

# PORTER -À- CONNAISSANCE

Requalification  
de la Rive Droite  
du Rhône  
à Lyon



Rédacteurs :

DDT du Rhône / Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires (SCADT)

- Unité Aménagement Métropole-CCEL-CCPO
- Unité Déplacements

Services contributeurs :

DDT du Rhône

- Service Sécurité et Transports (SST)
- Service Eau et Nature (SEN)
- Service Planification Aménagement Risques (SPAR)
- Service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires (SCADT)

DRAC / UDAP du Rhône

DREAL

- Pôle Préservation des milieux et des espèces
- Pôle Police de l'eau et hydroélectricité
- Pôle Autorité environnementale

Préfecture / Direction des affaires juridiques et de l'administration locale (DAJAL)

VNF

Cartographie :

DDT du Rhône / SCADT / Unité systèmes d'information géographique et valorisation des données



# Sommaire

I. Objectifs du Porter-à-Connaissance.....	5
II. Les principaux enjeux identifiés.....	8
1. Voiries et sécurité.....	8
1.1 Route à grande circulation.....	8
1.2 Sécurité du transport guidé.....	9
2. Patrimoine.....	9
2.1 Les protections.....	9
2.2 Opportunités à saisir.....	11
3. Enjeux liés à l'eau.....	11
3.1 Risques inondation – PPRI du Grand Lyon.....	11
3.2 Voie navigable.....	11
3.3 Gestion de l'eau.....	12
4. Préservation de l'environnement.....	13
4.1 Évaluation environnementale.....	13
4.2 Espèces protégées.....	13
5. Planification et concertation.....	13
5.1 Documents de planification.....	13
5.2 Concertation.....	14

## Cartes

Carte 1: Enjeux patrimoniaux.....	6
Carte 2: Autres enjeux en présence.....	7





# I. Objectifs du Porter-à-Connaissance

La Métropole du Grand Lyon porte un projet de requalification de la rive droite du Rhône sur environ 2,7 kilomètres linéaires, du pont Gallieni au pont de Lattre de Tassigny.

Le secteur est actuellement très routier, avec 2x2 voies voire 3 voies sur certaines parties. La place offerte au stationnement est assez importante, tandis que celle laissée aux vélos et aux piétons est plus réduite.

Une partie des études pré-opérationnelles a déjà été réalisée (diagnostic, faisabilité,..). Une concertation préalable du public a eu lieu du 8 novembre au 30 décembre 2021, afin de récolter les attentes des habitants et définir les usages futurs. Elle se poursuivra tout au long du projet et jusqu'au lancement des travaux, prévu en 2025-2026. Les études de conception pourraient commencer en début d'année 2023.

