé pour proposer un aménagement plus pertinent avec le futur contexte urbain.

∞

14. Observation/Question :

Il y a un permis de construire en cours au 8bis rue E. Decorps (opération 6e sens)

Y-a-t-il d'autres opérations à attendre prochainement dans et en dehors de la ZAC?

Réponse apportée :

Il s'agit d'un permis de construire de 45 logements lié au PUP Alstom voisin (Alliade et 6^e sens) et à la connaissance de la Ville, aucun autre permis de construire n'est prévu sur le secteur de la ZAC.

∞

15. Observation/Question :

Le faisceau ferré du tram T3/Rhône express constitue un obstacle qui crée une difficulté pour traverser le quartier du nord au sud ; qu'est-il prévu pour y remédier ? Plus largement, le quartier démontre déjà des signes de saturation et l'arrivée de T6 risque de ne pas améliorer la situation : là aussi qu'est-il envisagé ?

Réponse apportée :

Le SYTRAL étudie une traversée supplémentaire à celles existantes actuellement sur Grandclément (au niveau de la rue De Wett). En ce qui concerne la circulation dans le quartier, il faut savoir que la cohabitation T3/T6 infléchira l'usage de la voiture à la baisse et engendrera un report vers les transports en commun ; d'autre part, la reconfiguration de l'espace grâce au tram, permettra de réfléchir à des améliorations de la circulation.

∞

16. Observation/Question :

La concertation de T6 terminée, pouvez-vous présenter le tracé et résumer quels en sont les conséquences sur le quartier ?

Réponse apportée :

En toute vraisemblance, il arrivera par le sud du chemin du Vinatier, empruntera la route de Genas et remontera par l'avenue Leclerc pour passer sur la rue Jean Jaurès ensuite. La mise en service serait prévue pour fin 2024- début 2025.

∞

17. Observation/Question :

Une remarque n'appelant pas de réponse souligne qu'un jalonnement depuis le périphérique à l'est serait intéressant pour l'accessibilité du quartier. Il est ajouté que si la ligne de l'est constitue un transport en commun efficace, elle constitue néanmoins une barrière qu'il conviendrait de pouvoir franchir plus facilement pas des passages/ponts/passereilles.

∞

18. Observation/Question :

Quels sont les objectifs du projet en matière d'aménagement d'espaces publics ?

Réponse apportée :

Un architecte urbaniste en chef sera missionné par la Métropole une fois la ZAC créée. Ses missions consisteront à mettre au point un plan de composition intégrant toutes les ambitions du projet. Puis un maître d'œuvre des espaces publics sera désigné par la Métropole, qui travaillera sur les futurs espaces publics en concertation avec les habitants et les acteurs du quartier.

∞

19. Observation/Question :

Comment sera choisi le futur architecte-urbaniste ?

Réponse apportée :

Ce choix est encadré par les procédures de marché publics ; le choix sera fait par les élus de la commission d'appels d'offres de la Métropole sur un certain nombre de critères prouvant la capacité à mener une telle étude (compétences techniques, références, offre de prix, etc.)

∞

20. Observation/Question :

Comment seront associés les habitants à ce travail de l'architecte-urbaniste ?

Réponse apportée :

. Le travail avec les habitants est un critère de sélection du prestataire et les élus ont bien noté qu'à Grandclément il s'agit d'une attente forte des habitants. Une mission de concertation est donc intégrée dans les missions de l'architecte-urbaniste.

∞

21. Observation/Question :

Une contribution fait valoir que les évolutions au coup par coup sont néfastes pour la qualité du projet, qu'il faudra être attentif à la végétalisation de l'extension de la promenade de la gare et que la ville des courtes distances devra être favorisée. Enfin, l'urbanisme transitoire est également évoqué comme pouvant faire avancer le projet.

Réponse apportée :

Sur le point d'une évolution au fil de l'eau, la procédure d'aménagement choisie qu'est la zone d'aménagement concerté, a vocation à maîtriser le développement dans le temps d'un secteur, et imposer des contraintes qui garantiront la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale.

Pour l'aménagement de l'extension de la promenade de la gare se reporter à la remarque 23.

Pour la ville des courtes distances se reporter à la remarque 32.

Enfin, les collectivités pourront se saisir de l'occupation temporaire de sites en attente de projet, pour favoriser l'émergence de dynamiques, en fonction des opportunités.

THEME : PARC / VÉGÉTALISATION / NATURE EN VILLE

22. Observation/Question :

On parle ici d'un parc de 3 Ha ; pouvez-vous nous donner des éléments de comparaison pour se rendre compte de ce que cela représente ?

