

ZAC DU VALLON DES HÔPITAUX

Mémoire des observations de la Métropole de Lyon sur le procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur du 6 novembre 2020

La ZAC du Vallon des Hôpitaux a fait l'objet d'une enquête publique unique du 28 septembre au 30 octobre 2020 relative à :

- La demande d'autorisation environnementale ;
- La déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon ;
- L'enquête parcellaire portant sur la première phase opérationnelle.

Il nous semble utile de bien préciser que l'enquête parcellaire ne portait pas sur l'ensemble des parcelles qui sont à acquérir par la Métropole pour réaliser le projet, mais seulement celles relatives à la première phase opérationnelle – voir 2.4.3 de la partie « Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives » du dossier de DUP.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement :

- Le commissaire enquêteur a communiqué le 6 novembre 2020 à la Métropole de Lyon – en qualité de responsable du projet - les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse ;
- La Métropole de Lyon doit produire ses observations dans un délai de quinze jours.

Le procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur comprend outre les parties préliminaires, les parties suivantes (le chiffre entre parenthèse renvoie à la partie dont il s'agit dans le PV du commissaire enquêteur) :

- Bilan de l'enquête (4)
- Synthèse des observations recueillies et thèmes abordés auprès du public pendant l'enquête (5)
- Synthèse des observations recueillies auprès des organismes consultés avant l'ouverture de l'enquête (6)
- Analyse et questions du commissaire enquêteur (7)

Le présent mémoire apporte les observations de la Métropole de Lyon – en qualité de responsable du projet de la ZAC du Vallon des Hôpitaux – sur ces 4 parties, au vu du procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur.

La Métropole de Lyon présente en synthèse (partie 5) les principaux enjeux qui ressortent de l'enquête publique et les précisions qu'elle juge utile d'apporter à ce stade.

Sommaire

1. Bilan de l'enquête	3
2. Synthèse des observations recueillies et thèmes abordés auprès du public pendant l'enquête	4
2.1. Thème n°1 : Observations sur l'environnement en général (protection, impacts, EBC, EVV, patrimoine,...).....	5
2.2. Thème n°2 : Habitat - urbanisme PLU-H, patrimoine.....	26
2.3. Thème n°3 : Parcellaire, emprise foncière	38
2.4. Thème n°4 : Avis favorable ou plutôt favorable.....	39
2.5. Thème n°5 : Avis défavorable totalement ou partiellement ou plutôt défavorable.....	41
2.6. Thème n°6 : Demandes de renseignements divers	42
2.7. Thème n°7 : Déplacements, circulation automobile, cyclistes, transports en commun, stationnement.....	49
2.8. Thème n°8 : Personnes venues simplement se renseigner et/ou ayant fait des observations diverses d'ordre général sans se prononcer favorablement ou défavorablement, et également des observations sur la forme et/ou la procédure.....	67
2.9. Thème n°9 : Hors sujet	79
3. Synthèse des observations recueillies auprès des organismes consultés avant l'ouverture de l'enquête	82
3.1. Avis de l'autorité environnementale (MRAe).....	82
3.2. Avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN)	83
3.3. Avis de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC)	84
4. Analyse et questions du commissaire enquêteur	85
5. Synthèse : principaux enjeux qui ressortent de l'enquête publique	102
5.1. Densité urbaine de la ZAC, gestion économe de l'espace et lutte contre l'étalement urbain	104
5.2. Faire avec l'existant / S'inscrire dans le site et le révéler en préservant les traces historiques du patrimoine bâti et paysager et en limitant les impacts sur le milieu naturel	112
5.3. Préservation de la biodiversité / prise en compte de l'environnement dans la conception du projet ..	120
5.4. Dispositions prévues au projet pour lutter contre le réchauffement climatique et s'y adapter	127
5.5. Accessibilité et mobilité	131

1. Bilan de l'enquête (4)

Il serait utile de préciser la chronologie des mesures gouvernementales contre la crise sanitaire pendant la période de l'enquête publique :

- L'enquête publique a démarré le 28 septembre 2020, soit 4 mois après la fin du premier confinement (11 mai) et 2 mois après la fin de l'urgence sanitaire ;
- L'état d'urgence sanitaire a de nouveau été déclaré le 17 octobre, avec la mise en place d'un couvre-feu de 21h à 6h sur la métropole de Lyon, étendu à tout le département le 22 octobre ;
- Le confinement a été rétabli (partiellement) le 29 octobre, soit le dernier jour de l'enquête publique.

Le couvre-feu intervenu au 17 octobre n'a pas fait obstacle au déplacement des personnes intéressées jusqu'en Mairie de Saint-Genis Laval pour assister aux permanences du commissaire enquêteur et pour déposer des observations. De plus, l'article 4 du Décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire permet de se déplacer, à partir du 29 octobre 2020 pour effectuer des « 7° Déplacements pour répondre à une convocation judiciaire ou administrative ou pour se rendre dans un service public ou chez un professionnel du droit, pour un acte ou une démarche qui ne peuvent être réalisés à distance ».

Enfin, En dépit des conditions sanitaires actuelles l'enquête a pu se dérouler dans le respect des modalités définies préalablement, permettant l'information et la participation du public, toutes les permanences physiques prévues ayant pu être tenues et le public s'étant déplacé, en témoignent les observations consignées sur les registres d'enquête auxquelles la Métropole doit présentement répondre. Il était également possible pour le public de prendre connaissance des dossiers d'enquête par voie dématérialisée et de consigner ses observations sur des registres dématérialisés à cette fin.

L'enquête publique n'a pas fait l'objet d'une réunion publique pendant son déroulement (une demande d'un particulier est arrivée trop tard pour pouvoir être prise en considération).

Le Commissaire enquêteur fait état d'un total de 103 contributions dont notamment :

- Maires d'Oullins et de Saint-Genis-Laval : courrier cosigné du 16 octobre 2020
- LPO : courrier du 30 octobre 2020
- Hospices Civils de Lyon : courrier du 28 octobre 2020
- Saint-Genis Notre Ville Notre Avenir : courrier du 29 octobre 2020
- Collectif des habitants de l'Haye : note
- Collectif d'habitants de l'impasse du But : courrier du 29 octobre 2020
- Membres du Collectif Valve et de la Ville à Vélo : note
- Association Déplacer Autrement en Région Lyonnaise : note
- Association Ecoclicot
- Association Saint-Génoise des amis des Arts et des lettres

La Métropole précise que cinq demandes de précisions ont été faites sur l'adresse enquetepubliqueVDH@grandlyon.com dans le temps de l'enquête. Il y a systématiquement été apporté des réponses.

2. Synthèse des observations recueillies et thèmes abordés auprès du public pendant l'enquête (5)

Le Commissaire Enquêteur a classé chacune des 103 contributions suivant 9 thématiques :

1. L'environnement en général (43 contributeurs)
2. L'habitat - urbanisme PLU-H, le patrimoine (38 contributeurs)
3. Le parcellaire, l'emprise foncière (2 contributeur)
4. L'expression d'un avis favorable ou plutôt favorable (4 contributeurs)
5. L'expression d'avis défavorable totalement ou partiellement ou plutôt défavorable (20 contributeurs)
6. Des demandes de renseignements divers (19 contributeurs)
7. Les déplacements, la circulation automobile, les cyclistes, les transports en commun, le stationnement (56 contributeurs)
8. Personnes venues simplement se renseigner et/ou ayant fait des observations diverses d'ordre général sans se prononcer favorablement ou défavorablement, et également des observations sur la forme et/ou la procédure (12 contributeurs)
9. Hors sujet formulés (16 contributeurs)

On observe que de nombreux contributeurs ont fait des contributions sur plusieurs thématiques.

Pour chaque thématique, le commissaire enquêteur présente une synthèse des différentes observations formulées, mais précise **qu'il a lieu de se reporter à intégralité des contributions, notamment pour celles les plus détaillées et argumentées.**

Ci-après, les réponses apportées par la Métropole de Lyon aux remarques classées par thématiques. La remarque est reproduite (soulignée) et la réponse est apportée au-dessous.

Lorsque le sujet abordé relève d'une explicitation des partis pris urbains, environnementaux et/ou paysagers et que plusieurs questions y font référence, alors un renvoi est proposé en parties 4 (Réponses aux questions du Commissaire Enquêteur) ou 5 (Synthèse des principaux enjeux).

2.1. Thème n°1 : Observations sur l'environnement en général (protection, impacts, EBC, EVV, patrimoine,...)

Le projet ne va pas améliorer la vie des habitants de la zone d'étude et des alentours, il sera à l'origine :

- d'augmentation de la pollution consécutive à l'augmentation de la circulation ;
- d'augmentation de déchets et de besoins en énergie liés aux nouveaux logements ;
- de destruction d'arbres remarquables, de verdure, de haies, d'EBC, d'espaces verts, d'écosystèmes, d'îlots de fraîcheur, de terres agricoles, avec plus de bétonnage augmentant les risques d'inondation ;
- de la disparition des quelques ha de verdure sans laisser de choix aux générations à venir ;
- d'un fort impact sur l'environnement et la biodiversité ;
- d'un impact important particulièrement sur le secteur de l'Haye ;
- de plus de béton et d'artificialisation des sols ;
- d'opérations immobilières juteuses avec des constructions de 3 étages entraînant des destructions d'arbres classés ;

Risque d'inondation : voir réponse ci-après

Voir observations générales de la Métropole sur ces sujets en partie 5.

Il serait plus résilient que la ville garde cet espace naturel du vallon des hôpitaux au profit de zones de production agricole

Le projet, par la programmation de ses espaces publics et privés, propose de contribuer à sa mesure aux enjeux de souveraineté alimentaire des territoires qui constituent l'un des enjeux majeurs du XXIème siècle. L'histoire du lieu et son positionnement dans le tissu urbain invitent naturellement à y perpétuer une forme d'agriculture et à la mettre en adéquation avec les attentes sociétales et les besoins actuels.

Le projet paysager pourrait ainsi étudier plus avant plusieurs thématiques de paysage nourricier d'échelle locale :

-Autour de la production agricole : (Des jardins nourriciers gérés collectivement par des habitants du quartier, des espaces pédagogiques et de biodiversité pour les écoles.../ Parcours comestible dans l'espace public par exemple)

- Autour de l'histoire et de l'identité locale : Vergers conservatoires (en polycultures) / Jardins de production semencière, par exemple, notamment dans le bas du parc du Vallon

- Autour de la nature en ville, biodiversité : Lisières comestibles dans l'espace public / Plantations dans l'espace public et privé / Refuges identifiés de biodiversité en ville appuyé notamment sur les mesures de compensations et d'évitement

- Autour de l'alimentation et de la santé

Ces éléments seront précisés dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics et portés à la connaissance du public dans le cadre d'une prochaine actualisation de l'Etude d'impact.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une étude d'impact agricole, voir réponses apportées dans la suite du document.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet en partie 5, pour ce qui est de l'opportunité même de développer un nouveau quartier sur le secteur du Vallon des hôpitaux.

Doit être considérée une gestion des déchets différentes de celle actuelle dans l'écoquartier et des espaces partagés tels que le coworking, les jardins partagés

La gestion des déchets ménagers est précisée à la page A36 de l'étude d'impact

La collecte des déchets dans le quartier Coeur de vallon se fera en porte à porte. Les fiches de lots comprendront des prescriptions spécifiques pour inciter au tri sélectif, au compostage. Ci-après quelques pistes qui seront déclinées dans les documents prescriptifs de la ZAC sur cette thématique :

- Localiser les locaux déchets sur les parcours piétons, les concevoir de façon agréable et pour inciter au tri (signalétique)
- Permettre la réduction des déchets ménagers à gérer par la mise en place d'un système de gestion des biodéchets à l'échelle de chacun des lots (Intégration de compost collectif à l'échelle des lots)
- Intégrer un espace de stockage de déchets humides suffisamment dimensionné dans l'aménagement des espaces extérieurs ou intérieurs / Anticiper la gestion spécifique des biodéchets dans les locaux déchets (casiers, lave seaux,...)

Quant à l'économie circulaire :

La page A49 donne également des orientations quant à la réutilisation des déchets de chantier, à travers notamment des logiques de réemploi sur site, dans le cadre de la mise en œuvre des espaces publics par exemple, dans une logique d'économie circulaire.

Là encore, les documents prescriptifs de la ZAC donneront des pistes et des objectifs à atteindre.

Le projet s'inscrit enfin dans la démarche d'appel à manifestation d'intérêt pour les quartiers à énergie positive et à faible impact carbone lancé par l'ADEME en 2019 et dont les premières études devraient être lancées en 2021. À ce titre, la question de l'économie circulaire dans la conception des espaces publics notamment a été retenue comme un chantier à mener.

Concernant les questions en lien avec la programmation :

A ce stade des études, la superficie d'espaces tertiaires et économiques n'a pas encore été ventilée finalement. Le coworking pourra faire partie des types de produits mis en œuvre.

Comme précisé à la page III 22 du dossier de DUP, une partie du parc du Vallon et notamment sa partie sud « pré-vergers et bassins », il est souhaité que ce secteur puisse accueillir des plantations vivrières.

Le projet urbain s'appuie sur l'héritage nourricier du site tout en l'actualisant aux problématiques contemporaines. Il propose de maintenir des espaces à vocation productive à petite échelle au sein du site afin de permettre l'installation d'une nouvelle forme d'agriculture domestique, multiple, bio-intensive, génératrice de lien social.

Cette démarche agro culturelle sera recherchée à l'échelle de l'ensemble de l'opération.

La Métropole :

- a refusé de considérer les demandes de la MRAe et du CNPN de prendre en compte le morcellement des zones évitées ou réduites, tout en reconnaissant la valeur de l'argument sur ce dossier, justifiant sa décision par le doublement des zones compensées par rapport à celles impactées, alors que ce doublement est une valeur minimum dans l'application de la loi ;

- n'aurait pas répondu au CNPN de façon claire et satisfaisante sur les calculs de zones compensées qu'il qualifie d'arbitraire ou douteux et fortement remis en question ;
- n'a apporté aucune réponse à la demande de la MRAe d'éviter les arbres remarquables ;
- devrait soumettre à nouveau son dossier à la MRAe et au CNPN après avoir répondu aux questions qui ont été éludées.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 3.2 et 5

Les mesures de compensation vis-à-vis de l'impact sur l'environnement semblent dérisoires, lointaines et insuffisantes.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 3.2 et 5

Dans quelles proportions les arbres ayant vieillis seront remplacés par des essences nobles

Dans les EBC, les arbres ayant vieillis n'ont pas vocation à être remplacés, car participant de la bonne santé écologique de ces secteurs. Par exemple, un certain nombre de boisements ont été évités dans le cadre du projet d'aménagement, afin notamment de garantir la conservation d'arbres creux (page E 360 du dossier d'étude d'impact).

Les essences qui seront choisies pour les plantations nouvelles dans le cadre du projet paysager du Vallon des hôpitaux le seront en adéquation avec le contexte patrimonial, paysager et l'évolution du climat lyonnais, afin d'assurer leur pérennité dans le temps long.

Les cahiers des charges qui encadreront les missions des maîtrises d'œuvre intervenant sur les espaces publics comprendront des éléments en ce sens.

Une réflexion qui prenne en compte le souci écologique est indispensable avant la réalisation de ce projet

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 3.2 et 5

Pourquoi les arbres situés au sud-est de la parcelle AX302 ne sont pas classés mais destinés à être abattus ?

La parcelle AX302 n'est pas répertoriée au cadastre (selon cadastre.gouv.fr consulté le 18 novembre 2020). Le plan joint au registre identifie la parcelle AW302 située dans le quartier de l'Haye et le But, ainsi que la parcelle AW 264 sur laquelle un EBC est effectivement supprimé dans la mise en compatibilité du PLU-H. il s'agit en l'occurrence de vieux fruitiers dont l'état sanitaire est peu satisfaisant.

D'une manière générale, l'évolution d'EBC vers des EVV ou la suppression de ces types de protection ne signifie pas que les arbres seront forcément abattus, mais permet parfois simplement d'aménager des cheminements ou des aménagements légers (mobilier urbain...).

Le déclassement de certaines zones d'EBC en EVV permet de créer des franchissements, des passages pour modes doux, sous ou entre les arbres de type sentier. Les aménagements seront être très légers, de nature à préserver au maximum le paysage, les arbres remarquables et en bonne santé. L'urbanisation modérée et contrôlée est compatible avec la préservation du paysage le plus remarquable et singulier.

L'objectif du projet n'est pas de sanctuariser les espaces mais au contraire d'imbriquer espace paysager et espace de vie, afin de rendre les habitations plus confortables.

En effet les arbres existants constituent un patrimoine majeur et bien identifié du site que le projet a vocation à maintenir autant que possible.

Pour précision le projet analyse et tient compte de l'hétérogénéité du patrimoine arboré en place : il distingue les plus beaux sujets, les ensembles arborés historiques et les jeunes boisements d'avenir à conforter, mais également les groupes d'arbres sur le déclin ou constitué d'essences peu pérennes présentant peu de potentiel pour l'avenir, dont le maintien est interrogé dans le projet au profit de nouvelles plantations mieux adaptées aux enjeux climatiques du siècle à venir.

Les arbres des parcelles C2, C3, C4 et C5 du secteur L'Haye et le But, dont certains ont été déclassés, afin de pouvoir les abattre ; ce qui est tout à fait contraire aux nécessités de préserver des espaces végétalisés pour lutter contre le réchauffement climatique en plus de la perte d'îlots de fraîcheur. Ces disparitions vont dégrader le cadre de vie de l'impasse.

Cette remarque renvoie d'une manière générale à l'aménagement du secteur de l'Haye et le But et notamment à la prise en compte de l'environnement naturel et paysager existant. Ainsi, voir les observations de la Métropole sur ce sujet au 5.1, 5.2 et 5.3

Des propositions d'aménagements sont faites notamment dans le secteur de l'Haye et le But pour limiter le bruit et les dangers de la circulation dans ce secteur et réduire le nombre d'EBC supprimés tout en ajoutant des plantations d'arbres

Voir les observations de la Métropole sur ce sujet au 5

Le risque d'inondation par ruissellement sera aggravé par la topographie en pente du site et la faible perméabilité des sols, notamment en fond de vallon, notamment au Revoyet y compris pour un évènement centennal (contrairement à ce qui est annoncé) ; ne vaudrait-il pas mieux supprimer la zone d'accumulation secondaire au niveau du Grand Revoyet avec un bassin ou une amélioration des égouts ?

Extraits du chapitre 3.5 « Hydrologie et assainissement » de la partie Analyse des effets et mesures envisagées de l'étude d'impact :

page E/340 :

Du fait de l'urbanisation et de la densification du site d'étude, les surfaces imperméabilisées augmentent. On constate, de ce fait une diminution des surfaces d'infiltration des eaux pluviales et par conséquent une augmentation du coefficient d'apport moyen par rapport à la situation actuelle. Cette augmentation reste toutefois modérée au regard du nombre conséquent de nouveaux bâtiments (densification) par le maintien de vastes espaces verts. [...]L'ensemble des dispositifs de gestion des eaux pluviales devra être dimensionné au minimum pour assurer la gestion des évènements pluviaux présentant une période de retour de 30 ans.

page E/347 :

La variation des débits générés par le bassin versant a été estimée pour différentes occurrences et pour 3 scénarios (situation actuelle, situation projet sans aménagement, situation projet avec gestion des EP).

page E/352 :

Pour les évènements pluvieux au-delà de période de retour 30 ans, le réseau unitaire aval n'est pas suffisamment dimensionné pour absorber de tels évènements pluvieux. Les surverses des bassins de rétentions communs seront dimensionnées pour diriger les eaux vers les voiries directement à l'aval. [...]En situation projet lors d'une pluie de période de retour 100 ans, on observe la réduction de la zone d'accumulation située vers le chemin du Petit Revoyet. La surface inondée cartographiée représente 20.000 m² pour un volume stocké de 14.000 m³ et une hauteur maximale moyenne de 0.70 m. En situation actuelle pour une pluie de période de retour 100 ans, la zone d'accumulation citée précédemment représente une surface de 25.000 m² pour un volume stocké de 20.000 m³ donc une hauteur maximale moyenne de 0.80 m environ. Les aménagements améliorent ainsi la situation actuelle

Des erreurs sont relevées dans l'étude d'impact avec des informations contradictoires concernant les zones d'accumulation des eaux et de ruissellement au niveau du Grand Revoyet

La situation de référence en matière de risques de ruissellement présentée dans le PLU-H a été établie en 2013 sur la base d'une donnée topographique issue d'un levé LIDAR à grande échelle datant de 2012. Le projet de ZAC est quant à lui défini sur la base de données topographiques plus précises, issues de plans topographiques établis par des géomètres a priori sur la base de levés terrestres. Cette différence de la « donnée topographique de base » est susceptible d'induire un biais dans la comparaison entre les situations de référence et future. Il faut en effet être en mesure d'individualiser les incidences liées au projet uniquement.

Par conséquent, une mise à jour de la situation de référence avait été faite en mars 2019 avec :

- des reconnaissances de terrain permettant de mieux apprécier les singularités topographiques et le fonctionnement hydraulique locaux ;
- la création d'un MNT en situation de référence à partir des plans topographiques de base fournis par la Direction de l'Eau ;
- l'intégration de ce MNT « actuel » au modèle hydraulique utilisé dans le cadre de l'étude de 2013, ainsi qu'une représentation plus fine des éléments structurants de l'organisation parcellaire et des zones de rugosité et d'infiltration afin d'actualiser le diagnostic quant aux modalités d'écoulement des eaux de ruissellement en situation actuelle ;
- la mise en forme des résultats cartographiques selon les méthodes et critères retenus en 2018 avec la Direction de l'Eau dans le cadre de la mise à jour des cartes de risques ruissellement en marge de l'enquête publique.

La mise à jour de la situation actuelle reste proche de la dernière version du PLU-H. On note toutefois les modifications mineures suivantes :

- la zone d'accumulation citée précédemment (dans le quartier pavillonnaire entre les chemins du Petit et du Grand Revoyet) est un peu plus grande que la version « PLU-H » de par la représentation plus fine des écoulements ; la surface inondée cartographiée représente 25.000 m² pour un volume stocké de 20.000 m³ donc une hauteur maximale moyenne de 0.80 m environ ;

- la zone d'écoulement le long de la rue Jules Guesde est réduite de par la prise en compte des murs situés à l'aval de l'impasse du But et réduisant le ruissellement à l'aval ; les hauteurs d'eau maximales sur la voirie sont de 15-20 cm et les vitesses comprises entre 0.2 et 0.5 m/s

- l'axe d'écoulement le long de l'avenue de Gadagne continue principalement vers l'avenue G. Clémenceau de par la configuration du site (écoulement sur voirie, murs le long de l'avenue G. Clémenceau).

On retrouve la synthèse de ces éléments dans l'étude d'impact, sans toutefois rappeler le contexte du PLU-H 2013 (page E/352)

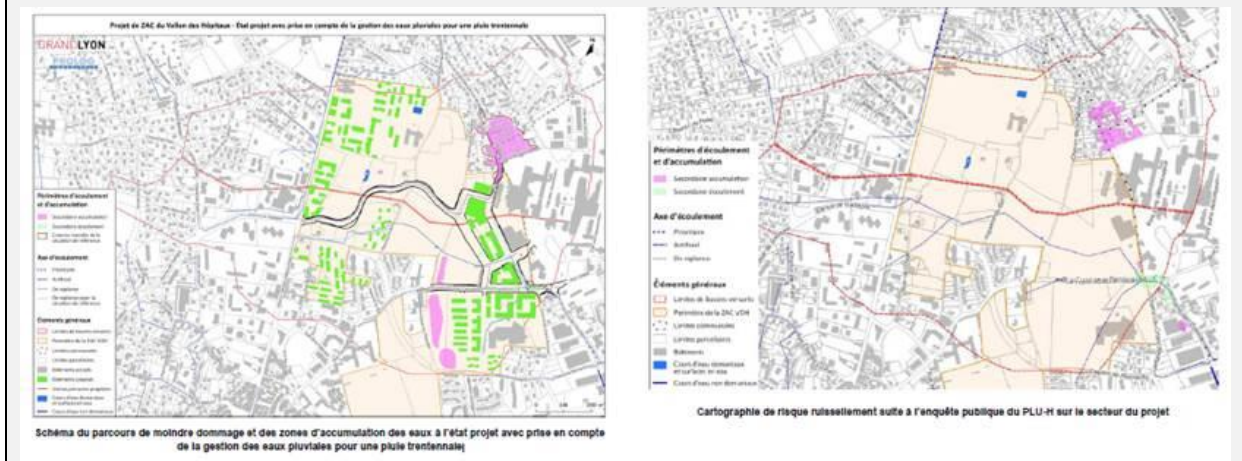
Ainsi, il n'y a donc pas d'erreur sur les cartes présentées. En effet sur les cartes présentées p115 du volume B, la carte de droite intitulée « Cartographie de risque ruissellement suite à l'enquête publique du PLU-H sur le secteur du projet » correspond bien à la carte du PLU-H actuellement opposable.

La carte de gauche intitulée « Schéma du parcours de moindre dommage et des zones d'accumulation des eaux à l'état projet avec prise en compte de la gestion des eaux pluviales pour une pluie trentennale » correspond bien à un état des lieux futur et sera donc bien la carte qui apparaîtra dans les futures mises à jour du PLU-H. Ces mises à jour s'effectueront en deux temps :

- première mise à jour concernant le secteur situé dans le périmètre de la ZAC : cette mise à jour sera effective dans le cadre de la Mise en Compatibilité du PLU-H (cette carte « Risques naturel et technologique » est en dernière page du dossier de DUP, en vis-à-vis du plan futur du PLU-H.

- seconde mise à jour concernant le secteur situé hors périmètre de la ZAC : cette mise à jour fera l'objet d'un traitement dans le cadre de la prochaine modification du PLU-H,

Pour une meilleure compréhension, voici ci-dessous les cartes auxquelles il est fait référence :



N'y aura-t-il pas d'aggravation du risque de débordement pour une pluie d'une part décennale dans le ruisseau de la Mouche à 1,1 km au sud de la zone d'étude et d'autre part trentennale ou centennale ?

Le débit de crue décennale du ruisseau de la Mouche a été estimé à 0,9 m³/s sur le secteur amont de l'A450. Le débit de fuite des bassins dimensionnés pour la gestion des eaux pluviales de la ZAC du Vallon des Hôpitaux a été calé à 11 l/s. Ce débit de fuite est constant quelques soit l'occurrence de la pluie. Cet apport d'eau pluvial au ruisseau représente 1,2 % du débit de crue décennale et 0,6 % du débit de la crue centennale. L'impact sur le fonctionnement du ruisseau en crue est donc négligeable, aux vues des débits mis en jeu (voir page E/349 de l'étude d'impact)

Par ailleurs, pour des petites pluies, les eaux pluviales apportées au ruisseau permettront de chasser les sédiments de fond du lit, fortement envasés dues à la faible pente du ruisseau.

Cet apport d'eau supplémentaire aura un impact favorable sur le fonctionnement sédimentaire du ruisseau et la garantie de la capacité hydraulique de son lit.

Les bassins collecteurs d'eau risquent d'être générateurs de présence de moustiques (à proximité de l'hôpital)

Une étude de L'OTHU en 2016 a montré que parmi les 37 espèces de moustiques présentes en Rhône-Alpes, seulement 4 espèces « communes » ont été trouvées aux abords des ouvrages pluviaux : le moustique commun (*Culex pipiens*), *Anopheles maculipennis* sl et deux espèces qui ne piquent pas les mammifères (*Culex hortensis hortensis* et *Culiseta longiareolata*). Le moustique tigre (*Aedes albopictus*) n'a pas été retrouvé sur ces ouvrages alternatifs qui ne sont pas favorables au développement de cette espèce en raison de leur conception basée sur une rétention temporaire de l'eau.

Cette étude conclue que la présence de moustiques est due essentiellement à une mauvaise conception, une réalisation défectueuse ou un entretien absent.

L'OTHU recommande ainsi de maintenir une zone insaturée suffisante sous le fond du bassin d'infiltration de manière à supprimer toute formation de flaques d'eau alimentées sur de longues durées par la nappe. On estime généralement qu'une hauteur de zone non saturée permanente supérieure à 1 mètre est à imposer lors de la conception.

La profondeur de la nappe peut donc être assimilée à la profondeur du toit du socle granitique qui, pour rappel, constitue le plancher de la nappe. La perméabilité des sols est appréciée en fonction de plusieurs critères parmi lesquels on retrouve le niveau de la nappe par rapport au TN et la profondeur du socle granitique, qui possède une infiltrabilité plus faible que les couches sédimentaires. Le contexte géologique n'est pas très favorable, en particulier dans la zone Nord-Ouest où l'on observe un niveau d'eau proche de la surface (correspondant aux circulations souterraines identifiées au toit des granites). Sur ce point, la partie centrale et Sud du site est nettement plus favorable puisque le substratum est nettement plus profond et permet donc la présence d'une couche limoneuse/sableuse non saturée en eau sur environ 20 m de profondeur (voir page D/163 de l'étude d'impact).

La zone Nord-Ouest où le granite est supposé affleurant. Les niveaux d'eau les plus hautes relevées sur les points caractéristiques sont situés aux cotes 208 m NGF et 187 m NGF (respectivement 1m de profondeur, et 12m de profondeur). L'amplitude de variation est de l'ordre de 3 à 5 m. Cela est suffisant pour assurer une ZNS de 1 m entre le fond des ouvrages et le toit de la nappe. Néanmoins, une étude piézométrique approfondie lors de l'urbanisation des lots sera demandée aux aménageurs privés (voir page D/163 de l'étude d'impact).

Enfin, les dépôts de sédiments fins ou la formation de biofilms peuvent conduire au colmatage du fond et induire la formation de gîtes à moustiques. De même pour l'accumulation de macro déchets faisant obstacle à l'écoulement. Une surveillance régulière et simple de ces ouvrages en période estivale est donc nécessaire pour déclencher des opérations de maintenance.

Les bassins de rétention infiltration au droit de l'opération Vallon des hôpitaux infiltreront une partie des eaux de voirie (22%) mais surtout une part importante des eaux des secteurs Saint-Eugénie, l'Haye et le But. Ce sont les ouvrages qui infiltreront le plus d'eaux pluviales, leur entretien est donc d'autant plus important (voir page E/335 de l'étude d'impact).

Action de surveillance / maintenance	Fréquence
Enlèvement des déchets	1 fois par semaine
Tonte et fauche	2 à 6 fois par an
Décolmatage partiel	Tous les 5 à 10 ans
Curage des ouvrages d'entrée et de sortie	Tous les 5 ans
Décapage de la couche superficielle en cas de pollution accidentelle	Tous les 20 ans (et accident potentiel)

Ce projet va à l'encontre :

- des votes actuels en faveur de "Vert & Ecologique" ;
- scientifiquement de ce que préconise le GIEC.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet en partie 5.

Ce projet ne doit pas protéger uniquement la faune et la flore mais également préserver le calme du quartier de l'Haye et le But et des habitations existantes.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet en partie 5.

Intégrer des essences locales et non pas des peu onéreuses venues d'ailleurs et qui résistent à la sécheresse

Les plantations sont conçues à partir d'espèces endogènes adaptées au site.

La strate arborée du projet est réalisée à partir de la gamme végétale empruntée à l'existant et composée notamment de chênes, tilleuls, cerisiers...

Les plantations comprennent également une strate basse à partir d'un mélange de plantes vigoureuses et florifères, des haies champêtres composées d'espèces recensées sur le secteur et des espaces de prairie composés de vivaces et graminées identifiées comme espèces spécifiques au site. Le mélange proposé apporte une biodiversité dans le respect des plantes environnantes. Ces espèces fleuries ont une vocation mellifère, elles permettent aussi le développement de la petite faune sauvage.

Ce mélange permet de recréer le biotope, un équilibre biologique pour la faune et la flore.

Planter des arbres plutôt que d'urbaniser

Voir observations de la Métropole sur ce sujet en partie 5.

Porter une très grande attention à ce patrimoine arboré

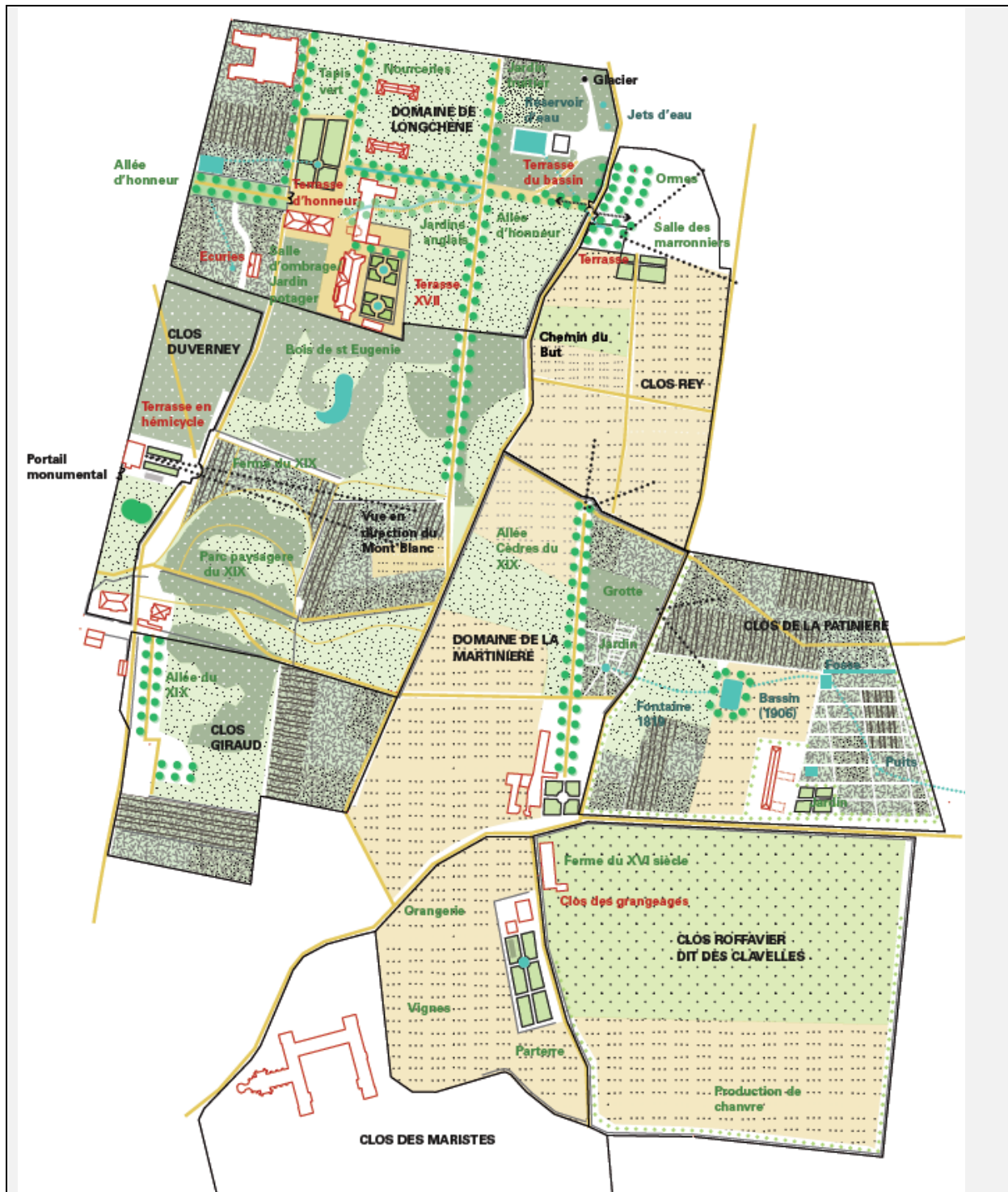
Cette remarque a été faite par une personne qui a longtemps travaillé au sein de ces boisements.

Comme indiqué précédemment le patrimoine végétal est considéré à égale importance du patrimoine bâti par ce qu'il apporte dans le paysage actuel et les valeurs qu'il porte pour demain.

La carte ci-dessous a été élaborée dans le cadre du plan guide et réalisée en collaboration avec le Centre de Ressources de Botanique Appliquée, qui fait partie du groupement d'architecte en chef. Elle superpose les différentes strates historiques et met en évidence les figures patrimoniales à considérer, à révéler ou à préserver dans le projet : héritage des clos, des domaines agricoles et des parcs paysagers classiques, cheminement anciens, bassins, alignements patrimoniaux.

Les boisements les plus anciens et remarquables y sont notamment identifiés, tout comme les structures d'alignements typiques, notamment dans le secteur de Sainte-Eugénie.

Voir également les observations de la Métropole sur ce sujet en partie 5.



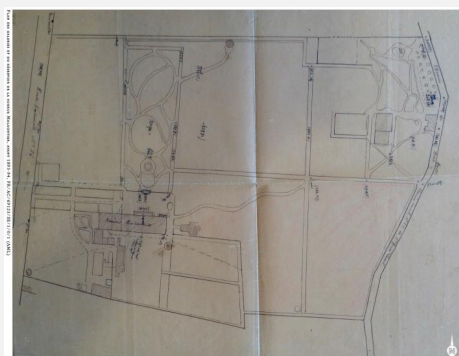
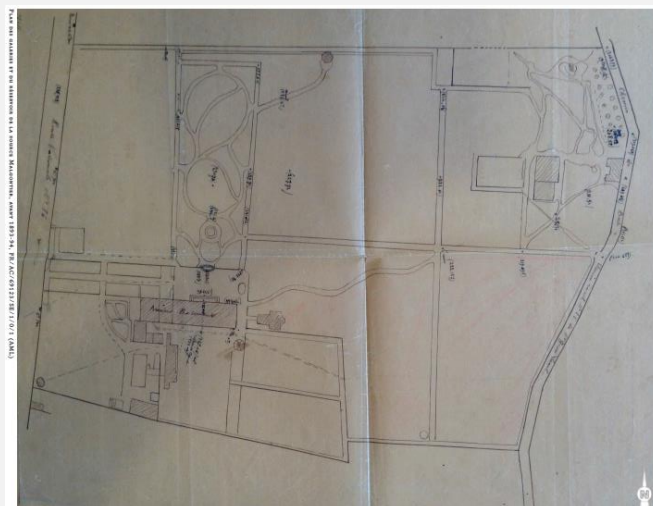
(carte réalisée par le CRBA, membre du groupement).

Composer avec l'héritage de l'important patrimoine paysager et architectural de la partie Ouest de la ZAC d'une part pour "révéler" le site et "recycler" ce qui nous est légué qui a nécessité énergie pour apparaître.

Voir réponses ci-après et en partie 5.

Domage qu'il n'ait pas été intégrée une synthèse des évolutions viaires «historiques» sur le secteur partie Ouest de la ZAC (extrait cadastre napoléonien par exemple), qui permettent de comprendre facilement les persistances et évolutions des trames urbaines et paysagères, et d'éclairer ensuite les choix qui ont été faits

Les éléments historiques sont présentés pD290 du l'étude d'impact (partie D Etat initial de l'environnement, paragraphe 7 - PAYSAGE ET PATRIMOINE. Les informations sont extraites de l'étude Diagnostic historique et patrimonial qui s'est appuyé sur des documents historiques comme le cadastre napoléonien.



Le caractère faubourien des voies avoisinantes avant la création de l'avenue Clémenceau (avec la description des éléments du patrimoine bâti à conserver) doit absolument être maintenu avec cette voie bordée soit d'édifices à l'alignement soit de longs murs délimitant les clos d'anciennes propriétés XVII ou XIXème.

La densification du secteur Sainte Eugénie Sud, en bordure de l'avenue Clémenceau se concentre sur trois lots entre avenue et murs, sans impacter le cœur du bois Sainte-Eugénie. Deux porosités Est/Ouest sont maintenues afin d'ouvrir des vues dans la profondeur, de l'avenue urbaine au bois. L'implantation bâtie en retrait par rapport à l'avenue G. Clémenceau permet d'installer une épaisseur végétale côté rue. Cette mise à distance est l'occasion d'offrir des espaces paysagers privés, de mettre à distance les habitations de l'avenue circulée et d'amplifier le paysage des espaces publics. Ces principes de compositions sont détaillés dans le dossier de DUP, à la page III 26.

Le plan de composition urbaine côté auberge des 3 artichauts ne prend pas ou peu en compte les alignements de platanes, les connections entre maison de maître et espaces extérieurs.

La Métropole de Lyon ne situe pas l'Auberge des trois Artichauts, malgré un travail de recherche historique poussé établi par le CRBA.

Pour ce qui est de la prise en compte globale du patrimoine paysager et historique des maisons des champs dans le cadre du projet, voir partie 5.