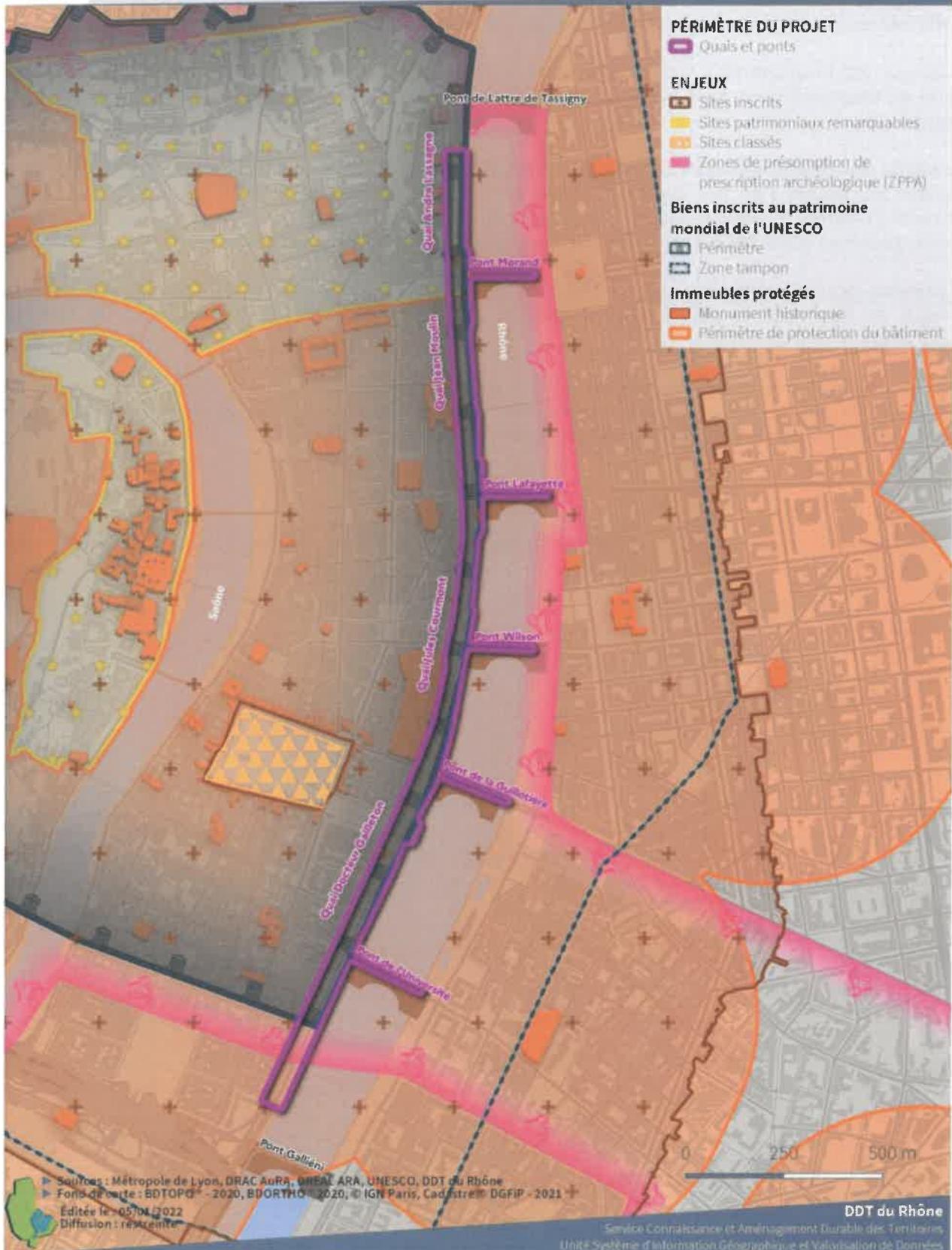
Ce premier porter-à-connaissance a pour objectif de représenter l'ensemble des servitudes d'utilité publique en lien avec le périmètre envisagé et d'explicitier les enjeux et contraintes identifiés afin d'éclairer le porteur de projet.

Les points évoqués ne se veulent pas exhaustifs, tant les enjeux et les possibilités sont nombreux sur ce périmètre. De plus, ce document ne modifie pas l'ensemble des obligations administratives et procédures auxquelles le projet dans son ensemble est soumis.