Réponse apportée :

Le parc des droits de l'Homme fait 1 Ha, cela représente donc 3 fois le dit parc ; autre exemple : le square Vaillant Couturier représente 8000 m².

∞

23. Observation/Question :

La densification du quartier jugée trop massive actuellement ne devra pas se faire au détriment de la qualité des projets d'espaces verts.

Le contributeur s'interroge sur la façon dont le projet pourra répondre au problème du réchauffement climatique.

Réponse apportée :

C'est l'esprit du projet que de maintenir un équilibre entre construire et préserver des espaces de respiration. Le grand parc et les espaces publics qui l'accompagneront, seront des mesures concrètes pour y parvenir.

La lutte contre le réchauffement climatique est un sujet vaste, qui à l'échelle d'un quartier passe par des mesures de divers ordres : agir sur une réduction des déplacements individuels motorisés, réguler climat local (plantation d'arbres pour l'ombre et l'humidité, espace clairs réfléchissants pour éviter l'accumulation de chaleur dans les matériaux, modes de chauffage, etc.)...

Toutes ces composantes seront appréhendées globalement par la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la qualité environnementale urbaine et bâtie. Les programmes privés se verront également imposer des règles de constructibilité exigeantes présentes d'ores et déjà dans le PLUH, qui imposent par exemple un pourcentage d'espaces verts en pleine terre.

∞

24. Observation/Question :

Pourrait-on prévoir des coins ombragés dans le parc pour ne pas reproduire l'expérience de la promenade de la gare où le jardin d'enfant est en plein soleil ?

Réponse apportée :

L'aménagement du parc prendra cet aspect-là en compte dans sa conception, et n'aura pas vocation à être aussi minéral que la promenade de la gare.

∞

25. Observation/Question :

La faisabilité des continuités plantées est interrogée quant aux largeurs des rues existantes

Il est suggéré que le futur parc soit ouvert pour lier les espaces de la gare et plus largement ouvrir ce quartier cloisonné par la rupture physique du tram notamment et qu'il serve de support pour des événements et l'animation du quartier. D'autres exemples de fonctions pour le parc (parcours sportif, jeux, compostage) sont proposés dans cette contribution.

Réponse apportée :

Le travail des gabarits des rues existantes pour intégrer des mails plantés, amènera probablement à revoir la configuration et le partage de l'espace différemment pour permettre les plantations.

Quant à la configuration du parc et la définition de ses usages, il est encore trop tôt pour le dire ; les études poursuivies sur 2020 et au-delà permettront de définir la programmation du parc. Elles prendront en compte vos idées pour alimenter la réflexion.

∞

26. Observation/Question :

Le conseil de quartier interroge sur le ratio du nombre de m² d'espace vert par habitant, au regard des recommandations de l'OMS.

Réponse apportée :

Sur la question des espaces verts, l'OMS recommande 10m²/habitant, et le taux actuel de Villeurbanne se situe autour de 5m²/habitant.

Même si le projet ne permettra pas de rattraper le retard à lui tout seul, il contribuera à améliorer grandement la situation. Les autres aménagements (franges paysagères) viendront aussi améliorer la situation auquel s'ajouteront les surfaces privées imposées par le PLU-H.

La ville indique que la totalité des espaces verts fera 6,1 hectares. L'OMS ne considère pas le statut de l'espace public ou privé ; il rappelle que les espaces verts sont aussi constitués par les mètres carrés privés en cœur d'îlot, et que c'est bien le cumul des deux qu'il faudra regarder. Au-delà des mètres carrés, il faudra aussi regarder la qualité des espaces qui contribueront à atteindre les objectifs de développement durable (désimperméabilisation, lutte contre les îlots de chaleur, etc.)

∞

27. Observation/Question :

Des récentes contributions d'habitants (3) concernant la superficie insuffisante du parc sont également parvenues par l'adresse mail dédiée à la concertation préalable.

Réponse apportée :

Cette thématique est majoritairement relayée via la boîte mail de la procédure de participation du public à l'évaluation environnementale ; veuillez-vous reporter à l'annexe 4 pour le détail de la réponse.

∞

28. Observation/Question :

Concernant l'imperméabilisation des sols, pourrait-on envisager des places de parking perméables pour les entreprises et des toitures végétalisées ?

Réponse apportée :

Même si ce n'est pas encore le temps d'aborder ces questions techniques, le PLU-H imposera le parking en sous-sol pour les futurs programmes pour dégager des espaces de pleine terre à végétaliser au sol. Et aujourd'hui nombre de projets intègrent les toitures végétalisées améliorant les performances énergétiques du bâtiment. Les fiches de lots de la ZAC intégreront des prescriptions pour les questions de cette nature.