Être vigilant sur les aménagements de voirie et d'espaces publics en veillant à ce que les dispositifs routiers ne viennent pas altérer des compositions simples et harmonieuses dans la partie Ouest de la ZAC :

Comme le précise les éléments relatifs à l'aménagement du secteur de sainte-Eugénie, aux pages III 23 à III 25 du dossier de DUP et notamment sa partie « desserte » : *La desserte du secteur de Sainte Eugénie s'appuie presque uniquement sur les voies existantes à savoir le mail du Château de Longchêne, les voies autour des pavillons HCL 4H et 4J, la voie desservant l'IFCS et la voie se raccordant à l'avenue Gadagne, entre les pavillons 6D et 6 E. Une voie nouvelle s'installe au sud du château permettant la desserte des îlots dans la profondeur. L'implantation de la voie profite d'un sol aujourd'hui déjà imperméabilisé puisqu'en revêtement coulé.*

Ces voies seront réaménagées de sorte à réduire l'emprise de la voiture et des espaces généreux seront offerts aux piétons. L'aménagement des voiries préservera tant que possible les plantations existantes. Le projet d'aménagement viaire de l'ouest de la ZAC s'appuie sur les voies existantes et n'en modifiera donc pas les tracés ni les emprises.

Être vigilant sur le patrimoine souterrain compte tenu de la présence d'un grand nombre de galeries souterraines dont la continuité des réseaux doit être maintenue. Ne pas répéter des erreurs du passé lors de la création de l'avenue Gadagne. Quelles sont les dispositions prévues par l'aménageur pour ne pas dégrader ce réseau et le préserver (intérêt de drainage, d'alimentation en eau, historique et archéologique...)?

Extrait du paragraphe 3.5, page E/333 de l'étude d'impact :

La présence de galeries souterraines sur le site est prise en compte au sein du plan masse. Néanmoins il n'y aura pas d'impact sur les galeries existantes dû aux ouvrages d'infiltration car les galeries sont situées en amont et sont donc topographiquement plus hautes que les ouvrages (210mNGF). Il n'y a donc aucun risque que l'infiltration des bassins ne vienne perturber le fonctionnement de ces galeries.

[...]Le service en charge de la gestion des galeries sera consulté et associé pour le dimensionnement des ouvrages et constructions envisagés au droit et à proximité des ouvrages sensibles. Des mesures seront prises pour assurer leur intégrité et celles des constructions envisagées.

Qu'en est-il de la qualité des espaces libres qui jouxtent la propriété Duvernay où le bâtiment à conserver est heureusement repéré, et son portail ainsi que mur de clôture à préserver ?

La propriété Duvernay est effectivement conservée et sera réhabilitée pour accueillir du logement, comme en témoigne notamment la figure de la page IV 18 du dossier de DUP. A la page III 26 de ce même dossier, il est ainsi précisé : *L'implantation bâtie en retrait par aux limites de lot et par rapport à l'avenue Clémenceau permet d'installer une épaisseur végétale côté rue. Cette mise à distance est l'occasion d'offrir des espaces paysagers privés, de mettre à distance les habitations de l'avenue circulée et d'amplifier le paysage des espaces publics. Ce recul permet enfin de préserver et de mettre en valeur le patrimoine bâti notamment le mur en pisé et le portail du domaine Duvernay datant du XVIIIe siècle. L'implantation en retrait également côté bois permet de valoriser le paysage de lisière.* Le mur sera ainsi préservé sur un maximum de linéaire, outre les percées nécessaires aux accès aux nouveaux lots.

Le CRBA, qui fait partie du groupement d'architecte en chef de l'opération d'aménagement, a produit un rapport très détaillé sur le site de projet donne les préconisations suivantes :

- _ Conserver et réhabiliter le bâti et notamment le portail monumental
- _ Remettre en valeur la terrasse en hémicycle
- _ Préserver les grands arbres dans le futur aménagement du lot

La typologie du clos, héritage du XVIIIe siècle, se traduit par un système de composition, sorte d'association de trois formes caractérisées, qui se retrouveront dans le projet :

- Un bâtiment de type « plot » s'installe à l'alignement. Cette implantation permet de trouver un adressage sur l'avenue. A l'image de la maison Duverney, ce nouveau bâtiment n'excède pas le R+3 et permet de réinterpréter le modèle de la maison bourgeoise, scindée en plusieurs appartements (grande hauteur sous plafond par exemple).
- Une forme pliée structure la cour intérieure. De géométrie orthogonale ou biaise, le bâtiment ménage un point haut, autour de R+4/R+5 face au bois, offrant à un maximum de logements la vue vers le grand paysage.
- Une longère relativement basse (autour de R+2) implantée perpendiculairement à l'avenue Clémenceau. Là encore cette typologie peut être exprimée par un bâtiment existant, c'est le cas de l'ancienne école.

Ainsi les constructions ménagent des retraits sur quasiment tout le pourtour des lots, sauvegardent les sujets remarquables existants, et offrent une cour intérieure, espace collectif préservé de l'agitation et d'éventuelles nuisances de l'avenue.

Demande quelle sera la gestion mise en œuvre pour les quelques points d'eau et sources qui se trouvent sur l'espace du projet du Vallon des Hôpitaux.

Les HCL ont été consultés par les services de la Direction de l'Eau de la Métropole. À leur connaissance, ils ne disposent pas de captages privés, ni de process identifiés qui utilisent de l'eau perdue et/ou de la nappe.

Par ailleurs, selon l'état de connaissance actuel du service en charge de l'exploitation des galeries de la Direction de l'Eau de la Métropole, sur certains ouvrages, l'eau est captée par un tuyau souple pour être acheminée en extérieur ou vers des bassins extérieurs. Ces ouvrages font l'objet de visites de contrôle qui aboutissent à des fiches techniques de plans d'action, qui consistent notamment à vérifier que ces tuyaux ne soient pas bouchés et à en prévoir le curage le cas échéant, ceci en vue de favoriser la circulation d'eau.

Dans le cas du projet du Vallon des Hôpitaux, cette circulation d'eau sera maintenue et ne sera pas raccordée au réseau d'assainissement, afin de tirer parti de cette ressource et de la qualité de vie qu'elle génère.

Le groupement d'architectes en chef a travaillé le projet paysager et urbain dans la conviction que la préservation des systèmes hydrauliques existants (talwegs, impluviums naturels des grandes prairies) est une réponse aux enjeux contemporains de fabrication de la ville et que l'eau est un élément essentiel qui conditionne l'installation d'un paysage en santé.

Sa préservation et sa valorisation dans le projet passe par le maintien :

- de la microtopographie et la compréhension des dynamiques hydrauliques souterraines
- de la perméabilité du sol
- d'un taux élevé de matière organique dans le sol

L'objectif est que les rejets aux réseaux soient minimisés, que les eaux soient infiltrées et/ou régulées dans des noues ou des dépressions humides à ciel ouvert et que l'eau soit bénéfique à la faune comme à la flore.

Des dispositifs de stockages, participant au paysage (canaux d'irrigations, micro-bassins, micro-citernes) pourront être mise en place et participer à cette mise en scène en terrasse, qui amène l'eau depuis l'impluvium naturel de la grande prairie (système de captage et de conservation des eaux pluviales) jusqu'au lieu de convergence dans le bas du Vallon.

C'est une erreur d'urbaniser à outrance un secteur boisé naturel.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 5.

Que vont devenir le chemin de Pennachy à St Genis-Laval et la parcelle limitrophe AY 3 (souhaite qu'il ne soit pas construit)

Il n'est pas prévu d'aménagement particulier du chemin de Pennachy, qui est en dehors du périmètre de la ZAC.

Comme le précise le plan général des travaux (page IV du dossier de DUP), la parcelle AY3 accueillera dans sa partie ouest les bassins de rétention des eaux pluviales, qui seront paysagés et insérés dans le projet de parc du Vallon. Sa partie est sera densifiée pour accueillir des nouvelles constructions, à dominante résidentielle. La partie ouest sera densifiée pour accueillir des nouvelles constructions, à dominante résidentielle.

L'OAP 8 relative au secteur du Vallon des hôpitaux (dossier de Mise en compatibilité du PLU-H) vient préciser la nature des constructions qui y seront établies et cite « *sur la partie ouest du secteur (secteur F) des îlots résidentiels pourront être construits en recherchant des morphologies urbaines permettant la transition avec le parc et le secteur patrimonial de Chazelle. Les hauteurs, entre R+1 et R+5 seront choisies en fonction de la cohérence d'ensemble et de l'intégration au paysage.*

Et pour sa partie complètement à l'est, au sud de la pharmacie centrale : « l'îlot F'' proposera des formes intermédiaires et / ou individuelles groupées (hauteurs R+1 + VETC max) en lien avec le tissu du chemin de Pennachy.

Le classement en UPr du parc central du Vallon semble en contradiction avec la description faite page III/22 du dossier de DUP ;

idem pour les Prés-Vergers Bassins de Chazelle.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 5.1.

Trop de :

- de logements alors qu'il manque d'équipements publics (collège, lycée, activités de loisirs saturés) ; ramener le nombre de 1 500 à 700 ;

- logements sociaux (30%) ; qu'est ce qui est prévu pour éviter les problèmes connus à Champlong et Barolles ?

- bureaux compte tenu de l'augmentation du télétravail.

Voir réponse à la question 6

Le principe de faire un éco-quartier sur un territoire préservé est étrange ; comment s'en prévaloir en supprimant les EBC sur les parcelles AW302 et 264 ? Ce non-respect des EBC sera contesté devant les tribunaux.

Les parcelles AW302 et AW 264 sont situées dans le secteur de l'Haye et le But. La suppression des EBC est portée par la procédure de Mise en compatibilité du PLU-H, objet de la présente enquête publique. Il n'y a donc pas d'incohérence entre la densification qui y sera permise au terme de la procédure et le classement des espaces végétalisés qui s'y trouvent.

L'OAP 8 précise les modalités de mutation de ces parcelles : « les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très légèrement en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises) ».

Il est rappelé que la mutation du secteur de L'Haye et le But se fera progressivement au gré des négociations avec les propriétaires privés et de la volonté de ceux-ci de faire de voir muter leurs fonciers, sur le temps long. Les opérations d'aménagement seront encadrées par les documents prescriptifs de la ZAC et leur qualité environnementale et paysagère sera préservée dans les projets.

Voir réponse à question n°4. Cette question est aussi portée par un second contributeur, voir la réponse qui y est apportée.

Le terme éco-quartier n'apparaît qu'une seule fois, alors qu'on ne trouve rien ou presque sur :

- le bilan conso énergétique et émission de gaz à effet de serre ;

- les incidences du projet sur la pollution de l'air ;

- les énergies renouvelables ;

- des objectifs chiffrés sur l'efficacité énergétique ;

- un engagement de labellisation écoquartier ;
- les déplacements à vélo ;
- des détails sur la faisabilité d'un réseau de chaleur ;
- la problématique des îlots de chaleur urbains (insuffisamment traitée)

Énergies renouvelables / faisabilité d'un réseau de chaleur / desserte énergétique du nouveau quartier :

Ce travail est en cours, avec l'appui de différents services de la Métropole ainsi que de bureaux d'études spécialisées. Il s'appuie sur les estimations du bilan de consommations énergétiques des bâtiments, sur lesquelles une ambition particulière en termes de sobriété et d'efficacité énergétique est portée.

Sur cette base, la possibilité d'un approvisionnement énergétique adapté aux différentes formes urbaines de la ZAC est en cours de scénarisation. Parmi les options étudiées figure effectivement la création d'un réseau de chaleur sur une partie de la ZAC. Ces éléments s'articulent à une attention forte aux émissions de gaz à effet de serre.

Ils seront précisés dans le cadre d'une prochaine actualisation de l'étude d'impact.

Déplacements à vélo : voir réponses apportées dans la thématique « déplacements ».

Labélisation :

Le terme « écoquartier » renvoie à une labellisation lancée en 2012 par les services de l'État. Si le projet du Vallon des hopitaux poursuit des objectifs élevés sur les différents champs de son développement, il n'a jusqu'alors pas été souhaité qu'il candidate à la labellisation Ecoquartier, en ce que celle-ci peut parfois être réductrice ou contraignante.

Le projet recherchera à s'inscrire dans plusieurs labels et à travers les principes même qui ont guidés sa conception, il cherche à capitaliser sur les qualités du site sur lequel il s'installe (conservation des grandes masses boisées, impact minimisé sur les grandes prairies du parc...).

A noter que le projet du Vallon des hôpitaux est lauréat de l'Appel à Manifestation d'intérêt « Quartier à énergie positive et à faible impact carbone » lancé par l'ADEME, ce qui lui permet, en plus des ressources déjà mobilisées sur ces sujets au sein même du groupement de maîtrise d'œuvre urbaine, de disposer d'expertise et d'ingénierie spécialisées dans l'efficacité énergétique et la neutralité carbone.

Sur les questions d'adaptabilité au changement climatique, de la desserte énergétique, voir partie 5 également.

Le projet ne peut pas être négawatt compte tenu de l'arrivée de nouveaux habitants et de nouvelles activités.

Effectivement, le projet ne peut pas aboutir à moins de consommations énergétiques que précédemment du fait des nouveaux habitants et des nouvelles activités. Pour autant, les consommations énergétiques rapportées à l'habitant vont significativement baisser. Une attention particulière est portée à la sobriété et à l'efficacité énergétique des constructions.

Un travail est également mené sur un approvisionnement énergétique du projet comportant un volume important d'énergies renouvelables. Les scénarios étudiés articulent des solutions individuelles (Pompes à chaleur à sondes géothermiques, solaire thermique et photovoltaïque) et des solutions collectives (réseau de chaleur urbain alimenté en biomasse ou en géothermie, mais également chaudières bois par exemple) selon les formes urbaines des différentes parties de la ZAC.

Ils seront précisés dans le cadre d'une prochaine actualisation de l'étude d'impact.

Pourquoi les scénarios esquissés relatifs à l'énergie ne sont pas présentés plus en détail avec par exemple les besoins des bâtiments ?

Ce travail est en cours. Sur la base d'une estimation des besoins énergétiques des bâtiments, des scénarios articulent des solutions individuelles (pompes à chaleur à sondes géothermiques, solaire thermique et photovoltaïque) et des solutions collectives (réseau de chaleur urbain alimenté en biomasse ou en géothermie) selon les formes urbaines des différentes parties de la ZAC.

Le projet va réduire, de fait, une part de la fraîcheur et la présence de panneaux solaires en toiture s'oppose à la végétalisation de ces mêmes toitures.

L'ensemble des toitures ne sont pas aptes à recevoir des panneaux solaires. En effet cela dépend de leur hauteur et de leur orientation. Les toitures peuvent effectivement être mobilisées avec un objectif de végétalisation ou pour installer des panneaux photovoltaïques produisant de l'électricité renouvelable.

Il n'y a pour autant pas nécessairement de conflit d'usage d'une part parce que ces solutions ne concernent pas toujours les mêmes types de toitures et d'autre part car des approches combinées peuvent être envisagées.

Ce sera le cas sur le Vallon des hôpitaux, et cela se traduira par des obligations de mixité des usages de toitures dans le Cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Environnementales et paysagères et se repercutera dans les fiches de lots encadrant les constructions futures.

Les pistes suivantes sont actuellement étudiées, à travers un travail croisé entre le paysagiste du groupement et le bureau d'étude environnement

Systématiquement sur chacun des projets architecturaux, des toitures végétalisées ET des panneaux solaires seront proposés. Au contraire elles devront combiner :

- enjeux de végétalisation et environnementales
- enjeux de cadre de vie et d'espaces d'appropriation (usages collectifs ou privés)
- enjeux de production d'énergie

Ne seront pas autorisées :

- Les toitures intégralement consacrées aux panneaux solaires.
- Les toitures non végétalisées

Seront encouragées:

- Les toitures offrant aires d'usages et espaces végétalisés
- Les toitures biodiversifiées
- Les toitures biosolaires qui permettent de cumuler les avantages des toitures végétalisées au bénéfice de production d'électricité, en superposant et/ou juxtaposant des panneaux photovoltaïques et des espaces végétalisés.
- Les toitures cultivées

Les toitures seront végétalisées au maximum de leur capacité, tout en assurant la cohérence avec les choix de productions énergétiques souhaités. L'aménagement des toitures terrasses devra faire l'objet d'un véritable parti pris paysager, végétal et écologique. Une attention particulière sera portée à la composition des masses végétales en toitures terrasses. Le projet de paysage en toiture devra démontrer ses capacités à participer à un véritable projet d'écosystème urbain:

- ses capacités à favoriser la biodiversité floristique et faunistique
- ses capacités à attirer les pollinisateurs
- ses capacités de résilience au changement climatique
- ses capacités à combiner aires de support écologiques, aires d'usages diversifiés (usages récréatifs, nourriciers,

Le choix d'une palette végétale adaptée se fera en fonction de multiples critères : couleurs, textures, variété saisonnière, vitesse de croissance et robustesse.

L'étude doit être mise à jour en respectant le PCAET 2020-2030

Le projet s'inscrit dans l'atteinte des objectifs du PCAET et y contribue. Des éléments de descriptions du PCAET et de son contenu ont été ajoutés au dossier d'étude d'impact suite à l'avis de la MRAE, à la page IV D 256

Contrairement à ce qui est indiqué page E/427 de l'étude d'impact les maisons implantées parcelles AW272, 282 et 283, par ailleurs non dessinées sur les plans et distantes de 4 m de la voie de l'Haye et le But au niveau de l'impasse du But, seront bien impactées par les variations de niveaux sonores consécutives à la circulation

Les constructions précitées sont bien représentées sur le plan à la page E 426 de l'étude d'impact. La voie nouvelle permettant de relier la rue de L'Haye au tronçon nord de l'impasse du But.

Comme le précise la partie relative à la desserte du quartier dans le dossier de DUP à la page III 27 : *L'ensemble des voies du secteur L'Haye et le But sont des voies de quartier, c'est-à-dire uniquement à usage de desserte des îlots bâtis. Les sens de circulation proposés permettent d'éviter des situations de shunt.* La circulation sur ce barreau sera donc très réduite et uniquement destinée à la desserte du secteur de L'Haye et le But.

Le quartier l'Haye & le But développe près de 220 logements. Cela engendre les trafics suivants : exprimés en uvp à l'heure de pointe du soir (=unité de véhicule)

- 70 véhicules attirés (=qui rentrent dans le quartier)
- 20 véhicules émis (=qui en sortent).

Concrètement cela veut dire que le soir (ex : 19h retour de travail) 70 véhicules vont rentrer dans le quartier sur 1h, soit 1 véhicule / minute, pour l'ensemble des voiries, ce qui traduit bien le caractère résidentiel du quartier.

Les voiries seront très peu empruntées, la nuisance sonore et pollution de l'air seront largement modérées.

Pourquoi :

- ne pas transformer la forêt du secteur Sainte Eugénie et les terrains des propriétés de la Haye et du but en parc public (cf. Lacroix-Laval) ?

- ne pas doubler l'espace paysager de 20 hect. dans le projet final avec un périmètre du bâti et des activités économiques plus restreint ou plus concentré et surtout que cette forêt et les grands arbres soient sanctuarisés (zone du chemin du but et l'avenue Georges Clemenceau), avec enfin le pré proche du chemin de la Patinière soit rendu encore accessible aux familles du quartier, soit utilisé pour construire une zone de jardins partagés éco-responsables (sécurité alimentaire, jardins en permaculture très demandés, ...)

Il est bien prévu de rendre la forêt du secteur de Sainte-Eugénie en partie accessible, comme cela est indiqué à la page III 22 du dossier de DUP.

« • *Le parcours des Bois*

Les aménagements prévus sur le boisement de Sainte Eugénie seront très minimalistes et consisteront notamment en la sécurisation des espaces accessibles, en l'installation de matériaux de revêtements au sol permettant un cheminement aisé, et en l'installation de mobiliers d'assise. »

Néanmoins, tout le boisement ne sera pas rendu accessible, pour des raisons de sécurité et de compatibilité avec son rôle de réservoir de biodiversité. Le classement en EBC y interdit par ailleurs tout type d'aménagement (cela est explicité dans le cadre de la réponse à une autre contribution).

Le pré à côté du chemin de la Patinière sera en partie accessible au public, mais sa grande majorité sera dédiée à l'aménagement d'une mesure de compensation du projet urbain, la mesure MC0e qui est décrite p112 du dossier d'autorisation environnemental. C'est au sud du parc du Vallon que seront développés des aménagements en lien avec la culture vivrière, comme cela est précisé page III 22 du dossier de DUP.

Concernant les grands ensembles bâtis / non bâtis, la justification des choix d'aménagement dans le secteur de l'Haye et le But et l'ouest de la ZAC, ainsi que la préservation des masses boisées et arbres remarquables, voir synthèse en partie 5.

Vérifier finement les emprises concernées par les EVV et les EBC comme ils ont été revus par rapport aux dispositions du PLU-H actuel, en cohérence avec les ambitions paysagères et environnementales portées dans l'opération. L'objectif est de s'assurer de la cohérence de leur délimitation par rapport aux emprises viaires et bâties existantes dont notamment les dessertes par les véhicules sanitaires et de secours.

Cette vérification et au besoin, l'apport de précisions ou des modifications très à la marge sera faite dans le cadre de la présente mise en compatibilité ou d'une modification prochaine du PLU-H, dans le respect des principes détaillés dans l'OAP mise à l'enquête publique et la programmation affichée dans les dossiers réglementaires. Les modifications apportées seront portées à connaissance du public dans le cadre de la déclaration de projet si elle intervient dans le cadre de l'ajustement de la MEC du PLU-H et de la procédure actuellement en cours.

Un couple souhaite acquérir, pour la restaurer, la maison accessible par le portail noir donnant sur le rond-point, proche du 13 avenue Georges Clémenceau, afin que ce site (bâtiment et arbres centenaires autour) ne soit pas détruit.

Il n'est effectivement pas prévu que le pavillon visé puisse être conservé dans le cadre du projet urbain. Il est prévu de conserver et de réhabiliter le bâtiment 6J, qui est situé au nord du pavillon précité, mais une construction neuve doit prendre place sur celui-ci, en adéquation avec la nouvelle voie Gadagne prolongée qui passera directement au sud.

Des protections ont été mises en place sur les boisements notamment à l'est de cette bâtisse (à travers des espaces végétalisés à valoriser notamment), qui garantiront la prise en compte des caractéristiques paysagères du secteur. Des diagnostics paysagers seront notamment menés avant toute étude de projet et les impacts sur les boisements ainsi protégés devront être compensés.

Un parc paysager de 20 ha de plus d'1 kilomètre de long est prévu sur les 55 ha de la ZAC alors qu'il est indiqué seulement 3,29 ha en zone naturelle ; quelle est la raison de garder ce parc en zone urbaine ?

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5

Préciser le détail des replantations ou le montant financier pour compenser les 38 759 m² défrichés.

L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale viendra préciser ces éléments. A ce jour, le montant financier est estimé à 500 000€.

Donner les chiffres exacts concernant les surfaces prévues dans les mesures compensatoires ainsi que leur nature, compte tenu des différentes valeurs annoncées et leur évolution, plus particulièrement pour valoriser les milieux prairiaux, les milieux boisés, les milieux arbustifs.

Ces éléments constituent le contenu d'une partie de la demande d'autorisation environnementale unique, et notamment sa partie III « Demande de dérogation espèces protégées ».

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5.

Est-ce-que les parcelles AX0006, AX0007 et AX0008 qui devaient accueillir l'emprise de l'ADS seront bien transformées en prairie afin de maintenir la biodiversité ?

Comme précisé p112 du dossier d'autorisation environnementale, cet espace est retenu dans la mesure d'évitement ME1 et p144 comme mesure de compensation in-situ MC0e. Cet espace de 4,17 ha sera maintenu en prairie et boisement et fera l'objet d'une gestion en faveur de la biodiversité.

9.2.5. MC0e : Prairie Nord

L'emprise anciennement identifiée pour accueillir la porte du projet Anneau des Sciences à Saint-Genis-Laval (parcelles AX0006, AX0007 et AX0008), située au sein du périmètre de ZAC mais en dehors du périmètre de dérogation est aujourd'hui disponible à la mise en œuvre de mesures dans le cadre du projet vallon des Hôpitaux.

Cette prairie présente un enjeu en termes de biodiversité avec un enjeu de préservation et de gestion du site dans une cohérence d'ensemble.

Il contribue en effet à la constitution d'une pièce complémentaire (+4,17 ha) à l'ensemble écologique (de 25 ha) formé par cette mesure, le futur parc qui sera aménagé au sein de la ZAC et la mesure MC4 Prairies Métropole, située au sud de la ZAC du Vallon des hôpitaux.

Cet espace est concerné par environ 19 ha de milieux ouverts et semi-ouverts.

Rappel de l'existant

Cet espace comprend :

- une prairie de 2,3 ha, diversifiée, riche en insectes, territoire de chasse de la Pie grièche écorcheur (environ 3ha dont 7 000m² comptabilisés dans les impacts de la voirie principale du projet Vallon de Hôpitaux) ; elle est fréquentée occasionnellement avec quelques bancs. Cette prairie est ponctuellement colonisée par la Renouée du Japon.
- un boisement au Nord (environ 1,8ha) avec des ourlets de ronciers, des secteurs de reprises forestières et de boisements plus matures. Il est fréquenté occasionnellement avec une terrasse existante pouvant servir de belvédère.

Il y a un risque d'abimer l'environnement avec la mise en place des canalisations dans le sol des réseaux de chaleur.

Les aménagements des réseaux seront réalisés à l'occasion des travaux d'aménagement des voiries sans emprise supplémentaires.

2.2. Thème n°2 : Habitat - urbanisme PLU-H, patrimoine

Est-il obligatoire d'offrir aux espaces urbains une seule facette (commerciale) ?

Voir observation ci-après

Diminuer le nombre de grandes enseignes commerciales nationales ou internationales et augmenter les commerces de proximité ; remplacer les surfaces retirées par des implantations d'associations culturelles, environnementales et sociales.

Voir réponse à la question n°5 du commissaire enquêteur

Faire financer des projets sociaux pérennes par les promoteurs grâce à leurs budgets RSE ou leurs fondations

Les projets immobiliers portés par des opérateurs seront strictement encadrés à travers des documents prescriptifs de la ZAC, que sont notamment les fiches de lots travaillées par l'architecte en chef de l'opération. Ces fiches de lots comporteront notamment des prescriptions quant aux morphologies, hauteurs, mais aussi à la qualité des matériaux, les usages des toitures, les usages des espaces extérieurs afin de conserver les trames paysagères et écologiques...

A titre d'exemple, et concernant la conservation des trames paysagères et écologiques dans les projets d'aménagement des lots, on peut se reporter à la page E368 du dossier d'étude d'impact.

On peut également préciser que les opérateurs participeront au financement des équipements publics de l'opération à travers des conventions de participations.

Ne pas réaliser un nouveau quartier bétonné.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5

Espérer que les habitations prévues le long du chemin de Pennachy et de la nouvelle voie longeant la pharmacie centrale seront bien des maisons individuelles (ou mitoyennes) dont la hauteur sera limitée à 7 m.

Le secteur de Chazelles se situe au Sud/Est de la ZAC. Sa frange Sud est particulièrement sensible puisqu'elle est composée d'un tissu pavillonnaire au-delà du chemin de Pennachy. L'OAP (secteur F") qui en encadre les conditions d'urbanisation, y consacre un principe à « R+1 et VETC max », qui correspond bien à environ 7m.

Le quartier devra être indépendant en énergie et les constructions économes en énergie

L'objectif est bien que les bâtiments soient faiblement consommateurs en énergie et qu'un volume important d'énergie renouvelable soit produit dans le périmètre du projet. Ceci renvoie à un objectif d'autonomie et d'approche locale. Pour autant, il n'est à ce stade pas possible qu'il soit indépendant

dans son approvisionnement énergétique, car les volumes à produire restent trop importants, que les coûts de l'énergie seraient alors trop élevés et que le projet ne pourrait plus bénéficier de la sécurité de réseaux énergétiques maillés.

Pourquoi ne pas proposer un comité de suivi avec possibilité de sanctions si les objectifs énergétiques ne sont pas tenus (pour les promoteurs et les futurs habitants) ?

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5

Vis à vis du projet immobilier, est-il prévu une solution alternative de village vertical intergénérationnel en habitat coopératif avec montage financier qui interdit la spéculation ?

Voir réponse ci-après

Prévoir des immeubles, de petite taille, où cohabiteront les différentes générations, avec des lieux communs dans l'esprit de créer des liens, des solidarités, des échanges (logements intergénérationnels jeunes/anciens)

Voir réponse ci-après

Les EPHAD ne doivent pas être la seule solution pour les personnes âgées.

La diversité de typologies de logements qui sera mise en œuvre dans le cadre de l'opération d'aménagement pourra permettre d'y étudier l'implantation de produits à destination de tous types de populations, y compris dans des montages innovants multigénérationnels. A ce stade de la définition de l'opération, cela n'est pas encore défini.

Les aménagements publics ne vont pas profiter à l'ensemble de la population de la zone d'étude de Saint-Genis-Laval vu la taille du nouveau quartier.

Par sa programmation (espace de jeux, de promenade, de parcours sportifs, de contemplations, etc.), ses dimensions, et sa proximité avec le métro, il est de fait un espace public d'échelle communal voire métropolitaine. Son accès sera facilité par les voies de desserte existantes (av. Darcieux) et projetées, par le futur métro et la gare bus situé sur le chemin du Grand Revoyet.

Quant aux équipements publics, (voir page III 40 du dossier de DUP) :

Le pôle d'équipements publics du Vallon - un groupe scolaire, une crèche, un gymnase mutualisé, un restaurant scolaire et un équipement de quartier – est localisé dans le secteur Sainte Eugénie, le plus peuplé du projet. Par ailleurs, il pourra aussi bénéficier aux habitants du quartier situé à l'ouest de l'avenue Clémenceau.

Sa localisation est en effet stratégique pour permettre son accessibilité depuis les quartiers déjà constitués de Saint-Genis Laval. Le nombre de classes prévues dans le groupe scolaire permettra d'accueillir des élèves d'autres secteurs.

Le projet n'est pas clair en nombre de logements (1 500 ou 3 500 ?)

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 5 et ci-après

Le nombre de logements semble excessif (+25%), ne vaudrait-il pas mieux une meilleure qualité de vie, d'où :

- augmentation des besoins en énergie (mal appréhendés dans le dossier) ;
- atteinte à l'environnement, abattage d'arbres dont certains sont classés ;
- augmentation des risques d'inondation au Revoyet.

Voir réponse ci-dessus au sujet du risque inondation.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5.

Le nombre d'habitants n'est pas clair ; on parle dans l'étude d'impact de 3 300, de 5 050 et de 1 500 logements avec 2,9 habitants/logement (4 350)

Le projet prévoit 1500 logements, ce qui permettra d'accueillir 3300 nouveaux habitants, au terme de son développement, en 2035/2040.

Voir réponse à la question du commissaire enquêteur n°6.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 5.1

Il n'est pas acceptable de déclarer d'utilité publique la construction de logements dont vont profiter des promoteurs immobiliers sur un terrain préservé.

L'aménagement du Vallon des Hôpitaux sera conduit par le biais d'une zone d'aménagement concerté, outil réglementaire d'une opération d'aménagement d'initiative publique. Elle sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage directe de la Métropole. Ainsi que l'expose le dossier d'enquête, la programmation diversifiée de logements constitue un des objectifs du projet. Le projet propose des logements respectueux des dernières normes environnementales et des solutions innovantes en matière de développement durable, d'économies d'énergie, de gestion des ressources en eau et plus largement des ressources naturelles au profit des énergies renouvelables. La présence des vastes espaces paysagers au cœur du Vallon permettra le maintien d'une trame arboré et d'espaces verts naturels.

Outre le programme de constructions, le projet urbain du Vallon des Hôpitaux comprend la création d'équipements publics nécessaires à l'arrivée des nouveaux habitants et nouveaux salariés (nouvelle desserte viaire, esplanade, bassins de rétention, groupe scolaire, crèche, gymnase, ...) détaillés également dans le dossier.

Pourquoi ne pas:

- revenir à un projet plus concentré autour du métro, avec une ambition raisonnable en termes de nouveaux logements ?
- supprimer quelques immeubles sur les parcelles boisées en rajoutant quelques niveaux aux bâtiments proches du métro, pour éviter l'étalement urbain et ne pas détruire certains arbres classés ?

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au point 5.1

L'aménagement des alentours de la station avec ses voiries et les 2 400 emplois tertiaires seraient déjà bien suffisants.

L'absence de solution alternative satisfaisante est démontrée pages 35 et suivantes du dossier d'Autorisation Environnementale. Elle étudie notamment comme solution alternative le déploiement uniquement de la première phase opérationnelle de la ZAC et la desserte du Métro. Une part de 2400 emplois projetés sera localisée dans cette première phase, ainsi que dans des phases ultérieures, notamment sur le secteur est de Chazelle. Ces deux hypothèses ne se valent donc pas complétement mais peuvent ainsi être comparées.

Une synthèse est apportée à la page 47.

Ainsi, les impacts d'une solution, a minima, permettant d'assurer le fonctionnement pôle d'échanges et de la desserte viaire du CHLS et du pôle d'échanges mais sans répondre aux objectifs du SCOT et du PLU-H, se traduirait par des impacts plus importants que ceux de la ZAC avec notamment :

- 9 ha d'emprise travaux porteur d'enjeux de conservation des espèces similaires visés à ceux portés par la demande de dérogation,
- Des emprises supplémentaires au sein des zones ouvertes à l'urbanisation
- Une consommation d'espaces hors du territoire de la métropole pour répondre au besoin en logement (30 à 75 ha) et en développement d'activité (non compatibilisé).

Sans répondre aux objectifs du SCOT et du PLU-h, cette solution n'aurait pas des impacts plus limités que ceux de la ZAC.

Ce qui confirme qu'il n'existe aucune alternative possible à l'aménagement du vallon des Hôpitaux qui ne puisse être retenue sans remettre en cause les objectifs assignés à l'opération qui répondent à un impératif public majeur.

Ainsi donc, cette hypothèse ne parait pas pertinente et ne pourrait être retenue car :

- elle ne permet pas de répondre aux objectifs du POAH en matière de logements
- elle serait tout de même consommatrice d'espaces naturels (à hauteur de 9ha pour la seule 1ere phase opérationnelle, qu'on peut donc extrapoler à davantage pour permettre la réalisation de l'ensemble de la programmation tertiaire de la ZAC)
- elle n'empêcherait pas pour autant la construction dans le reste du secteur du Vallon, dont le zonage Usp permet d'ores et déjà d'y développer des activités en lien avec des établissements publics. On pourrait ainsi par exemple imaginer l'installation d'un campus hospitalier, sans encadrement autre que les règles actuelles du PLU.

Idem à la marge sur l'ouest de L'Haye et le But, zoné Uc.

- elle engendrerait la consommation d'espaces naturels dans d'autres secteurs de la Métropole, en diffus, et sans encadrement et compensation environnementale, sans par ailleurs forcément que cette nouvelle population ne puisse jouir d'un transport en commun performant

D'une manière générale, cette remarque interpelle l'opportunité même de bâtir dans le Vallon des hôpitaux. Voir partie 5.

La délibération du conseil de la Métropole du 6 juillet 2015 note qu'il faut éviter l'étalement urbain.

L'observation entend probablement viser la délibération n°2015-0475 du 6 juillet 2015 du Conseil de la Métropole de Lyon concernant la programmation pluriannuelle des investissements pour la période 2015-2020. Celle-ci indique en effet, parmi les objectifs des projets d'aménagements "Au travers de ces projets, il s'agit également de développer une nouvelle offre d'habitat, dans le respect des principes de mixité introduits dans le futur plan local d'urbanisme et de l'habitat. Ces opérations s'inscrivent toutes dans un souci de limiter l'étalement urbain tout en assurant une réelle qualité d'usage et de vie aux habitants." Le principe d'une utilisation économe des espaces, affirmé également notamment par les lois ALUR et plus récemment ELAN, fait partie des objectifs généraux pris en considération dans la conception du projet du Vallon des Hôpitaux. Enfin, le contenu du programme de la ZAC ne correspond pas à la définition de l'étalement urbain, les études de conception ont été engagées avec les objectifs environnementaux notamment de limiter l'artificialisation des sols.

Le projet réservé à la porte du périphérique Ouest est-il abandonné ? Si oui comment l'espace va-t-il être exploité ?

Le projet d'anneau des Sciences (ADS) est en effet abandonné sur le périmètre de la ZAC. Le dossier d'étude d'impact de la ZAC du Vallon des hôpitaux et mis à l'enquête ne comportait pas d'analyse des impacts cumulés avec ADS (p B67 du dossier d'étude d'impact), ce projet n'ayant, au moment de la rédaction de l'Etude d'impact du Vallon, pas fait l'objet de sa propre étude. Les deux projets étaient bien entièrement distincts l'un de l'autre, le projet du Vallon se contentant de « *Ne pas obérer la réalisation ultérieure de la porte « Vallon des Hôpitaux » du projet d'Anneau des Sciences* » dans ses grands objectifs (p B80 de l'Etude d'impact)

L'emprise anciennement identifiée pour accueillir la porte du projet Anneau des Sciences à Saint-Genis-Laval (parcelles AX0006, AX0007 et AX0008), située au sein du périmètre de ZAC mais en dehors du périmètre de dérogation est aujourd'hui disponible à la mise en œuvre de mesures dans le cadre du projet vallon des Hôpitaux (mesure MC0e précisée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et dans le dossier d'étude d'impact aux pages E378 et suivantes.).

Comment pourront être préservés d'une part le caractère résidentiel et pavillonnaire de l'impasse Marius Chardon et d'autre part son caractère architectural à proximité du collège (bâtiment classé) compte tenu que le projet aura des impacts négatifs :

- sur la qualité de vie des riverains : ajout de nouveaux bâtiments y compris en bordure de zone résidentielles actuelles (impact extrêmement négatif d'avoir des immeubles en R+2 R+3 pour des résidents en maison individuelle) :

- les bâtiments patrimoniaux (détruits), sur l'économie (en plus de l'environnement) :

- liés à l'augmentation de la circulation (pollution, bruit perte d'îlots de chaleur, problèmes de stationnement, trafic des bus, trottoirs sous dimensionnés av. Darcieux, voirie étroite, problème de sécurité, priorité non respectée sortie de l'impasse vers l'av. Darcieux, accidents av. Darcieux en période hivernale.

Comme cela est expliqué à la page A23 de l'étude d'impact, concernant le secteur de l'Haye et le But : *L'ambition portée pour de secteur est donc d'optimiser la création de voirie, et de capitaliser sur des voies existantes et notamment de l'impasse du But sans bouleverser le fonctionnement actuel des voies attenantes et notamment des impasses Chardon et du But.* Ainsi, l'impasse Marius Chardon ne supportera aucun nouveau flux en lien avec l'aménagement du secteur.

Le collège Saint-Thomas d'Aquin est en dehors du périmètre de la ZAC et n'est pas impacté par le projet.

Concernant l'impact des constructions qui seront permises dans le secteur de l'Haye et le But sur les propriétés mitoyennes, elles seront limitées du fait des règles établies par l'OAP qui précise :

« les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très légèrement en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises).

L'organisation de chaque îlot permettra de proposer une diversité de morphologies urbaines : petits collectifs de R+2 et R+3 maximum sur voie et formes intermédiaires R+2 et R+1 en cœur d'îlot».

Les vis-à-vis avec les parcelles mitoyennes seront donc préservés si le secteur de l'Haye et le But venait à muter, les cœurs d'îlots n'accueillant que des maisons individuelles en bandes de hauteurs réduites, dans un vocabulaire pavillonnaire en adéquation avec l'existant.

Préciser les destinations attendues sur les îlots E5 et E11 comme définis d'un commun accord avec les HCL depuis le dépôt des dossiers en octobre 2019.

Cette vérification et au besoin, l'apport de précisions sera faite dans le cadre de la présente mise en compatibilité, dans le respect des principes détaillés dans l'OAP mise à l'enquête publique et la programmation globale affichée dans les dossiers réglementaires.

Par ailleurs, le dossier sera également modifié pour y réintégrer le lot E2, comme le spécifie les HCL dans leur note.

Vérifier la compatibilité des dispositions du règlement de la zone UPr avec la programmation des différents projets envisagés, en particulier dans les secteurs du Cœur du Vallon et de Sainte Eugénie

La zone UPr limite en surfaces certains types de programmes, sauf à prévoir des polarités particulières dans le règlement.