# Requalification de la Rive Droite du Rhône

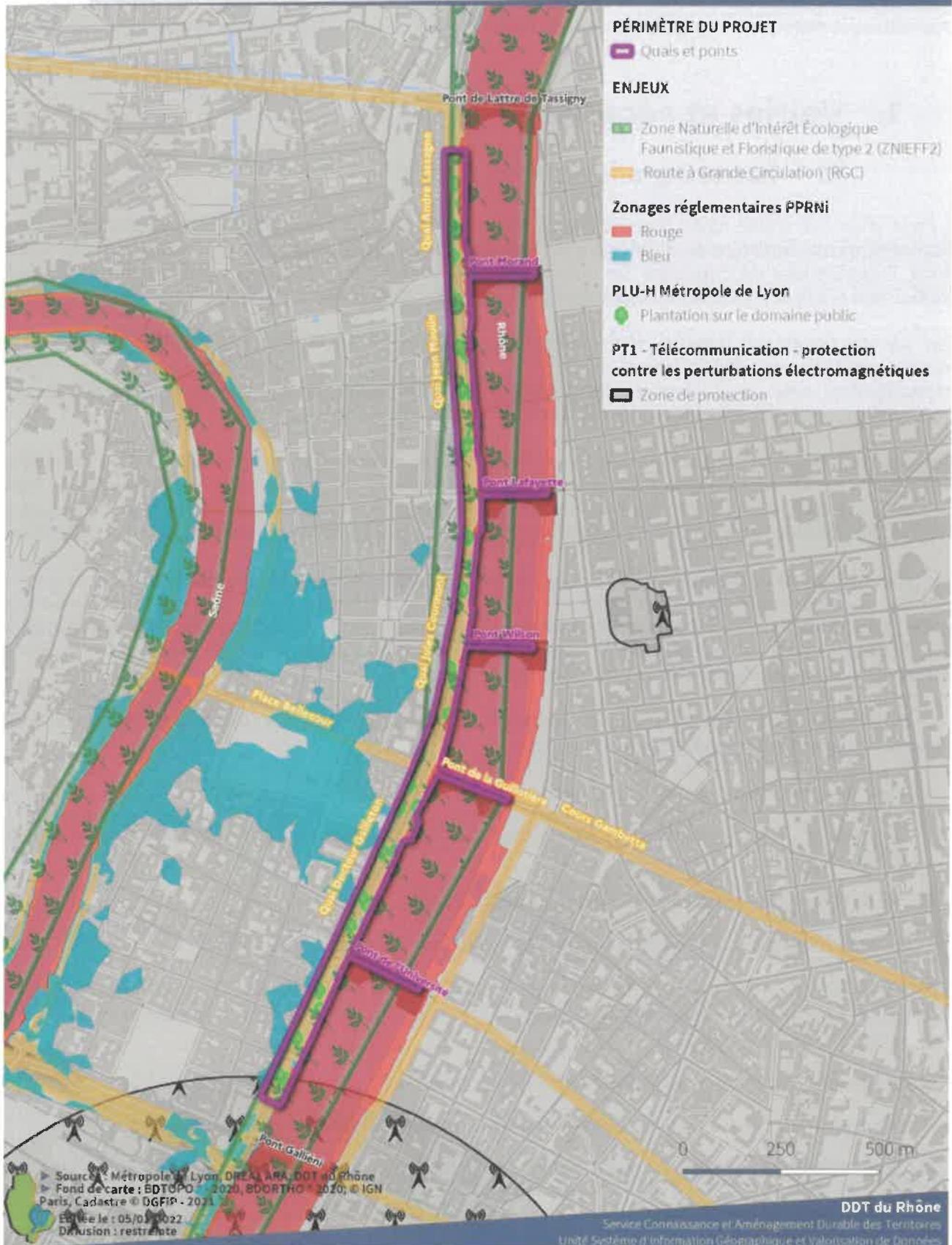
## Enjeux patrimoniaux



Carte 1: Enjeux patrimoniaux

# Requalification de la Rive Droite du Rhône

## Autres enjeux en présence



Carte 2: Autres enjeux en présence



## II. Les principaux enjeux identifiés

Le secteur offre un fort potentiel de requalification en secteur très urbanisé. À l'instar des requalifications des autres berges sur la Métropole, il pourra devenir une vitrine de la conciliation de nombreux usages dans un projet de requalification en secteur très dense. Les nombreux atouts de ce site induisent différents enjeux. Il faut veiller à les intégrer dès les réflexions sur la définition du projet.

### 1. Voiries et sécurité

#### 1.1 Route à grande circulation

Il s'agit d'un axe classé route à grande circulation (RGC) servant notamment d'itinéraire de desserte économique du territoire et d'itinéraire de déviation en cas de fermeture du tunnel sous Fourvière. Ainsi, il conviendra de conserver un nombre de voies minimum nécessaire à l'écoulement du trafic routier afin d'éviter le phénomène d'engorgement routier déjà présent à certaines heures.

Cet axe ne figure pas dans la carte annexée à l'arrêté n°DREAL-RCTV-TE69-01/2017 définissant les réseaux routiers du département du Rhône "TE120", "TE94" et "TE72", accessibles aux convois exceptionnels, ainsi que leur cahier de prescriptions. Néanmoins, de par son caractère RGC, cet axe doit pouvoir accueillir des convois exceptionnels inférieurs à 48 tonnes.

Compte tenu des fonctions d'itinéraire de délestage de cet itinéraire, en cas de fermeture du tunnel sous Fourvière, il conviendra de maintenir une capacité maximale en vue de favoriser l'écoulement du trafic. Si des voies sont dédiées aux transports collectifs, l'aménagement doit être prévu pour assurer la réversibilité du dispositif, comme ce qui est fait de manière expérimentale pour la montée de Choulans.

Par ailleurs, hors situation nécessitant de mobiliser cet axe comme itinéraire de délestage, une étude globale de déplacements sur les quais du Rhône devra permettre d'affiner le fonctionnement du système de déplacements dans son ensemble. La requalification du flux doit s'engager prioritairement par ses entrées et ses sorties plutôt que par le centre, au risque sinon de déplacer la nuisance automobile dans les tissus urbains environnants.