THEME : MARCHÉ

29. Observation/Question :

Le contributeur estime que le marché ne correspond pas à l'image qu'il se fait du quartier et qu'avec l'arrivée de T6 cela pourrait être l'occasion de le supprimer.

Réponse apportée :

Sur la question du marché, le sujet a été abordé à la réunion du 16/10/19. Le maire de Villeurbanne a indiqué qu'une étude pour sa relocalisation était en cours. La volonté de le repositionner sur le quartier a été affirmée, puisqu'il contribue à la vie du quartier et sa dynamique.

Néanmoins l'arrivée du tram T6 aura un impact sur la partie marché alimentaire, au moins pendant la phase travaux du tram et il serait préférable de relocaliser le marché de manière définitive dès le début des travaux d'infrastructure.

THEME : CIRCULATION / DEPLACEMENTS / STATIONNEMENT

30. Observation/Question :

Un habitant demande à ce que des places de parking pour les voitures soient intégrées dans les aménagements car c'est selon lui un mode de transport qui n'est pas encore mort.

Réponse apportée :

Effectivement, même si à l'avenir la part modale de la voiture individuelle va décroître, il n'est pas concevable de ne pas l'intégrer dans le projet. Et si l'on parle d'intégration du stationnement, des réflexions sur des solutions de mutualisation seront étudiées, pour réduire l'impact de la voiture sur le quartier et contribuer à l'embellissement du cadre de vie.

∞

31. Observation/Question :

Pourquoi ne pas proposer un projet plus ambitieux, différent de ce qu'on fait aujourd'hui, avec par exemple une zone sans voiture dans le projet ?

Réponse apportée :

La création de la ZAC en cours va poser les bases du projet par une délibération prochaine (intégrant le bilan de la concertation), et pour ce qui est de la procédure de réalisation des idées pourront émerger lors des échanges ; néanmoins sur ce point précis il est encore trop tôt pour le dire.

∞

32. Observation/Question :

Une observation demande de mieux marquer la différence entre les cheminements piétons et cycle le long de T3.

Réponse apportée :

Sur la différenciation entre le chemin piéton et la piste cyclable le long de T3, le projet étudiera cette proposition.

∞

33. Observation/Question :

1200 logements c'est un nombre important. La rue Blum suffira-t-elle pour gérer le trafic?

Réponse apportée :

Sur le sujet des déplacements, l'ambition du projet est de participer à créer les conditions de la ville des courtes distances, une ville mixte qui permette de travailler, d'habiter et de vivre (équipements publics, services notamment) dans des lieux assez proches, permettant de réduire l'usage systématique à la voiture en favorisant un partage des modes de déplacements, notamment avec les transports en commun et les modes de déplacement doux.

Annexe 4

Synthèse de la participation du public à l'évaluation environnementale

Dans les pages qui suivent, ont été retranscrites les remarques issues de l'adresse électronique [évaluationenvironnementale.zacgrandclementgare@grandlyon.com](mailto:evaluationenvironnementale.zacgrandclementgare@grandlyon.com) recueillies sur la période du 15 octobre au 15 novembre 2019.

THEME : PARC / VÉGÉTALISATION / NATURE EN VILLE / PATRIMOINE

1. Observation/Question :

De nombreuses contributions d'habitants (7) rappellent le besoin de nature en ville et qualifient la surface du futur parc comme insuffisante. Elles font la demande soit d'un parc soit d'un espace vert plus généreux de taille variant entre 6 et 7 Ha.

Réponse apportée :

Le quartier abrite actuellement 4 500 habitants avec un gisement d'espaces de respiration dits « espaces verts », publics, d'environ 1,9 Ha ; ce qui équivaut à un ratio d'environ 4,2 m²/habitant.

Le projet d'implanter 3,7 Ha supplémentaires (dont 3,1Ha de parc) pour 2 500 nouveaux habitants produit un ratio de 14,8 m²/nouvel habitant. Il s'agit d'une nette amélioration pour le quartier qui offrira aux habitants actuels et futurs une surface d'espaces verts trois fois supérieure à la situation existante.

À cela s'ajoute les espaces verts privés à aménager dans le cadre du projet estimées à 0,5 Ha.

Pour un projet en milieu urbain constitué, un parc de plus de 3 hectares d'un seul tenant témoigne d'une réelle ambition pour ce secteur en faveur de l'amélioration du cadre de vie.