L'OAP prévoit une programmation « habitat et tertiaire » pour les îlots du Cœur de Vallon et le texte spécifique au secteur coeur de Vallon, indique « les deux îlots du secteur pourront proposer une mixité programmatique tertiaire, activités hospitalières et para hospitalières et hébergements, en veillant à la qualité de la cohabitation de tous les usages », ce qui est bien conforme avec ce qui est prévu.

Cette vérification et au besoin, l'apport de précisions sera faite dans le cadre de la présente mise en compatibilité, dans le respect des principes détaillés dans l'OAP mise à l'enquête publique et la programmation globale affichée dans les dossiers réglementaires. Les modifications apportées seront portées à connaissance du public dans le cadre de la déclaration de projet dans le cadre de l'ajustement de la MEC du PLU-H et de la procédure actuellement en cours

Que les éléments du patrimoine (identifiés par l'Association Saint Genoise du Patrimoine des Arts et des Lettres) soient sauvegardés et mis en valeur, notamment : le long de l'impasse du But et du domaine de La Patinière (porcherie)

La contribution de l'Association Saint Génoise du patrimoine fait état de l'histoire très riche du site et du patrimoine qui en résulte, encore très visible sur le site du projet du Vallon des hôpitaux qui s'efforce d'en conserver le plus d'éléments remarquables, que ce soit du patrimoine bâti, viaire, paysager (murs, arbres remarquables...).

Le projet de desserte du métro a ainsi évolué pour conserver une partie de la ferme de la Patinière, d'expérimentation vétérinaire dont il est question dans le courrier. Le groupement d'architecte en chef comporte le CRBA, qui a produit une Etude patrimoniale sur le site, qui a nourri le travail de composition paysagère. De nombreux bâtiments, murs, éléments paysagers seront conservés dans le cadre du projet urbain final. Une liste des éléments patrimoniaux les plus remarquables est donnée page III 19 du dossier de DUP.

Le travail mené spécifiquement sur la Patinière est détaillé à la page III 39 de ce même document.

Demande soit que :

- le périmètre de la ZAC soit légèrement étendu pour englober environ 50% des parcelles AY52 et 53 (partie Ouest) ;

- le futur aménageur de la zone F'' (page 86 du dossier DUP) intègre ces surfaces dans son projet d'aménagement.

Cet élargissement du périmètre de la ZAC n'est pas souhaité pour plusieurs raisons :

- l'article R311-12 du code de l'urbanisme porte le principe selon lequel "La modification d'une zone d'aménagement concerté est prononcée dans les formes prescrites pour la création de la zone."

L'élargissement du périmètre d'une ZAC est problématique en soi puisqu'il conduirait à intégrer des terrains qui n'ont jamais fait partie de la concertation, d'aucune enquête et n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation des impacts environnementaux.

Élargir le périmètre à ces terrains aurait logiquement pour finalité d'y prévoir des aménagements, or en l'état la demande de DUP et d'AE ne portent pas sur ces tènements, donc on ne saurait être valablement autorisés à intervenir sur ceux-ci sans les raccrocher à ces procédures. Il faudrait non seulement modifier le dossier de création mais également le périmètre des demandes de DUP et d'AE.

- il nécessiterait la création d'une voie complémentaire, non prévue dans les présents documents, afin de desservir les nouveaux bâtiments créés, engendrant des coûts supplémentaires, et encore une fois, n'ayant fait l'objet d'aucune concertation et d'évaluation environnementale.

- les deux arrières des parcelles en question sont couverts par un boisement important qui est protégé par un EVV et, en son cœur, par un EBC. La taille des parcelles ne permettrait pas la réalisation d'une opération suffisamment importante pour justifier un déclassement des protections présentes sur ce site, qu'il conviendrait par ailleurs de compenser, ce qui n'est pas prévu dans les dossiers aujourd'hui.

Les propriétaires des parcelles précitées doivent se conformer au PLU-H en vigueur pour connaître les possibles mutations de leurs parcelles.

Comment les propriétaires des parcelles C2 à C5 peuvent laisser libre court à des constructions avec des immeubles sur «leurs terrains» sans consulter les voisins avec des parcelles beaucoup plus petites. Trop de vis-à-vis chez les petits propriétaires.

Concernant l'impact des constructions qui seront permises dans le secteur de l'Haye et le But sur les propriétés mitoyennes, elles seront limitées du fait des règles établies par l'OAP qui précise :

« les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très légèrement en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises).

L'organisation de chaque îlot permettra de proposer une diversité de morphologies urbaines : petits collectifs de R+2 et R+3 maximum sur voie et formes intermédiaires R+2 et R+1 en cœur d'îlot».

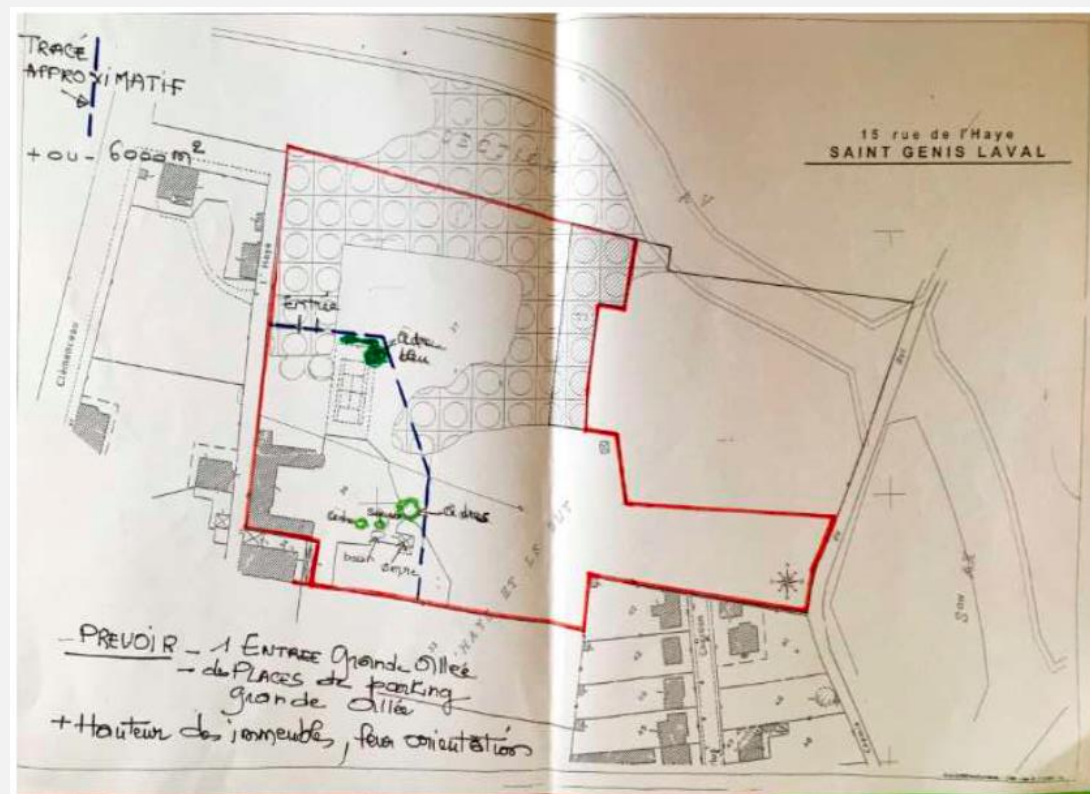
Les vis-à-vis avec les parcelles mitoyennes seront donc préservés si le secteur de l'Haye et le But venait à muter, les cœurs d'îlots n'accueillant que des maisons individuelles en bandes de hauteurs réduites, dans un vocabulaire pavillonnaire en adéquation avec l'existant.

Informer assez tôt les personnes concernées par les emplacements réservés pour les voies de circulation lors de leur réaménagement.

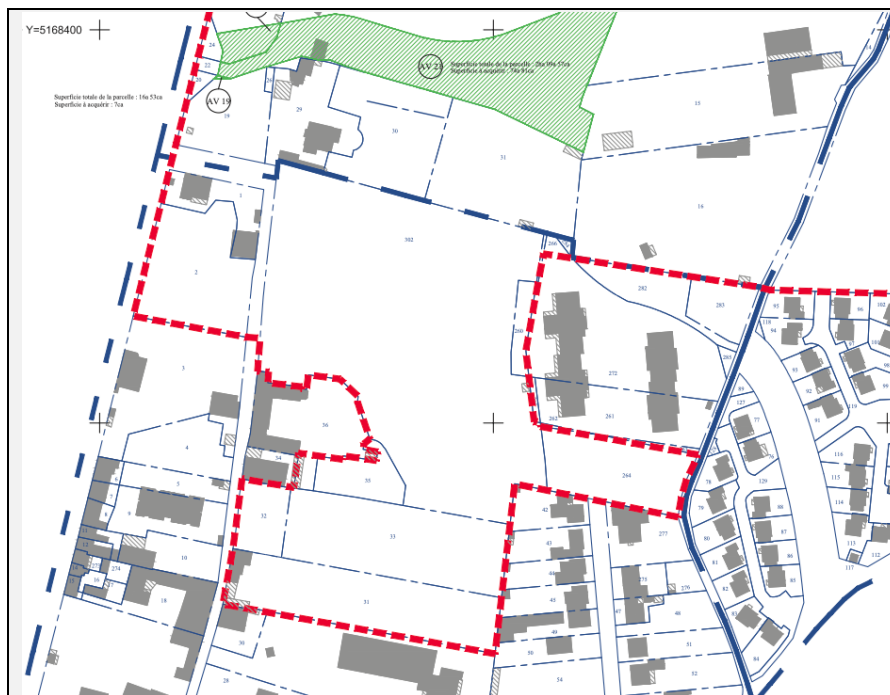
Le cas échéant, la Métropole fera l'acquisition des emprises des emplacements réservés soit en cas de mutation foncière au moins de la DIA, soit dans le cadre d'acquisition foncière amiable.

Dans tous les cas, les propriétaires seront informés en amont.

Que soit conservé un minimum de 6 000 m² de terrain autour de la maison (comme indiqué sur le plan joint Michel Vincent) et gardé un droit de passage pour l'entrée Nord de la Propriété actuelle



Comme on peut le voir sur le plan de l'enquête parcellaire ci-après, la parcelle n°36 située au 15 rue de l'Haye sur laquelle est implantée la maison n'est pas quasiment pas comprise dans le périmètre de la ZAC (seule une fraction de la parcelle, comprise entre les parcelles n°34 et 35 est comprise dans la ZAC), par contre les parcelles n°35, 302 et 304 sont comprises dans le périmètre de la ZAC.



Sur cette emprise appartenant à ce particulier, l'OAP prévoit une possible densification selon les principes rappelés à la page 86 de la Mise en compatibilité du PLU-H, « des formes intermédiaires R+2 et R+1 en cœur d'îlot et des petits collectifs à R+2 et R3 maximum sur voies ». Cette densification ne sera possible qu'à condition de prévoir les voies de desserte nécessaires pour accéder aux cœurs d'îlots.

Le découpage proposé par ce particulier est en adéquation avec le tracé de la voie de desserte secondaire et les principes déployés dans l'OAP.

Principes d'aménagement

Sur le secteur la Haye et le but

- > Le secteur sera desservi par des voirie nouvelles, au gabarit réduit pour s'insérer dans le maillage existant (Rue de la Haye, impasse du But) et de se connecter sur l'avenue Clemenceau et la nouvelle voie Est/ouest structurant. Elles permettront de proposer des zones à circulation partagée ou zone 30
- > Les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très à la marge, en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises)
- > L'organisation de chaque îlot permettra de proposer une diversité de morphologie urbaine: petit collectif de R+2 à R+3 maximum sur voie et formes intermédiaire R+2 et R+1 en cœur d'îlot pour les secteurs C, C' et C'', et des logements individuels groupés R+1 / RDC sur l'îlot D



« Recherche d'informations sur le calendrier et le programme des constructions à venir »

Extrait du 2.4.3 de la partie I « Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives » du dossier de DUP :

Si la réalisation de la ZAC est prévue de manière progressive de 2021 à 2035/2040, une première phase opérationnelle est nécessaire pour l'arrivée de la ligne B du métro au Vallon des Hôpitaux avec un terminus situé à proximité du Centre Hospitalier Lyon Sud (CHLS) Jules Courmont.

1.8.1 du résumé non technique de l'étude d'impact :

1.8.1 Calendrier et phasage prévisionnels des travaux

La nouvelle desserte viarie du Vallon des Hôpitaux et l'aménagement du pôle d'échanges doivent nécessairement être réalisés et fonctionnés lors de la mise en service du prolongement du métro B qui est prévue en mi 2023. Compte tenu de l'importance des travaux à réaliser et des contraintes de chantier à proximité et pour une partie sur le Centre Hospitalier Lyon Sud, la durée des travaux est d'environ deux années, ce qui implique un démarrage de ces travaux début 2021.

Le parking silo des HCL devrait aussi être mis en service avec l'arrivée du métro.

L'urbanisation des secteurs s'étalera sur une période plus longue, avec un achèvement envisagé à l'horizon 2035/2040.

Cependant, les premiers lots du secteur « Cœur de Vallon » situés à proximité du pôle d'échanges devraient être livrés avec la mise en service du prolongement du Métro.

Deux bassins « temporaires » devront être réalisés à cette échéance de la mise en service du pôle d'échanges pour l'assainissement de la voie nouvelle « Gadagne prolongée ». Le bassin situé au nord de Darcieux sera remplacé par un bassin permanent, tandis que le bassin à l'ouest du P+R sera supprimé. A noter qu'un bassin existant au droit du corps de ferme sera utilisé comme bassin temporaire.

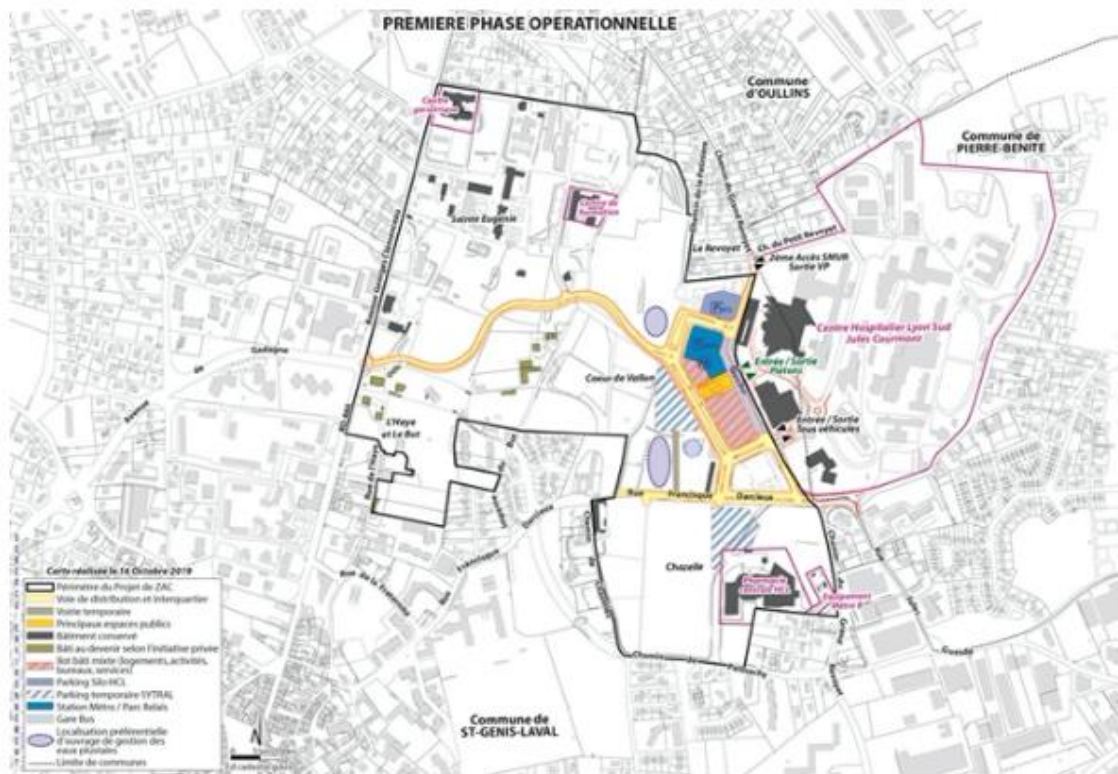


Schéma d'aménagement à l'horizon de la mise en service du métro

Une voie d'accès « temporaire » au parking provisoire des HCL depuis la rue Darcieux devra aussi être réalisée à cette échéance. En effet, son accès actuel depuis la voie de liaison des HCL ne pourra pas être maintenu compte tenu des travaux nécessaires à la réalisation de la voie nouvelle.

Voir figure ci-avant de la première phase opérationnelle.

Le phasage des travaux d'urbanisation des différents secteurs n'est pas arrêté à ce jour.

L'urbanisation des secteurs « Sainte Eugénie » et « L'Haye et le But » est conditionnée par la réalisation du dispositif d'assainissement, avec notamment la création des bassins de rétention-infiltration, ainsi que par la réalisation des espaces publics et voirie de desserte. Ceux-ci devraient par conséquent constituer la deuxième phase des travaux.

Les travaux seront « sectorisés ». Ils devront prendre en compte des mesures liées aux contraintes environnementales et écologiques, de maintien de l'accessibilité du CHLS et celle du pôle d'échanges.

Extrait du 1 de la partie « Justifications du projet » de l'étude d'impact :

Le programme d'orientation et d'action pour l'habitat (POAH) du PADD spécifie les objectifs en matière de logements sur la Commune :

- Un objectif de production de 140 logements /an, soit 1 260 logements en 9 ans entre 2018 et 2026. Il s'agit ici de répondre aux besoins en logements (à moins de 70 logements par an, la commune pourrait perdre des habitants). Cet objectif est réaliste au regard des capacités résidentielles et vise à poursuivre le développement. Le projet Vallon des Hôpitaux, présente un phasage compatible avec les objectifs du POAH (phasage en cours de validation) :
 - En saison 1 : 85 logements sur Ste eugénie d'ici 2023 en réhabilitation des pavillons existants (mais cela me paraît ambitieux)
 - En saison 2 : 605 logements d'ici 2027 : Création de lots nouveaux sur sainte Eugénie nord et sud , mutation de la parcelle Vincent dans l'Haye et le But
 - En saison 3 : 635 logements d'ici 2029 : Finalisation de Ste Eugénie nord, de L'Haye et le but sud et sortie des lots résidentiels sur Chazelle
- Des lieux du développement résidentiel à privilégier sur les secteurs du Vallon des Hôpitaux, de l'Haye et du But.
- Des formes urbaines privilégiant le renouvellement de la ville sur elle-même, une densification autour de l'offre TC structurante existante et la préservation des quartiers pavillonnaires aux qualités patrimoniales et paysagères reconnues,
- Une répartition équilibrée des différentes typologies de logements pour répondre à la diversité des besoins.

Sous le secteur de Sainte Eugénie plusieurs souterrains servent d'adduction d'eau pour desservir de nombreux endroits ; de nombreuses galeries et citernes ont été répertoriées par la Direction Générale des Eaux

Extrait du paragraphe 3.5, page E/333 de l'étude d'impact :

La présence de galeries souterraines sur le site est prise en compte au sein du plan masse. Néanmoins il n'y aura pas d'impact sur les galeries existantes dû aux ouvrages d'infiltration car les galeries sont situées en amont et sont donc topographiquement plus hautes que les ouvrages (210mNGF). Il n'y a donc aucun risque que l'infiltration des bassins ne vienne perturber le fonctionnement de ces galeries.

[...]Le service en charge de la gestion des galeries sera consulté et associé pour le dimensionnement des ouvrages et constructions envisagés au droit et à proximité des ouvrages sensibles. Des mesures seront prises pour assurer leur intégrité et celles des constructions envisagées.

Ce projet a évolué depuis 2015 en incluant le secteur de l'Haye et du But sans concertation avec les propriétaires.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 4.8 (réponse à la question n°8)

Les types de constructions projetées aussi bien à l'Haye qu'au But ne sont pas adaptées à la topographie et ne permettent pas de limiter les atteintes aux espaces boisées.

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 5.1 et 5.2.

Le projet de ZAC prévoit de détruire le bâtiment accessible par le portail noir donnant sur le rond-point, proche du 13 avenue Georges Clémenceau ; un couple est candidat pour l'acquérir et demande de l'aide pour l'aider à conserver ce bâtiment d'une telle beauté, d'une réelle âme, avec le marronnier centenaire qui encadre la cour intérieur, d'une facture typique.

voir ci-avant

Dans la partie Ouest de la ZAC :

- l'évolution programmée de ce secteur ouvrant une urbanisation privée avec voiries devra vraiment s'attacher à conserver au maximum les longs murs, limiter les percements, et préserver bâti ancien et végétation ;

- la potentialité constructible apparait très importante au regard des équilibres pleins / vides qu'il s'agira de respecter ;

- le château Longchêne et son parc est une pièce fondamentale de la ZAC ouest et l'enjeu est majeur ; peu d'éléments nous sont donnés sur les extérieurs, essentiels dans la composition générale du site ;

- concernant l' «espace public » prévu dans ce secteur, demande quelles sont ses orientations d'aménagement ? Quelle prise en compte des axes, des perspectives, de la valorisation du château Longchêne ? Quelles sont les orientations de qualité urbaines et paysagères dévolues à ce futur espace public ?

Voir observations de la Métropole en partie 5

La métropole n'a pas répondu favorablement à la demande de la MRAe et du CNPN de passer les « zones paysagères » en zone N du PLU. La déclaration en EVV au niveau du PLU n'engage pas le porteur du projet mais uniquement la commune mais permet uniquement de valoriser la taille de la « zone paysagère ».

Voir observations de la Métropole sur ce sujet au 3.2 et 5

2.3. Thème n°3 : Parcellaire, emprise foncière

Deux observations :

Le différend existant entre les HCL et les coindivisaires des parcelles AX5 et 74 est résolu, ces parcelles restant la propriété des HCL.

La Métropole de Lyon prend note de cette information parvenue en cours d'enquête et de la signature d'un protocole d'accord le 12 octobre 2020 mettant fin au litige.

Une personne fait plusieurs remarques sur les surfaces indiquées dans le tableau du dossier parcellaire ainsi que la nature des propriétaires de certaines parcelles.

La Métropole de Lyon précisera au cas par cas les surfaces dans le cadre de la poursuite de la procédure avec les propriétaires. Quant à la propriété des parcelles AX69 et 72, une procédure de régularisation conjointe avec les HCL est en cours.

2.4. Thème n°4 : Avis favorable ou plutôt favorable

Quelques observations :

Le projet permettra :

- de conforter et de développer les spécificités médicales et paramédicales et les corps de métiers liés à la santé ;

- la réhabilitation de structures immobilières ;

Concernant la remarque programmatique, une partie des surfaces tertiaires est effectivement dédiée à accueillir des activités hospitalières et para hospitalières dans le cadre de la restructuration de l'hôpital Jules Courmont, ainsi que des entreprises connexes, dans une logique de cluster.

La Métropole de Lyon a associé largement les HCL à la construction de ce projet urbain dont ils sont les principaux propriétaires du foncier

La gouvernance du projet intègre effectivement étroitement les HCL depuis les prémices de l'opération.

Il est normal avec le choix de densifier le centre urbain plutôt que de favoriser l'étalement urbain et la perte de terrains agricoles sinon naturels, compte tenu notamment de l'arrivée du métro et du déficit de la ville en logements sociaux pour atteindre les 20%.

Conformément à l'article L. 112-1-3 du code rural (dispositif de compensation agricole introduit par la Loi d'Avenir pour l'Agriculture et la Forêt de 2014), la Métropole a réalisé une étude préalable agricole afin de préciser l'impact du projet de ZAC sur l'économie agricole locale et de proposer des mesures de compensation collectives.

Extrait de la page A/45 de l'étude d'impact :

3.5 IMPACTS DU PROJET ET MESURES ENVISAGEES SUR LE MILIEU AGRICOLE

Le projet de ZAC du Vallon des Hôpitaux affecte l'unique exploitation agricole située sur la Commune de Saint-Genis-Laval :

- dans le périmètre de ZAC : directement 17,8 ha de surface agricole exploitées en filière bovin allaitant situées hors PENAP.

- hors périmètre de ZAC : 5,7 ha de surfaces agricoles, elles aussi valorisées par la même exploitation, du fait des mesures de compensation écologique.

La surface agricole totale impactées est donc de 23,5 ha, soit 9,2% de la surface agricole utile de l'exploitation. Les impacts sur l'économie agricole sont de trois types :

- les impacts quantitatifs :

- 17,8 ha de surface agricole sont définitivement perdus engendrant ainsi une perte de production animale pour la filière.
- Des baisses significatives de rendements sur les 5,7 ha de surfaces agricoles impactées par les mesures de compensation écologique.

- les impacts « structurels » : enclavement de parcelles agricoles de plus petites tailles et peu fonctionnelles, changement d'affectation du bâti agricole, perte de terres de bon potentiel avec une gestion agro-écologique (haies et boisements, système d'élevage extensif).

- l'impact « systémique » : perte de dynamisme de l'activité d'élevage du territoire mais aussi plus généralement du caractère agricole de la commune de St Genis de Laval.

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation agricole collective sont à l'étude. Un ordre de grandeur de la compensation a été estimé à hauteur de 185 000 € mais est en cours d'approfondissement (choix des mesures, des conditions de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation des retombées pour l'économie agricole locale).

Différentes pistes sont à l'étude en particulier sur la revalorisation du foncier agricole, la gestion des friches, la création de nouvelle valeur ajoutée par le soutien à l'installation/transmission agricole sur le territoire ainsi que l'investissement dans des outils de transformation et de vente en circuits-courts.

Ces éléments seront confortés d'ici au 1er semestre 2021.

Concernant le reste de la remarque, les arguments développés dans la partie 5 vont dans ce sens.

Excellent travail constaté avec une série d'arguments justifiant les différents points du dossier, précisant que toute déconstruction d'un élément nuirait à la cohérence d'ensemble avec des conséquences sur les équilibres financiers de la ZAC au risque d'accroître la charge fiscale des contribuables.

La partie 5 du présent mémoire en réponse explicite les choix de programmation qui ont été pris pour cette opération, au croisement des enjeux propres au site du Vallon des hôpitaux.

2.5. Thème n°5 : Avis défavorable totalement ou partiellement ou plutôt défavorable

Ce projet est :

- est une hérésie compte tenu de ses impacts ;

- est ubuesque ;

- fera plaisir aux promoteurs ;

- est une erreur ;

- est dangereux ;

- est peu visionnaire ;

- est disproportionné par rapport à la taille de Saint-Genis-Laval ;

- n'est plus cohérent compte tenu de l'abandon de l'ADS , la finalité de la zone d'implantation de la porte du Vallon des Hôpitaux est à reconsidérer ;

- dessert-il des intérêts particuliers (promoteurs) ou l'intérêt général ?

- répond-il à des contraintes court-termisme ou contribue-t-il à un développement durable de l'agglomération ?

- fait-il l'objet d'enjeux financiers pour la ville ? la métropole ? les intérêts privés (sociétés de promotion), pour les HCL (vendeurs des terrains) ?

- apporte-il une plus-value, un bénéfice, pour les habitants et la ville ?

- Quel bénéfice pour Saint-Genis-Laval compte tenu de ses impacts, environnementaux, économiques, patrimoniaux ?

- Pourquoi vouloir empirer la situation avec ce projet de Saint Genis III, en détruisant le site, la vie des riverains et par ricochet celle de la commune déjà en piteux état ?

- Un collectif est envisagé d'être monté pour s'opposer à cette opération immobilière.

- Il faut réduire le nombre de logements car il n'est pas acceptable de déclarer d'utilité publique la construction de logements dont vont profiter des promoteurs immobiliers sur un terrain préservé.

- Compte tenu des nombreuses demandes faites par la MRAe et le CNPN qui ont été éludées, le dossier devrait leur être soumis à une nouvelle validation.

- Ce dossier fait partie des rares rencontrés ces dernières années impactant à tel point la biodiversité, écosystèmes sur une surface importante et faisant l'objet d'une compensation aussi caricaturale, c'est pourquoi la Métropole doit concevoir un nouveau projet en cohérence avec les enjeux actuels de zéro artificialisation nette des sols et du déclin de la biodiversité.

Voir observations de la Métropole sur ces nombreux points au 5.

A quoi sert de dépenser des millions d'euros si c'est pire après ?

Sans observation

2.6. Thème n°6 : Demandes de renseignements divers

Des travaux sont-ils prévus de part et d'autre ou à proximité de la rue de L'Haye ?

Sur ce secteur L'Haye et le But, le projet est présenté en page B/100 à 102 de l'étude d'impact. La Métropole n'interviendra que pour permettre la desserte du secteur. Extrait :

- Desserte

Le secteur est actuellement desservi par une seule voie en sens unique et étroite, la rue de l'Haye, qui boucle sur l'avenue Clémenceau au niveau du giratoire existant. L'aménagement viaire du secteur « l'Haye & le But » porte sur plusieurs objectifs :

- Éviter les effets de shunt entre l'avenue Gadagne prolongée et la rue Francisque Darcieux
- Limiter au maximum d'augmenter les flux sur la rue de l'Haye, au profil très étroit
- Ne pas créer d'impasse nouvelle, non conforme aux fonctionnements de gestion par la Métropole de Lyon
- Limiter l'impact sur le giratoire Clémenceau

L'ambition portée pour ce secteur est donc d'optimiser la création de voirie, et de capitaliser sur des voies existantes et notamment de l'impasse du But sans bouleverser le fonctionnement actuel des voies attenantes et notamment des impasses Chardon et du But.

Pour ce faire, l'impasse du But est prolongée jusqu'à l'avenue Gadagne au niveau du chemin du clôt Rey. A l'angle nord/est de l'opération existante de logement collectif, une voie à double sens est créée dans une orientation est/ouest, venant se raccorder à la rue de l'Haye, puis à l'avenue Georges Clémenceau. Afin de préserver les plantations existantes ainsi que le mur en pierre existant, cette voie nouvelle ménage deux profils, l'un à double sens dans la partie est, puis à simple sens dans la partie ouest.

De là, une voie nouvelle orientée nord/sud s'installe dans la profondeur des parcelles privées, de sorte à desservir les futurs lots. Cette voie de quartier à double sens se pique à un court tronçon à simple sens, et se raccorde à la rue de l'Haye.

L'ensemble des voies du secteur l'Haye et le But sont des voies de quartier, c'est-à-dire uniquement à usage de desserte des îlots bâtis. Les sens de circulation proposés permettent d'éviter des situations de shunt.

Ces éléments sont précisés aux pages III 26 et suivantes du dossier de DUP ainsi que dans l'OAP à la page 86 du dossier de mise en compatibilité du PLU-H.

A préciser que l'alignement de platanes au nord-est de la rue de l'Haye sera conservé, étant concerné par un Espace Végétalisé à Valoriser. Les abords de la rue de l'Haye seront donc très peu modifiés dans leur faciès actuel. D'un point de vue circulatoire, la rue de l'Haye ne fait pas l'objet d'aménagement. 2 voies nouvelles sont créées à proximité, qui viennent se piquer sur cette dernière, engendrant des travaux uniquement au niveau du carrefour.

La rue de l'Haye préserve l'ensemble de ces qualités, à savoir son étroitesse, sa direction sens unique, son caractère vernaculaire.

Principes d'aménagement

Sur le secteur la Haye et le but

- > Le secteur sera desservi par des voiries nouvelles, au gabarit réduit pour s'insérer dans le maillage existant (Rue de la Haye, impasse du But) et de se connecter sur l'avenue Clemenceau et la nouvelle voie Est/ouest structurant. Elles permettront de proposer des zones à circulation partagée ou zone 30
- > Les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très à la marge, en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises)
- > L'organisation de chaque îlot permettra de proposer une diversité de morphologie urbaine: petit collectif de R+2 à R+3 maximum sur voie et formes intermédiaire R+2 et R+1 en cœur d'îlot pour les secteurs C, C' et C'', et des logements individuels groupés R+1 / RDC sur l'îlot D



Qu'est ce qui est prévu :

- autour de l'immeuble du 17 impasse du But ?

- dans la zone N2 à l'Ouest de la parcelle AX 6 et aussi au Sud dans le zonage UPr ; si une voie devait se faire est il prévu un mur anti-bruit ?

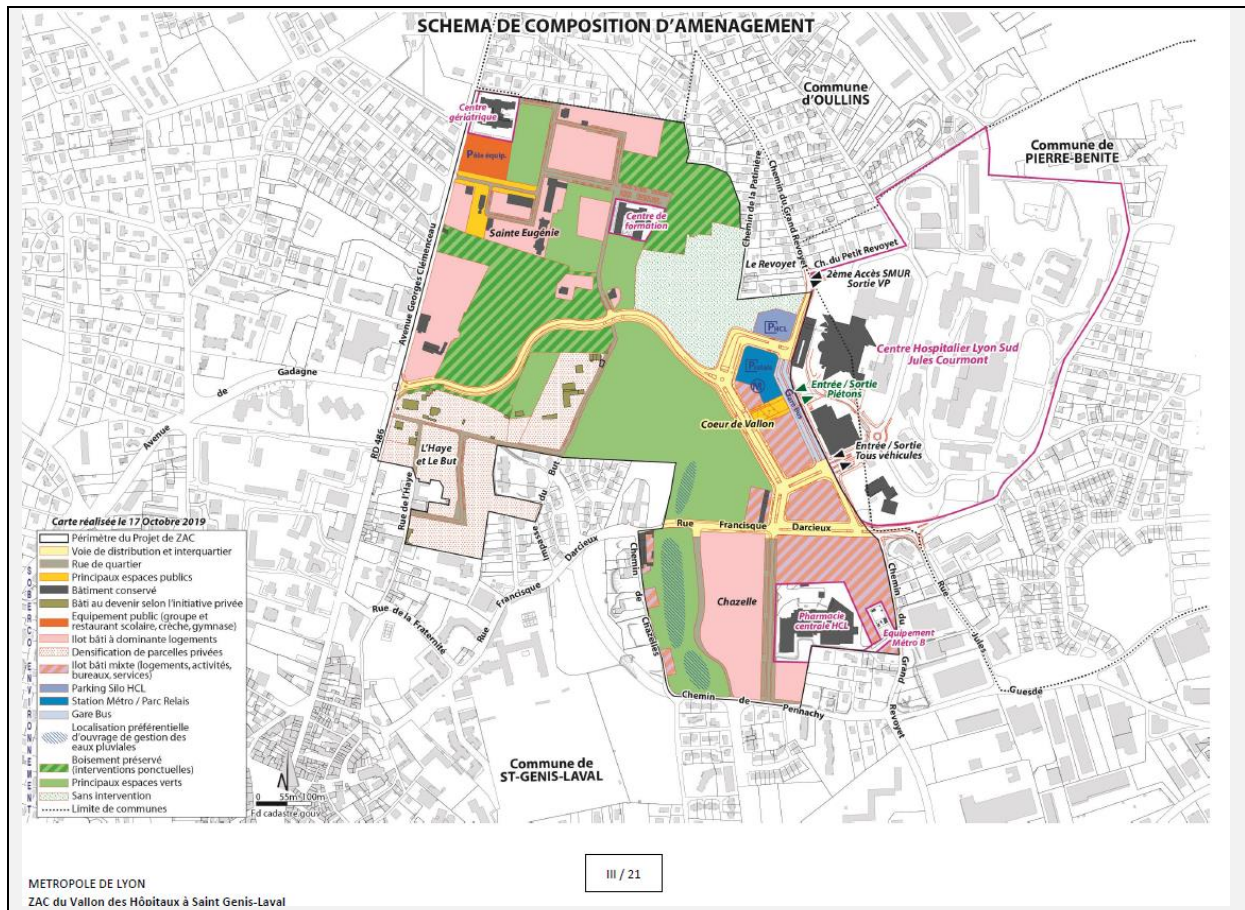
- dans les parcelles AX 72 et 74 ; des constructions sont-elles possibles, si oui de quelle nature ?

Autour de l'immeuble du 17 impasse du But, le développement est encadré par l'OAP reproduite ci-avant au sud et à l'ouest de celui-ci pourront être développés des constructions à R+2 maximum, car non bordées par une voie.

Dans la Zone N2 à l'ouest de la parcelle AX6, il n'est pas prévu le passage d'une voie, mais la mise en place de mesure de compensation écologique du projet en lieu et place de l'emplacement qui était privilégié pour aménager la porte de l'Anneau des sciences. Le détail de cette mesure (la Mc0e) est donné à la page du dossier de demande d'autorisation de dérogation espèces protégées.

Les parcelles AX 72 et 74 accueilleront dans leurs parties sud le parc du Vallon, qui ne sera donc pas bâti. AX 72 est une parcelle de très grande taille, qui accueillera également sur sa moitié est et nord une partie du secteur Cœur de Vallon, nouveau quartier au contact de la station de métro, et une partie de la nouvelle voie qui permettra la desserte de ces nouveaux îlots bâtis et du pôle d'échange multimodal (gare bus) qui y sera aménagé.

Ce détail est donné sur le schéma de composition d'aménagement visible à la page III 21 du dossier de DUP.



Que vont devenir les bois autour de la nouvelle voie dans les parcelles AV 21 et 31 ?

Comme cela est explicité à la page III 22 du dossier de DUP, les bois autour de la nouvelle voie seront préservés et en partie rendus accessibles au public à travers l'aménagement de cheminements qui permettront de rejoindre le secteur de Sainte-Eugénie notamment.

Ils sont protégés par des Espaces boisés classés (voir carte du PLU-H futur, dans le dossier de Mise en compatibilité du PLU-H), garantissant leur préservation.

• *Le parcours des Bois*

Les aménagements prévus sur le boisement de Sainte Eugénie seront très minimalistes et consisteront notamment en la sécurisation des espaces accessibles, en l'installation de matériaux de revêtements au sol permettant un cheminement aisé, et en l'installation de mobiliers d'assise.

Dans le secteur de Sainte Eugénie ; à quoi est destiné l'îlot repéré B ?

Les îlots repérés B correspondent au secteur « Sainte-Eugénie Sud » et ils sont destinés à accueillir des lots principalement résidentiels, en neufs ou en réhabilitation des bâtiments remarquables existants. Le détail des principes de leur aménagement est précisé à la page III 26 du dossier de DUP.

Sainte Eugénie sud : habiter l'avenue urbaine

La partie sud de Sainte Eugénie est tenue par deux franges très différentes :

- à l'Ouest, l'avenue G. Clémenceau qui lui confère un caractère urbain,
- à l'Est, le bois Sainte Eugénie,

L'accroche avec l'avenue Clémenceau, artère principale de Saint-Genis-Laval, doit permettre une activation des rez-de-chaussée. Le carrefour entre les deux avenues et la visibilité qui l'accompagne permet la création d'une polarité de quartier.

Le paysage est ici très présent à la fois côté ville par l'implantation de grands sujets qui participent au verdoisement de l'avenue, et côté bois par l'effet de masse.



L'implantation bâtie en retrait par aux limites de lot et par rapport à l'avenue Clémenceau permet d'installer une épaisseur végétale côté rue. Cette mise à distance est l'occasion d'offrir des espaces paysagers privatifs, de mettre à distance les habitations de l'avenue circulée et d'amplifier le paysage des espaces publics. Ce recul permet enfin de préserver et de mettre en valeur le patrimoine bâti notamment le mur en pisé et le portail du domaine Duverney datant du XVIIe siècle. L'implantation en retrait également côté bois permet de valoriser le paysage de lisière.

Les îlots, dans la continuité des lots A1/A2 sur Sainte Eugénie nord, proposent une typologie d'îlot à cour. Cela permet des mises à distances à la fois par rapport à l'avenue Clémenceau et par rapport au bois, tout en offrant des cœurs d'îlots plantés et préservés des nuisances potentielles de l'avenue. Des porosités sont maintenues afin de préserver des percées visuelles dans la profondeur des îlots, offrant ainsi la perception du bois et ce même depuis l'avenue Clémenceau.

Les hauteurs des plots, comprises entre R+2 et R+4 reprennent le vélum déjà existant sur l'avenue. Les pavillons 6F et 6J sont conservés. Sur le lot le plus au sud (B5), la situation de proue et disposant d'une géométrie particulière au croisement du giratoire et de la voie Gadagne constitue une situation stratégique marquée par une hauteur plus importante (R+4 voire R+5 ponctuellement).

Ce sous-secteur développe près de 230 logements.

Est-il obligé d'offrir aux espaces urbains une seule facette commerciale ?

Voir la réponse apportée en partie 4 sur ce point

Le tracé de la voie de résidence (qui longe la propriété Vincent) est-il pour une voie verte ou une voirie classique ?