Les caractéristiques géométriques et mécaniques de l'axe devront permettre d'accueillir des transports exceptionnels inférieurs à 48 tonnes.

L'avis de l'État sur la dimension RGC portera sur :

- le maintien des caractéristiques géométriques et mécaniques de l'axe (structure, gabarit et profil en travers) ;
- le volet sécurité routière (maintien ou amélioration) ;
- le maintien de cet axe comme route prioritaire (modification des carrefours).

En l'état actuel de connaissance du projet de requalification de la rive droite du Rhône, et selon les articles R411-8 et R411-8-1 du code de la route, les services de l'État ne devraient rendre qu'un avis dit simple sur la thématique RGC.

L'avis conforme sera uniquement donné dans les cas suivants :

- les relèvements de vitesse en agglomération – Article R.413-3 du Code de la Route,
- la création de zone 30 - Art. R.411-4 du Code de la Route,
- la création de zone de rencontre - Art. R.411-3-1 du Code de la Route,
- la modification des priorités en et hors agglomération - Art. R.415-8 du Code de la Route.

## 1.2 Sécurité du transport guidé

Le projet de ligne de tramway T8 a déjà fait l'objet d'un porter-à-connaissance de la part des services de l'État. Ce paragraphe est un rappel des principes déjà énoncés.

Le décret 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG) fixe les règles de sécurité relative à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport public guidés (tramway, métro, câble urbain, chemins de fer secondaires et touristiques). Ce décret prévoit l'évaluation de la sécurité selon cinq domaines : infrastructures, contrôle commande et signalisation ferroviaire, énergie, matériel roulant, et insertion urbaine. La mise en service d'un véhicule ou de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau (ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle) est subordonnée à une autorisation préfectorale sur la base de dossiers démontrant la sécurité du système, conformément à ce décret.

Concernant l'insertion urbaine des projets de tramway, dont l'enjeu majeur est d'assurer la sécurité de tous les usagers, une approche globale dans les principes d'aménagement entre la section courante, les stations et les carrefours est nécessaire afin de permettre un bon traitement des interfaces. La cohabitation entre les différents types d'usagers est un sujet particulièrement important dans le contexte de développement de l'usage du vélo notamment (avec le projet structurant de réseau express vélo) mais aussi d'autres modes de micro-mobilité.

Par ailleurs, une vigilance devra être portée sur :

- la lisibilité des aménagements afin d'en permettre une bonne compréhension par l'utilisateur, eu égard aux risques associés (véhicule ferroviaire ne pouvant dévier de sa trajectoire et des distances de freinage allongées par rapport au routier),
- l'accessibilité de l'espace et des transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et notamment sur les interfaces entre l'accès aux quais à partir de l'espace public environnant et entre le quai et le véhicule,
- la co-visibilité entre usagers, en portant une attention particulière sur les potentiels masques à la visibilité (végétation, mobilier urbain, signalisation...),
- la continuité des itinéraires pour les modes actifs, afin de ne pas créer de coupure urbaine et de risque de cheminement des cycles sur la plate-forme tramway.

Ainsi, en vue de favoriser la bonne insertion urbaine des projets et maîtriser les impacts de l'évolution du contexte urbain, il conviendra d'associer les gestionnaires de voirie dans la mise en oeuvre des projets et tout au long de la vie des systèmes de transport. L'association des exploitants du réseau transport collectif, permettant un retour d'expérience sur les contraintes d'exploitation vis-à-vis de l'usage des espaces publics, est également souhaité.

Guide intéressant : la série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » (CEREMA).

## 2. Patrimoine

### 2.1 Les protections

La rive droite du Rhône, au niveau de la Presqu'île, est dans le périmètre de nombreuses protections.

Le secteur concerné par l'étude est situé au cœur de la zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Si les abords immédiats du Rhône ont fait l'objet de remblaiements récents lors de



la création des quais, les terrains situés en arrière sont, du point de vue archéologique, extrêmement sensibles notamment en raison de la présence d'un habitat dense durant toute la période antique. Les aménagements projetés devront donc être précédés d'un diagnostic archéologique, qui pourra, le cas échéant, être suivi d'une fouille avant travaux.