∞

2. Observation/Question :

Une contribution demande, au-delà de la question de la surface du parc, à ce que le parc soit géré de façon respectueuse de l'environnement et de la biodiversité, et que les mesures en matière de prévention et de sécurité soient anticipés.

Réponse apportée :

Le Zero produits phytosanitaire est déjà une réalité pour les collectivités depuis 2017, qui ont dû développer des techniques de gestion alternatives. Le futur parc s'inscrira dans ce contexte qui pourra selon les aménagements retenus et les possibilités, faire l'objet d'un plan de gestion particulier, davantage volontaire pour la biodiversité et l'environnement.

Pour la question de la prévention et de la sécurité, l'opération sera soumise à une étude pour la sûreté et la sécurité publique qui abordera ces questions en fonction là encore des options retenues pour l'aménagement.

∞

3. Observation/Question :

Une contribution interroge la prise en compte du patrimoine qui fait l'identité du quartier et de la valorisation des espaces « d'intérêt naturel existant » dans un contexte de renouvellement urbain et de densification.

Réponse apportée :

La préservation du bâti existant est une thématique déjà intégrée notamment par le PLU-H via les Périmètres d'Intérêt Patrimoniaux (PIP), et qui sera approfondie par les études à venir.

Concernant la notion de végétalisation, le cadre réglementaire du PLU-H impose le stationnement en sous-sol, et impose aussi des contraintes pour lutter contre l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols au travers du coefficient de pleine terre par exemple. Cela est profitable pour la végétation qui peut trouver racine dans du vrai sol et pour l'infiltration des eaux pluviales qui iront recharger la nappe phréatique.

Enfin, les espaces « d'intérêt naturel existant » auxquels il est fait référence sont aujourd'hui des rues au caractère bien urbain, sauf pour l'impasse Carotte qui est un cas à part.

THEME : LOGEMENT

4. Observation/Question :

Une contribution juge trop élevée la part réservée au logement social dans la programmation habitat de la future ZAC

Réponse apportée :

Dans un contexte métropolitain où la demande en logements ne cesse de croître, la programmation logement a été établie, avec une volonté forte des collectivités de proposer une diversité de produits immobiliers avec des prix maîtrisés et abordables, qui permettent à tous de se loger.

THEME : TRANSPORT / DEPLACEMENTS / NUISANCES

5. Observation/Question :

Une contribution interroge les actions prévues sur le réseau de transport en commun, sur la ligne T3 bien engorgée aux heures de pointe.

Réponse apportée :

S'agissant d'une ligne qui combine l'exploitation du tramway et du Rhonexpress, elle répond à des contraintes particulières. Le SYTRAL étudie attentivement ces phénomènes de saturation, et les croise avec le futur projet T6 qui va compléter le maillage du réseau TCL sur le quartier Grandclément. Ce sont en effet des sujets qui sont pris en compte pour le développement du secteur.

∞

6. Observation/Question :

Une contribution demande à ce que le projet T6 et ses impacts figurent dans le dossier mis à disposition.

Réponse apportée :

S'agissant d'un projet de transports en commun, le SYTRAL est l'autorité organisatrice des transports en charge de ces questions. Le futur tram T6 fera l'objet de sa propre étude d'impact qui est indépendante de celle quartier Grandclément. Néanmoins, la présente étude d'impact anticipe la future arrivée de T6, notamment dans les paragraphes qui concernent les déplacements.

∞

7. Observation/Question :

Une contribution interroge sur les conséquences du trafic supplémentaire sur le niveau d'exposition au bruit.

Réponse apportée :

Les études acoustiques présentées intègrent dans leur modélisation, les données sur le trafic supplémentaire estimé. Le volume de circulation actuel est déjà important et l'aménagement du quartier ne modifiera pas véritablement les données.

Concernant les gabarits de voiries, ils seront retravaillés lors des études techniques de conception à venir, sachant que le principe sera de favoriser l'apaisement des circulations au profit des transports en commun, et non d'inciter l'accroissement de l'usage de la voiture.

∞

8. Observation/Question :

Une contribution interroge sur la compatibilité du projet avec le développement de l'usage du vélo

Réponse apportée :

Les premiers éléments de projet fournis au travers du rapport de présentation, indiquent que les cycles seront bien pris en compte dans l'aménagement de nouvelles voiries ou le réaménagement des voiries existantes.

S'il est effectivement question de contribuer aux objectifs de développement du vélo en ville, il ne doit cependant pas forcément se faire au détriment d'autres modes.

Ainsi l'augmentation de la part modale du vélo sera accompagnée, tout comme le report vers les transports en commun, à travers des aménagements qui contribueront à sécuriser les modes doux et pacifieront les usages de l'espace public.