Comme cela est défini à la page III 27 du dossier de DUP, cette nouvelle voie sera une voie qui sera circulée par des véhicules, afin de pouvoir desservir les nouvelles constructions. C'est une voie de desserte de quartier à double sens, dont le statut de voie partagée prévoit une zone 30 et un partage de voirie avec les cycles.

En d'autres termes les voitures roulent au pas, les vélos circulent sur la voirie. La chaussée dont l'aménagement (nivellement, matériaux, etc.) devra faire la part belle aux modes doux, est accompagnée de larges trottoirs plantés de part et d'autre.

Pour ce faire, l'impasse du But est prolongée jusqu'à l'avenue Gadagne au niveau du chemin du clôt Rey. A l'angle nord/est de l'opération existante de logement collectif, une voie à double sens est créée dans une orientation est/ouest, venant se raccorder à la rue de l'Haye, puis à l'avenue Georges Clémenceau. Afin de préserver les plantations existantes ainsi que le mur en pierre existant, cette voie nouvelle ménage deux profils, l'un à double sens dans la partie est, puis à simple sens dans la partie ouest.

De là, une voie nouvelle orientée nord/sud s'installe dans la profondeur des parcelles privées, de sorte à desservir les futurs lots. Cette voie de quartier à double sens se pique à un court tronçon lui à simple sens, et se raccorde à la rue de l'Haye.

Quelle sera la gestion mise en œuvre pour les quelques points d'eau et sources qui se trouvent sur l'espace du projet du Vallon des Hôpitaux ?

Les HCL ont été consultés par les services de la Direction de l'Eau de la Métropole. À leur connaissance, ils ne disposent pas de captages privés, ni de process identifiés qui utilisent de l'eau perdue et/ou de la nappe.

Par ailleurs, selon l'état de connaissance actuel du service en charge de l'exploitation des galeries de la Direction de l'Eau de la Métropole, sur certains ouvrages, l'eau est captée par un tuyau souple pour être acheminée en extérieur ou vers des bassins extérieurs.

Ces ouvrages font l'objet de visites de contrôle qui aboutissent à des fiches techniques de plans d'action, qui consistent notamment à vérifier que ces tuyaux ne soient pas bouchés et à en prévoir le curage le cas échéant, ceci en vue de favoriser la circulation d'eau.

Dans le cas du projet du Vallon des Hôpitaux, cette circulation d'eau sera maintenue et ne sera pas raccordée au réseau d'assainissement. Elle fera l'objet d'un travail fin dans le cadre de l'établissement du projet paysager, afin notamment de capitaliser sur cet héritage vernaculaire et historique pour conserver des bassins en eau, qui participera au confort climatique du secteur.

Est-il prévu des espaces sportifs, notamment de basket sont prévus dans l'éco-quartier ?

Comme le précise le programme des équipements publics, le projet prévoit l'aménagement d'un gymnase dans le secteur de Sainte-Eugénie.

Demande de pouvoir créer un accès à la parcelle AV1 depuis la future nouvelle voirie au sud (prolongement de la rue de l'Haye)

Il s'agit sans doute de la parcelle AV31 dont la mutation est encadrée par l'OAP et le futur PLU-H.

Ce terrain n'est aujourd'hui pas desservi. La création de la voie nouvelle au sud sera une condition d'obtention des autorisations d'urbanisme (voir ci-après).

L'ouverture d'un accès à cette parcelle - si elle venait à muter en respectant les conditions données dans l'OAP et les dispositions du PLU-H - pourra alors être étudiée, dans le respect des prescriptions urbaines et paysagères du secteur (préservation maximale du mur notamment).

La Métropole prendra attache avec les propriétaires de l'Haye et le But afin d'expliquer les principes de développement prévus sur le secteur.

Demande d'éclaircissements les travaux concernant les eaux usées (phasage, emplacements des collecteurs)

Le secteur de l'Haye et le But sera raccordé, via le réseau existant (unitaire) sur le réseau unitaire de la rue Darcieux. Ceux-ci sont dimensionnés pour supporter les rejets supplémentaires des nouvelles constructions potentielles, il n'y a donc pas de travaux afférents.

Concernant les travaux de raccordement de chaque nouveau bâtiment au réseau unitaire, ils seront soumis à permis de construire et la demande de raccordement devra être transmise par l'opérateur qui réalisera le projet (voir paragraphe 3.5, page E/340 de l'étude d'impact)

Demande d'un rendez-vous sur place par les riverains parcelles AW272, 282 et 283 avant que la nouvelle voie au niveau de l'impasse du But soit validée pour constater cette gêne et de trouver un compromis permettant de préserver leurs habitations avant que le projet soit validé.

La Métropole de Lyon organisera des réunions publiques au 1^{er} semestre 2021 afin de renseigner les habitants du secteur du Vallon des hôpitaux, et notamment du secteur de l'Haye et le But.

2.7. Thème n°7 : Déplacements, circulation automobile, cyclistes, transports en commun, stationnement

Le projet sera à l'origine d'augmentation de la circulation, déjà compliquée (liée entre autres à la densification des constructions, le nombre de logements et au parking relais) qui s'ajoutera à celle de transit plus celle consécutive à l'arrivée du métro ;

L'augmentation de circulation sera limitée par une offre de stationnement réduite et des aménagements en faveur d'un report vers d'autres modes de circulation vertueux que sont les transports en commun et les modes doux.

Le projet aura un fort impact sur les déplacements sur les communes limitrophes Oullins et Pierre-Bénite.

Des mesures d'accompagnement en lien avec les déplacements sont en cours d'étude sur les communes limitrophes au projet pour assurer une maîtrise du stationnement, favoriser les rabattements en modes doux et sécuriser certaines voies. Ces mesures font partie du programme de travaux validé par le Conseil Métropolitain du 29 janvier 2020 dans la délibération n°2020-4226, dont l'extrait ci-dessous :

La mise en service du prolongement du métro, prévue pour mi-2023, rend nécessaire la réalisation des voies de desserte à cette échéance. Il convient pour cela de finaliser les études et d'engager la phase travaux.

Le programme de travaux comprend :

- la réalisation des voies de desserte,
- la réalisation de l'esplanade piétonne,
- le remplacement du réseau d'assainissement actuellement vétuste, situé sous la rue Darcieux,
- le remplacement du réseau de distribution d'eau potable construit en 1982 sous le chemin du Grand Revoyet,
- le remplacement du réseau de distribution d'eau potable construit en 1954 sous la rue Darcieux,
- la réalisation de la gare bus financée par le SYTRAL,
- le réaménagement des accès au centre hospitalier Lyon Sud, rendu nécessaire par les aménagements de voirie, pris en charge par les HCL et confié à la Métropole par une convention de maîtrise d'ouvrage,
- la réalisation de mesures d'accompagnement hors périmètre zone d'aménagement concerté (ZAC) : maîtrise du stationnement aux abords, aménagements cyclables de rabattement, mise à jour du jalonnement, sécurisation de certaines voiries pour protéger les zones résidentielles des trafics de shunt.

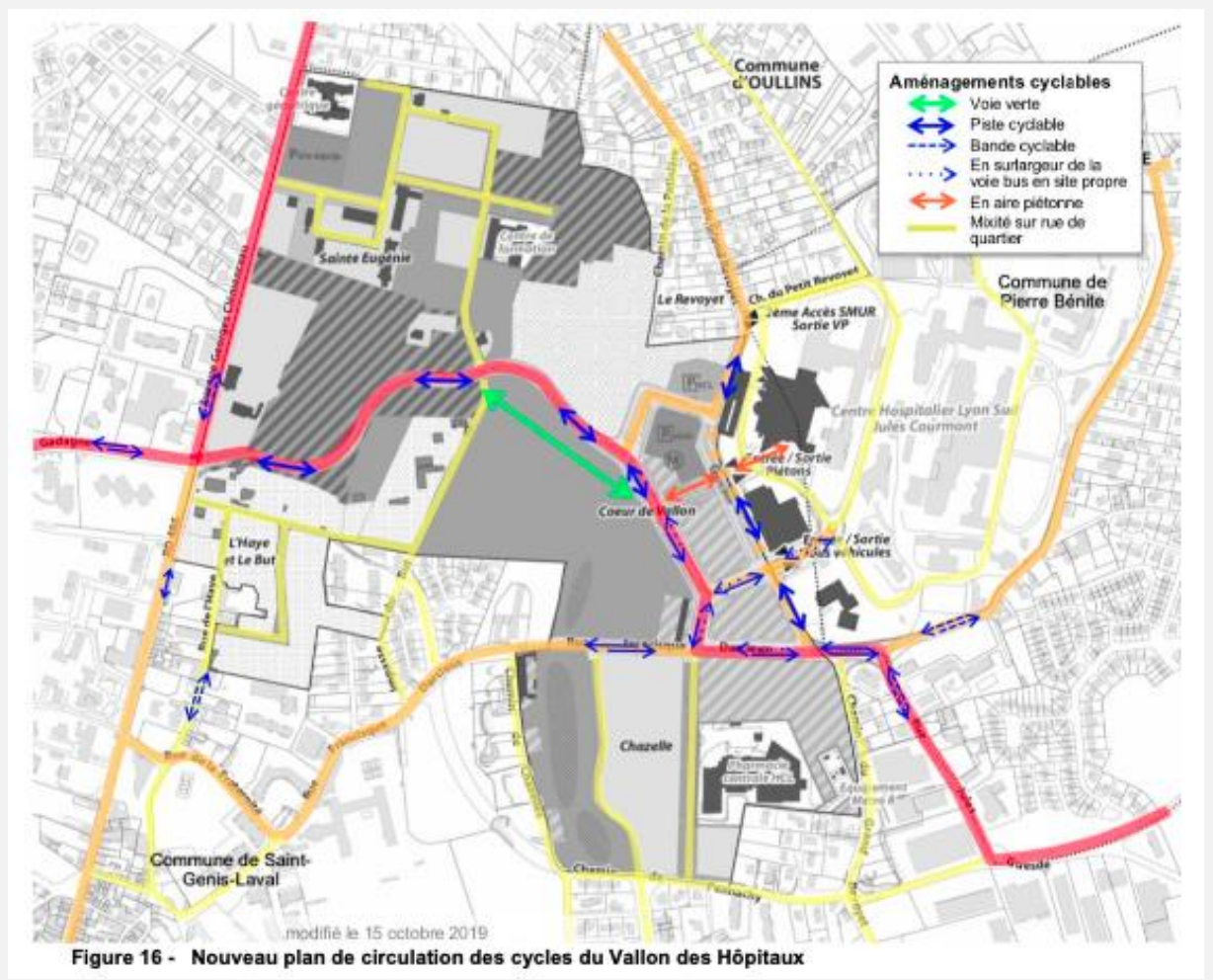
Le projet ne prévoit pas assez de transports doux, de pistes cyclables.

Le projet intègre complètement les déplacements des cycles, extrait page A/12 de l'étude d'impact :

Le Vallon des Hôpitaux n'est actuellement quasiment pas pourvu d'aménagements cyclables et les grands principes retenus pour l'aménagement de ce réseau cyclable sont les suivants :

- Disposer d'un itinéraire cyclable « structurant » sur la voie nouvelle, bien connecté aux aménagements cyclables existants au nord-ouest sur Gadagne et Clémenceau ;
- Raccorder ce nouvel itinéraire sur la rue Darcieux en l'équipant d'aménagements cyclables afin de les connecter aux existants sur la rue Jules Guesde, et ultérieurement sur le Chemin de Chazelles (comme défini au Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) ou bien sur la nouvelle liaison modes doux nord-sud du parc) et le Chemin du Grand Revoyet au sud de Darcieux ;
- Raccorder les nouveaux aménagements aux accès du CHLS, les HCL envisageant des aménagements cyclables à l'intérieur du CHLS ;
- Privilégier des aménagements cyclables bilatéraux qui sont plus fonctionnels, en bande ou en piste suivant le niveau de trafic ;
- Utiliser la voie réservée pour les bus qui fait le tour du pôle d'échanges pour les vélos, sauf dans la gare de bus où la circulation des cycles doit être séparée de celle des bus ;
- Permettre aux cycles de traverser le pôle d'échanges via l'esplanade afin de faciliter les accès au parking vélo de 200 + 40 places qui sera créé dans le parking relais et à la nouvelle entrée du CHLS située en face de l'esplanade.

Comme indiqué sur la figure 16 de la page III/15 de la DUP, toutes les voies aménagées dans le cadre du projet seront équipées d'aménagements pour les modes doux à l'exception des rues dites de « quartier » à très faible circulation où les cyclistes seront en mixité sur la chaussée.



Le projet aura donc des impacts sur la qualité de vie des riverains avec la création de nouvelles voies de circulation, intensification du trafic routier (pollution, bruit).

La création de voies nouvelles est très limitée dans le projet. Le prolongement de la voie Gadagne vient remplacer la voie de liaison du site hospitalier et la voie nord-sud vient remplacer le chemin du Grand Revoyet fermé à la circulation au droit de la gare bus. Les autres aménagements sont des requalifications de voies existantes. Les voies de desserte des quartiers de la ZAC auront des limitations de sens et de gabarit pour éviter les augmentations de flux dans ces secteurs.

Le projet a-t-il du sens sans l'Anneau des Sciences, compte tenu de l'augmentation de la circulation attendue (2 000 en plus sur la commune) dans un secteur déjà saturé.

Le projet de desserte est conçu pour fonctionner sans le projet Anneau des sciences qui aurait apporté des trafics supplémentaires dans le secteur, comme indiqué dans le dossier de DUP (page III/64). Les voies aménagées permettent une desserte du site dès 2023 pour la mise en service du métro.

Le projet devrait solutionner la congestion de circulation en amont de la zone de prise du transport en commun.

Le dimensionnement conséquent de la gare bus permettra d'accueillir de nombreuses lignes de bus en rabattement vers le métro et évitera un rabattement trop important en véhicule individuel.

Le projet devrait privilégier le rabattement vers le métro via des Bus TCL ou des cars du Rhône qui pourraient emprunter une voirie en site propre T.

Même réponse que ci-dessus.

« Les bus accéderont à la gare par une voie réservée (site propre du bus) qui fera le tour du pôle d'échanges » – voir figure 14 de la page III/14 du dossier de DUP :

Circulation des bus

Les bus accéderont à la gare par une voie réservée (site propre du bus) qui fera le tour du pôle d'échanges.

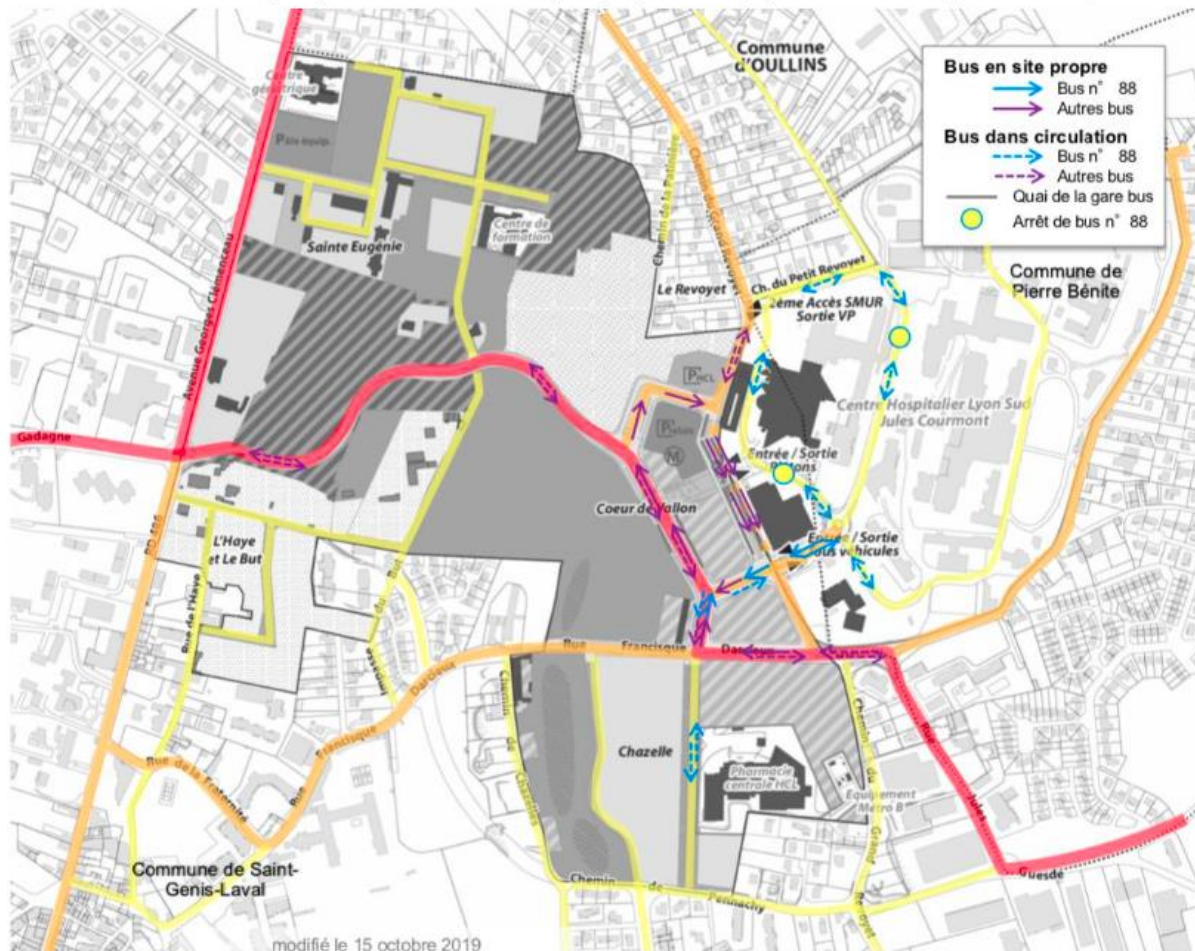


Figure 14 - Nouveau plan de circulation des bus du Vallon des Hôpitaux

Le projet devrait prévoir un accès facile à pied vers la future station de métro pour les habitants de Montmein (1 000 logements) avec si possible un chemin d'accès le long du mur qui sépare du Petit Revoyet, (chemin qui ne permet pas l'accès au site des Hôpitaux).

Dans le cadre de l'étude des mesures d'accompagnement (voir réponse au 2^{ème} point du thème 7), un accès pour les modes doux pourra être étudié entre le chemin de Montmein et le chemin du Grand Revoyet.

Le projet devrait privilégier les transports collectifs et les mobilités actives et d'autre part maîtriser l'usage du véhicule individuel, en particulier au niveau des rabattements vers la station de métro.

C'est bien le cas dans le projet avec sa gare bus et son site propre d'accès qui favorise les transports en commun, les aménagements en faveur des modes doux sur chacune des voies aménagées et une limitation du stationnement pour maîtriser l'usage du véhicule individuel

Le projet a été établi sur la base de 1 voiture par logement alors qu'elle est de 1,25 ;

Le projet a été établi sur la base de la réglementation urbaine en vigueur, à savoir le PLU-H de la commune de Saint Genis Laval.

Celui-ci prévoit les dispositions suivantes :

* Zone B (à proximité du métro) > 0,9 place pour 1 logement libre, 0,5 place pour 1 logement social, et 1 place entre 70/160m² sdp de bureaux

* Zone C > 1 place pour 1 logement libre, 0,5 place pour 1 logement social, et 1 place entre 60/120m² sdp de bureaux

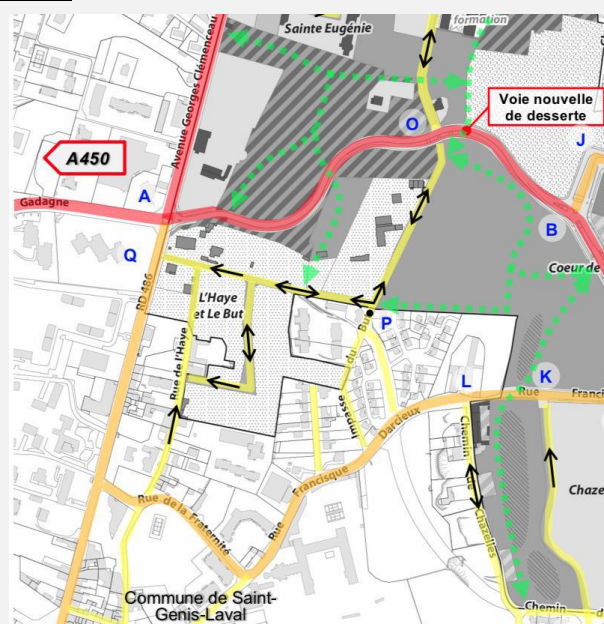
Les projets de voirie Impasse du But et Avenue Darcieux vont augmenter les nuisances liées à ce surcroît de circulation (pollution, bruit)

La rue Darcieux est requalifiée entre la rue Jules Guesdes et le chemin de Chazelle. Mais sa capacité est augmentée uniquement sur un linéaire très court, entre la rue Jules Guesdes et la voie nord-sud, pour garantir l'accessibilité au pôle d'échange multimodal et à l'hôpital. L'aménagement en carrefour à feux à l'intersection ouest en arrivée depuis le centre-ville de Saint-Genis-Laval permettra une régulation du trafic et évitera une augmentation de circulation.

Concernant la liaison A450 via l'avenue de Gadagne à la ZAC du vallon, il n'est pas opportun de réaliser encore des travaux d'infrastructure lourds, le sens de l'histoire est en faveur d'une extension de la ligne de métro B en direction de Brignais avec un parking relais pour absorber le flux de voitures venant des monts du Lyonnais et du Sud-Ouest de Lyon.

Le prolongement de l'avenue de Gadagne permet également une desserte en transport en commun et modes doux du pôle d'échange et de l'hôpital depuis le centre-ville de Saint-Genis-Laval

Est-ce que le tronçon Sud de l'impasse du But va communiquer avec le tronçon Nord au niveau du 17 du Domaine de St Genis-Laval ? Quelle est la signification du point noir repéré P sur le plan de la figure 2 page III/27 du dossier DUP ?



Il n'y aura pas de liaison entre le tronçon sud de l'impasse du but et son tronçon nord, le point noir indiquant une impasse.

Absence d'aménagement du plateau des Hautes Barolles pour sécuriser la circulation.

Le plateau des Hautes Barolles est hors du périmètre du projet.

Qu'est ce qui est prévu de faire pour le transit déjà difficile au niveau du plateau agricole de St Genis ; ce trafic ne devant être réservé qu'aux riverains.

Même réponse que ci-dessus.

Pour sécuriser la circulation au niveau du Plateau des Barolles :

- quels aménagements sont prévus pour sécuriser la circulation des cyclistes, notamment entre Chaponost et St Genis Laval ?

- pourquoi ne pas privilégier des aménagements destinés à gêner et ralentir la circulation sur ce plateau pour inciter à le contourner et à l'accès via les parcs de stationnement relai suggérés (dont ceux côté Famar / Gendarmerie, soit accès via rond-point de la SPA) ? Favoriser là aussi les modes doux.

Dans le cadre de l'étude des mesures d'accompagnement (voir réponse au 2^{ème} point), un accès pour les modes doux pourra être étudié en provenance de Chaponost et de Brignais.

Eviter que l'avenue Gadagne ne se transforme en un boulevard de trafic incessant, bruyant, polluant et dangereux ; la réserver aux TC en site propre, véhicules de secours, piétons et cyclistes et ajouter des TC cadencés.

Le rôle de l'avenue de Gadagne existante est de protéger le centre-ville de Saint-Genis-laval. Sa transformation n'entre pas dans le champ de ce projet.

Prolonger l'avenue Gadagne uniquement pour les modes doux (transports en commun, pistes cyclables sécurisées, piétons)

Le prolongement de l'avenue de Gadagne permet de capter les flux en lien avec le projet, sur une voie qui contourne le centre-ville de Saint-Genis-Laval comme indiqué page III/12 de la DUP :

«

Cette voie nouvelle sera raccordée :

- Au nord-ouest : directement sur l'avenue de Gadagne - voie structurante de contournement du centre-ville de Saint-Genis-Laval - afin de soulager l'avenue Clémenceau du trafic est/ouest qui vient de Gadagne ;

»

La chaussée permettra la circulation des bus. Un trottoir et une piste cyclable séparée de la chaussée seront aménagés. Cependant, sa réglementation sera réétudiée si les usages venaient à évoluer.

Adapter les voies (autres que l'avenue Gadagne) pour absorber au mieux le nouveau flux de véhicules lié au projet du Vallon des hôpitaux.

Il n'est pas prévu d'adapter la capacité des autres voies aux flux du projet pour éviter les reports de circulation, notamment sur les zones résidentielles et les nuisances liées.

Le réseau de voirie (par exemple le chemin de la citadelle) ne permettra pas de faire cohabiter cyclistes et voitures sans aménagements structurants.

Voir réponse sur les mesures d'accompagnements qui définiront les aménagements nécessaires

Le parking relais est sous-dimensionné.

Le parking relais ne fait pas partie du dossier de demande DUP, ni du dossier de demande d'autorisation environnementale. Il relève de la compétence du SYTRAL.

Extrait de la page III/10 du dossier de DUP :

Le SYTRAL va réaliser un parking-relais d'une capacité de 900 places de stationnement pour les véhicules particuliers et 200 places pour les vélos pour les abonnés TCL plus 40 places en libre accès à l'extérieur. Ce parking-relais sera construit au-dessus de la station de métro.

Ce projet fait aussi l'objet de la déclaration d'utilité publique (DUP) du prolongement du métro.

Son permis de construire était en cours d'instruction en octobre 2019.



Figure 9 - Vue axonométrique de la station de métro avec le parc-relais situé au-dessus (source : SYTRAL)

Réaliser des parkings :

- (gratuits pour les utilisateurs des TCL) le long de la voie rapide pour les véhicules arrivant de la A 450 avec des bus (alimentés par des énergies renouvelables) faisant la liaison, sur des voies prioritaires, avec la station de métro de St Genis ;

- à distance de la station de métro Hôpitaux Sud, le long de la A450, également dans le secteur de l'entreprise Famar / Gendarmerie de St Genis Laval (arrivée de Brignais), avec mise en place de navettes ou bus cadencés avec couloirs de circulation réservés ;

- relais au niveau A450 avec navettes vers la station Hôpitaux sud et de la zone Favier RD 342 et des navettes vers la station Hôpitaux sud ;
- un parking relais au niveau de la zone Favier RD 342 avec navettes vers la station Hôpitaux sud ;
- relais le long de l'A450, proche de l'endroit où le métro pourrait arriver lors d'un prochain prolongement et d'organiser une ligne de bus pour permettre aux personnes souhaitant prendre le métro de ne pas utiliser leur voiture ;
- à l'extérieur du site avec des bus relais à haute cadence ;
- un parking sécurisé pour les vélos sur place afin de s'assurer de retrouver son vélo, et en parfait état ;
- en nombre de places suffisant pour vélos et voitures pour accès au métro.

Ces demandes relatives au parking-relais relève de la compétence du SYTRAL

Prévoir des aménagements pour désengorger l'A450, au niveau de Pierre-Bénite, qui reste impraticable tous les matins en direction de Lyon/Marseille et tous les soirs au niveau de Brignais/7 chemins en direction de Givors et Mornand.

Cette demande est hors périmètre d'intervention du projet.

Le prolongement du Métro B participera au désengorgement de cette infrastructure en captant une part importante des déplacements concernés

Compte tenu de son positionnement cette station de métro n'a pas vocation à rester un terminus, alors pourquoi autant de places réservées aux VP (1 450 places) sur le parking relais et pourquoi ne pas rassembler le parc relais et le parc HCL au même endroit avec la même capacité de 900 places pour les deux ? Cela permettrait de gagner un emplacement et de le valoriser par un autre usage. Tout en limitant la place de la voiture.

Le parking-relais relève de la compétence du SYTRAL (et comptera 900 places et non 1 450) le parking-silo de 550 places prévu à proximité relève de la compétence des HCL et il sera réservé aux employés de l'hôpital dont les horaires de travail parfois décalées nécessitent une structure dédiée. La capacité de ce dernier est cohérente avec les besoins des seuls HCL.

Extrait de la page III/11 du dossier de DUP :

Reconfiguration du stationnement des HCL

Les HCL disposent d'une importante offre de stationnement composée de parkings aériens situés principalement devant l'accès principal du CHLS (voir figure 6). Une partie de ces parkings étant située dans les emprises des travaux du métro, le SYTRAL a réalisé à l'été 2018 de nouveaux parkings provisoires afin de maintenir l'offre actuelle.

Ces parkings provisoires seront supprimés après mise en service du métro et du parking silo des HCL.

D'une part, une partie des emprises de ces parkings sont nécessaires pour les travaux d'aménagement de la voie nouvelle « Gagne prolongée ».

D'autre part, l'objectif des HCL est de mettre en œuvre à l'échéance de l'arrivée du métro une nouvelle politique de stationnement du CHLS semblable aux autres sites des HCL (Lyon Est, Croix-Rousse, Edouard Herriot...). Le stationnement sera alors réglementé. A cet effet, l'entrée du CHLS sera équipée d'un dispositif de contrôle d'accès. Afin de maintenir une offre appropriée de stationnement pour les salariés et les visiteurs du CHLS, les HCL poursuivent l'objectif de mettre en service à cette même échéance un parking silo de 550 places qui sera construit au nord du parking-relais, de l'autre côté de la voie de rétablissement du chemin du Grand Revoyet – voir figures 9 et 10.

Rien n'est dit sur des places réservées au covoiturage et Autopartage.

Des solutions seront étudiées dans le parc relais du métro par le SYTRAL. Des solutions d'auto partage pourront être étudiées au sein même des projets immobiliers

Quels seront les dispositifs de protection de l'espace public contre le stationnement sauvage ? Dans la ZAC et hors-ZAC ?

Il s'agit là d'un point de vigilance de la Métropole. Extrait de la page III/15 du dossier de DUP :

La gestion du stationnement dans le nouveau quartier du Vallon des Hôpitaux est un enjeu majeur du bon fonctionnement du pôle d'échanges à sa mise en service. La pression du stationnement sera très forte, d'une part, du fait de l'attractivité du parking-relais, et d'autre part, du nécessaire temps d'adaptation des usagers à la nouvelle politique de gestion du stationnement des HCL. Par ailleurs, l'offre de stationnement sur voirie publique sera limitée à une quarantaine de places et réglementée (a priori en zone bleue). Elle sera essentiellement réservée aux usages réglementés et aux nouvelles mobilités : taxi, covoiturage, bluely, livraison, transport de fonds le cas échéant, deux roues motorisées, cycles, dépose minute, ...

Les espaces modes doux et autres espaces publics de la ZAC seront équipés de dispositifs contre l'intrusion des véhicules du type bordure haute, mobilier, bandes plantées, ...

La Métropole a engagé des études de stationnement sur un rayon de 15 minutes à pied du pôle d'échanges afin de définir les mesures à mettre en œuvre afin de protéger le domaine public en dehors de la ZAC contre le stationnement sauvage (Oullins, Pierre Bénite et Saint-Genis-Laval).

Les besoins en stationnement résidentiels du nouveau quartier seront assurés à l'échelle de l'ilot conformément aux règlements du document d'urbanisme (PLU) en vigueur en prenant en compte les spécificités réglementaires liées à la proximité de la « ligne forte de transport collectif » du métro B. Les besoins en stationnement urbain (visiteurs, clientèles des commerces et services urbains) seront assurés par un stationnement sur voirie (créées ou réaménagées) et espaces spécifiques éventuels avec une réglementation adaptée.

Les nouveaux immeubles de la ZAC seront équipés de stationnements souterrains.

Le projet comprend des mesures visant à réduire le risque de stationnement illicite sur l'espace public, la Métropole a engagé des études spécifiques afin de protéger les quartiers existants mitoyens d'Oullins, Pierre Bénite et Saint-Genis-Laval dans un rayon de 15 minutes à pied du pôle d'échanges

La densité des voiries créées et s'ouvrant sur le chemin de Pennachy vont fortement densifier la circulation. Le traitement d'au moins 2 de ces voiries pour une utilisation dévolue à ses riverains est plus que souhaitable (chicanes, ralentisseurs ou autres)

Les voies créées dans le quartier de Chazelle sont des voies à vocation de desserte résidentielle comme indiqué sur le plan de circulation de la page III/13 de la DUP.

Que la nouvelle voirie créée pour le bus 88 soit ouverte aux piétons par un portillon ou une chicane piéton compte tenu de l'insécurité liée à l'absence de trottoir.

Dans le cadre de l'étude des mesures d'accompagnement (voir réponse au 2^{ème} point), un accès pour les modes doux pourra être étudié entre le chemin de Montmein et le chemin du Grand Revoyet.

L'attractivité en matière de transports collectifs est liée à la performance (vitesse, fréquence, plage horaire)

Les sites propres dédiés aux bus circonscrits au voisinage du pôle d'échanges ne permettront pas un rabattement efficace des lignes de bus du secteur vers le pôle d'échanges.

Comme indiqué page III/10 de la DUP, les lignes de bus nécessaires à un rabattement efficace vers le pôle d'échanges seront définies lors de l'étude de restructuration du réseau de surface par le SYTRAL. Le dimensionnement de la gare bus permettra un rabattement conséquent.

2.3.3. Aménagement d'une gare bus

La gare de bus pourrait a priori accueillir les lignes TCL C7, 17, 18 et 78, ainsi que des cars du Rhône. Une étude de restructuration du réseau de surface des TCL avec rabattement sur le PEM sera réalisée par le SYTRAL en 2021.

La gare de bus comprendra une dizaine de quais répartis sur deux files. Les bus accéderont à la gare par une voie réservée (site propre pour les bus) qui fera le tour du pôle d'échanges.

La gare de bus étant imbriquée avec l'esplanade et les voies de circulation générale autour du pôle d'échanges, elle sera réalisée par la Métropole de Lyon dans le cadre des équipements publics de la ZAC « Vallon des Hôpitaux ».

Le présent projet participe à l'aménagement du nouveau pôle d'échanges multimodal du Vallon des Hôpitaux avec la réalisation des voies de desserte, de la gare bus et de l'esplanade du métro

Préciser si la piste cyclable bidirectionnelle prévue sur le chemin du Grand Revoyet en direction du nord si elle sera poursuivie jusqu'à la grande rue d'Oullins.

La section nord du chemin du Grand Revoyet jusqu'à la Grande rue d'Oullins ne fait pas partie de ce projet. Cependant, cette possibilité sera étudiée dans le cadre des études en cours sur les mesures d'accompagnement en vue de favoriser l'accessibilité au Métro pour les modes doux.

Sur ce même chemin du Grand Revoyet en direction du sud nul aménagement vélo ne semble prévu alors qu'il dessert le quartier des Collonges et permet l'accès au centre commercial Saint Genis 2 par la rue Guilloux et le chemin de la Citadelle en l'absence de déclivité forte.

La section sud du chemin du Grand Revoyet est trop étroite pour accueillir des aménagements cyclables sécurisés. La liaison cyclable avec le quartier des Collonges se fera par les aménagements cyclables prévus sur la voie nouvelle nord-sud, le secteur Chazelle jusqu'au chemin de Pennachy puis par l'Allée Henry Fermigier jusqu'à la rue des Collonges.

Que soient créés :

- un site propre dédié TC, cars du Rhône, bus et véhicules de secours sur la totalité de la nouvelle voie de desserte dite

« Gadagne prolongée » et un autre dédié aux bus et véhicules de secours en direction de l'A450 ;

- un site propre dédié aux TC et véhicules de secours en direction de l'A450 le long du Chemin du Grand Revoyet et de la rue Guilloux et envisager une entrée et une sortie de ce site propre vers/depuis l'A450, vers le sud-ouest (Brignais) comme vers l'est (Pierre Bénite et rive gauche), à priori sous forme de « diffuseur losange » avec accès réservé aux mêmes véhicules de transports en commun et de secours.

La voie Gadagne prolongée permettra la circulation des bus. Sa réglementation sera réétudiée si les usages venaient à évoluer. Les autres aménagements demandés sont hors du périmètre de ce projet mais néanmoins, pourront faire l'objet de discussions avec l'opérateur de transport.

Que soit créé un passage cyclable et piéton possible sur ou à proximité du diffuseur ci-dessus, à destination de la rue de la Ferme Laval (Irigny nord) :

La connexion cyclable à destination de la rue de la Ferme Laval est prévue à l'ouest par le chemin de Montcorin et la route d'Irigny.

Que soit créé un véritable projet de réseau cyclable séparé des autres modes actifs.

Voir réponse ci-avant

Que soient créés :

- des pistes cyclables, voire bandes sur le chemin du Grand Revoyet au nord et au sud, rue Guilloux, chemin de la Citadelle et également permettant de rejoindre le centre de Pierre Bénite et d'Irigny (par la route d'Irigny) ;

- une piste cyclable sécurisée de l'avenue de Gadagne à l'entrée du Vallon des hôpitaux ;

- une piste cyclable approximativement parallèle à l'avenue de Gadagne ;

Comme indiqué sur la figure page III/15 de la DUP, une piste cyclable est effectivement prévue le long du prolongement de l'avenue de Gadagne jusqu'au cœur de vallon et au pôle d'échanges.

Que soient créés :

- un double sens cycliste chemin du Grand Revoyet entre les rues F Darcieux et Chemin de Pennachy ;

- un double sens cycliste entre les rues F. Darcieux et Chemin de Pennachy, en flanquant à l'ouest la parcelle de la Pharmacie Centrale, puis utilisant l'Allée H. Fermigier et, par un aménagement rattrapant le dénivelé de terrain, l'avenue E. Auboyer ;

Ce lien cyclable a effectivement été identifié dans le cadre des mesures d'accompagnement et sera étudié.

Que soient créés des aménagements cyclables entre la station de métro et les quartiers du Champlong et des Barolles, via le chemin du Grand Revoyet, la rue Guilloux et le Chemin de la Citadelle (à réaménager car excluant actuellement les vélos sur la chaussée) ;

L'étude en cours des mesures d'accompagnement (voir réponse @24) définira les aménagements cyclables complémentaires nécessaires à la desserte du secteur. La Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) de la Métropole de Lyon page III/14 de la DUP définit les aménagements cyclables à réaliser.

Que soient créés plus d'arceaux vélo et de parkings sécurisés vélo, y compris pour les usagers sans carte d'abonnement TCL, en prenant en compte la saturation actuelle des parkings vélo du Métro Gare d'Oullins ;

De nombreux arceaux vélos sont prévus dans le projet : 200 places sécurisées à l'intérieur du parc relais, 40 places extérieures devant ce bâtiment au plus proche de la station de métro, ainsi que d'autres arceaux répartis sur l'ensemble des espaces publics.

Extrait page A/10 de l'étude d'impact :

1.2.2 La création d'un pôle d'échanges multimodal

Le projet urbain du Vallon des Hôpitaux intègre un pôle d'échanges multimodal (PEM) qui s'organise autour de la station terminus du métro. Une configuration compacte permet :

- d'offrir une liaison piétonne directe – via une esplanade - entre la station de métro et le centre hospitalier au droit du pavillon 3B du CHLS ;
- de disposer d'un pôle d'échanges performant qui facilite les correspondances avec un parking-relais construit au-dessus de la station de métro et une gare de bus aménagée en vis à vis de la station, sur l'actuel chemin du Grand Revoyet.

Cette configuration du pôle d'échanges nécessite :

- d'une part, de restructurer la desserte viaire du vallon, ainsi que les lignes de bus du secteur ;
- et, d'autre part, de reconfigurer le stationnement des HCL et les accès routiers au CHLS.

Dans le cadre du projet de Métro, le SYTRAL va réaliser un parking-relais d'une capacité de 900 places de stationnement pour les véhicules particuliers et 200 places pour les vélos pour les abonnés TCL plus 40 places en libre accès à l'extérieur.

La gare de bus sera réalisée par la Métropole de Lyon. Elle comprendra une dizaine de quais répartis sur deux files. Les bus accéderont à la gare par une voie réservée (site propre pour les bus) qui fera le tour du pôle d'échanges. La gare de bus pourrait a priori accueillir les lignes TCL C7, C10, 17, 18 et 78, ainsi que des cars du Rhône. Une étude de restructuration du réseau de surface des TCL avec rabattement sur le PEM sera réalisée par le SYTRAL en 2021.

L'esplanade sera la grande place du pôle d'échanges, au cœur de la centralité urbaine du nouveau quartier VDH pour en faire en lieu de vie et pas seulement un lieu de passage. Cette place s'ouvre à l'Ouest sur le grand paysage du Vallon et à l'Est sur la nouvelle entrée piétonne du CHLS. Elle est délimitée par les façades Nord et Sud des îlots urbains, avec notamment la station de métro en rive nord.