Au titre des abords (code du patrimoine), le fleuve participe à la mise en scène de nombreux monuments historiques qui le bordent :

- c'est le cas en premier lieu de l'Hôtel Dieu ou du lycée Ampère, mais également de la Porte des enfants du Rhône devant le Parc de la Tête d'or, du Grand temple quai Augagneur, de la Préfecture, et des immeubles du lotissement Soufflot quai Jean Moulin,
- en second plan du front bâti des quais, d'autres monuments historiques comme l'ancienne église des cordeliers (Eglise Saint-Bonaventure), l'Hôtel de Ville, les immeubles de la place Bellecour, les hôtels particuliers de la rue de la Charité, le garage Citroën, par exemple, intègrent dans leurs abords les quais du Rhône.

Le site patrimonial remarquable (SPR) des pentes de la Croix-Rousse a pour limite le Rhône au droit du quai Lacassagne, avec comme éléments remarquables les alignements d'arbres du quai et l'intégralité des immeubles du lotissement Soufflot.

Au titre du site (code de l'environnement), les quais des deux rives du Rhône sont dans le périmètre du site inscrit de Lyon pour leur valeur urbaine et paysagère.

Un autre enjeu majeur des quais du Rhône réside dans le fait d'être à la fois « la façade » et la limite Est du secteur UNESCO, inscription obtenue le 5 décembre 1998. Dans le plan de gestion UNESCO du site historique de Lyon établi en 2013, cette limite est définie ainsi : « [...], le tracé à l'Est suit le cours du Rhône, qui matérialise à la fois un axe de circulation dense et de structuration de l'espace qui fut longtemps à l'origine d'un abandon des rives. » (page 18). « Après que la Ville s'est détournée de ses artères fluviales, elle a entrepris la reconquête de ses berges et de ses rives qui proposent aujourd'hui de véritables espaces de vies. » (page 22).

Aussi dans le plan de gestion, il est reconnu que la requalification des berges du Rhône coté rive gauche, en zone tampon UNESCO, en 2005, faisant suite à la reconquête des rives de Saône, a été « précieux dans l'argumentaire pour l'inscription du site historique. »

Par contre, la requalification de la rive droite ne figurait pas dans les priorités du dernier plan d'actions, 2013-2019.

En termes d'obligations, le cadre législatif et réglementaire prévoit que dans le périmètre des monuments historiques, le projet nécessite un permis d'aménager, pour lequel l'architecte des bâtiments de France est consulté. Selon les cas l'avis peut être simple ou conforme.

Dans le périmètre défini pour l'opération de requalification de la rive droite du Rhône, les demandes d'urbanisme qui en découleront seront examinées pour "accord à l'autorité compétente", soit au titre du site patrimonial remarquable des Pentes de la Croix-Rousse (SPR), soit au titre des abords des monuments historiques, soit au titre du périmètre délimité des abords (PDA) si les procédures engagées aboutissent dans le cadre de la modification du plan local d'urbanisme

Dans les sites inscrits, conformément à l'article L.341-1 du code de l'environnement, les travaux sont soumis à déclaration, auprès de l'architecte des bâtiments de France, 4 mois avant leur lancement. L'architecte des bâtiments de France dispose d'un simple avis consultatif sauf pour les permis de démolir où l'avis est conforme. Pour une modification substantielle du site inscrit (valeur paysagère, pittoresque, patrimoniale,...) le Préfet peut demander à ce que le dossier soit présenté à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, pour éclairer sa décision.



## 2.2 Opportunités à saisir

Les aménagements routiers conduits depuis 50 ans sur la rive droite ont défigurés les aménagements du XIX<sup>ème</sup> siècle. Les trémies d'infrastructures routières, les altimétries très irrégulières des tabliers de ponts, l'élargissement de plus 50% des quais hauts pour l'accroissement de la circulation automobile, la quasi-disparition des quais bas, ainsi que des alignements de platanes fragmentaires, ont produit un espace urbain essentiellement routier, en manque de continuité, et avec une perte de la relation de la presqu'île au fleuve.

La mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure de transport, la ligne de tramway T8 sur le quai Jules Courmont, sans un projet global de requalification de cet espace, n'aurait abouti qu'à complexifier encore cet espace, en y ajoutant un obstacle supplémentaire dans la relation de la ville à son fleuve.