Que soient créés plus de voies réservées au bus (le nombre semble très insuffisant) car limité à la proximité immédiate du pôle d'échange en particulier la nouvelle voie entre Gadagne et le pôle d'échange ne devrait pas mélanger les véhicules individuels et les TC ;

Voir réponse ci-dessus

Que soient créés plus que les 200 places prévues sur le parking vélo.

Voir réponse ci-dessus

Est-ce que toutes les nouvelles voies ou réaménagées seront pourvues de voies cyclables ?

Oui, voir réponse ci-dessus

Comme indiqué sur la figure 16 de la page III/15 de la DUP, toutes les voies aménagées dans le cadre du projet seront équipées d'aménagements pour les modes doux à l'exception des rues dites de « quartier » à très faible circulation où les cyclistes seront en mixité sur la chaussée.

Pourquoi ne pas transformer le chemin du But, présenté en discontinu, en cheminement piéton et vélo jusqu'à la rue du grand Revoyet.

Le chemin du But est intégré dans le paysagement du parc du vallon. Celui-ci fait l'objet de très peu de réaménagements, il s'agit d'un sentier préservé et ouvert aux piétons. Il n'est à ce stade pas prévu d'y faire passer les vélos sur une piste dédiée, mais cela pourra être étudié en cohérence avec le schéma cyclable du secteur.

Il n'apparaît pas de sites propres au TC reliant les autres quartiers de Saint Genis.

Comme indiqué page III/10 de la DUP, les lignes de bus nécessaires au rabattement vers le pôle d'échanges seront définies lors de l'étude de restructuration du réseau de surface par le SYTRAL. Le dimensionnement de la gare bus permettra un rabattement conséquent.

«

2.3.3. Aménagement d'une gare bus

La gare de bus pourrait a priori accueillir les lignes TCL C7, 17, 18 et 78, ainsi que des cars du Rhône. Une étude de restructuration du réseau de surface des TCL avec rabattement sur le PEM sera réalisée par le SYTRAL en 2021.

»

L'importance des flux de personnes attendues, l'enjeu climatique et la problématique de la qualité de l'air nécessitent une attention particulière des accès avec des zones denses privilégiant les transports collectifs et les mobilités actives à l'usage du véhicule individuel.

C'est bien le cas dans le projet qui comporte des aménagements privilégiant les transports en commun et les modes doux et limite le stationnement des véhicules individuels.

L'accès à la station de métro par les véhicules est limité pour que le métro soit utilisé à 100% et qu'il participe au désengorgement d'Oullins, Pierre Bénite, sur la M7 et l'A450. Prévoir :

- des accès bus - piéton - vélo - autres faciles ;

- des voies de bus dédiées pour garantir les temps de trajet ;

- des voies dédiées et sécurisés pour les vélos et autre modes doux (voies vélo au lieu de simple bande cyclable qui sont en général malheureusement encombrés de véhicules stationnant pour diverses raisons)

Et ceci depuis le centre de Pierre Bénite, centre de St Genis Laval, 21 la Mouche, St Genis 2, Irigny et A450 (avec parc relais)

C'est le cas dans le projet, comme indiqué page III/14 de la DUP.

Mettre :

- l'accent sur les modes doux et les transports en commun et tout faire pour que les usagers du métro privilégient de venir autrement qu'avec leur voiture individuelle, avec couloir séparé sécuritaire des autres modes de circulation, pour les vélos permettant un croisement aller / retour ;

- un réseau cyclable sécurisé, efficace et continu permettant de relier les centres urbains de Pierre-Bénite, Saint Genis-Laval et Irigny et les zones d'activités de la mouche et de Saint Genis2 pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle (celui proposé centré sur le pôle d'échange manque d'ambition pour permettre ce report modal) ;

- un réseau cyclable et piéton cohérent, sécurisé et complet de toutes les directions (Saint Genis Laval, Oullins, Irigny, Pierre Bénite, Brignais) ;

- une piste cyclable dans la rue du Grand Revoyet pour l'apaiser ainsi que dans le chemin du Grand Revoyet (St Genis) ;

- rendre cyclables les rues Voltaire, le chemin du Grand Peron et la rue Henri Brosse (Pierre-Bénite) ;

L'étude en cours des mesures d'accompagnement définira les aménagements cyclables complémentaires nécessaires à la desserte du secteur. La Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) de la Métropole de Lyon page III/14 de la DUP définit les aménagements cyclables à réaliser.

Mettre :

- à profit le retour d'expérience de ce qui se passe à Oullins (Parkings insuffisants) ;

- en permettant l'accès piétons depuis le quartier Montmein, par exemple par le passage existant via l'hôpital à l'angle du chemin Montmein et du cimetière de Pierre-Bénite.

Dans le cadre de l'étude des mesures d'accompagnement, un accès pour les modes doux sera étudié entre le chemin de Montmein et le chemin du Grand Revoyet.

Pour la sécurité des cyclistes : aménager les carrefours, soigner le rond-point et l'accès au parking vélo qui doit être fluidifié, rendre aisée et rapide la liaison entre le parking vélo et la station de métro.

Le projet a été conçu en intégrant la sécurité des modes actifs.

La part grandissante du parc automobile électrifié a-t-elle été prise en compte.

La part grandissante du parc automobile électrifié n'a pas d'incidence en termes de déplacements (dimensionnement et conception des voies et du stationnement). Cependant, elle a été prise en compte dans le cadre du dimensionnement des besoins électriques de la ZAC, dont l'étude est en cours.

Comment garantir des transports en commun efficaces avec un nombre de véhicules multiplié par quatre dans une zone vite congestionnée aux heures de pointe.

Les sites propres en approche du pôle d'échanges permettront le bon fonctionnement de la gare bus.

Le stationnement de surface doit être limité autant que possible et réservé aux livraisons, PMR et arrêt de type "dépose-minute"

C'est le cas dans le projet comme indiqué page III/15 de la DUP :

«

3.1.4. Le stationnement

La gestion du stationnement dans le nouveau quartier du Vallon des Hôpitaux est un enjeu majeur du bon fonctionnement du pôle d'échanges à sa mise en service. La pression du stationnement sera très forte, d'une part, du fait de l'attractivité du parking-relais, et d'autre part, du nécessaire temps d'adaptation des usagers à la nouvelle politique de gestion du stationnement des HCL. Par ailleurs, l'offre de stationnement sur voirie publique sera limitée à une quarantaine de places et réglementée (a priori en zone bleue). Elle sera essentiellement réservée aux usages réglementés et aux nouvelles mobilités : taxi, covoiturage, bluely, livraison, transport de fonds le cas échéant, deux roues motorisées, cycles, dépose minute, ...

»

La bande cyclable bordée de stationnement prévue sur la séquence Ouest de Darcieux est dangereuse pour les cyclistes.

Cette bande cyclable est d'une largeur de 2 m dont une sur largeur de 0,5m le long du stationnement pour éviter tout danger lié aux ouvertures de portières, conformément à la largeur maximale préconisée par le guide pour la conception des aménagements cyclables de la Métropole de Lyon.

Placer des bornes vélo'v dans St Genis en commençant par Gadagne.

Une station Vélo'v a été aménagée au centre de Saint-Genis-Laval devant la médiathèque. Une autre station est à l'étude sur l'esplanade piétonne du projet Vallon des Hôpitaux face à la station du Métro B.

Quel est l'intérêt de la voie en double sens de circulation entre la rue de L'Haye et le chemin du But puisqu'elle fera double emploi avec celle du prolongement de Gadagne et sera à l'origine de nuisances (sonore, pollution) pour les riverains ?

Comme indiqué page III/27 de la DUP, cette voie est à sens unique dans sa partie ouest pour éviter les effets de shunt et limiter l'augmentation des flux.

La voie à sens unique prévue au sud du lot C5 va détourner inutilement une partie du trafic de la nouvelle zone d'habitation sur la rue de l'Haye et ce dans sa partie la plus étroite alors qu'un autre tracé serait plus pertinent avec une voie raccordée à l'impasse du But pour desservir les lots C4 et C5.

Il n'y a pas de voie prévue au sud du lot C5. La voie nouvelle est prévue au nord de ce futur lot, entre les lots C4 et C5. Cette voie est à sens unique rentrant, permettant de rentrer dans le nouveau quartier depuis la rue de l'Haye. La rue de l'Haye est ainsi préservée du n° 17 au n°4.

La desserte des lots C4 et C5 depuis l'impasse du But serait impossible compte-tenu de la très forte pente

Que le chemin du But ne soit pas discontinu pour les modes actifs (piétons et vélos)

Le Chemin du But sera uniquement discontinu pour les voitures et véhicules motorisés.

Demande d'éclaircissements au niveau d'une liaison douce (parcelles AV15, AV17), de l'élargissement de l'impasse du But.

Le schéma page A 22 indique effectivement une liaison douce (pointillé bleu qui traverse les parcelles D1 D2 (ex AV15 AV17) et page A23 un passage vert traverse la prairie et rejoint une desserte d'ilot.

Il est en effet bien souhaité que les piétons puissent rejoindre le parc du Vallon depuis le boisement situé à l'arrière des parcelles AV15 et AV17. Les pointillés figurent donc des principes de cheminements, dont le positionnement exact n'est pas encore connu finement aujourd'hui.

L'enquête parcellaire qui permet la réalisation de la première phase opérationnelle ne comprend pas ces aménagements.

La page B101 de l'étude d'impact présente l'élargissement de l'impasse du but en 2 phases. Effectivement, l'aménagement du chemin du But prévoit deux cas de figure qui ne doivent pas forcément être vus comme s'enchaînant dans le temps.

Le temps 1 assure un fonctionnement qui peut rester pérenne à condition que les parcelles situées le long du tronçon nord du chemin du But ne mutent pas.

En cas de mutation, le flux de véhicules généré nécessitera la mise en œuvre d'un élargissement de voirie. C'est ce qui est spécifié page B101 « dans l'hypothèse où le pavillonnaire privé muterait »

Le Grand Lyon se positionnerait alors pour acquérir à l'amiable les emprises nécessaires pour procéder à cet élargissement.

De la même manière, l'enquête parcellaire qui permet la réalisation de la première phase opérationnelle ne comprend pas ces aménagements.

En effet, comme spécifié page A47 :

« La Métropole ne prévoit pas de faire l'acquisition des autres parcelles non concernées par les équipements publics. Le devenir de ces parcelles développant une constructibilité appartient à leurs propriétaires ».

Dans le secteur de l'Haye et le But : comment le projet prévoit-il d'assurer une continuité pour les pistes cyclables sur l'impasse du But jusqu'à l'hôpital ?

Depuis l'impasse du But, identifiée en « espace partagé/zone de rencontre », les cycles pourront emprunter la voie Gagagne prolongée sur laquelle sera aménagée une piste cyclable, pour ensuite se diriger vers l'hôpital et vers le métro, toujours via piste cyclable protégée.

Que les difficultés de circulation et de parking constatées à Oullins depuis l'arrivée du métro ne se répètent pas à Saint Genis-Laval.

Des mesures d'accompagnement en lien avec les déplacements sont en cours d'étude sur les communes limitrophes au projet pour assurer une maîtrise du stationnement, favoriser les rabattements en modes doux et sécuriser certaines voies (voir réponse au 2^{ème} point).

Supprimer la réserve prévue pour l'échangeur de la porte des Hôpitaux prévue au pied des Hôpitaux dans un éco-quartier

Le projet d'Anneau des sciences n'a pas fait l'objet d'une réserve dans le périmètre du Vallon des hopitaux. L'emplacement indicatif qui figure encore dans le plan général de l'OAP (page 5) dans le dossier de Mise en compatibilité du PLU-H est une coquille qui sera corrigée dans la version finale du document, comme c'est déjà le cas dans les pages suivantes (84 et suivantes).

L'ouverture de l'impasse Maurice Chardon permettrait de gagner en temps et fluidifier la circulation.

L'impasse Maurice Chardon n'a pas vocation à être ouverte compte tenu de son statut actuel d'impasse. Son gabarit (6m de largeur de voirie), l'étroitesse des trottoirs et la forte proximité des habitations avec la rue (absence de mise à distance, absence de paysage) n'autorisent pas à ouvrir la voie à plus de circulation, et potentiellement à plus de nuisances.

C'est pour cela que cette hypothèse n'a pas été retenue.

La séquence Est de la rue F. Darcieux est surdimensionnée avec l'abandon de l'Anneau des Sciences et de l'A45.

La rue Darcieux est requalifiée entre la rue Jules Guesdes et le chemin de Chazelle. Sa capacité est augmentée sur un linéaire très court, entre la rue Jules Guesdes et la voie nord-sud pour garantir l'accessibilité au pôle d'échange multimodal et à l'hôpital et n'est pas en lien avec l'Anneau des Sciences ou l'A45.

Les maires des communes d'Oullins et Pierre-Bénite demandent :

- d'être étroitement associés à la réflexion évoquée par la Métropole sur les problématiques de stationnement et notamment sur les études que celle-ci annonce vouloir conduire dans un rayon de 15 mn à pied autour de la future station de métro ;

- que la réalisation de travaux soit prévue pour permettre aux communes limitrophes de lutter contre le stationnement sauvage et/ou pendulaire ;

- que ces éléments soient complétés par une réflexion et des travaux visant à améliorer la desserte en modes actifs du Vallon depuis les communes limitrophes dont les habitants seront aussi utilisateurs du pôle multimodal.

Les communes riveraines seront effectivement associées dans les mois à venir aux études et réflexions sur le projet urbain du Vallon des hôpitaux et notamment sur les mesures d'accompagnement et les questions de circulation.

Mme le maire d'Oullins demande que :

- la partie de la rue du Grand Revoyet située sur son territoire soit protégée du trafic des bus (contrairement à ce que laisse apparaître le schéma prévisionnel de circulation des bus du Vallon au nord de la gare bus sur cette rue en direction d'Oullins ;

- cette position de la commune soit portée impérativement à la connaissance du SYTRAL pour que la restructuration future du réseau en tienne compte.

Le schéma prévisionnel de circulation des bus de la page III/14 de la DUP fait apparaître une possible circulation de bus sur la section nord du Chemin du Grand Revoyet pour la mise en œuvre du plan de remplacement métro par des bus dans le cas d'une panne sur le métro. Le tracé de ce plan de remplacement, non défini aujourd'hui, sera étudié par le SYTRAL en lien avec la commune d'Oullins et les communes concernées avant mise en service du prolongement du métro.

Une rencontre avec les communes d'Oullins et de Pierre-Bénite sera organisée d'ici au 1^{er} trimestre 2021.

2.8. Thème n°8 : Personnes venues simplement se renseigner et/ou ayant fait des observations diverses d'ordre général sans se prononcer favorablement ou défavorablement, et également des observations sur la forme et/ou la procédure

Difficultés pour consulter le dossier sur internet

La Métropole a confié la mise en ligne du dossier d'enquête publique à un prestataire spécialisé. Outre cette personne, il n'a pas été signalé d'autres difficultés pour accéder à la plateforme pendant la durée de l'enquête.

Le dossier était par ailleurs accessible en version papier à la Mairie de Saint-Genis Laval.

Demande que soit créé un aménagement sécurisant avec caméra et commissariat compte tenu de l'insécurité régnant aux Basses Barolles »

Le projet de ZAC fait l'objet d'une étude réglementaire de sûreté et de sécurité publique dite « ESSP » qui vise à aider la Métropole et les communes concernées à adapter les espaces publics au contexte et à prévenir les risques d'insécurité. Cette étude est en cours et le passage du dossier en sous-commission départementale pour la sécurité publique est programmé d'ici janvier 2021.

Parmi les pistes étudiées figure la vidéosurveillance sur les espaces les plus fréquentés.

La contribution ne servira à rien, le projet étant sûr de se faire.

Le projet de ZAC se fera si la Métropole obtient les autorisations nécessaires, notamment l'arrêté préfectoral de DUP et l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale

Le projet ne respecte pas le PLU-H et les EBC.

Le projet de ZAC ne respecte pas le PLU-H en vigueur, c'est pour cette raison que la Métropole demande la mise en compatibilité du PLU-H dans le cadre de la procédure de DUP.

Cette question a été posée plusieurs fois, la réponse est apportée également dans la suite du document, et en partie 5.

Le projet ne comprend pas l'avis favorable (sous condition) du CNPN, compte tenu de son observation.

Le projet de ZAC intègre bien l'avis et les conditions du CNPN - Voir 3.2

Les documents sont exhaustifs et de qualité, cependant il est dommage que la liaison "mode doux " du chemin de la Patinière, desserte piétonne naturelle de la Prairie Nord. puis du secteur Cœur de Vallon en son point J (cf. figure 8 III/31), ne figure pas clairement parmi les liaisons modes doux de la figure 13 (III/13).

Voir 2.7

Il n'est pas facile de se rendre compte de l'architecture du projet avec des petites cartes et des coupes de voirie

A ce stade de l'enquête publique pour la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale, le projet est défini par :

- le plan général de la ZAC ou schéma de composition (page A/18 de l'étude d'impact) qui précise la trame viaire avec ses différentes fonctions, les équipements publics, le bâti existant, les lots à bâtir avec leur destination
- le plan de circulation de la ZAC
- des plans de détails sur les voiries
- le plan des bassins de rétention-infiltration des eaux pluviales

Le dossier d'enquête publique contient, pour sa partie enquête préalable à DUP, l'ensemble des éléments énumérés par les articles R112-4 et suivants du code de l'expropriation, au nombre desquels figure notamment un plan général des travaux permettant d'identifier les emprises des travaux prévus par l'opération, la localisation et l'affectation des différents espaces et équipements ou encore l'insertion du projet dans son environnement.

C'est notamment le cas dans l'OAP, qui définit des hauteurs maximal, des typologies bâties, des rapports plein-vides. A ce stade, il n'est pas encore question d'architecture (intervenant au stade des permis de construire), mais de poser les principes immuables de développement du quartier.

Chaque projet de construction sera encadré par les documents prescriptifs de la ZAC (cahier de Prescriptions Architecturales Urbaines Environnementales et Paysagères / fiches de lots notamment), produits par l'architecte en chef de l'opération, validés par la Maitrise d'Ouvrage, qui garantiront la cohérence des différentes constructions entre elles, leur insertion paysagère et environnementale, leur qualité et leur efficacité énergétique notamment, dans le respect des grandes règles établies dans les présents documents réglementaires.

Souhait d'une réunion publique avant l'enquête expliquant clairement et de manière synthétique le projet de la ZAC du vallon des hôpitaux et présentation d'une maquette. Est-il trop tard ?

Sans observation

Souhait d'une réunion publique de concertation organisée par le commissaire enquêteur afin de présenter le projet, les études en cours et les grandes lignes de cette opération d'aménagement d'intérêt public (demande formulée le 30 octobre à 17 h 11)?

Sans observation, la demande ayant été faite trop tardivement.

Souhait d'une réunion publique sur la question des logements intergénérationnels jeunes/anciens en bénéficiant des retours d'expérience connus pour déboucher sur des réflexions de travail pour aboutir à des solutions pertinentes et ceci bien en amont des constructions

La programmation résidentielle du Vallon des hôpitaux a été pensée de manière à déployer des typologies diversifiées, afin de s'adresser à l'ensemble de la population. Ce type de produit pourra y trouver sa place dans la mesure où il respecterait les équilibres établis en matière de produits proposés.

Présentation d'une maquette du projet de ZAC, est-il trop tard ?

Le dossier d'enquête publique contient, pour sa partie enquête préalable à DUP, l'ensemble des éléments énumérés par les articles R112-4 et suivants du code de l'expropriation, au nombre desquels figure notamment un plan général des travaux permettant d'identifier les emprises des travaux prévus par l'opération, la localisation et l'affectation des différents espaces et équipements ou encore l'insertion du projet dans son environnement.

Par ailleurs les différentes coupes, figures, perspectives et autres documents apportent des précisions sur les aménagements, à l'échelle globale de la ZAC mais également par focalisation sur certains secteurs ou séquences.

Des temps de présentations du projet pourront être organisés au gré des études précisant le développement de chaque secteur, en cohérence avec les grands principes définis dans les présents dossiers réglementaires.

En matière d'humain dans ce quartier rien n'est vraiment décrit dans l'étude sur le détail des lieux de vie (3 300 habitants) d'emploi (2 400) pour quel usage ?

Le projet du Vallon des Hôpitaux est pensé comme un vaste parc habité atténuant le caractère urbain au profit d'ambiances très végétales déployées au sein d'un paysage global et cohérent.

Aussi, en complément des aménités urbaines proposées au sein des quartiers et qui seront précisés dans le cadre des études ultérieurement menées, le projet développera aussi de nombreux équipements de parc, offrant pour les habitants et les usagers ponctuels des lieux de détente, de rencontre, de sport, de jardinage et de loisir au plus près de la nature, dont les grands principes sont définis dans les présents dossiers.

Les dossiers mis à l'enquête publique explicitent en effet les grands principes d'aménagement qui viendront encadrer le développement de ce nouveau quartier sur le temps long de sa mise en œuvre (environ 15 à 20 ans). Le détail de l'aménagement de chaque quartier, en matière d'espaces publics, d'insertion des constructions, de rapport entre les espaces publics et privés, d'occupation des rez de chaussée... fera l'objet d'études complémentaires dans les années à venir, au gré du développement des différents secteurs, dans le respect des grands principes énoncés dans les présents dossiers.

Aucune information n'a été donnée au dernier conseil municipal du 15 octobre de St Genis-Laval, pas même une commission générale

La Métropole de Lyon est à l'initiative de la présente opération d'aménagement, maître d'ouvrage de la ZAC du Vallon des Hôpitaux. La commune de Saint-Genis Laval a émis son avis sur le projet de création de la ZAC et l'évaluation environnementale du projet par délibération du 11 décembre 2018. Cet avis fait partie des éléments du dossier de création de la ZAC.

En outre, concernant la présente enquête, les collectivités intéressées peuvent émettre leur avis par délibération dans un délai qui s'étend jusqu'à 15 jours avant la fin de l'enquête (article R. 181-38 Code environnement). Cela relève de la responsabilité de la Commune de Saint-Genis-Laval.

L'avis d'enquête et la 1ère page du registre ne sont pas conformes à l'arrêté d'ouverture

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, l'ouverture et l'organisation de l'enquête sont assurées par le préfet territorialement compétent. L'arrêté d'ouverture d'enquête contenait les informations requises notamment par l'article R123-9 et l'avis reprenait ces indications conformément à

l'article R123-11. La circonstance que le préfet a pris un second arrêté aux fins de correction d'une erreur matérielle n'affecte en tout état de cause pas la régularité de ces formalités.

De plus, un nouvel avis rectificatif a été publié aux fins de transparence de la procédure et mis en ligne sur le site internet du registre dématérialisé.

L'avis d'enquête publique n'est pas non plus conforme sur l'affichage public et très mal placé, car peu visible de la population concernée

Cet avis a été régulièrement publié et affiché conformément aux modalités détaillées à l'article R123-11 du code de l'environnement, s'agissant notamment de leur visibilité et lisibilité depuis la voie publique. Ces dispositions indiquent en outre que c'est l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, soit le préfet, qui désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches. Ainsi, dans chaque Mairie concernée par ce projet, un affichage a été réalisé dont la mise en œuvre est garantie par Monsieur ou Madame le Maire.

Le responsable du projet a également fait procéder à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Cet affichage a été constaté par huissier. 8 affiches étaient positionnées, régulièrement réparties sur les abords du site pour être visibles depuis les voiries principales bordant le périmètre.



Le dossier de concertation associée à la procédure de Création de la ZAC est absent ce qui serait rédhibitoire

Conformément à l'article R123-8 du code de l'environnement, le dossier d'enquête comprend le bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC du Vallon des Hôpitaux.

En revanche, le dossier de concertation préalable n'avait pas à être joint à la présente enquête. Le dossier de création de la ZAC comprenant notamment le bilan de cette concertation a fait l'objet, suite

à la délibération d'approbation de la Métropole de Lyon, des formalités de publicité prévues par l'article R311-5 du code de l'urbanisme. De plus, une synthèse des contributions du public et les motifs de la décision ont également été publiés par voie électronique conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement.

Cette délibération est jointe en annexe du dossier d'enquête publique (voir partie VII, page I/4).

Il manque les délibérations de prescription et d'approbation de la ZAC, l'ensemble du processus de concertation, les avis des Personnes Publiques et notamment l'avis de la Commune

La délibération n°2019-3640 du Conseil de la Métropole du 24 juin 2019 approuvant le dossier de création de la ZAC est bien jointe au dossier d'enquête, dans la partie "Annexes".

Elle rappelle notamment les étapes du processus de sa création et se réfère notamment à la délibération n°2017-2351 du 6 novembre 2017 dans laquelle le Conseil de la Métropole a approuvé les objectifs et modalités de la concertation préalable. Le bilan de la concertation menée sur le projet du Vallon des hopitaux y est résumé dans la partie III et le document in extenso en constitue une annexe, reproduite ci-dessous et par ailleurs consultable sur le site internet de la Métropole.

ANNEXE 3 : Bilan de la concertation préalable et de la participation du public à l'évaluation environnementale

1. Bilan quantitatif

La concertation préalable ouverte le 6 novembre 2017 et clôturée le 18 mars 2019 a permis de recueillir l'avis du public sur le projet du Vallon des hôpitaux au travers des différentes réunions publiques organisées ou via les remarques inscrites dans les registres mis à disposition à l'Hôtel de Métropole, à l'Hôtel de Ville de Saint-Genis Laval ou par voie de courrier électronique sur l'adresse dédiée.

Bilan de la participation :

- environ 200 personnes présentes environ à la réunion publique du 1er décembre 2017
- environ 20 personnes ont participé à l'atelier de concertation spécifique aux modes doux organisé le 26 mars 2018, dont quelques riverains et des représentants d'associations de cyclistes.
- un petit déjeuner a été organisé avec les acteurs économiques de la Zone Industrielle de la Mouche le 28 avril 2018
- 20 contributions ont été portées au registre ou adressées par voie électronique (concertation.vallon-hopitaux@grandlyon.com) dont :
 - 18 avis exprimés par des personnes physiques résidant aux abords du site du Vallon des hôpitaux. Il s'agit d'habitants de Saint-Genis Laval et d'Oullins (quartiers de l'Haye et le But et du Revoyet notamment)
 - 2 personnes morales : une contribution conjointe d'un élu municipal de Pierre-Bénite et d'un représentant de la section du Parti communiste français de Pierre-Bénite ainsi qu'une contribution du comité de la République en marche du sud-ouest métropolitain

À noter que toutes ces contributions ont été déposées dans le cadre de la concertation préalable. Aucune contribution n'a été déposée durant la phase de participation du public à l'évaluation environnementale.

2. Bilan thématique

A- Mobilités douces et actives

Les mobilités douces et actives ont fait l'objet d'un atelier dédié le 26 mars 2018, au cours duquel les participants ont à la fois pu faire part de leurs avis sur les principaux aménagements « modes doux » du secteur. Certaines contributions consignées dans le registre d'enquête portent également sur les aménagements cyclables.

Les questions portent essentiellement sur le prolongement de l'avenue Gadagne, la nouvelle voie nord-sud parallèle au chemin du Grand Revoyet ainsi que l'esplanade desservant la nouvelle station de métro et l'hôpital, avec une expression plus globale sur le fonctionnement du futur quartier en matière de mobilité. La qualité de la concertation des acteurs sur les modes doux et notamment sur les aménagements cyclables a été soulignée en réunion publique et lors de l'atelier dédié à cette thématique. Les principes de dessertes piétonnes feront par ailleurs l'objet d'un travail approfondi dans le cadre d'études ultérieures.

Les participants ont ainsi attiré l'attention de la Métropole de Lyon sur la nécessité de bien veiller à la continuité des différents modes d'accessibilité en direction du pôle d'échange multimodal, à la fois depuis les quartiers attenants mais aussi dans une logique de desserte cyclable pensée à l'échelle du

territoire. Ces éléments ont bien été pris en compte dans la réflexion menée par la Métropole de Lyon pour l'aménagement d'un nouveau réseau cyclable, aujourd'hui quasiment inexistant.

Ainsi, les nouveaux aménagements cyclables sur la nouvelle voie Gadagne prolongée permettront de connecter efficacement le nouveau quartier aux itinéraires cyclables existants (sur l'avenue Clémenceau et la rue Darcieux notamment). Les principes de dessertes cyclables ont été arrêtés en accord avec le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA), et dans l'optique de permettre à la fois une desserte interne au Vallon mais aussi de le connecter efficacement au secteur élargi.

Des interrogations sont enfin portées sur les modalités d'accès au parking relais dédié aux vélos. Cela nécessite aujourd'hui d'avoir un abonnement Sytral. Le Sytral mène actuellement des réflexions pour faciliter l'usage du vélo aux usagers des transports en commun.

B- Mobilités et déplacements / fonctionnement viaire du secteur / stationnement

- **Accroissement de la circulation automobile et impact du pôle d'échange multimodal**

L'arrivée du métro en 2023 est largement saluée par la majorité des intervenants et contributeurs. Plusieurs contributions ou questions posées lors des réunions publiques, de l'atelier urbain dédié aux modes doux ou encore via les registres de concertation font part d'une inquiétude, (notamment de la part notamment des riverains du site de projet), vis-à-vis de l'accroissement de la circulation automobile dans le secteur, due notamment à cette nouvelle desserte par un transport lourd de grande capacité.

Ces craintes se cristallisent principalement sur trois points :

- La saturation des axes de circulations existants et créés dans le cadre de l'opération, pouvant notamment générer des difficultés spécifiques pour l'accès des véhicules de secours au pôle hospitalier

L'augmentation du trafic lié au projet a été étudiée en utilisant le modèle de déplacement de l'agglomération lyonnaise (MODEL Y). Cette étude montre que les conditions de trafic automobiles restent acceptables à l'horizon 2030 du fait du prolongement de l'avenue de Gadagne. La Métropole – en concertation avec les communes concernées – mettra en place des mesures de gestion du trafic (apaisement de section, plan de circulation, réglementation), dans le cadre d'une réflexion en cours sur le secteur élargi. Cette réflexion associera les communes voisines situées de part et d'autre de l'A450, et pourra se traduire par des mesures d'aménagement de voiries existantes ou de création de voies nouvelles.

- Les difficultés de stationnement pour les habitants et riverains, du fait notamment du futur statut de terminus de la ligne B, générant ainsi des flux d'usagers importants venant se connecter à la station de métro Hôpitaux sud, et devant pour cela trouver à stationner leur véhicule

La création d'un parc-relais de 900 places par le SYTRAL permettra d'offrir une offre de stationnement calibrée en fonction des besoins identifiés en matière de stationnement induits par le métro. Il aura avant tout une vocation intercommunale et non de parc de stationnement à l'échelle du secteur élargi. À l'échelle du secteur élargi, les capacités de stationnement existantes (P+R de la station de métro d'Oullins, 450 places, qui sera maintenu) seront renforcées à travers notamment l'aménagement d'un parking-relai à Irigny, dans le cadre de l'aménagement de la halte ferroviaire.

Plusieurs contributions interrogent sur la possibilité de créer un nouveau-parc relais au contact de l'A 450, permettant ainsi de décharger le secteur du Vallon de la circulation induite par les usagers du métro. Cette hypothèse n'est pas exclue dans un temps long et dans l'hypothèse d'un prolongement de la ligne B jusqu'à l'A 450. La conception de l'arrière-gare du métro permet d'envisager des prolongements futurs.

Si la création de parc-relais supplémentaires venant accroître les possibilités de stationnement dans le secteur et le secteur élargi constitue une réponse du projet pour absorber les nouveaux flux routiers, le projet souhaite aussi favoriser le rabattement sur le métro par d'autres modes que la voiture particulière. Pour cela, la Métropole mène un partenariat avec le Sytral afin d'adapter les lignes de bus dans tout le bassin de vie. Elle poursuit également une politique volontariste de développement du réseau cyclable et de renforcement de tous les réseaux modes doux, dans le cadre du Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA).

En outre, en matière de stationnement, le projet du Vallon des hôpitaux intègre d'ores et déjà des mesures de défense contre le stationnement illicite sur l'espace public de voirie. Les communes concernées, dans le cadre de leur pouvoir de police du stationnement, pourront mener des réflexions sur la réglementation à mettre en œuvre pour lutter contre le stationnement illicite sur l'espace public. Par ailleurs, la Métropole –en concertation avec les communes concernées- étudiera des mesures d'aménagement ciblées de l'espace public pour dissuader des mauvaises pratiques (doubles bordures, potelets...).

- La pollution atmosphérique et les nuisances sonores générées par les nouveaux aménagements routiers.

Nombre de remarques et d'inquiétudes sur la pollution atmosphérique et sonore qui serait générée par les nouveaux aménagements routiers, se rattachent non pas aux infrastructures de desserte viaire du Vallon des hôpitaux mais à l'aménagement d'une future porte de l'Anneau des sciences au nord du périmètre opérationnel. Il sera donc proposé d'y apporter des réponses dans le cadre des procédures spécifiques qui seront engagées pour la mise en œuvre de l'Anneau des Sciences.

- Questionnements spécifiques à l'Anneau des sciences

Au cours des réunions publiques ou via les registres de concertation, plusieurs voix se sont exprimées au sujet non pas du programme du Vallon des hôpitaux mais pour faire valoir leurs interrogations voire leurs inquiétudes vis-à-vis du projet Anneau des sciences, qui desservira d'ici 2030 le nouveau quartier du Vallon des hôpitaux.

Il est rappelé que le projet de l'Anneau des sciences ne fait pas partie du programme de la ZAC du Vallon des hôpitaux. Il fera en cela l'objet d'une enquête publique dédiée, qui en précisera toutes les composantes techniques, de fonctionnement et d'impact en fonction des conclusions des études en cours ou restant à mener. Le public pourra faire part de ses remarques et interrogations.

- Positionnement et profil de la voie Gadagne prolongée

Le positionnement de la voie Gadagne prolongée et notamment son insertion sur le giratoire de l'avenue Clémenceau a été retravaillé durant la durée de la concertation préalable afin :

- D'éviter d'impacter une propriété privée
- D'éviter l'impact sur des espaces boisés et des espaces sensibles

Son nouveau tracé a bien été pris en compte dans l'étude d'impact. Son profil a été travaillé de manière à permettre une desserte efficace du secteur, tout en accueillant confortablement les modes actifs. Les remarques portées sur les registres ont été en cela prises en compte.

C- **Projet urbain : formes urbaines, densité et équipements**

- **Équipements**

Des interrogations ont porté sur le groupe scolaire et notamment sa capacité ainsi que le calendrier de sa réalisation. Cet équipement est calibré pour répondre aux besoins de l'opération d'aménagement et des secteurs environnants, dans le cadre d'un redécoupage de la carte scolaire en cours de réflexion par la commune. Il devrait ainsi comprendre environ 15 classes, de maternelle et de primaire, dans une logique de mutualisation. Il sera réalisé dans la première phase opérationnelle de l'opération.

L'implantation d'un équipement à destination des personnes âgées, qui a fait l'objet d'une contribution, pourra faire l'objet d'études complémentaires, sachant que des logements adaptés aux personnes vieillissantes pourront également être créés au sein des programmes immobiliers.

- **Formes urbaines, densités**

Plusieurs contributions ont porté sur la densité du futur secteur du Vallon des hôpitaux et les formes urbaines qui y seront mises en œuvre. Le site de projet est aujourd'hui pas ou peu bâti, et s'insère dans un tissu principalement bas (pavillons, petits immeubles), à l'exception de bâtiments du centre hospitalier. Le projet urbain a été travaillé de telle sorte à ce que les nouvelles constructions soient cohérentes à la fois :

- avec les constructions existantes et les programmes déjà implantés en interface, en termes de gabarit, mais aussi de type de programmation. C'est notamment le cas dans le secteur de l'Haye et le But, où les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très à la marge,
- avec l'offre en transports en commun, équipements et services qui sera mise en œuvre, dans une logique de développement durable et de mise en œuvre d'une densité raisonnable mais efficiente. Ainsi, les formes urbaines les plus denses seront principalement positionnées autour du futur pôle d'échange multimodal, au contact du métro et du pôle de commerces, tandis que dans les secteurs les plus sensibles, notamment du fait d'un tissu existant peu dense ou de la présence d'espaces naturels à préserver, des densités moindres et des gabarits plus bas seront privilégiés.

Les fiches de lots travaillées par l'architecte en chef de l'opération permettront d'encadrer fortement les futures opérations, en cohérence avec les enjeux identifiés dans chaque secteur, et a fortiori dans un secteur comme l'Haye et le But, déjà en partie bâti et disposant d'un socle paysager très qualitatif.

- **Programmation sociale**

Une contribution a abordé le taux de logements sociaux prévus dans le programme de l'opération d'aménagement. Le projet prévoit la réalisation de 123 000m² SDP de logements, dont 30% de logement sociaux. Ce taux permet de répondre aux besoins identifiés dans ce secteur et de garantir l'accueil d'une population diversifiée à l'échelle du futur quartier, dans un cadre de vie qualitatif et bien desservi par les transports en commun.

Par ailleurs, il sera, au travers de conventions de programmes avec les différents propriétaires des fonciers à construire, rendue obligatoire la construction de logements de typologies et de prix diversifiés, afin de garantir une offre adaptée à tous les publics.

D- Nature en ville, patrimoine paysager et écologique du Vallon

- Traitement des protections inscrites au règlement d'urbanisme

Une intervention a porté sur les Espaces Boisés Classés (EBC), qui sont nombreux sur le secteur du vallon des hôpitaux, et notamment au nord du site et sur le secteur de l'Haye et le But. Le projet urbain s'attache à limiter l'impact sur les EBC. L'implantation des constructions nouvelles sera étudiée finement dans le cadre de l'approfondissement du plan-guide, afin d'impacter le moins possible les espaces sensibles. La mise en place d'autres types de règlements, moins contraignants que les EBC, pourra par ailleurs être étudiée en fonction des usages projetés sur ces espaces.

- Intégration du patrimoine naturel et écologique du Vallon dans le projet urbain

Le site du Vallon des hôpitaux est aujourd'hui peu bâti, et il se caractérise par des espaces ouverts, des boisements, qui constituent un espace relais et de refuge pour la biodiversité au sein du maillage écologique du secteur sud-ouest de l'agglomération lyonnaise. Toute la philosophie du projet urbain repose sur des principes d'évitement des espaces les plus sensibles (EBC notamment, mais aussi prairies et éléments caractéristiques du paysage du Vallon) et de composition avec le déjà-là. Dans le cadre de l'approfondissement des études urbaines et de conception, le moindre impact sur ces espaces est recherché. Le plan-guide, ménage un important espace vert en cœur de quartier, qui permettra de conserver ses qualités paysagères, jusqu'au sud du vallon dans le secteur de Chazelle. Les modalités d'aménagement du parc feront l'objet d'études ultérieures.

E- Modalités de la concertation

Certaines contributions se sont exprimées pour déplorer l'absence de concertation des habitants des villes voisines de Saint-Genis-Laval. Les réunions publiques étaient ouvertes à tous et ont permis de recueillir les contributions d'habitants des villes voisines, notamment de Pierre-Bénite et d'Oullins.

Cette délibération, régulièrement publiée, est notamment consultable sur le recueil des actes administratifs de la Métropole.

De plus, conformément à l'article R. 181-38 du code de l'environnement, les communes concernées ont jusqu'à 15 jours après clôture de l'enquête pour émettre un avis par délibération du Conseil municipal. La Commune de Pierre-Bénite a émis un avis le 3 novembre et la Commune de Saint-Genis Laval, le 12 novembre 2020. Enfin, les communes concernées ont pu émettre un avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme lors de la réunion d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le 28 février 2020, dont le compte-rendu était joint au dossier d'enquête publique dans sa version papier et en ligne.

Les pièces indiquées au §3.4.6 du Guide lecture ne sont pas jointes au dossier

La pièce indiquée au §3.4.6 du guide lecture est le dossier de mise en compatibilité du PLU-H. C'est l'objet de la partie VI du dossier de DUP (voir sommaire du dossier de DUP), cette partie démarre à la 102^{ème} page du dossier de DUP.

La légalité du PLU-H sera contestée devant les tribunaux vu que le dossier de ZAC ne respecte pas les Espaces Boisés Classés

La présente enquête porte notamment sur l'évolution du PLU-H. En effet, la mise en œuvre du projet nécessite sa mise en compatibilité, dossier qui fait l'objet de la partie VI du dossier d'enquête, concernant notamment une évolution des EBC. Ainsi qu'en disposent les articles L122-5 du code de l'expropriation et L153-54 du code de l'urbanisme, l'enquête publique a donc porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan (le PLU-H) qui en est la conséquence (le PLU-H).

L'arrêté préfectoral déclaratif d'utilité publique emporte ainsi mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur. Ainsi, il est normal que le projet ne respecte pas en l'état certains points du PLU-H en vigueur, car celui-ci a vocation à évoluer pour se mettre en compatibilité avec le projet urbain.

Constat que la situation sanitaire empêche la tenue d'une réunion publique ; Durée de l'enquête fixée à un seul mois, sans possibilité de réunion publique, avec des déplacements limités liés à la crise sanitaire

Conformément à l'article L123-19 du code de l'environnement, la durée minimale de l'enquête est de 30 jours, fixée par l'autorité préfectorale et le commissaire enquêteur avait la faculté de la prolonger pour une durée maximale de 15 jours supplémentaire.

Voir observations de la Métropole au sujet du contexte de la crise sanitaire au chapitre 1.

M. C. Costa fait référence à un courrier (correspondant à l'avis d'enquête) avoir eu 3 jours seulement avant la fin de l'enquête, ce qui ne lui laisse pas assez de temps d'échanger avec le commissaire enquêteur surtout vu les circonstances sanitaires

La Métropole ne peut déterminer à quel courrier cette personne fait référence. Cependant, l'arrêté préfectoral et l'avis d'ouverture d'enquête ont été régulièrement publiés, notamment par voie de presse et sur internet, et affichés, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, conformément aux dispositions des articles R.123-9 et suivants du code de l'environnement.

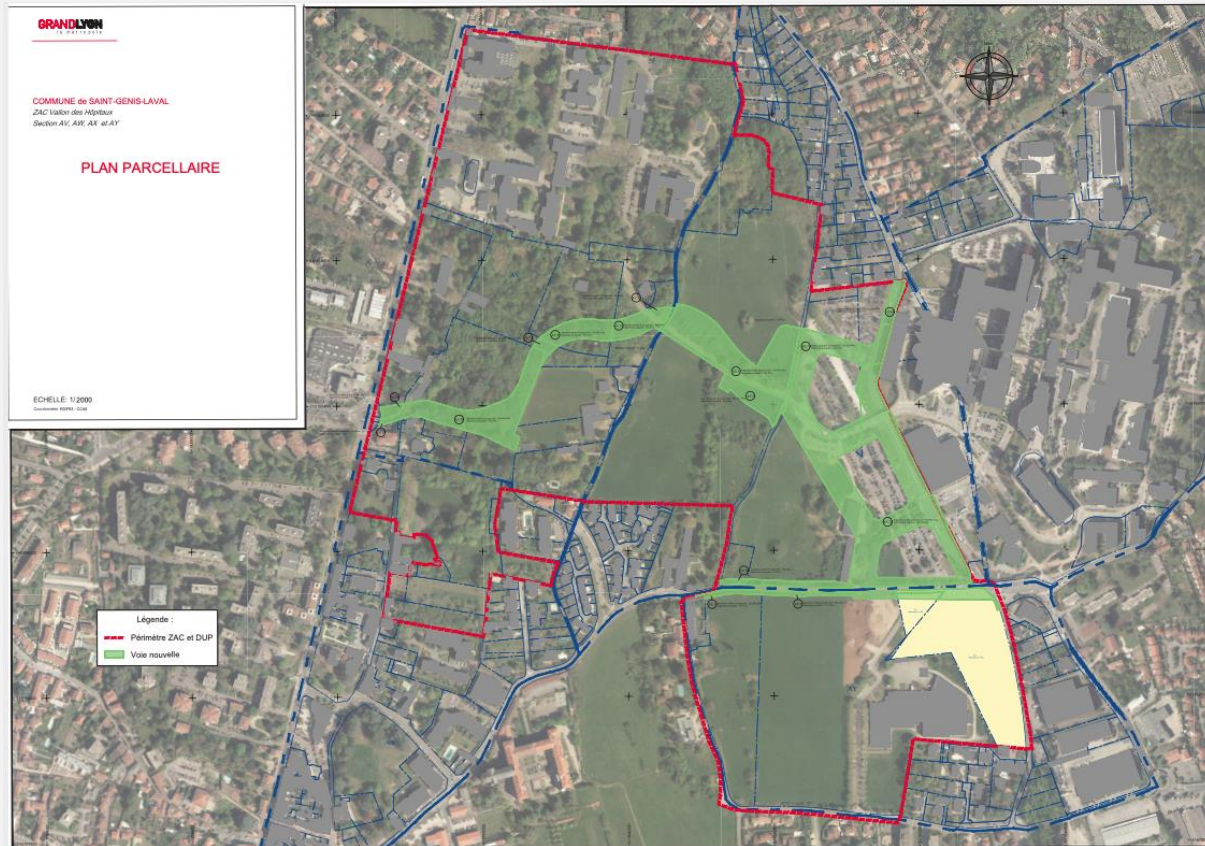
L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquêtes fait l'objet d'une notification individuelle seulement aux propriétaires visés par l'enquête parcellaire conjointe, conformément à l'article R. 131-6 du code de l'expropriation.

Des représentants de la Sté Eiffage indiquent qu'ils n'ont pas pu échanger avec le commissaire enquêteur durant sa permanence du 30 octobre et demande un RDV semaine du 2 au 7/11 pour échanger sur l'ensemble des sujets concernant la présente enquête.

Il sera rappelé que cinq permanences du commissaire enquêteur se sont tenues pendant l'enquête. En outre, le public disposait de la possibilité de consulter le dossier et consigner ses observations par voie dématérialisée. L'enquête étant à présent close, tout échange éventuel ultérieur ne pourrait donner lieu à des observations ou remarques qui seraient à prendre en considération dans le cadre des présentes procédures.

Le périmètre de la ZAC dans le dossier mis à l'enquête inclus des parcelles privées significatives (appartenant à d'autres propriétaires que la métropole et les HCL), alors que le document des Emprises foncières du projet d'aménagement précise que les zones de construction sont toutes situées sur des parcelles appartenant à la métropole et aux HCL. Ce qui laisse planer des doutes sur la sincérité de la démarche.

Le document des emprises foncières du projet d'aménagement qui est évoqué semble être le plan parcellaire de l'enquête parcellaire, extrait :



Ce plan parcellaire définit les emprises de la « voie nouvelle » (aplat vert).

La Métropole précise que l'enquête parcellaire ne portait pas sur l'ensemble des parcelles qui sont à acquérir par la Métropole pour réaliser le projet, mais seulement sur celles relatives à la première phase opérationnelle – voir 2.4.3 de la partie « Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives » du dossier de DUP.

2.9. Thème n°9 : Hors sujet

Observations de la Métropole :

Insécurité aux Basses Barolles : créer un aménagement sécurisant avec caméra et commissariat.

Sans observation

Le Chamlong, les Basse Barolles sont sources de soucis

Sans observation

Le métro ne devrait desservir que les hôpitaux

Ce n'est pas le projet qui a été étudié ici, cette affirmation est donc jugée hors sujet par rapport au sujet de l'enquête publique. Néanmoins, on peut se reporter au 2.7 et à la partie 5, où sont développées les raisons de l'aménagement d'un quartier mixte sur le secteur du Vallon des hopitaux.

Lors de la campagne municipale il a été question de créer une EPHAD dans le Vallon des hôpitaux alors qu'il en existe déjà une rue F. Darcieux qui veut s'agrandir

Sans observation

Installer 2 éoliennes sur le plateau des Barolles

Sans observation

Le projet de l'Anneau des Sciences, né en même temps que cette ZAC, est un projet archaïque dans sa vision des déplacements urbains

La Métropole de Lyon a décidé de mettre fin aux études du projet d'anneau des Sciences qui ne sera plus poursuivi.

La demande de « création de navettes régulières de Saint Genis Centre à la station hôpitaux sud » ainsi que des remarques relatives à l'augmentation des fréquences des bus, et autres mises en place de navettes dans le secteur au sud de la ZAC : ne peut véritablement pas être traitée hors sujet — Voir 2.7

Sans observation.

Cela ne relève pas du projet du Vallon des hôpitaux et relève de la compétence du sytral. La desserte transports en commun du secteur sera étudiée par le Sytral en lien avec les collectivités.

Le secteur gendarmerie est toujours sans transport efficace depuis 2013

Sans observation, hors secteur et hors projet.

Installer des parkings le long de l'A450

Sans observation. Cela ne relève pas du projet du Vallon des hôpitaux et relève de la compétence du sytral

Les propositions suivantes concernant le plan de circulation ne relèvent effectivement pas du projet du Vallon des hôpitaux, mais néanmoins, certaines relèvent des mesures d'accompagnement en matière de circulation qui sont actuellement à l'étude, voir 2^e remarque du thème 2.

- prendre des mesures sur l'av. de Gadagne, mais aussi sur les voies desservant le plateau des Barolles en provenance de Chaponost, Francheville, et Messimy etc..., pour qu'ils soient préservés de tout excès de circulation (axes en arête de poisson sur Gadagne) :

- limiter le stationnement de surface :

Les deux suivantes sont jugées hors sujet du présent projet et pourront être étudiées dans d'autres cadres (études de maîtrise d'œuvre des espaces publics, étude de circulation modes doux) :

- pour les vélos, installer des arceaux bien conçus :

- créer un réseau cyclable reliant les centre-urbains de Pierre-Bénite, St Genis-Laval et Irigny et les zones d'activités de la Mouche et de St Genis2.

Saint Genis centre périclite

Sans observation

Saint Genis II n'est qu'un vaste centre commercial, sans librairie et pas intéressant

Sans observation

Le pseudonyme ADS est trompeur et marketing car l'École Centrale à Ecully se trouve à 3 km du projet et l'École Nationale Vétérinaire à Marcy-l'Étoile est à 7 km du projet

Sans observation

Que la ligne B soit prolongée de quelque manière que ce soit, car le Vallon des Hôpitaux ne doit pas devenir une entrée Sud-Ouest de l'agglomération ; l'ancien Maire de Saint Genis Laval avait déclaré que la station Hôpitaux sud n'est qu'un terminus provisoire.

C'est un sujet qui ne peut véritablement pas être traité hors sujet – Voir réponse à la question n°9 du commissaire enquêteur

Prévoir la construction d'une piscine, car pour une ville aussi grande que la nôtre, cela me paraît impensable surtout que la mairie avait participé à la construction de celle d'Irigny dans les années 1980.

Sans observation

Réserver aux riverains les places de parking situées au sud de la parcelle AX4 le long de la rue F. Darcieux et à l'ouest de l'arrivée du chemin de Chazelles, compte tenu de l'engorgement prévisible accompagnant l'arrivée du métro.

Sans observations. Le secteur est hors ZAC et les politiques de stationnement relèvent de la compétence de la Ville de Saint-Genis Laval.

Il y a déjà eu le cas dans les années 70 avec les immeubles construits sur la rue de l'Haye qui plongent sur les terrains des voisins.

Sans observation, cela ne relève pas du projet de la ZAC du Vallon des hôpitaux.

3. Synthèse des observations recueillies auprès des organismes consultés avant l'ouverture de l'enquête (6)

Conformément au code de l'environnement, au code de l'urbanisme et au code du patrimoine, les services de l'État instructeurs ont notamment consulté les organismes suivants pour disposer de leur avis sur les demandes d'autorisation :

- Avis de l'Autorité environnementale (article R. 104-25 code urbanisme)
- Avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) (article R. 181-28 code environnement)

Il est à noter que le dossier de mise en compatibilité du PLU-H a fait l'objet d'une réunion le 28 février 2020 d'examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

Le PV était joint au dossier d'enquête publique, sur internet et consultable en Mairie de Saint-Genis Laval.

3.1. Avis de l'autorité environnementale (MRAe)

Dans son avis du 23 juin 2020 sur le dossier présenté le 9 mars 2020 la MRAe a formulé des observations.

La Métropole de Lyon a apporté des réponses dans son mémoire de juillet 2020 qui se veulent avoir été intégrées dans le dossier définitif mis à l'enquête.

Observation de la Métropole :

L'avis de la MRAe concerne l'étude d'impact du projet de ZAC et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU-H. Cet avis est nécessaire dans le cadre des procédures de :

- demande de déclaration d'utilité publique ;
- demande d'autorisation environnementale.

La Métropole confirme avoir répondu point par point à l'avis de l'autorité environnementale dans son mémoire de juillet 2020 joint au dossier d'enquête publique (conformément à l'article L122-1 du code de l'Environnement).

L'avis de l'autorité environnementale (MRAe) portait sur plusieurs points dont une partie pour lesquels la MRAe recommandait au maître d'ouvrage (c'est à dire la Métropole de Lyon) d'apporter des compléments à l'étude d'impact actualisée du projet et/ou à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Le mémoire en réponse de la Métropole précise notamment les différents points de l'avis qui ont fait l'objet de compléments ou de modifications apportés soit dans l'étude d'impact du projet de ZAC, soit dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU-H afin de faciliter le suivi de la prise en compte de l'avis.

Ainsi, ce sont bien l'étude d'impact du projet de ZAC et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU-H complétées et modifiée suite à la prise en compte du mémoire en réponse de la Métropole à l'avis de la MRAe qui ont été mis à l'enquête publique.

3.2. Avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN)

Consultée le 10 décembre 2019 sur la demande d'autorisation environnementale, le CNPN a formulé son avis le 7 mai 2020.

La Métropole de Lyon a apporté des réponses dans son mémoire du 23 juillet 2020 qui se veulent avoir été intégrées dans le dossier définitif mis à l'enquête.

Observation de la Métropole :

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) concerne la demande d'autorisation environnementale, et plus précisément la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Le CNPN a apporté un avis motivé favorable au projet, sous conditions strictes suivantes :

- Un redimensionnement au moins doublé des mesures compensatoires visant à rétablir une trame verte fonctionnelle dans le tissu urbain du Sud-Ouest de la métropole lyonnaise
- Des mesures spécifiques (ex situ) visant à compenser la perte d'habitats prairiaux semi-ouverts, ciblant spécifiquement le moineau friquet, la pie-grièche écorcheur et l'hirondelle rustique.

La Métropole confirme avoir répondu à cet avis et aux conditions du CNPN dans son mémoire de juillet 2020 joint au dossier d'enquête publique, notamment concernant :

- L'évaluation des enjeux et des impacts : avec la reformulation des enjeux.
- La démarche Éviter – Réduire – Compenser : la démarche a été reprise avec de nouvelles mesures d'évitement, une adaptation de certaines mesures de réduction (notamment MR7 concernant l'adaptation du calendrier des travaux), de nouvelles mesures de compensations in-situ et ex-situ assurant le doublement des mesures, et notamment la mesure MC0e prenant place sur le terrain précédemment dévolu à l'emprise de l'anneau des Sciences, désormais abandonné.
- Le redimensionnement au moins doublé des mesures compensatoires : la Métropole s'est engagée dans le mémoire en réponse au CNPN au doublement des mesures de compensation et à rechercher de 9 ha supplémentaires de mesures compensatoires.

Les mesures retenues dans le dossier prennent en compte cet engagement.

Elles couvrent désormais plus de 23 ha pour un gain écologique de plus de 18 ha.

- Des mesures spécifiques (ex situ) visant à compenser la perte d'habitats prairiaux semi-ouverts : Il est prévu de compenser la perte d'habitat prairiaux avec près de 5 ha supplémentaires portant à plus 10 ha les mesures compensatoires sur ce type d'habitat.

Le futur parc qui sera aménagé au sein de la ZAC (mesures d'évitement et de réduction) et la mesure MC4 Prairies Métropole, située au sud de la ZAC du Vallon des hôpitaux développent et préservent un ensemble écologique de 25 ha dont 19 ha de milieux ouverts et semi-ouverts.

De plus, une mesure d'accompagnement est envisagée au travers d'un plan de sauvegarde de l'Hirondelle à l'échelle métropolitaine.

Le sous-dossier de demande de dérogation « Espèces protégées » (partie III du dossier de demande d'autorisation environnementale) a été modifié suite à la prise en compte du mémoire en réponse de la Métropole à l'avis du CNPN, c'est bien ce dossier modifié qui a été mis à l'enquête publique.

3.3. Avis de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC)

Consulté fin 2019 et le 28 juillet 2020 sur la version définitive du dossier mis à l'enquête, la DRAC a répondu en fournissant deux arrêtés datés du 30 juillet 2020, l'un de prescription et attribution d'un diagnostic d'archéologie préventive, l'autre définissant les modalités de saisine du préfet de région pour la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventives préalables à un aménagement réalisé par tranches successives.

Observation de la Métropole :

L'avis de la DRAC concerne la demande de déclaration d'utilité publique.

Conformément aux articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine, la Métropole a, en tant qu'aménageur et préalablement à l'ouverture de l'enquête, saisi le préfet de région afin qu'il examine, avant d'obtenir les autorisations et notamment l'arrêté de DUP, si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques.

D'une manière générale, on précisera que le Maître d'Ouvrage et les entreprises appelées à effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. En particulier, toutes les découvertes fortuites seront signalées aux autorités compétentes en application de la loi du 27 septembre 1941, et leurs abords préservés en attendant l'intervention des spécialistes.

Par arrêté du 14 janvier 2020, le Préfet a prescrit une opération de diagnostic d'archéologie préventive sur la quasi-totalité de la superficie de la ZAC (53,2 ha).

4. Analyse et questions du commissaire enquêteur (7)

La Métropole apporte ci-après ses réponses aux 11 questions posées par le commissaire enquêteur dans son procès-verbal de synthèse.

4.1. Question n°1

Page III/77 du dossier de DUP il est noté que le montant des acquisitions foncières restant à réaliser était estimé à 78 000 000 €. Oralement le correspondant de ce dossier à la Métropole m'a indiqué qu'il s'agissait en réalité de l'estimation des Domaines de l'ensemble du périmètre de la ZAC et non pas de l'estimation des terrains restant à acquérir.

Quelle est l'ordre de grandeur du montant maximum des acquisitions foncières restant à réaliser ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique.

Conformément aux articles L.1311-9 et suivants du Code général des collectivités territoriales, certains projets d'opérations immobilières poursuivis par les collectivités territoriales doivent être précédés d'une demande d'avis de l'autorité compétente de l'Etat. Ces projets comprennent notamment les acquisitions poursuivies par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique.

C'est le cas pour le Vallon des hôpitaux, dont l'outil réglementaire d'aménagement est celui de la ZAC. La Métropole de Lyon a ainsi sollicité pour avis la Direction de l'immobilier de l'État sur les valeurs foncières de l'intégralité des parcelles comprises dans le périmètre de la ZAC.

Cet avis alimente notamment l'estimation sommaire et globale des dépenses de l'opération dans le dossier de DUP, ce qui se justifie car la demande de déclaration d'utilité publique est sollicitée à cette échelle. Il s'agit donc du montant estimé des dépenses qui seraient nécessaires pour acquérir toutes les parcelles comprises dans la ZAC.

Cependant, la réalisation d'une ZAC n'implique pas nécessairement une maîtrise foncière complète des terrains compris dans son périmètre par le maître d'ouvrage public, et telle n'est pas la volonté de la Métropole pour la présente ZAC du Vallon des Hôpitaux.

C'est ce que précise l'extrait suivant de la page III/61 du dossier de DUP :

- Intervention foncière limitée

Les expropriations des propriétaires privés ne concernent qu'une partie limitée des terrains inclus dans le périmètre de ZAC. En effet, l'expropriation ne concernera que les parcelles nécessaires à la réalisation des équipements publics : voiries, espaces publics, bassins, groupe scolaire, crèche municipale, gymnase, restaurant scolaire). Il est à noter que le foncier est majoritairement détenu par les HCL qui soutient le projet.

Il peut être rappelé à nouveau ici que l'un des objets de la présente enquête porte sur l'enquête parcellaire concernant l'acquisition foncière des emprises nécessaires à la réalisation de la première phase opérationnelle, identifiées dans le dossier d'enquête parcellaire.

Extrait de la page I/11 du dossier de DUP :

Aussi, la réalisation de cette première phase opérationnelle de la ZAC nécessite l'acquisition foncière des emprises de ces voiries primaires, dont les parcelles à exproprier ont été déterminées, le plan parcellaire et la liste des propriétaires dressés.

Ces parcelles sont donc celles concernées par le dossier d'enquête parcellaire de la première phase opérationnelle de la ZAC du Vallon des Hôpitaux. Ce dossier fait l'objet d'un dossier distinct du dossier d'enquête préalable à la DUP.

Une ou plusieurs autres enquêtes parcellaires complémentaires pourront être conduites ultérieurement concernant les phases suivantes de réalisation de l'opération de ZAC, en cas d'acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de celles-ci. Auquel cas, elles seront organisées et présentées selon des modalités de nature à assurer la cohérence de la procédure dans son ensemble et la bonne information du public.

On ne peut donc pas donner à ce stade de montant maximum des acquisitions restant à réaliser car, conformément aux procédures applicables en matière d'expropriation, la valeur de chaque parcelle ou partie de parcelle à exproprier sera estimée par un nouvel avis des Domaines, avant que soient engagées des discussions amiables sur cette base avec les propriétaires concernés.

4.2. Question n°2

Sur les 55 ha des 4 secteurs constituant la ZAC du Vallon des Hôpitaux projetée (Ste Eugénie, L'Haye et le But, Cœur de Vallon et Chazelle) il est précisé que la surface de plancher totale à construire est de l'ordre de 200 000 m². Pouvez-vous préciser :

- *d'une part la surface d'emprise au sol correspondante ?*
- *d'autre part si les surfaces des constructions existantes prévues de changer de destination (bâtiments des HCL notamment) sont incluses dans ces 200 000 m² ?*

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale.

La surface totale de plancher de 200.000 m² prévue dans le projet de la ZAC se répartit de la manière suivante - voir ci-dessous l'extrait de la notice explicative (page 17) du dossier de DUP :

Programme de construction

La programmation diversifiée de logements constitue un des objectifs et points forts du projet. Une part de ces nouveaux logements serait proposée à des prix modérés en location ou en accession abordable pour tenir compte des besoins en parcours résidentiels des familles, des jeunes actifs, des étudiants ou des personnes âgées, conformément aux grands enjeux de politique publique de l'habitat dans l'agglomération lyonnaise. Le nombre de logements à construire est estimé à environ 1.500 logements, dont 30% de logement sociaux, soit environ 3.300 habitants.

La surface de plancher totale à construire dans le périmètre de ZAC est estimée à 200.000 m², se répartissant de la façon suivante :

- 112.000 m² logements ;
- 46.000 m² tertiaires et hospitalières ;
- 32.000 m² d'activités économiques ;
- 4.300 m² d'équipements publics ;
- 5.600 m² de surfaces de vente pour des commerces de proximité en pieds d'immeubles.

La surface de plancher totale de 200.000 m² est légèrement inférieure à celle indiquée dans la décision de la Métropole du 12 novembre 2019 approuvant le dossier de DUP, du fait d'une reprise du programme entre le dossier de création et le dépôt des dossiers réglementaires. Cette démarche a été engagée dans une recherche de limitation des impacts sur les espaces naturels notamment.

- La part de la surface d'emprise au sol correspondante à la surface totale de plancher de 200.000 m² est d'environ 12,6 ha (7,7 hectares correspondant aux seules emprises des bâtiments qu'ils soient créés ou réhabilités + 4,8 de stationnement en infrastructures, comme détaillé dans le tableau ci-après). Parmi les 7,7 hectares des seules emprises au sol des bâtiments, environ 0,6 hectares (6000m²) correspondent à des bâtiments existants qui seront réhabilités.

L'emprise des lots à bâtir (c'est-à-dire les 12,6 hectares d'emprise au sol explicités ci-avant + parties en pleine terre au sein de ceux-ci, soit environ 30%, qui sera la superficie de pleine-terre recherchée sur chaque lot) est de 17,8 hectares (cf. page 29 de la partie « demande dérogation Espèces Protégées du dossier » du dossier d'Autorisation environnementale qui détaille l'ensemble des surfaces du projet).

Surfaces d'emprise au sol (m ²)	Secteur Sainte Eugénie	Secteur Cœur de Vallon	Secteur Chazelles	Secteur L'Haye et le But	Voie nouvelle Gadagne	Parc du vallon (hors Secteur Sainte-Eugénie)	Secteurs sans intervention ZAC	Total
Lots à bâtir dont :	58 135	27 153	53 721	39 018	0	0		178 027
<i>Bâtiments (créations et réhabilitations)</i>	21592	15214	19023	21592	0	0	0	77421
<i>Stationnements en infrastructures</i>	18347	7696	18079	4108	0	0	0	48230
<i>Surfaces hypothétiques de pleine terre</i>	18196	4243	16619	13318				52376
<i>Autres : station de Métro / P+R / Centre Gériatrique existant / IFSI existant</i>							20000	20000
Voiries et espaces verts dont :	92 249	11 000	19 598	20 610	84 648	85 431	0,0	313 536
<i>(circulation véhicules)</i>	15865		11983	5194	34 381		0	67 423
<i>(circulation piétons / cycles)</i>	5834		3735	3493	25 767	13 406	0	52 235
<i>Espaces verts</i>	70550	11000	3880	11923	24500	72025		193878
TOTAL DES EMPRISES	150 384	38 153	73 319	59 628	84 648	85 431	0	511 563

Nota : la surface totale des emprises de 51 ha qui figure dans le tableau ci-dessus correspond à la surface totale de la ZAC soit 55 ha retranchée de l'emprise prévue initialement pour accueillir la porte « Vallon des Hôpitaux » du projet Anneau des Sciences (ADS) qui fait environ 4 ha.

La surface totale des constructions existantes prévues de changer de destination (bâtiments des HCL notamment) est incluse dans ces 200.000 m², elle est d'environ 11 330 m² SDP soit 6% de la SDP totale. Ne sont pas comptabilisés les bâtis identifiés comme à conserver sur les parcelles privées (ex: habitations sur l'Haye & le But).

4.3. Question n°3

Quelle est la superficie prévue pour les aménagements des nouvelles voiries destinées aux :

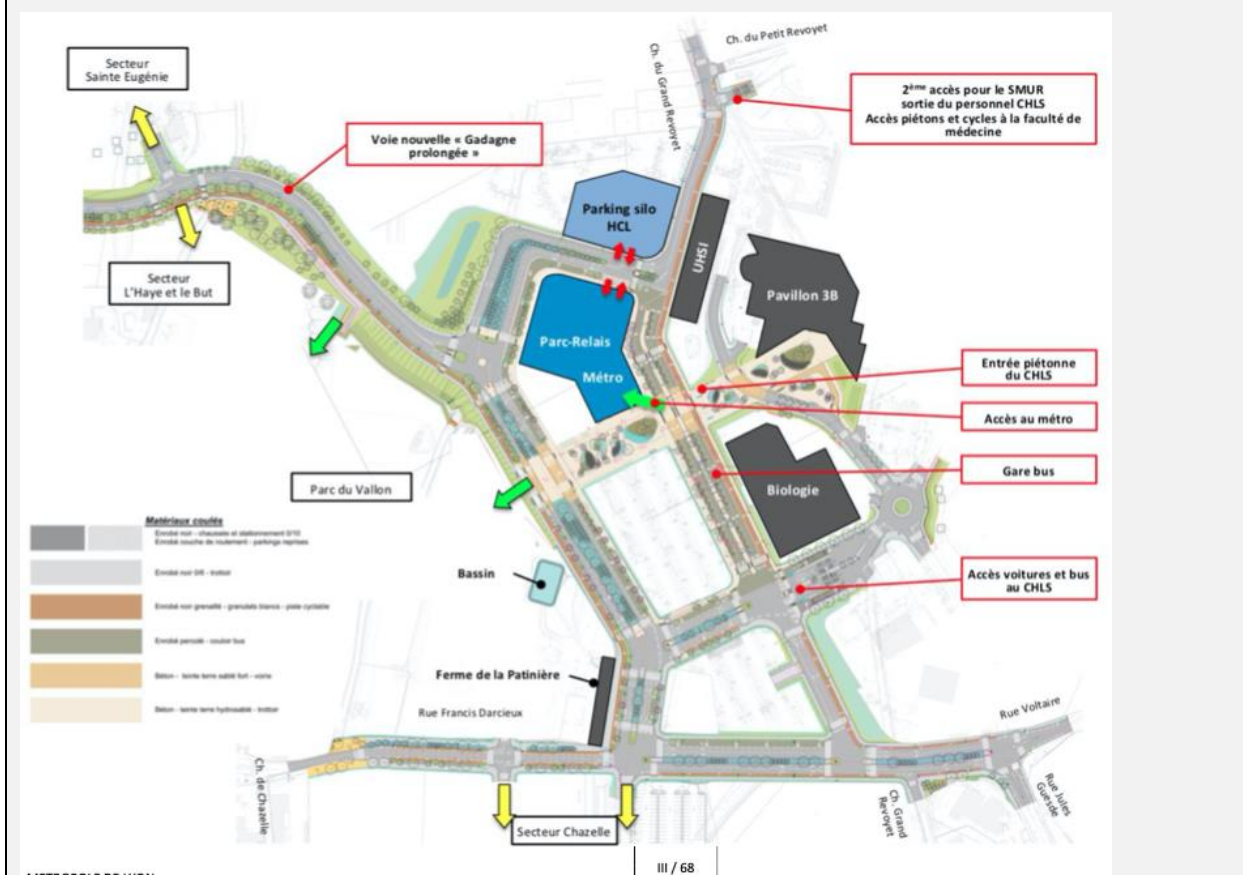
- transports en commun, automobiles ;
- modes doux (piétons, cyclistes) et la longueur correspondante.

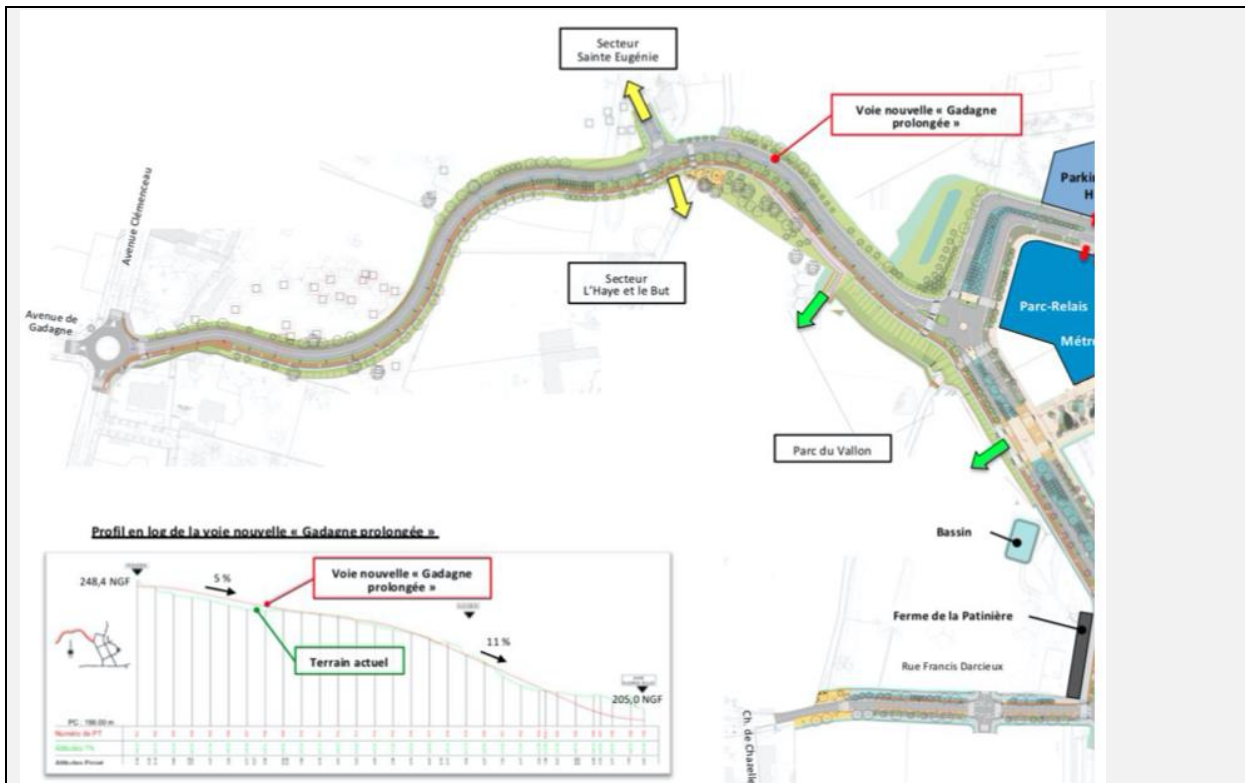
Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale.

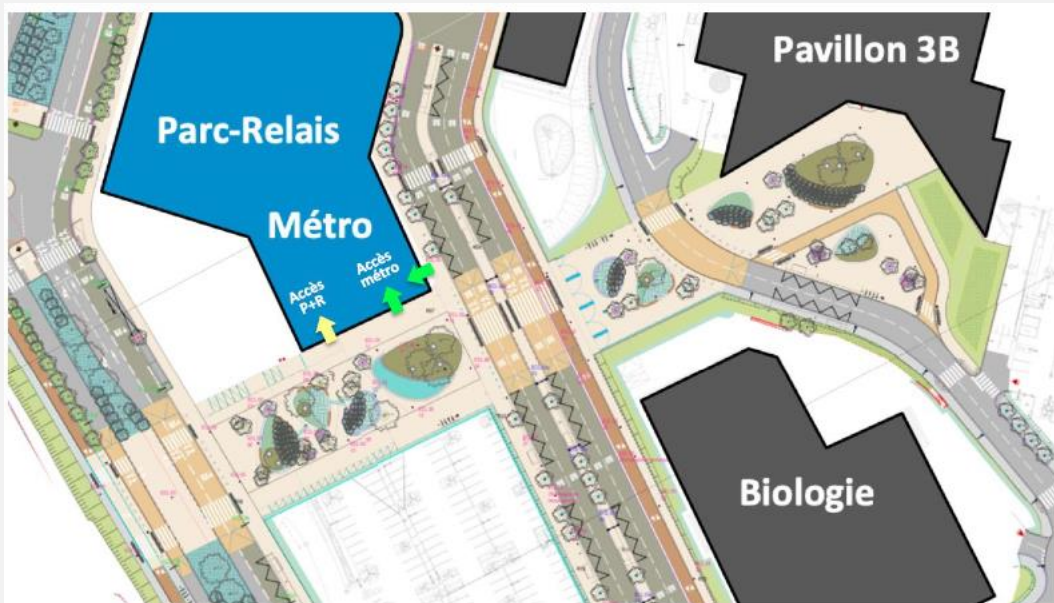
Le projet comprend des aménagements de voirie de natures ou fonctions différentes :

- la nouvelle desserte viaire (voir 6.1 de la notice explicative du dossier de DUP)

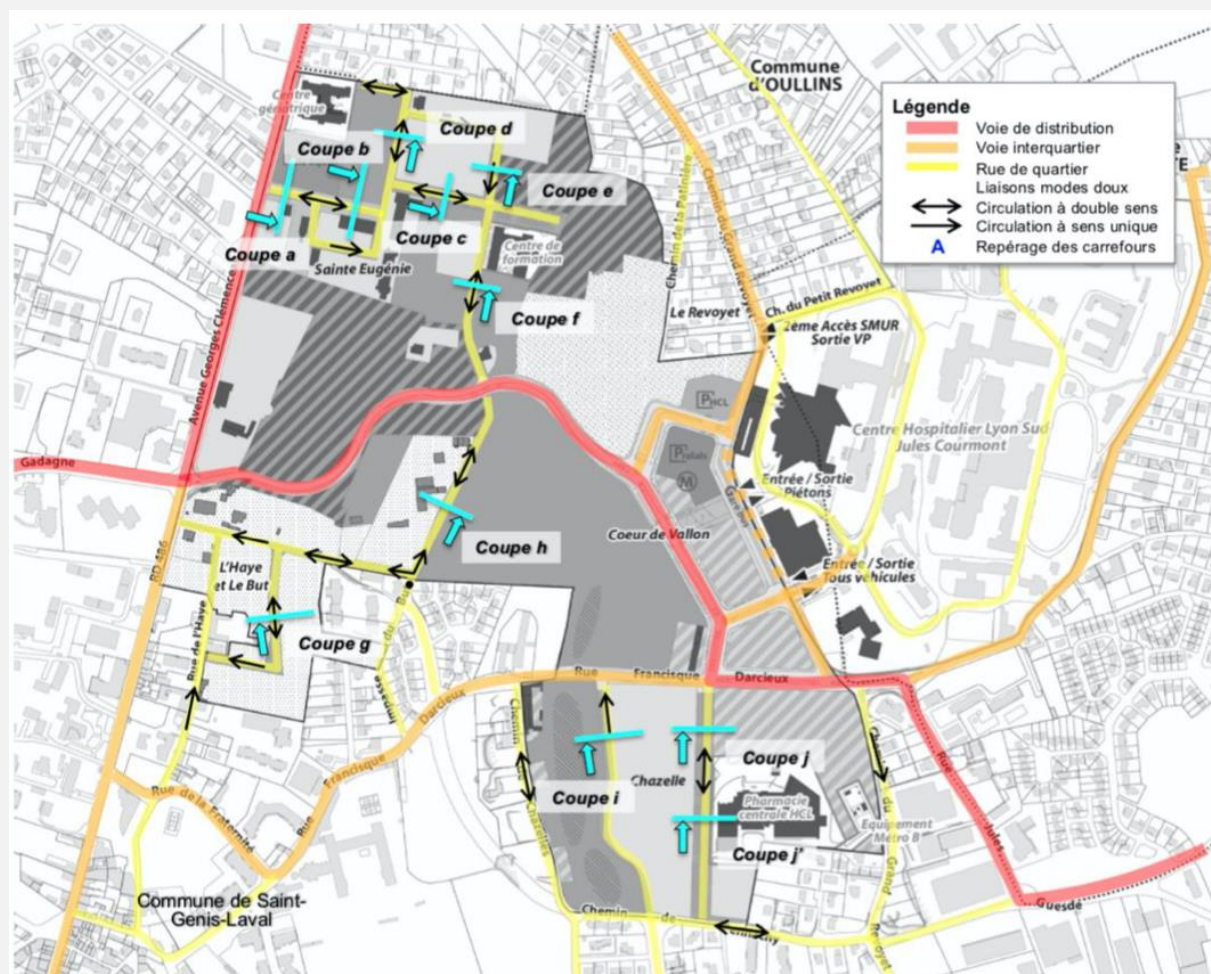




- L'esplanade du pôle d'échanges (voir 6.2 de la notice explicative du dossier de DUP)



- Les voiries internes aux différents secteurs (voir 6.4 de la notice explicative du dossier de DUP)



La page 29 de la partie « demande dérogation Espèces Protégées du dossier » du dossier d'Autorisation environnementale détaille l'ensemble des surfaces du projet.

Surfaces d'emprise au sol (m ²)	Secteur Sainte Eugénie	Secteur Cœur de Vallon	Secteur Chazelles	Secteur L'Haye et le But	Voie nouvelle Gagne	Parc du vallon (hors Secteur Sainte-Eugénie)	Secteurs sans intervention ZAC	Total
Lots à bâtir dont :	58 135	27 153	53 721	39 018	0	0		178 027
Bâtiments (créations et réhabilitations)	21592	15214	19023	21592	0	0	0	77421
Stationnements en infrastructures	18347	7696	18079	4108	0	0	0	48230
Surfaces hypothétiques de pleine terre	18196	4243	16619	13318				52376
Autres :							20000	20000
station de Métro / P+R / Centre Gériatrique existant / IFSI existant								
Voies et espaces verts dont :	92 249	11 000	19 598	20 610	84 648	85 431	0,0	313 536
(circulation véhicules)	15865		11983	5194	34 381		0	67 423
(circulation piétons / cycles)	5834		3735	3493	25 767	13 406	0	52 235
Espaces verts	70550	11000	3880	11923	24500	72025		193878
TOTAL DES EMPRISES	150 384	38 153	73 319	59 628	84 648	85 431	0	511 563

Les voiries (hors espaces verts) représentent près 12 ha (119 658 m²) dont 44% (52 235 m²) sont uniquement dédiés à la circulation des piétons et des cycles et 56% (67 423 m²) dédiés à la circulation des véhicules (voitures et transport en commun).

4.4. Question n°4

Quelles sont les surfaces respectivement boisées et en EVV actuellement et quelles seront-elles une fois la ZAC aménagée ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale.