Les premières préconisations concernent le cadre et le périmètre de définition du projet. Les quais rive droite, du quartier Saint-clair au musée de Confluence, en lien avec la requalification de l'axe M6-M7 et l'ouverture de Perrache, offrent l'opportunité d'une création d'espaces publics contemporains, prenant en compte les nouveaux enjeux métropolitains. Le projet gagnera à étudier ces interactions. Il serait intéressant que le périmètre d'étude aille au moins du pont Gallieni au pont de Lattre de Tassigny, et ne s'arrête pas en pied de rampe.

L'ambition en matière d'environnement, d'urbanisme et de nouveaux usages, pour ce nouvel espace public de plusieurs kilomètres, vitrine du site UNESCO, impose la définition d'un projet avec une maîtrise d'œuvre visionnaire.

Un concours de maîtrise d'œuvre de type Loi MOP, avec des équipes internationales, paraît être le mode privilégié de désignation pour la définition du projet.

## 3. Enjeux liés à l'eau

### 3.1 Risques inondation – PPRI du Grand Lyon

Le projet est soumis au plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) du Grand Lyon - secteur Lyon-Villeurbanne, approuvé le 2 mars 2009. Cette servitude est reportée sur la carte 2 ci-dessus.

D'après le zonage de ce PPRI, le projet se situe en zone rouge R1, en zones bleues B1 et B2 et en zone verte. Même si en l'état actuel des connaissances sur le projet, celui-ci semble pouvoir être autorisé par le règlement du PPRI, il faudra veiller à cette conformité.

Ainsi, la Métropole est invitée à soumettre son projet aux services compétents de la direction départementale des territoires du Rhône quand la consistance des travaux sera plus précise, afin de proposer une analyse plus fine au sens du PPRI.

### 3.2 Voie navigable

#### Domanialité

VNF est gestionnaire du domaine public fluvial qui inclut sur la rive droite du Rhône les bas ports dont ceux situés sous les ponts.

Des conventions d'occupation temporaires (COT) sont attribuées à des bateaux logements quai Gailleton. Si ceux-ci devaient être impactés, la construction d'appontements dans le cadre du projet rive droite du Rhône pour les déplacements provisoires ou définitifs est envisageable, à l'instar de l'opération réalisée pour les bateaux du quai Gillet lors de la construction du pont Schumann.



Enfin VNF vient d'attribuer une COT pour l'occupation de l'espace sous le pont Morand en rive droite pour opérer un service de logistique urbaine fluviale jusqu'en 2031.

#### Tourisme fluvial

La halte fluviale quai Antonin Poncet accueille aujourd'hui des bateaux de croisière fluviale et constitue une escale importante pour une activité structurée sur l'axe Rhône-Saône.

#### Navigation

VNF s'assurera que les impacts en termes de navigation (temporaire ou définitif) soient compatibles avec les niveaux de service actuels et accompagnera les porteurs de projets pour une présentation des travaux projetés en commission des usagers.

#### Le projet rive droite du Rhône et les perspectives de développement fluvial

VNF a pour mission le développement d'une logistique fluviale durable. A ce titre, l'établissement :

- encouragera la métropole à intégrer la logistique urbaine fluviale dans la future utilisation des quais, le Rhône offrant l'opportunité d'acheminer des flux de marchandises au coeur du centre-ville permettant l'essor d'une logistique durable du dernier kilomètre ;
- pourra accompagner le maître d'ouvrage pour favoriser l'utilisation du mode fluvial lors des travaux d'aménagements.

Plus globalement, le projet rive droite du Rhône constitue une opportunité pour réaffirmer le rôle prépondérant du fleuve pour le développement du tourisme, le transport de biens et de personnes et la logistique urbaine.

### **3.3 Gestion de l'eau**

Le projet est situé sur le périmètre de compétence de la police de l'eau d'axe Rhône Saône, géré par les services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

En l'état de connaissance actuelle du projet, les principaux enjeux semblent être :

- la gestion des eaux pluviales : le futur aménagement doit bien prendre en compte la gestion des eaux pluviales afin de ne pas dégrader la qualité de l'eau et améliorer la situation (gestion des pollutions accidentelles, traitement de la pollution chronique liée à la circulation pour les pluies fréquentes, gestion quantitative en forte pluie...);
- les écoulements du Rhône en crue : le projet ne doit pas perturber les écoulements du Rhône en crue (pas d'exhaussement de la ligne d'eau en crue notamment). L'aménagement doit être conçu en limitant les remblaiements en zone inondable et en préservant la section d'écoulement du fleuve jusqu'aux plus fortes crues (en lien aussi avec le respect des prescriptions du PPRI) ;
- les travaux sur le Rhône ou à proximité immédiate ne doivent pas dégrader la qualité de la masse d'eau, voir si possible l'améliorer (qualité physico-chimique et morphologique).