Évolution des zones protégées « Espaces Boisés Classés » (EBC) et « Espaces Végétalisés à Valoriser » (EVV) avec le projet :

Le tableau ci-dessous extrait de la page 121 du rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLU-H présente l'évolution des superficies totales des différentes zones protégées EBC et EVV :

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	Av.DUP	Ap.DUP
Espaces Boisés Classés	99,40	95,71
Espaces Végétalisés à Valoriser	87,94	96,66
Plantations sur domaine public	6,05	6,05
Terrains urbains cultivés et continuité écologique	1,79	1,79
TOTAL	195,18	200,21

* Av.DUP : avant déclaration d'utilité publique - Ap.DUP : après déclaration d'utilité publique

Si les superficies du tableau correspondent au périmètre de la Commune, la différence entre les deux colonnes Av.DUP et Ap.DUP correspond aux effets du projet de la ZAC :

- la surface totale protégée en EBC est réduite de 3,7 ha (7,9 ha avant projet → 4,2 ha après projet)
- la surface totale protégée en EVV est augmentée de 8,7 ha (2,1 ha avant projet → 10,8 ha après projet)
- la surface totale cumulée EBC+EVV est augmentée de 5 ha (10 ha avant projet → 15 ha après projet)

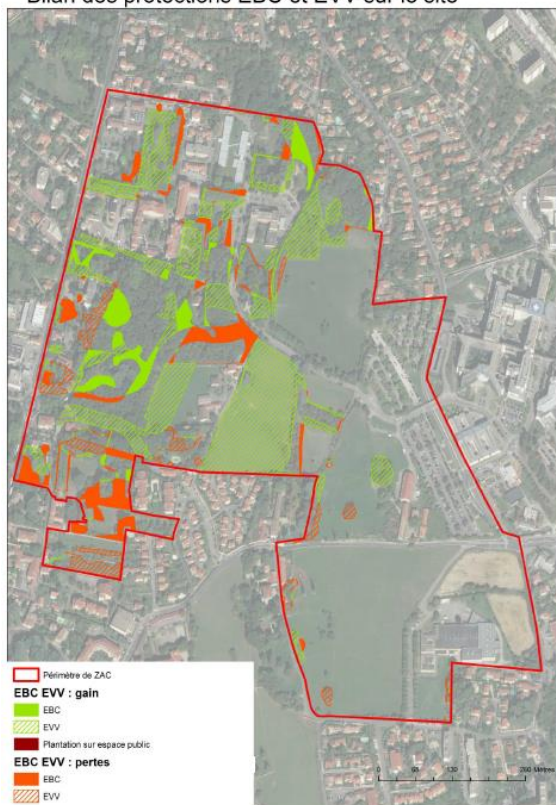
Évolution des zones boisées :

Le périmètre de la ZAC comprend en l'état actuel **19 ha** d'espaces boisés, plantés ou arbustifs dont 8,9 ha (89 041 m²) de boisements constitués des anciens parcs datant du XVIII^e siècle (Cèdre de l'Atlas, Tilleuls, Marronniers ...), ainsi que d'essences plus communes telles que des Erables, de Frênes ou encore des Peupliers, 2,2 ha (22 350 m²) de milieux arbustif et alignement d'arbres et 7,9 ha (79 112 m²) de parc et jardins paysager).

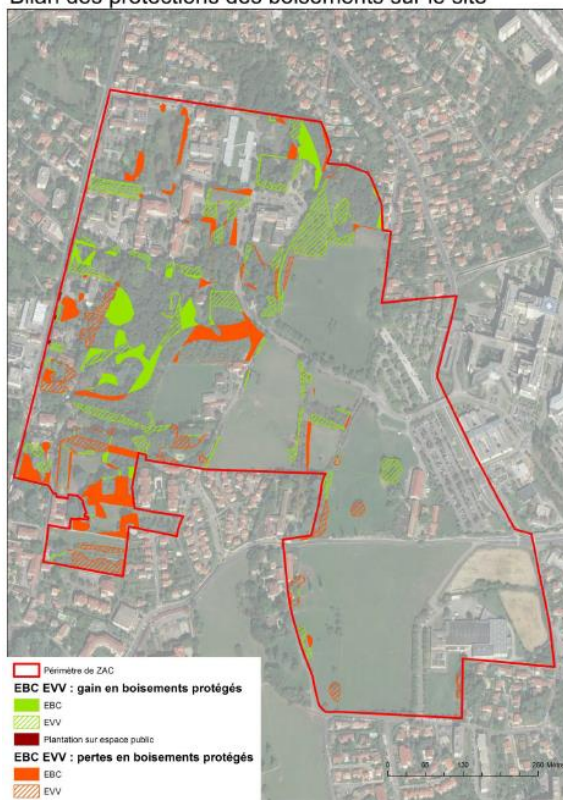
Les espaces bénéficiant d'une protection réglementaire représentent aujourd'hui près de **10 ha** réparti entre 79 300 m² d'espaces boisés classés et 20 700 m² d'Espaces Verts à Valoriser.

Le projet permet de retrouver **20,4 ha** d'espaces boisés, plantés ou arbustifs par la préservation de 5,7 ha (56 595 m² dont 14 385 m² non intégrés dans le périmètre de la demande de dérogation et 42 210 m² de mesures d'évitement), la mise en œuvre de plantations et reconquête de milieux sur près de 14,7 ha (127 615 m² de mesures de réduction et 18 974 m² par des mesures de compensation in-situ au sein de la ZAC) par des plantations permettant de recréer des milieux boisés, plantés ou arbustifs.

Bilan des protections EBC et EVV sur le site



Bilan des protections des boisements sur le site



4.5. Question n°5

Sur quels critères ont été retenus les 5 600 m² de surface de vente et de commerce de proximité ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique.

La surface commerciale prévue dans le cadre du projet du Vallon des hôpitaux (environ 5 600m² SDP), ne représente que 3% de la surface de plancher totale à l'échelle de l'opération. Elle permettra de mettre en place des petites polarités commerciales, autour de l'arrivée du métro et dans le secteur de Sainte Eugénie. Il ne s'agit pas de concurrencer l'attractivité du centre-ville de Saint-Genis Laval ainsi que les autres polarités existantes attenantes. C'est ainsi ce qui est détaillé dans la présentation des quartiers précédemment cités, aux pages III 25 et III 30 du dossier de DUP par exemple.

Cette proposition d'une offre commerciale est en adéquation avec le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC) 2017-2020 du Grand Lyon, comme cela est précisé dans l'étude d'impact, à la page A35.

« Le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC) 2017-2020 du Grand Lyon intègre le quartier du Vallon des Hôpitaux dans un objectif de densification de l'offre de proximité sur les centralités et en accompagnement des mutations urbaines importantes faisant émerger de nouveaux quartiers denses ».

4.6. Question n°6

Sur quels critères a été fixé le nombre de 1 500 nouveaux logements ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale (motivation des raisons impératives d'intérêt public majeur)

La surface de plancher totale pouvant être construite dans le périmètre de ZAC tout répondant aux objectifs de préservation de l'environnement et du cadre de vie est estimée à 200.000 m², dont 112.000 m² pour les logements (voir réponse à la question 2). Avec les ratios habituels de surface moyenne par logement et de nombre d'habitant par logement, le nb de logements est estimé à 1.500.

Cette programmation de logements répond aux objectifs du PLU-H et aux besoins de la commune. Elle est cohérente avec l'opportunité d'une desserte en transport en commun.

Voir point 5.1, où sont donnés davantage d'argument de cohérence par rapport aux schémas territoriaux comme le SCOT notamment.

4.7. Question n°7

Quelle est la surface totale des parcelles privées incluses dans la ZAC (autres que celles détenues par la Métropole et les HCL) qui auraient été ajoutées depuis la concertation de 2017 et dans quel secteur se trouvent-elles ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique.

Comme on le précise dans notre réponse à la question n°8, toutes les parcelles privées (autres que celles détenues par la Métropole ou les HCL) comprises dans le périmètre de la ZAC approuvée étaient déjà comprises dans le périmètre du projet soumis à la concertation préalable.

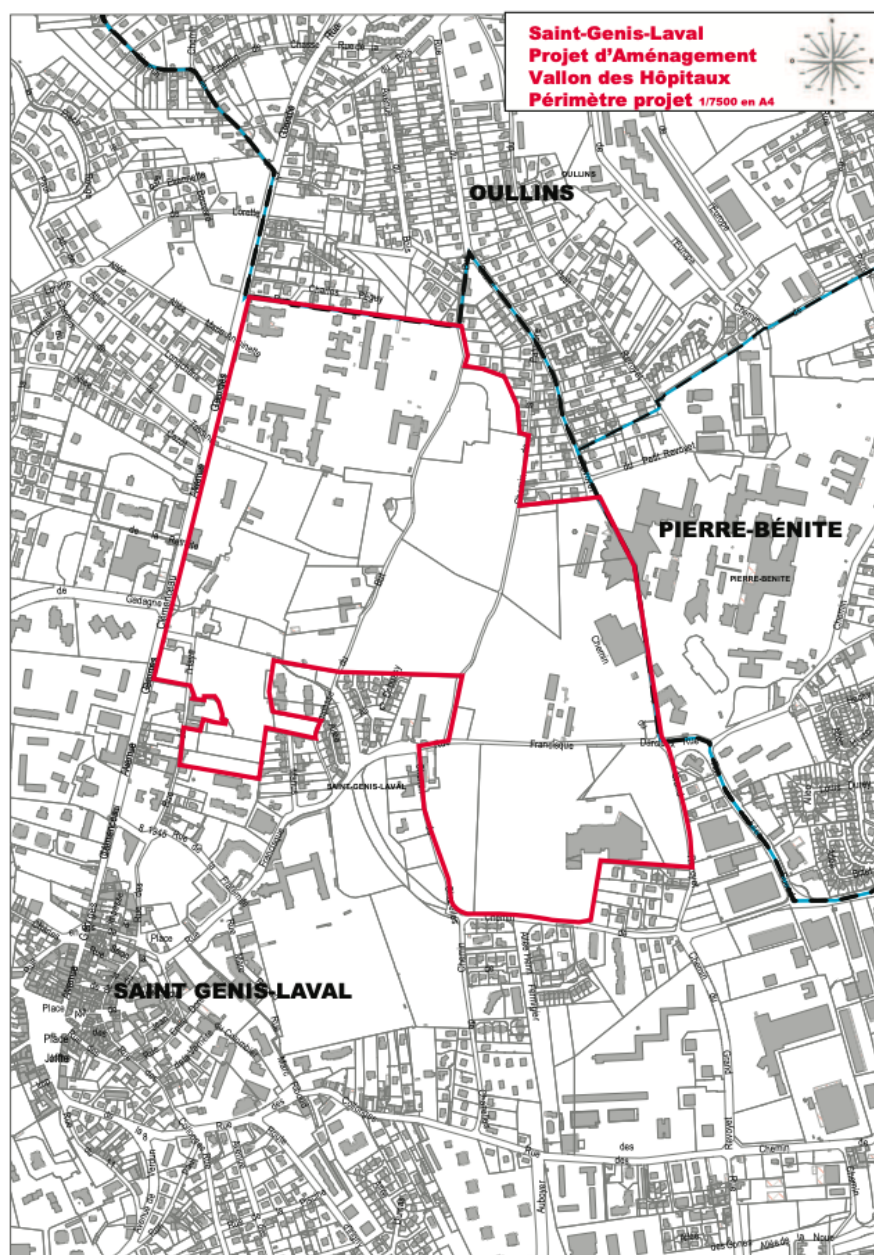
4.8. Question n°8

Quelles sont les différences, notamment en matière de limites du périmètre de la ZAC, entre celles présentées lors de la concertation de 2017 et celles mises à l'enquête ?

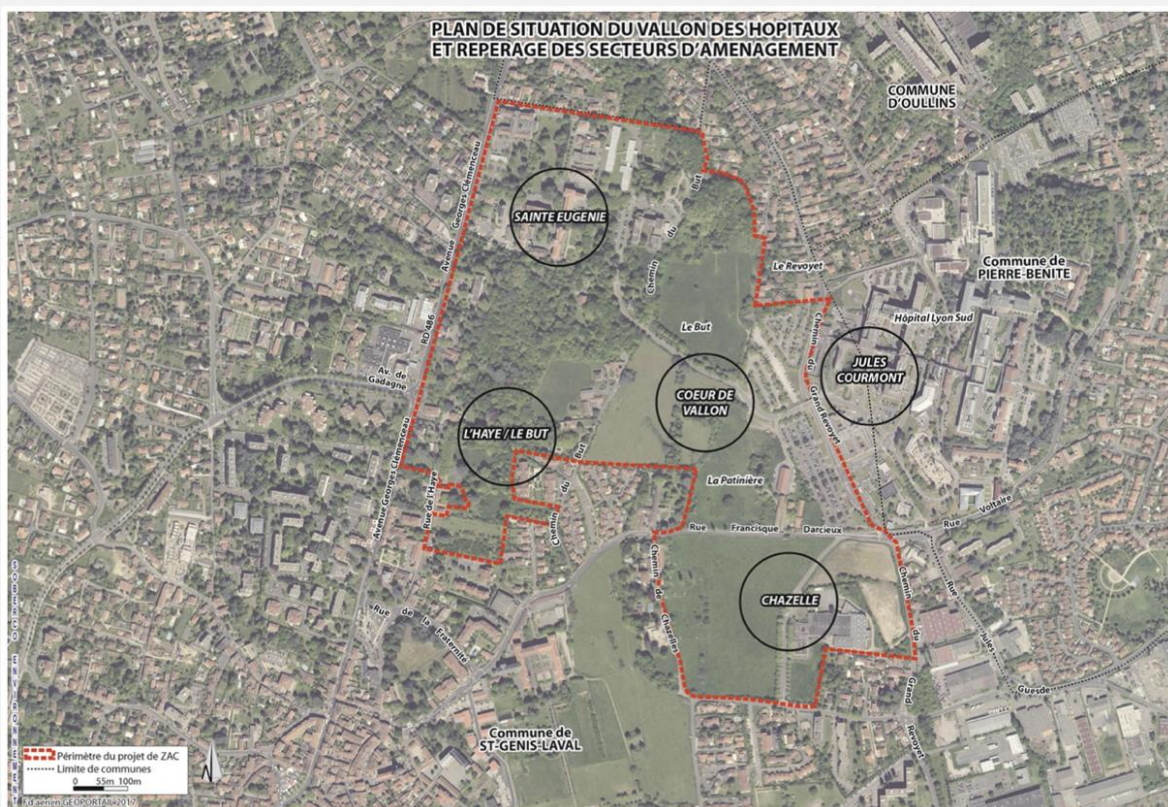
Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande de déclaration d'utilité publique.

Annexe de la délibération de la Métropole du 6 novembre 2017 approuvant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable au projet d'aménagement du Vallon des hôpitaux à Saint Genis Laval :



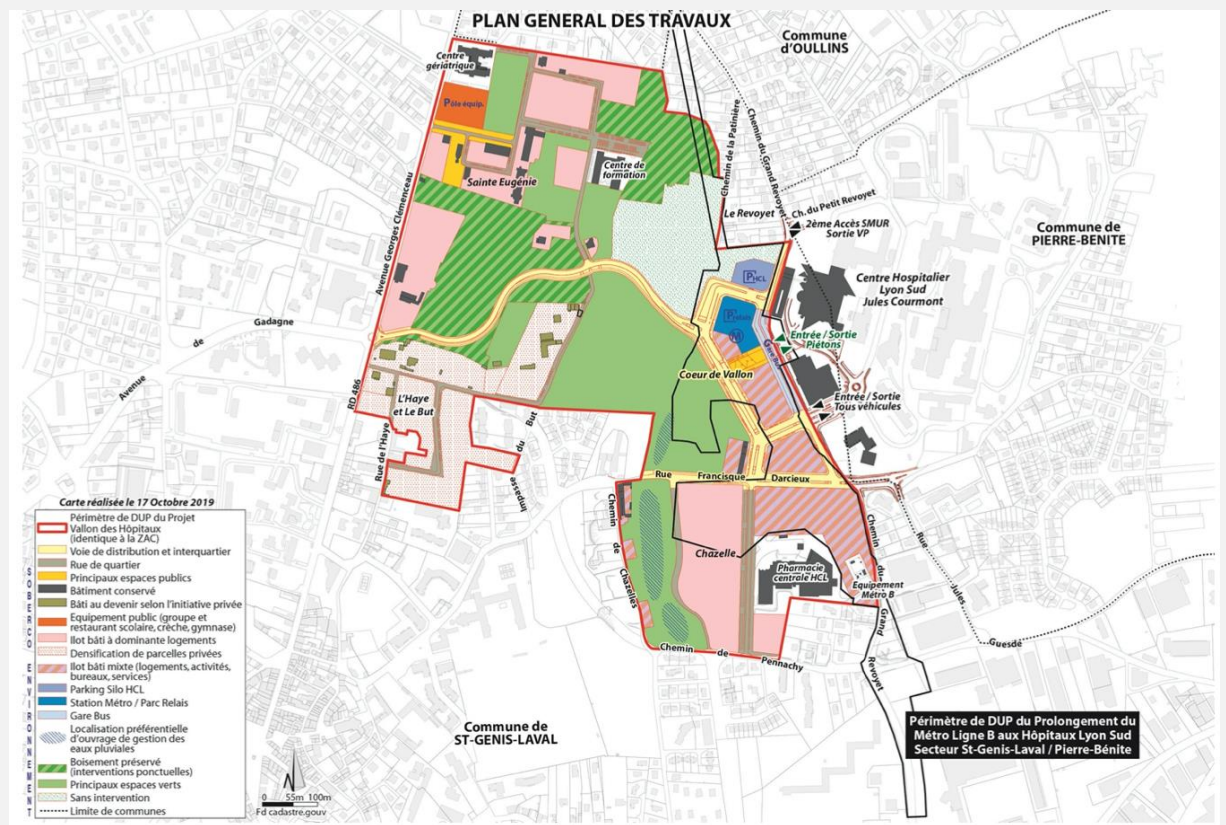
Plan de situation du dossier de DUP :



Le périmètre du projet de ZAC qui apparaît sur la vue ci-dessus correspond au périmètre de la ZAC approuvée.

Le périmètre de la ZAC est le même que celui de la délibération de la concertation à l'exception de la limite entre les secteurs « Cœur de Vallon » et « Jules Courmont » qui a été repositionnée sur le tracé du chemin du Grand Revoyet, à l'est de la ZAC. Une partie des espaces du centre hospitalier Jules Courmont ont été retranchées, puisque leur intégration n'était pas liée au projet mais aux limites communales que le périmètre initial reprenait, or aucun aménagement n'avait vocation à être programmé dans ce secteur.

Plan général des travaux du dossier de DUP :



Le périmètre de DUP qui apparaît sur la vue ci-dessus est identique à celui de la ZAC approuvée. En effet, la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) concerne le projet défini par la ZAC.

4.9. Question n°9

Quelles sont informations disponibles plausibles, y compris l'ordre de grandeur des délais, concernant le prolongement du métro au-delà de Saint Genis-Laval ?

Réponse de la Métropole :

Extrait de la page 8 de la notice explicative du dossier de DUP :

2.2.1. Prolongement du métro avec la création de deux stations

Le SYTRAL va prolonger la ligne B du métro de 2,5 km pour relier la station « Gare d'Oullins » jusqu'aux Hôpitaux Lyon Sud avec la création de deux stations supplémentaires : la station « Oullins Centre » place Anatole France et la station terminus « Saint-Genis-Laval Hôpitaux Sud » devant l'entrée du Centre Hospitalier Lyon-Sud (CHLS). Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en mai 2017, les travaux des stations ont démarré en octobre 2018. Sa mise en service est prévue mi-2023.

Ce projet a pour objectifs de desservir le centre-ville d'Oullins, le pôle hospitalo-universitaire de Lyon Sud et de créer un pôle d'échanges multimodal au terminus de la ligne afin de mieux desservir le Sud-Ouest de l'agglomération.

Il est prévu 20 à 25.000 montées/descentes journalières pour la station « Saint-Genis-Laval Hôpitaux Sud » lors de sa mise en service.

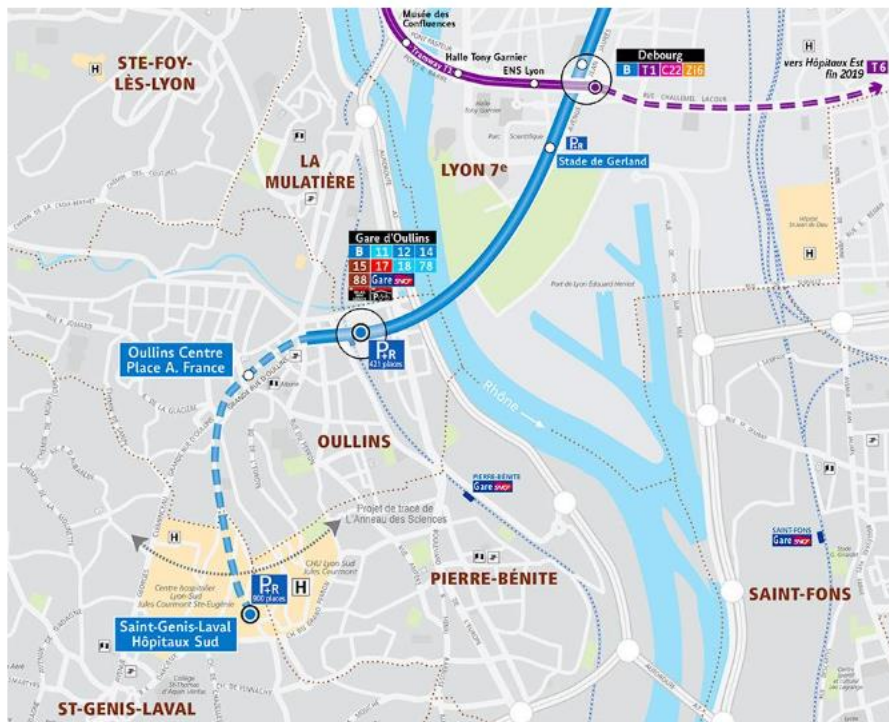


Figure 4 - Cartographie du projet de prolongement de la ligne B (source : SYTRAL)

L'arrivée du métro au Vallon des Hôpitaux : le facteur déclencheur du projet urbain global

Le réseau des transports en commun de l'agglomération lyonnaise et du Rhône relève de la compétence du SYTRAL. Celui-ci a engagé des études d'opportunité qui sont toujours en cours à ce jour.

Le plan de mandat 2020/2025 du SYTRAL sera voté en comité syndical d'ici la fin d'année 2020 et permettra de valider certaines de ces études d'opportunités. Pour ce qui est des nouveaux projets de métro (notamment les prolongements de lignes), les décisions de réalisation seront prises après concertation menée sur l'année 2021.

4.10. Question n°10

Pour quelles raisons les demandes de la MRAe et du CNPN de passer les "zones paysagères" en zone N du PLU et d'engager les mesures compensatoires sur plus de trente ans n'ont pas été retenues ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande d'autorisation environnementale, et plus précisément la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Dans son avis, la MRAe indique que le projet pourrait aller encore plus loin en classant tout ou partie du parc arboré de 20 ha en zone naturelle.

La Métropole de Lyon avait apporté la réponse suivante à cet avis de la MRAe :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le déploiement d'un zonage UPr sur tout le périmètre de la ZAC a été privilégié à ce stade de définition du projet pour se prémunir des problématiques de zonage non compatible en cas de changements et modifications du projet (de tracé de la voie primaire, aménagements du parc, par exemple).

Des protections ont été conservées pour les boisements (espaces boisés classés, espaces végétalisés à mettre en valeur).

Dès l'aménagements de la voie primaire et du parc, les règles du PLU-H seront modifiées par la Métropole en accord avec les usages et vocations écologiques et naturels du parc (mesures d'évitement et de compensation notamment). Ainsi, un zonage N sera ainsi appliqué sur la majorité du parc arboré et d'une manière générale sur les secteurs de parc à vocation écologique (boisements et prairies).

Voir « La protection du parc du cœur du Vallon » au point 5.1, qui reprend et précise cet argumentaire.

La Métropole a apporté une réponse sur la durée des mesures compensatoires suite à l'avis du CNPN. Extrait du mémoire joint au dossier d'enquête publique :

Extrait de l'avis du CNPN :

« De plus, les mesures compensatoires sont proposées sur 30 ans, alors que les impacts du projet seront définitifs, et elles ne sont pas assorties d'indicateurs de suivi quantitatif permettant d'évaluer l'obligation de résultats en termes de gains de biodiversité pour les espèces ciblées. »

Réponse du maître d'ouvrage

Comme évoqué en page 132, des outils réglementaires (PLU-H) ou contractuels (ORE, conventions de gestion, ...) sont mis en œuvre sur les sites des mesures de compensation permettant leur pérennité à long terme.

L'ensemble des mesures de compensation définies dans le cadre du projet est constitutif de la trame verte et bleue métropolitaine ce qui favorise également leur pérennité à long terme.

Dans ces conditions, le réseau écologique est conforté de manière durable assurant, ainsi, le maintien dans un état de conservation favorable, les populations des espèces visées par la dérogation et l'absence de perte nette pour la biodiversité durant toute la vie du projet.

Ces mesures sont toutes concernées par la mise en œuvre de mesures de suivi, suivi naturaliste notamment, visant à établir un bilan de leur efficacité à différentes échéances (cf page 254 du dossier).

La durée de 30 ans est couramment acceptée dans les dossiers réglementaires pour assurer le suivi et la pérennité des mesures compensatoires.

Dans le cas du Vallon des hopitaux, on peut ajouter, en complément des éléments qui avaient déjà été apportés en réponse au CNPN, que l'inscription dans la trame verte et bleue du secteur est de nature à sécuriser celles-ci. La prochaine modification du PLU-H comportera des éléments de nature à renforcer encore ces intentions et cette protection, dans le cadre de discussions à mener avec la commune de Saint-Genis Laval. La mise en place de zonages en adéquation avec la compensation permet aux parcelles d'être identifiées dans la cartographie de la trame verte et bleue de la Métropole et de bénéficier des protections et politiques qui lui sont propres, et notamment d'être ainsi entretenue par les services de la Métropole, dans le respect des mesures définies.

Cette cartographie est jointe au PADD : ainsi, lorsqu'un projet recoupe la trame verte et bleue, la vigilance des services instructeurs est attirée sur les enjeux écologiques présents sur le site et le projet est instruit en conséquence.

On peut citer par exemple la mise en place de zonage N sur des parcelles aujourd'hui urbanisables (Uri2c) dans le cadre de la mesure d'accompagnement MA1 (Trame Sanzy) ou encore la possible mise en place de dispositifs permettant d'assurer la continuité écologique comme les TUCCE (Terrains Constructibles non Bâti pour le maintien des Continuités Écologiques), qui pourrait être étudiée dans le bas du Vallon, à l'extrémité sud du parc.

L'un des sites identifié pour mettre en œuvre cette compensation a fait l'objet de la première obligation réelle environnementale contractualisée par la métropole, qui assure la pérennité de la mesure sur le site sur une durée de 65 ans.

Sur la majorité des autres sites, le déploiement d'ORE ne paraît pas pertinent, la Métropole en étant majoritairement propriétaire et leur inscription dans la trame verte et sa traduction réglementaire en assurant la sécurisation sur le long terme.

4.11. Question n°11

Si le doublement des zones compensées par rapport à celles impactées est un minimum dans l'application de la loi, quelles sont les autres dispositions prévues pour prendre en compte le morcellement des zones évitées ou réduites ?

Réponse de la Métropole :

Cette question concerne la demande d'autorisation environnementale, et plus précisément la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Aucun ratio de compensation n'est prévu dans les dispositions législatives et réglementaires du code de l'environnement.

La loi précise le statut de protection des espèces ainsi les conditions d'octroi d'une dérogation notamment que celle-ci « ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » (L411-2 du code de l'environnement) et précise que « les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité » (L163-1 du code de l'environnement).

Compte tenu des effets du projet sur les espèces protégées, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est nécessaire – voir 3.2.

L'étude qui a été menée pour établir ce dossier s'est appuyée sur une séquence « Eviter, Réduire, Compenser » rigoureuse adaptée à chaque cortège d'espèce permettant de répondre à ces obligations réglementaires :

- Evitement des secteurs naturels sensibles
- Maintien d'un des bâtiments de la ferme
- Aménagement des habitats de substitution
- Replantation de pièces boisées
- Création d'une prairie de fauche au droit d'un espace aujourd'hui cultivé
- Valorisation écologique d'une prairie existante
- Reconquête de milieux naturels par le traitement des invasives
- Création de franges écologiques au sein du parc du Vallon
- Rétablissement des fonctionnalités écologiques au sein du parc du Vallon et des ouvrages hydrauliques
- Mise en place de passages à faune sous la voirie principale et sous la rue Francisque Darcieux
- Prescriptions à valeur écologique au sein des îlots bâtis
- Limitation des emprises lors de la phase chantier pour le prolongement de l'avenue de Gadagne
- Conservation des bois morts sur place lors du chantier du prolongement de l'avenue de Gadagne
- Protocole de déplacement des amphibiens dans les emprises du chantier du prolongement de l'avenue de Gadagne
- Adaptation de la phase de travaux à la phénologie des espèces
- Traitement des espèces invasives et précautions en phase chantier
- Interventions sur des sites de compensation :
 - . Création de milieux naturels sur des espaces artificialisés ou dont la valeur écologique est relativement faible (cultures, pelouses,)
 - . Diversification des milieux (création de bosquets ou de haies sur des prairies existantes, éclaircie dans des milieux en cours de fermeture,)
 - . Restauration de milieux dégradés (traitement des plantes envahissantes : Renouée du Japon, Acacias, Ailanthé,)
 - . Restauration des continuités écologiques par la mise en réseau de milieux supports de déplacement (continuité de canopée, réseau de caches, ...) et la réduction des ruptures physiques (création d'ouverture dans des murs d'enceinte, écuoducs, ...).

La séquence « Eviter, Réduire, Compenser » présentée dans les dossiers permet de répondre aux enjeux des espèces en compensant largement les impacts :

- **Les mesures in-situ et ex-situ compensent les milieux boisés à plus de 350 %.**

- **Le projet développe des mosaïques de milieux et compense à 200%** l'ensemble des impacts sur des espaces ouverts. Les prairies de fauche sont ainsi en nette progression avec un développement de près 10 ha d'espaces bénéficiant d'une gestion écologique encadrée pour le maintien de ces milieux à enjeux.

- **Les arbres, arbustes et fourrés sont compensés à 150%** par la plantation de haies pluristrates au sein des mesures de compensation ex-situ (+0,5 ha) et au sein des mesures de compensation in-situ (+0,6 ha) assurant un rôle de frange écologique.

- Un réseau de milieux aquatiques est maintenu dans le projet ; l'impact résiduel est nul mais une mare est néanmoins prévue au sein d'une mesure de compensation.

La démonstration du maintien des populations d'espèces protégées dans un état de conservation favorables ainsi que l'équilibre entre les impacts et les mesures sur les milieux naturels constitue un premier argument pour attester de l'absence de perte nette de la biodiversité.

La prise en compte des effets sur le réseau écologique est également nécessaire. A ce titre, des **mesures d'accompagnement** (avec des interventions similaires aux mesures de compensation mais sans viser spécifiquement d'espèces protégées) sont proposées pour renforcer les fonctionnalités écologiques au sein du territoire communal de Saint-Genis-Laval (3 secteurs d'intervention).

Enfin, une dernière mesure d'accompagnement est également prévue au travers de la mise en œuvre d'un Plan de sauvegarde de l'Hirondelle à l'échelle de la Métropole Lyonnaise.

Le morcellement des zones évitées ou réduites est ainsi pris en compte dans l'ensemble de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (plus particulièrement par la réalisation de passages à faune) et les mesures d'accompagnement qui permettent de rétablir une trame verte fonctionnelle dans le tissu urbain du Sud-Ouest de la métropole lyonnaise. Cet objectif est démontré par un calcul d'indicateur de connectivités écologiques présentés en page 260 de la demande de dérogation au statut de protection des espèces protégées.

Voir 5.3

5. Synthèse : principaux enjeux qui ressortent de l'enquête publique

Les contributions apportées lors de l'enquête publique ont porté essentiellement sur les sujets d'environnement, d'urbanisme, de paysage et de déplacements, ce qui est usuel s'agissant d'un projet d'urbanisme. Ces sujets sont nécessairement liés au niveau de la planification urbaine (SCOT et PLU-H), comme au niveau de la ZAC.

Le projet de la ZAC du Vallon des Hôpitaux a été défini de manière itérative, en mettant en œuvre la démarche d'évaluation environnementale et en recherchant un équilibre pour atteindre les objectifs arrêtés par la Métropole de Lyon et ses partenaires (la Commune de Saint Genis Laval, les HCL et le SYTRAL) dès la première décision de novembre 2017 (lancement de la concertation préalable) et qui n'ont pas variés.

Extrait de la délibération du 6 novembre 2017 :

II - Les objectifs principaux du projet

Dans le cadre des réflexions engagées avec la Métropole de Lyon, la Commune de Saint Genis Laval, les HCL et le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), dès 2012 sur la vocation de ce site, il a été convenu que le projet de développement du site du Vallon des hôpitaux devrait répondre aux objectifs principaux suivants :

- accompagner l'arrivée programmée de la ligne B du métro, prolongée en 2023, et du futur parking relais du SYTRAL (900 places),
- accompagner l'urbanisation du Vallon des hôpitaux et la création du futur pôle d'échanges multimodal avec la création d'une trame viaire structurante et la création des équipements publics nécessaires à la programmation envisagée,
- permettre la constitution d'une véritable agrafe urbaine et paysagère entre les différents sous-secteurs du Vallon : quartiers Saint-Eugénie, de l'Haye, du But, de Chazelle et Cœur du Vallon ainsi qu'à une échelle plus large pour le volet paysager,
- favoriser la création d'une polarité urbaine autour du pôle d'échanges multimodal du Vallon des hôpitaux grâce à une programmation mixte de logements, bureaux et activités.

Les orientations générales de la composition spatiale et des aménagements urbains de la ZAC sont indiquées en page B/92 de l'étude d'impact. Extrait :

6.2.1 Orientations générales

Le projet urbain et paysager poursuit l'ambition de composer avec la géographie, l'histoire du site et le cadre paysager remarquable du vallon par la mise en valeur d'un grand espace paysager d'environ 20 hectares. Cet espace sera le support des principales liaisons modes doux entre les différents quartiers et un lieu de promenade inscrit dans les parcours pédestres de la commune de Saint-Genis-Laval.

Le projet s'empare de toutes les dimensions des valeurs patrimoniales du site : son patrimoine bâti et paysager associé au château de Longchène et autres demeures de plaisance du site, mais aussi le patrimoine agricole et le patrimoine naturel, celui d'une géologie et d'un réseau hydrologique existant.

Le projet s'appuie sur les traces patrimoniales du site :

- L'insertion paysagère de la voie nouvelle « Gadagne prolongée » a fait l'objet d'un travail approfondi afin de réduire ses impacts sur les milieux naturels et le paysage .
- Sur le secteur « Sainte Eugénie », les structures paysagères classiques sont mises en valeur et complétées : alignements des axes du château de Longchène, scénographie du tapis vert (incluant une revalorisation de la terrasse du château et les allées qui le bordent), la terrasse jardin de l'ancien sanatorium, la place de l'église et les nouvelles voies créées...
- Un vocabulaire moins routier est privilégié sur l'ensemble des voiries pour retrouver l'esprit des allées paysagées dans lesquelles la voiture est tolérée.
- Ce réseau d'allées classiques et d'espaces publics viendra chercher l'ancien domaine du Clot Rey (à l'extrême nord-est du périmètre de la ZAC) et offrir un nouvel espace de contemplation à l'emplacement de l'ancienne maison des champs aujourd'hui détruite mais qui fait promontoire.
- Les îlots privés du secteur « Sainte Eugénie » viendront renforcer le bois en accueillant un paysage fortement boisé.
- Sur le secteur « Cœur de Vallon », ouvert et agricole, la ferme de la Patinière et la ferme à colonnes sont conservées (partiellement pour la Patinière) et s'intégreront dans le parc. Le paysage ouvert est préservé et sa vocation nourricière au même titre que l'histoire du lieu et sa topographie deviendra un élément de singularisation. La création de terrasses cultivées ou équipées (terrains de sports, activités ludiques ou de repos) sur les pentes surplombant la ferme de la Patinière connectent les secteurs Sainte Eugénie et Chazelle. Elles accueillent des liaisons piétonnes accessibles. Le bassin de la Patinière et le bassin de rétention créé ici au Nord de Darcieux s'inséreront dans ce paysage de restanques.
- Des parcours piétons à travers le bois, reliant les secteurs « Sainte Eugénie » et « la Haye et le But » viendront compléter ce réseau de cheminements.

Afin de gérer les eaux pluviales du Vallon des Hôpitaux, des bassins de rétention des eaux pluviales seront aménagés de part et d'autre de la rue Darcieux. Ces bassins seront paysagers afin de maintenir les fonctionnalités écologiques du site.

5.1. Densité urbaine de la ZAC, gestion économe de l'espace et lutte contre l'étalement urbain

De nombreuses remarques portent sur la densité proposée dans le secteur du Vallon des hôpitaux, le nombre de logements développés au terme des 15 à 20 années de réalisation de la ZAC, la consommation d'espace générée par un tel programme dans un secteur jusqu'alors peu urbanisé.

La densification proposée dans le secteur du Vallon est pourtant en adéquation avec les grands documents de cohérence territoriale de la métropole lyonnaise, les enjeux spécifiques du site, pour finalement développer un nouveau quartier relativement peu dense et économe en consommation d'espaces libres et dont la conception a été guidée par la limitation des impacts sur son environnement.

Il poursuit l'ambition de créer un nouveau quartier qui soit très bien desservi par un transport en commun lourd (le Métro B), dans une logique de développement vertueux de la Métropole lyonnaise, tout en limitant au maximum son impact sur le site du Vallon des hôpitaux.

La suite de cette partie rappelle notamment les grands chiffres de l'opération, pour en apprécier les grands équilibres.

Il est également conseillé de se reporter à la partie 3 du DAE, qui justifie l'intérêt public majeur du projet (p24 et suivantes).

5.1.1 Un programme de construction au croisement des enjeux de développement de la métropole lyonnaise et des caractéristiques du site du Vallon des hôpitaux

Le programme de construction de logements de la ZAC résulte d'un équilibre entre les choix de planification urbaine des documents d'urbanisme (SCOT et PLU-H), les objectifs arrêtés par la Métropole de Lyon pour ce projet et la capacité du site à développer un projet urbain équilibré maîtrisant ses impacts.

Le Scot, dont un de ses quatre objectifs fondamentaux retranscrits dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est de développer l'attractivité résidentielle, a fait le choix d'une organisation de l'espace qui s'appuie sur un réseau de transports collectifs rapide, efficace, desservant l'ensemble du bassin métropolitain. **Ainsi, le site des Hôpitaux Sud à Saint-Genis-Laval y est-il identifié comme une réserve foncière significative pour le développement et la recomposition de la Porte Sud-ouest de l'agglomération lyonnaise, sous condition d'une desserte efficace en transports collectifs (prolongement du métro B).**

Au niveau du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale, il est indiqué page 129 que ce secteur, identifié comme le site des Hôpitaux Sud, est soumis à trois conditions particulières d'urbanisation :

- *un plan d'organisation garantissant la qualité et le niveau d'aménagement et d'équipement du site*

Le plan-guide a été travaillé à l'échelle de l'ensemble du secteur. L'outil réglementaire de la ZAC permet de garantir son développement cohérent et coordonné, fortement encadré par la puissance publique. L'équipement de la ZAC est pris en charge par les mécanismes financiers propres à la ZAC, qui en permet le financement par les opérateurs. Dans le cadre du Vallon des hôpitaux, chaque constructeur participera au financement des équipements publics via des conventions de participation.

- *la mise en œuvre préalable d'une desserte en transports collectifs en site propre parfaitement raccorde au réseau express métropolitain ou le prolongement de la ligne de métro jusqu'au site.*

L'arrivée du métro B en 2023 vient garantir cette desserte efficace et cadencée. Le plan prévoit par ailleurs l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal mitoyen au métro et à l'hôpital Lyon Sud, qui viendra renforcer encore davantage cette accessibilité. À noter que le projet d'anneau des sciences est abandonné, au profit d'une prairie préservée.

- *Le respect des qualités paysagères liées à la présence des boisements et de leur équilibre sur le site avec la nécessaire restitution de cette ambiance arborée*

Le programme de la ZAC ne correspond pas à un objectif à atteindre qui aurait été défini en préalable, mais bien au croisement des objectifs du Scot avec les caractéristiques du site, avec comme ligne de conduite la limitation des impacts et les capacités de compensation de ceux-ci au plus près du site de projet. On ne peut ainsi parler d'une urbanisation « à outrance »

Ainsi, le plan guide de 2018 a-t-il fait l'objet d'étude d'approfondissement qui a visé à optimiser le projet urbain en termes de composition spatiale, notamment en cherchant à réduire son impact sur le patrimoine naturel, paysager et architectural du site. C'est notamment ce dernier enjeu qui a mené de nouveaux choix de projets, afin d'inscrire le plus vertueusement possible le nouveau quartier du Vallon des hôpitaux dans son environnement naturel, tout en poursuivant une caractérisation des secteurs, en travaillant les interfaces avec l'existant en termes de forme urbaine et de vocation.