À titre d'exemple, concernant la volonté de créer plus de liens vers le fleuve, ou des cheminements, ceux-ci pourraient s'accompagner d'opérations de restauration écologique, même de petite envergure.



## 4. Préservation de l'environnement

### 4.1 Évaluation environnementale

Dans sa sollicitation à l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage précisera les principales caractéristiques du projet et le contexte environnementale. A titre d'exemple de contexte environnemental, le projet concerne la ZNIEFF de type 2 "ensemble formé par le fleuve Rhône, ses îles et ses brotteaux à l'amont de Lyon". La zone humide la plus proche est à l'amont du projet (Berges du Rhône à Lyon - Tête d'Or). Dans sa demande, le pétitionnaire doit montrer qu'il a bien intégré son projet dans ces milieux.

Pour les projets soumis à étude d'impact, conformément aux articles L.122-1-2 et R.122-4 du code de l'environnement, la Métropole de Lyon peut solliciter un avis de cadrage sur le champ et le degré des informations à fournir. Il s'agit du moyen privilégié pour pouvoir échanger directement avec l'autorité environnementale, et formuler des interrogations sur tous les points d'incertitude, autant sur la forme que sur le fond. Cette demande se fait via l'autorité décisionnaire auprès de la mission régionale de l'autorité environnementale.

### 4.2 Espèces protégées

Les principaux documents méthodologiques portant sur la réglementation relative aux espèces protégées ainsi que la note de procédure « instruction des dérogations espèces protégées » à l'intention des maîtres d'ouvrage sont accessibles sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes : [http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ep\\_notedocrinera\\_noteexterne\\_20211220-def.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ep_notedocrinera_noteexterne_20211220-def.pdf).

Le projet s'inscrit dans un contexte urbanisé. Étant encore en cours de définition, il est difficile à ce stade d'apporter des éléments précis sur la question de la prise en compte des espèces protégées.

L'instruction prévue au titre du cas par cas, envisagée en 2023, devrait permettre de faire le point sur les procédures nécessaires. À cet effet et dans un premier temps il est conseillé de réaliser un pré-diagnostic écologique.

L'état initial doit permettre d'identifier et de quantifier les impacts bruts avant de définir des mesures d'évitement puis de réduction. Les impacts (sur les spécimens et sur les habitats d'espèces protégées) sont à décrire pour toutes les espèces protégées recensées, quel que soit le niveau d'enjeu associé à chaque espèce. L'identification et la quantification des impacts résiduels permet ensuite de statuer sur la nécessité d'une demande de dérogation aux dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement. Si tel est le cas, des mesures de compensation appropriées sont à concevoir.

## 5. Planification et concertation

### 5.1 Documents de planification

Le projet n'est pas encore assez avancé pour pouvoir statuer sur la nécessité ou non de modifier ou de mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme et de l'habitat de la Métropole de Lyon. Néanmoins, cette possibilité doit être considérée car elle induira des démarches et des délais supplémentaires.

## 5.2 Concertation

En l'état actuel de connaissance du projet, la ou les concertation(s) devrai(en)t être pilotée(s) par la Métropole de Lyon, autorité en charge du plan local d'urbanisme intercommunal.

S'agissant des projets relevant d'une concertation obligatoire à la fois au titre du code de l'environnement et du code de l'urbanisme, l'article 39 de la loi du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique permet au maître d'ouvrage d'opter pour une seule concertation, celle prévue par le code de l'environnement. La Métropole peut donc faire le choix de soumettre l'ensemble du projet à la concertation prévue à l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement. Ce choix devra recueillir l'accord de l'autorité administrative chargée d'organiser la concertation au titre du code de l'urbanisme.

L'objectif de cette disposition réglementaire est de simplifier la charge administrative en réalisant une seule procédure au lieu de deux, sans pour autant dégrader la qualité de la participation du public, puisque la concertation au titre du code de l'environnement est réalisée sur l'ensemble du projet, alors que celle au titre du code de l'urbanisme l'est souvent sur une partie du projet. Il est donc possible d'opter pour une consultation unique, mais la plus large possible.