Le détail des modifications apportées aux différents plans de composition du projet et notamment plan-guide de 2018 pour aboutir au projet urbain actuel est détaillé dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, aux pages 37 et suivantes.

Les principes de développement du secteur sont détaillés dans la suite de la partie 5 et notamment la manière dont il compose avec les qualités paysagères du site. On peut cependant citer ici l'organisation du nouveau quartier autour de la trame paysagère d'environ 20hectares qui est préservée et en partie aménagée en son cœur. Le projet s'intègre ainsi dans les grands ratios du développement de St Genis Laval en matière d'occupation du sol.

5.1.2 Une densité urbaine relativement restreinte, et en adéquation avec les différents secteurs du nouveau quartier et les enjeux paysagers et environnementaux et qui préserve d'autres secteurs de la Métropole d'une densification anarchique

La densité urbaine est un rapport entre un indicateur statistique et une surface, selon :

- La densité humaine : nombre d'habitants au kilomètre carré
- La densité de logements : nombre de logements à l'hectare
- La densité du bâti : nombre de mètres carrés de surface construite par hectare

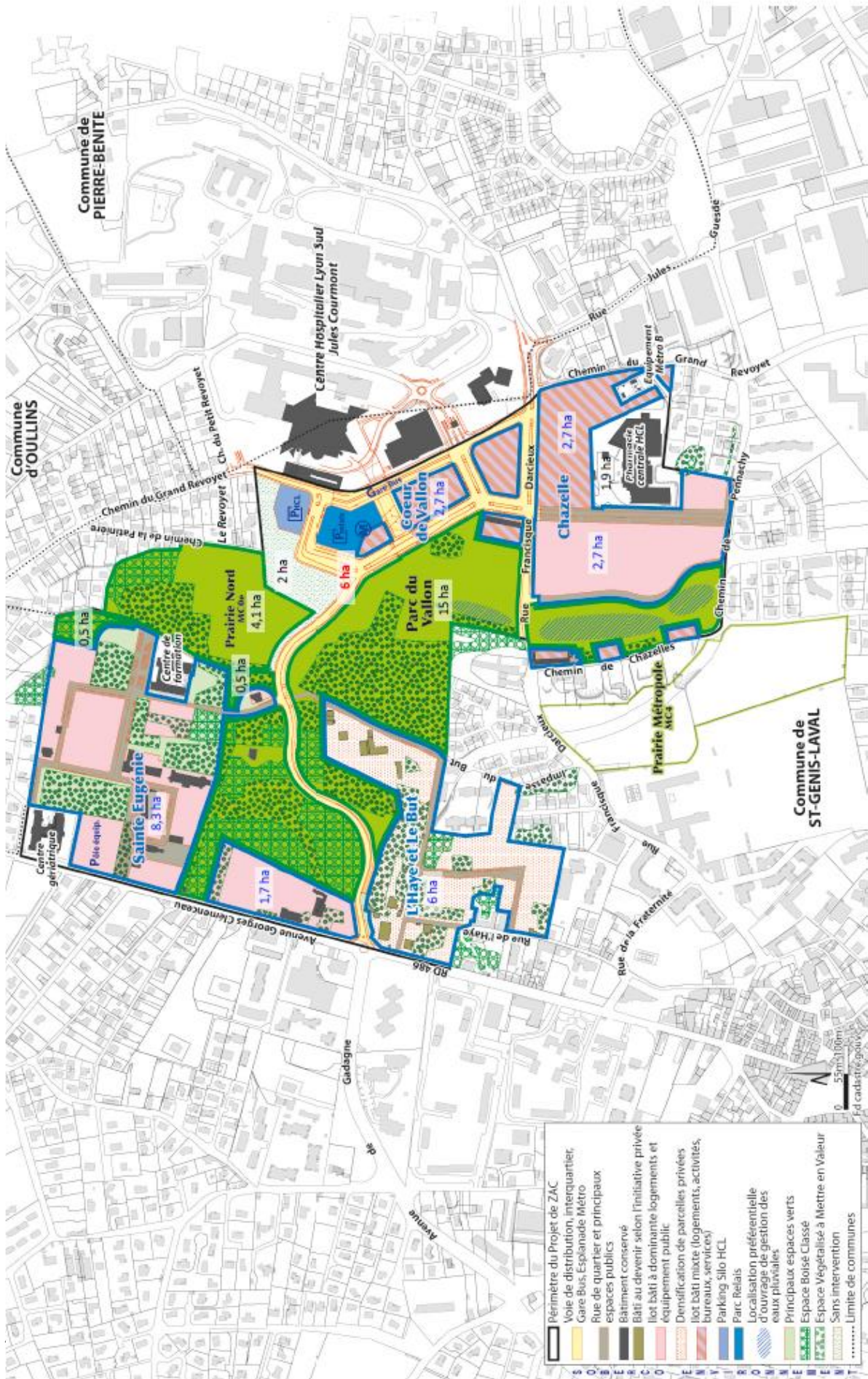
Le projet urbain du Vallon des hopitaux propose de densifier autour du Pôle d'échanges et de limiter les impacts sur les secteurs les plus sensibles. Le site conserve ainsi sa physionomie et son rôle dans la trame verte du sud-ouest lyonnais.

Le projet du Vallon des hôpitaux propose une densité de 27 logements à l'hectare (soit environ 60 habitants/ hectares), ce qui est très faible en comparaison à d'autres projets urbains semblables dans la Métropole (ZAC la Soie, 145 logements / hectare, également aux abords d'un métro).

Cette densité est très diverse selon les quartiers considérés. Elle varie de 42 logements / ha pour le secteur de l'Haye et le But, et 57 logements /ha pour Sainte-Eugénie nord, puis 58 pour Chazelle, à 135 pour le secteur Sainte-Eugénie Sud, qui est situé en bordure de l'avenue Clémenceau et en reprend les typologies existantes, avec des hauteurs relativement importantes sur une faible superficie.

Le secteur de Cœur de Vallon comportera de l'hébergement, mais principalement une offre tertiaire et hospitalière. Sa densité nette (surface de plancher / surface des lots, tous programmes confondus est de 2, là où elle n'est que de 1,2 à l'échelle de la ZAC.

La carte ci-dessous permet de bien visualiser l'équilibre spatial entre les « grands espaces verts » du nouveau quartier et les espaces accueillant les infrastructures de transports ainsi que les lots qui pourront accueillir des constructions.



- Périmètre du Projet de ZAC
- Voie de distribution, interquartier, Gare Bus, Esplanade Métro
- Rue de quartier et principaux espaces publics
- Bâtiment conservé
- Bâti au devenir selon l'initiative privée
- Bâti à dominante logements et équipement public
- Densification de parcelles privées
- lot bâti mixte (logements, activités, bureaux, services)
- Parking Silo HCL
- Parc Relais
- Localisation préférentielle d'ouvrage de gestion des eaux pluviales
- Principaux espaces verts
- Espace Boisé Classé
- Espace Végétalisé à Mettre en Valeur
- Sans intervention
- Limite de communes

A noter que dans son avis, la MRAe indiquait, concernant la densité :

« En matière de construction de logements, à ce stade de l'évolution du projet, il est prévu une densité moyenne, rapportée aux secteurs constructibles de la ZAC, de près de 43 logements à l'hectare et, à l'échelle globale de la ZAC, de 30 logements à l'hectare, ce qui apparaît plutôt faible pour une commune reliée à une grande métropole par un axe lourd (métro) de transport en commun. »

« Le parti adopté, visant à structurer le projet autour d'une trame verte et d'un parc paysager, constitue à l'évidence un élément essentiel du projet. Il contribue, toutefois, à limiter la densité urbaine d'un secteur en prise directe avec un pôle multimodal de transport qui constitue une ressource foncière rare et stratégique. Sa valorisation foncière pourrait appeler à approfondir la réflexion sur la hauteur des constructions, pour y remédier. »

La Métropole de Lyon avait apporté la réponse suivante à cet avis de la MRAe qui visait une densité plus importante afin d'une gestion économe de l'espace et de la lutte contre l'étalement urbain.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il est précisé que le programme de construction est mixte : 112 000 m² de logement et 83 500 m² d'activités/tertiaire/RDC commerciaux. Le ratio de 43 logements à l'hectare de secteur constructible serait de 76 logements à l'hectare si la totalité du programme de construction était entièrement consacrée au logement.

Cette programmation permet de conserver l'équilibre bâti / non bâti de ce secteur et ses caractéristiques paysagères de ville de la seconde couronne métropolitaine, comme décrites précédemment. Le maintien en cœur de quartier d'un grand espace non bâti est une condition nécessaire au maintien de la trame verte dans ce secteur et à la fonctionnalité de celle-ci d'un point de vue naturaliste. Le programme de logements s'inscrit en outre dans les préconisations du SCOT en matière de développement de l'offre résidentiel du secteur.

La protection et la mise en valeur paysagère et environnementale du parc du vallon est un élément fort du projet, rendues nécessaire du fait des enjeux de biodiversité très importants qui lui sont liés.

Les formes urbaines qui sont proposées pour le logement et les activités sont adaptées à la structure du bâti existante et diffèrent en cela dans chaque secteur. Les formes urbaines les plus denses se concentrent néanmoins dans le secteur du Cœur de Vallon et le nord du secteur de Chazelle, avec un règlement qui permet des hauteurs jusqu'à R+5, la hauteur du parking relai du métro constituant un plafond à ne pas dépasser (situé à environ 23m de hauteur). Cette densité est sciemment positionnée à proximité directe du métro et du futur pôle d'échange multimodal, ce qui a du sens en termes de desserte, de dynamique urbaine et d'intégration paysagère, au contact de l'hôpital notamment. Cette densification se prolonge sur le secteur de Chazelle au sud de la rue Darcieux, en s'atténuant du nord au sud, en direction des secteurs pavillonnaires existants, et de l'est à l'ouest, vers le parc et les bassins.

Sur les autres secteurs, il a été fait le choix de densifier en respectant les caractéristiques des structures existantes, sans ménager des fortes différences de hauteur entre les nouvelles constructions et le bâti conservé, pour respecter l'ambiance préexistante tout en densifiant tout de même dans une logique de continuité avec le déjà là.

Cette réponse est donc réaffirmée ici, avec une densité élevée autour du pôle d'échanges (Métro) et modérée dans les autres secteurs.

5.1.3 Une offre de logements en accord avec les objectifs du POAH

Le Programme d'Orientations et d'Actions pour l'Habitat (POAH) se traduit à l'échelle de la commune, par un objectif de production de 140 logements /an, soit 1 260 logements en 9 ans entre 2018 et 2026 avec des lieux du développement résidentiel à privilégier sur les secteurs du Vallon des Hôpitaux, de l'Haye et du But.

Avec la création de 1 500 logements de manière progressive entre 2021 et 2035/2040, le projet permet de répondre à cet objectif de production de logements sans pour autant restreindre les possibilités de construction et de mutations du reste du territoire communal

Densifier de manière encadrée dans ce secteur très accessible, tout en déployant une compensation importante et une stratégie de limitation des impacts fins (elle-même très encadrée par la ZAC), permet par ailleurs de lutter contre l'étalement de l'urbanisation, lié au développement de zones pavillonnaires et à l'implantation de zones d'activités et de surfaces commerciales à la périphérie des métropoles et des agglomérations.

Le projet valorise ainsi un espace stratégique du SCOT desservi par le métro de 55 ha avec la préservation de 20 ha de parc, espace peu aménagé faisant l'objet d'une gestion différenciée, soit moins de 35 ha de secteurs constructibles sous conditions strictes.

D'après les objectifs de densité affichés par le SCOT de l'Ouest Lyonnais, la création de 1500 logements conduirait à une consommation d'espaces supplémentaires de 30 ha (en polarité 1) à 75 ha (en polarité 4) auxquels s'ajouteraient les superficies nécessaires au développement des activités (2500 emplois), services et équipements.

Ces éléments sont repris et explicités à la page 47 du dossier d'autorisation environnementale.

5.1.4 La protection du parc du cœur du Vallon et des espaces publics et paysagers

Le projet du Vallon des hôpitaux compose avec les grands ensembles paysagers du site, et proposent des évolutions du PLU-H, notamment sur les EBC et les EVV, afin d'assurer le développement du nouveau quartier en accord à ceux-ci (voir réponse à la question posée par le commissaire enquêteur en partie 4 concernant les volumes d'EBC et EVV modifiés dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU-H).

Dans son avis, la MRAe indiquait que le projet pourrait classer tout ou partie du parc arboré de 20 ha en zone naturelle. Cette remarque revient à plusieurs reprises dans le cadre de l'enquête.

La Métropole de Lyon avait apporté la réponse suivante à cet avis de la MRAe :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le déploiement d'un zonage UPr sur tout le périmètre de la ZAC a été privilégié à ce stade de définition du projet pour se prémunir des problématiques de zonage non compatible en cas de changements et modifications du projet (de tracé de la voie primaire, aménagements du parc, par exemple).

Des protections ont été conservées pour les boisements (espaces boisés classés, espaces végétalisés à mettre en valeur).

Dès l'aménagements de la voie primaire et du parc, les règles du PLU-H seront modifiées par la Métropole en accord avec les usages et vocations écologiques et naturels du parc (mesures d'évitement et de compensation notamment). Ainsi, un zonage N sera ainsi appliqué sur la majorité du parc arboré et d'une manière générale sur les secteurs de parc à vocation écologique (boisements et prairies).

La Métropole s'engage ainsi à mettre en cohérence le zonage réglementaire des espaces végétalisés à travers une prochaine modification du PLU-H, lorsque le dessin précis des aménagements, notamment les allées de promenade dans le parc, qui y seront mis en œuvre sera connu. Ce mode de faire est courant et permet de mettre en cohérence le zonage sur une base effective de projet. Changer le zonage dès maintenant pourrait entraîner des erreurs sur les marges notamment, dans le cadre du dessin fin du projet paysager, ou du projet de bassin par exemple.

Néanmoins, l'OAP 8 encadre dès aujourd'hui la vocation des espaces non bâtis du secteur, qui y sont bien identifiés comme des espaces de parcs, qui ne seront pas lotis, mais qui accueilleront néanmoins des aménagements en lien avec sa vocation de loisirs, d'agriculture urbaine, de promenade...

Une remarque faite par un contributeur pointe à tort le classement en EVV d'une partie de la ZAC (en l'occurrence la prairie du Vallon, voir figure page III 22 du dossier de DUP) comme servant uniquement à « faire gonfler » la superficie en EVV identifiée sur le secteur. Il n'en est rien.

Ce classement en EVV a été possible dès ce stade de la procédure car le site est identifié dans les mesures d'évitement mises en œuvre dans le projet (voir figure page III/41 du dossier de DUP) et support d'une mesure de compensation in situ, MC0b, qui consistera à y mettre en œuvre une gestion adaptée aux enjeux écologiques qui y ont été identifiés (notamment dans les conditions de fauche, voir dossier de demande d'autorisation environnementale pour disposer de la description de la mesure et dossier de DUP, figure page III / 43 reproduite ci-après en zoom sur la prairie nord pour identifier son emprise). On est donc sûrs que ce classement sera compatible avec les aménagements a minima qui y seront mis en œuvre, tels que décrits dans le dossier de DUP

- **La Prairie du Vallon**

La Prairie constitue un milieu hydro-géologique fragile que le projet d'aménagement préserve au maximum. Cet espace fera ainsi l'objet de très peu d'aménagements, à l'exception de cheminements qui seront créés pour relier le chemin du But à l'esplanade du Pôle Gare et donc au métro, tout en veillant à impacter le moins possible la topographie du site.

Des espaces d'assises sont installés, le projet capitalisant sur le positionnement en belvédère de cette prairie qui ménage des vues vers l'Est de l'agglomération et vers les Alpes.

Les alignements d'arbres remarquables sont conservés.



Un zoom sur la prairie du Vallon... et sur l'emprise de la mesure d'évitement qui le concerne. Un EVV vient donc logiquement protéger cette portion du parc qui sera très peu aménagée.

A titre de second exemple, les EBC dans le bois Sainte-Eugénie empêchent, en l'état actuel, tout aménagement, y compris des interventions très ponctuelles consistant à installer du mobilier urbain ou tracer un sentier par exemple. Il a donc été décidé de venir retrancher des EBC dans le cadre de la Mise en compatibilité du PLU-H, sur une largeur certainement très supérieure à l'emprise que nécessitera la mise en œuvre de ces aménagements. Cela permettra au concepteur des espaces publics de disposer d'une certaine souplesse pour dessiner finement son projet.

Il en va de même pour les espaces publics du secteur Sainte-Eugénie, auparavant classés en EBC, et dont il est prévu le classement en EVV, afin de permettre des aménagements légers en lien avec la mise en œuvre du projet paysager.

Après la mise en œuvre des aménagements, les classements en EBC/EVV et les zonages cohérents avec les usages de parcs et de loisirs seront réinterrogés, lors de prochaines modifications / révisions du PLU-H.

5.2 Faire avec l'existant / S'inscrire dans le site et le révéler en préservant les traces historiques du patrimoine bâti et paysager et en limitant les impacts sur le milieu naturel

5.2.1 Généralités

Le projet d'aménagement s'appuie très largement sur l'existant, sur le « déjà là », à la fois en ce qui concerne la structure viaire, le patrimoine bâti et végétal. Il propose ainsi un aménagement urbain « doux » qui conserve les tracés historiques (alignements d'arbres, sujets remarquables, murs en pisé et pierre, etc.) et réemploie l'ensemble du maillage viaire existant qui sera requalifié afin de tenir compte de l'évolution programmatique du quartier, à dominante résidentielle.

Dans une logique d'impact limité, il s'efforce autant que possible de réemployer l'existant pour y accueillir de nouveaux usages :

- Des bâtiments, notamment des anciens pavillons hospitaliers dans le secteur de Saint-Eugénie et dans les boisements

Ils seront réaménagés en logements dans leur majorité, mais aussi, dans le secteur Chazelle, pourront accueillir des programmations en lien avec le parc (ferme de la Patinière, ferme à colonne le long du Chemin de chazelles). La SDP produite dans des bâtiments réhabilités est ainsi d'environ 6% ce qui est élevé pour un projet urbain à dominante résidentielle (voir partie 4 et développement sur le secteur de Sainte-Eugénie nord et clos Duverney).

- Des voies de desserte...

...dont seulement une faible proportion est complètement créé dans le réseau secondaire (une seule voie dans le secteur de Sainte-Eugénie, une dans le secteur de Chazelle et deux dans le secteur de L'Haye et le But)

- Des qualités écologiques du site

Le projet du Vallon des Hôpitaux base ses fondements sur une analyse sensible du paysage visible (végétation, topographie, bâti) et moins perceptible mais tout aussi important : le sol fertile, les dynamiques hydrauliques souterraines, la biodiversité, le potentiel de fraîcheur, l'histoire oubliée des occupations passées du site. Le projet a vocation à préserver et à augmenter ces qualités en proposant des aménagements qui les intègre et composent avec autant que possible : conservation des galeries souterraines et des tracés de ruissellement, gestion des eaux pluviales en infiltration, préservation des grandes prairies...

Ainsi, au sein des îlots bâtis et du projet de paysage, la question de la pleine terre (recherche de 30%), des milieux, de la perméabilité et de la préservation des entités de paysage, qu'il soit ouvert ou plus arboré, est centrale

- Des traces des anciens domaines, notamment dans le secteur Ouest de la ZAC (Sainte-Eugénie et L'Haye et le But).

Le projet urbain s'appuie sur un important travail de diagnostic patrimonial réalisé par le CRBA identifiant les particularités urbaines et paysagères historiques des quartiers. Il s'inspire dans les typologies développées (reculs, liaisons...).

L'ouest de la ZAC se singularise par la forte présence des pavillons médicaux, héritages de l'histoire médicale du vallon. Les pavillons s'insèrent dans un paysage de valeur, largement boisé et constitué depuis les origines du domaine au XVIIIe siècle : alignements d'arbres, jardins à la française dont ne subsistent parfois que les traces, arbres remarquables et centenaires, bassins historiques et perspectives lointaines. Les pavillons, de dimensions très variées, sont d'époque différente.

La desserte de Sainte-Eugénie s'appuie donc sur le mail du château, les voies bordants les pavillons HCL 4H et 4J, la voie desservant l'IFCS et la voie se raccordant à l'avenue Gadagne prolongée au travers du bois. Cette voie dessert les pavillons HCL 6D et 6 E. Une voie nouvelle s'installe au Sud du château permettant la desserte des îlots dans la profondeur. L'implantation de voie profite d'un sol aujourd'hui déjà imperméabilisé. Les voies sont réaménagées de sorte à réduire l'impact de l'automobile et des espaces généreux sont offerts aux modes doux, piétons et cycles.

Sur le quartier Saint Eugénie, le projet d'aménagement des espaces publics consiste à valoriser et mettre en réseau des espaces patrimoniaux et structures paysagères héritées du domaine de Longchêne. Il s'agit principalement de retrouver les codes paysagers de parc partiellement perdus avec l'aménagement de voiries empruntant un code routier banalisé.

- Valoriser l'entrée historique du domaine marquée par un double alignement de platanes, en retrouvant l'esprit d'allée paysagère.

- Offrir au quartier sa place de village, aux abords de l'église et à la lisière du bois. Cette place pourrait accueillir un marché.

- Retrouver la terrasse du château qui surplombe son jardin (tapis vert), en réaménageant la voirie qui la traverse dans une logique d'apaisement. Cette terrasse retrouvera sa fonction de parvis du château et de mise en relation avec le jardin. Elle accueillera des espaces d'assises.

- Le tapis vert conservera sa fonction de grande pelouse du quartier: espace de repos et de rencontre, support de multiples usages.

- La terrasse du Sanatorium, qui au regard de ses qualités paysagères et de sa structure historique, mérite très peu d'interventions. Ses jardins ouverts sur la vue, sont un havre de paix et de contemplation.

- Le square du bassin Saint Eugénie s'organisera autour de cette pièce d'eau. L'ambiance boisée sera valorisée. On imagine un simple platelage entourant le bassin pour permettre de s'en approcher, quelques cheminements. Ce square pourra accueillir une aire de jeux sous les arbres.

- La terrasse du Clot Rey est un espace présentant de grande qualité paysagère : arbres remarquables, vue sur le grand paysage, traces patrimoniales de l'ancienne maison des champs du clot Rey. Le projet d'aménagement consistera à révéler l'existence et la poésie de ce lieu, en proposant des aménagements simples: cheminements, terrasse belvédère avec quelques assises...

Ainsi, les quartiers de Sainte-Eugénie et de La Haye et le But sont pensés selon une logique de 'quartier forestier' développant une interaction forte entre le bâti, les arbres conservés et les nombreux arbres plantés dans le cadre du projet.

Le quartier de Chazelles et le projet d'aménagement dans son ensemble intègre la notion de paysage fertile et nourricier en développant des cultures vivrières s'appuyant sur le patrimoine agricole des maisons des champs.

5.2.2 Zoom sur les principes proposés pour encadrer le développement du secteur de « L'Haye et le But »

Le projet proposé sur le secteur de l'Haye et le But, secteur résidentiel déjà constitué au centre-ouest du périmètre de la ZAC, suscite de nombreuses réactions et remarques dans le cadre de l'enquête publique, principalement du fait de personnes qui y vivent.

Un certain nombre de réponses a ainsi déjà été apporté dans la partie 3 et certains arguments peuvent être repris ici, mais complétés d'un propos général sur les principes d'aménagement du secteur.

Les remarques concernent notamment :

- **Le mode de réalisation du développement du quartier, les justifications de son inscription dans le périmètre de la ZAC (justifié ci-avant, voir réponse aux questions posées par le commissaire enquêteur)**

En préalable, il est utile de rappeler une nouvelle fois ici que la Métropole de Lyon ne procédera qu'à l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation des équipements publics en infrastructures et en superstructure, comme, dans le cas présent, les emprises des voies de desserte nécessaires au bon fonctionnement du quartier.

Le développement de projets immobiliers en densification des parcelles privées, qui sont de très grandes tailles dans le secteur, est laissé à la discrétion de leurs propriétaires, dans le respect des prescriptions données par la ZAC (les fiches de lots) et de ce que prévoient les documents d'urbanisme, et notamment l'OAP (voir ci-après). L'inscription de ces terrains dans le périmètre de ZAC vise à encadrer très fortement la manière dont sa densification sera permise, et assurer la préservation de son ambiance paysagère et arborée remarquable.

Il s'agit ainsi - dans un contexte d'arrivée du métro - d'éviter l'effet d'aubaine et la sortie d'opérations de promotion immobilière non encadrées.

La mutation de ce secteur se fera donc au gré de l'initiative privée et sur le temps long. Il est fort probable que certaines parcelles comprises dans le secteur de l'Haye et le But ne mutent pas, si telle n'est pas la volonté de leur propriétaire.

Le choix a été fait de ne pas mettre à l'enquête parcellaire les emprises concernées par les futures voies de desserte de ce secteur. Cela traduit bien la volonté de la Métropole de Lyon de ne pas avoir recours à l'expropriation mais bien de procéder par négociations amiables avec les propriétaires qui voudraient faire muter leurs parcelles.

La desserte des îlots est en effet une condition préalable à la mutation du secteur, rappelée dans les premières pages de l'OAP et produite ci-après :

Conditions d'aménagement

- La réalisation des bassins de rétention et d'infiltration situés dans le parc du Vallon est nécessaire au développement urbain des secteurs de l'Haye et le But et de Sainte-Eugénie.
- la mise en place du nouveau système viaire permettant de desservir les îlots est nécessaire au développement de ceux-ci.

Sa réalisation s'étendra donc sur le temps long et à compter de 2024/2025, en fonction du calendrier notamment de réalisation des bassins. La desserte sera phasée en fonction des mutations (notamment sur le tronçon nord du Chemin du but, qui comprendra deux temps d'aménagement, comme cela a été explicité en réponse à la question d'un particulier).

La Métropole de Lyon réitère son intérêt pour présenter ces principes et le projet aux riverains du secteur de l'Haye et le But dans les mois à venir.

- **Les conditions de desserte du quartier et le tracé des nouvelles voies qui y seraient aménagées / le schéma de circulation**

Les conditions de desserte du secteur de l'Haye et le But sont présentées en pages B/100 à 102 de l'étude d'impact.

- **Desserte**

Le secteur est actuellement desservi par une seule voie en sens unique et étroite, la rue de l'Haye, qui boucle sur l'avenue Clémenceau au niveau du giratoire existant. L'aménagement viaire du secteur « l'Haye & le But » porte sur plusieurs objectifs :

- Éviter les effets de shunt entre l'avenue Gadagne prolongée et la rue Francisque Darcieux
- Limiter au maximum d'augmenter les flux sur la rue de l'Haye, au profil très étroit
- Ne pas créer d'impasse nouvelle, non conforme aux fonctionnements de gestion par la Métropole de Lyon
- Limiter l'impact sur le giratoire Clémenceau

L'ambition portée pour ce secteur est donc d'optimiser la création de voirie, et de capitaliser sur des voies existantes et notamment de l'impasse du But sans bouleverser le fonctionnement actuel des voies attenantes et notamment des impasses Chardon et du But.

Pour ce faire, l'impasse du But est prolongée jusqu'à l'avenue Gadagne au niveau du chemin du clôt Rey. A l'angle nord/est de l'opération existante de logement collectif, une voie à double sens est créée dans une orientation est/ouest, venant se raccorder à la rue de l'Haye, puis à l'avenue Georges Clémenceau. Afin de préserver les plantations existantes ainsi que le mur en pierre existant, cette voie nouvelle ménage deux profils, l'un à double sens dans la partie est, puis à simple sens dans la partie ouest.

De là, une voie nouvelle orientée nord/sud s'installe dans la profondeur des parcelles privées, de sorte à desservir les futurs lots. Cette voie de quartier à double sens se pique à un court tronçon à simple sens, et se raccorde à la rue de l'Haye.

L'ensemble des voies du secteur l'Haye et le But sont des voies de quartier, c'est-à-dire uniquement à usage de desserte des îlots bâtis. Les sens de circulation proposés permettent d'éviter des situations de shunt.

Ces éléments sont précisés aux pages III 26 et suivantes du dossier de DUP ainsi que dans l'OAP à la page 86 du dossier de mise en compatibilité du PLU-H. Le tracé des voies nouvelles a été travaillé de manière à limiter son impact sur les masses boisées remarquables, les éléments historiques remarquables comme les murs, tout en garantissant les conditions d'une circulation apaisée. Les gabarits des voies nouvelles permettront d'accueillir confortablement tous les modes de déplacements dans une logique de zone partagée, et d'installer des plantations, en accord avec l'esprit de l'existant (alignement d'arbres...).

Les sens de circulation ont fait l'objet de modélisation afin de limiter les shunts et de préserver le secteur de la circulation périphérique.

On rappelle ici les modélisations de trafic, qui démontrent bien qu'il s'agira de voies de desserte de quartier, qui n'ont vocation qu'à permettre aux habitants de circuler (base 220 logements, trafics exprimés en uvp à l'heure de pointe du soir (=unité de véhicule) :

- 70 véhicules attirés (=qui rentrent dans le quartier)

-20 véhicules émis (=qui en sortent).

Concrètement cela veut dire que le soir (ex : 19h / retour de travail) 70 véhicules vont rentrer dans le quartier sur 1h, soit 1 véhicule / minute, pour l'ensemble des voiries

- **La manière dont les nouvelles constructions s'insèrent dans un paysage remarquable et fragile et prend en compte les traces du patrimoine historique (très riche dans ce secteur ouest du Vallon, comme le pointe les remarques faites par un architecte du patrimoine et l'association saint-génoise des arts et des lettres) ... et en corolaire, les densités et les typologies qui seront permises notamment à travers l'OAP**

Concernant l'insertion dans le patrimoine paysager et boisé :

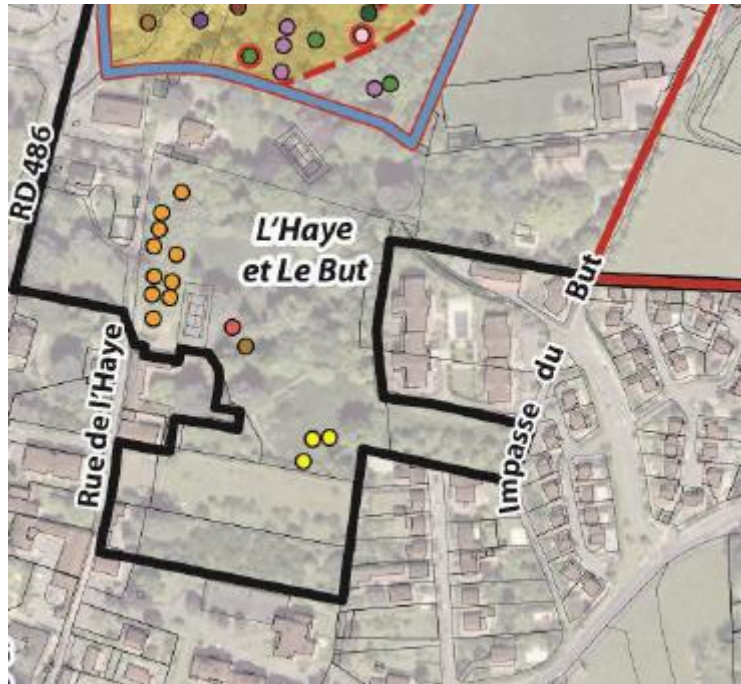
Le travail de requestionnement du projet urbain sur le quartier de L'Haye et le But s'appuie sur une analyse approfondie des ensembles boisés historiques hérités des parcs paysagers du XIXème siècle constituant notamment l'ancien Clos Giraud.

Celle-ci a permis de définir les ensembles boisés d'intérêt à conserver autant que possible tout en admettant une certaine habitabilité : habiter le boisement par une architecture limitant les emprises au sol, adaptée à la proximité des arbres et à l'ombrage qu'ils prodiguent.

Le déclassement des parcelles sur le secteur l'Haye & le But passant d'EBC à EVV ne signifie pas systématiquement un abattage des arbres. Cela permet de pouvoir ponctuellement créer des cheminements piétons (type sentier) dessous ou entre ces arbres afin d'accéder aux futures habitations.

D'autre part, le secteur l'Haye & le But est constitué d'une zone dite bois constitué, existant depuis la moitié du XIXe siècle, c'est le cas des parcelles C2 et C3. En revanche les parcelles C4 et C5 sont constitués d'arbres de type anciens vergers, qui en termes d'essence et d'état phytosanitaire ne constituent pas des éléments remarquables (cf remarques sur les EBC supprimés sur la parcelle AW302, qui correspond au lot C4).

On le voit aussi sur l'extrait ci-dessous du repérage des arbres remarquables (page D186 de l'étude d'impact) :



Enfin l'aménagement du secteur l'Haye & le But propose une densification mesurée pour laquelle la préservation d'une majorité des arbres est le principal objectif. Les nouveaux bâtiments devront s'implanter en fonction du positionnement des sujets les plus intéressants, proposant ainsi des implantations en quinconce.

A savoir également que les constructions pourront s'implanter à proximité des arbres (5m d'espacement minimum), moyennant des emprises de chantier contraintes. La proximité des logements et des arbres confèrent aux appartements un confort supplémentaire, notamment en termes de perspectives et de fraîcheur.

Ces règles d'implantation seront éditées et cadrées par les fiches de lots à destination des futurs concepteurs (promoteurs/architectes). Les fiches de lots pourront aussi préciser et détailler les arbres à conserver par parcelle.

Concernant la prise en compte du patrimoine des maisons des champs et autres Domaines :

Le secteur de l'Haye & le But est aujourd'hui peu urbanisé, il se caractérise par de grandes propriétés foncières, des maisons de ville typiques le long de l'avenue Clémenceau et des lotissements pavillonnaires. La topographie est ici relativement douce puisque le quartier se situe en partie haute du vallon. C'est un secteur très peu dense, largement paysager et résidentiel dont il convient de maintenir les ambiances et les échelles domestiques.

L'enjeu majeur d'aménagement de ce secteur est la préservation du paysage et des éléments architecturaux existants tout en permettant une densification maîtrisée des îlots, en cohérence avec l'existant et notamment : le bâti, souvent qualitatif et présentant un intérêt patrimonial fort (dont les espaces paysagers font partie intégrante), les murs en pierre et en pisé, la clairière et les arbres remarquables notamment le long de l'impasse du But et le long de la rue de l'Haye

Les principes détaillés dans l'OAP sont de nature à préserver ces grands marqueurs de ce secteur remarquable, reproduite une nouvelle fois ci-après :

Principes d'aménagement

Sur le secteur la Haye et le but

- > Le secteur sera desservi par des voiries nouvelles, au gabarit réduit pour s'insérer dans le maillage existant (Rue de la Haye, impasse du But) et de se connecter sur l'avenue Clemenceau et la nouvelle voie Est/ouest structurant. Elles permettront de proposer des zones à circulation partagée ou zone 30
- > Les constructions nouvelles viendront s'insérer dans le vélum existant ou le dépasser très à la marge, en préservant les masses boisées et les bâtiments patrimoniaux (maisons bourgeoises)
- > L'organisation de chaque îlot permettra de proposer une diversité de morphologie urbaine: petit collectif de R+2 à R+3 maximum sur voie et formes intermédiaire R+2 et R+1 en cœur d'îlot pour les secteurs C, C' et C'', et des logements individuels groupés R+1 / RDC sur l'îlot D



Le principe commun d'aménagement de ce secteur est celui de l'habitat résidentiel, de l'échelle de la maison, à l'image du tissu pavillonnaire voisin. La typologie de la maison prend ici trois formes : La maison isolée, la maison superposée, la maison accolée.

Cette stratégie bâtie s'illustre dans trois quartiers, aux compositions et aux rapports avec le paysage variés:

1. Maison avec jardin

Dans la partie Sud où le nivellement est plus doux, les maisons accolées pourront s'implanter sur une triple épaisseur. Il est question ici d'offrir tout le confort de l'habitat individuel, très caractéristique de parc immobilier de Saint-Genis-Laval, au travers du jardin et de l'accès privatif.

2. Habiter dans le bois

Dans la partie centrale, L'insertion des nouveaux habitats se fait selon un gradient de hauteur permettant une réelle « couture urbaine » avec les ensembles résidentiels voisins. Les hauteurs des nouvelles constructions sont comprises entre Rdc et R+3. Les bâtiments collectifs les plus hauts sont positionnés à proximité de la voie, ils marquent l'adressage sur l'espace public.

Cette implantation permet de tenir l'espace public tout en créant un front bâti discontinu qui alterne façade construite et masse boisée. L'implantation de bâtiments d'une hauteur moyenne côté rue permet également de libérer un fond de parcelle protégé, caché, encadré par du petit collectif et la masse végétale.

Dans la profondeur des lots, de l'individuel superposé en R+1/R+2 pourrait être étudié, reprenant les typologies existantes du secteur. L'échelle domestique permet une insertion plus délicate vis-à-vis du végétal, en préservant notamment le double alignement de platanes le long de la rue de l'Haye. En rappel du principe d'implantation du quartier Sainte-Eugénie, les nouvelles constructions s'installent parallèlement à la pente, offrant les vues lointaines au plus grand nombre d'appartement et limitant les mouvements de terre (déblais/remblais).

3. Habiter dans la pente, avec vue

Dans la partie nord du quartier, en bordure du Chemin du but, le quartier pourrait proposer une typologie de maisons individuelle, installées face à la pente et aux perspectives lointaines, en direction du Rhône. Les maisons s'adressent sur le chemin du But requalifié. Les hauteurs sont maintenues à des échelles domestiques (RDC et R+1) en raison de la situation de promontoire sur laquelle les constructions s'implantent. Cet espace, en haut du vallon, est largement perceptible depuis le cœur du vallon et notamment depuis l'avenue F.Darcieux du fait du nivellement et l'espace dégagé par la prairie. Il convient donc de maintenir les hauteurs bâties au niveau des arbres du bois Sainte Eugénie.

En termes de paysage, le Clot Giraud est comme le domaine de Longchêne en miniature. Il en possède les mêmes composantes paysagères: une allée d'honneur, un bois avec des sujets remarquables, un verger et des prairies et milieux humides. Le bâti devra s'insérer de la manière la plus discrète dans cet environnement paysager qualitatif, dans la même logique de quartier forêt.

5.3 Préservation de la biodiversité / prise en compte de l'environnement dans la conception du projet

En complément des réponses aux questions ponctuelles en partie 3 et afin de répondre aux différentes remarques sur la préservation du patrimoine végétal et de la biodiversité et notamment à la contribution de la LPO Aura, le maître d'ouvrage précise sa démarche et souhaite clarifier un certain nombre de points ci-après.

Il s'agit notamment de démontrer comment le projet compose avec son environnement, sur la base de diagnostics fins et précis et comment la démarche d'évitement, puis de réduction et enfin de compensation sera mise en œuvre, dans une logique d'inscription du secteur du Vallon des hôpitaux dans la trame verte de l'ouest lyonnais.

5.3.1 Introduction sur l'équilibre du projet

Pour saisir l'opportunité d'une desserte en transport en commun qui assure la cohérence urbanisme-transport à l'échelle de la métropole et limite l'effet de l'étalement urbain, ce projet a été initié avec, dès le départ, la volonté de respecter le cadre paysager de la commune de Saint-Genis-Laval.

L'équilibre programmatique entre nouveaux habitants, nouveaux emplois et équipements a ainsi été définie avec des objectifs de préservation de l'environnement et du cadre de vie (voir ci-avant). Le plan guide de 2018 a fait l'objet d'études d'approfondissement qui a visé à optimiser le projet urbain en termes de composition spatiale, notamment en cherchant à réduire son impact sur le patrimoine naturel, paysager et architectural du site.

La recherche de compacité du bâti conduit à réduire l'emprise au sol de 10% de la ZAC. Cette réduction de près de 10 000 m² d'emprise au sol est significative et se fait au profit d'espace libre et vert.

Ce travail de réduction est détaillé à partir de la page F482 de l'étude d'impact, et suivantes.

Les atteintes à l'environnement résultant de la mise en œuvre du projet sont détaillées dans l'étude d'impact. Elles restent particulièrement limitées malgré l'ampleur du projet et font l'objet de plusieurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

5.3.2 Justification réglementaire

Le projet de Vallon des Hôpitaux s'inscrit dans la trajectoire fixée par **l'objectif zéro artificialisation** nette du territoire en :

- luttant contre l'étalement de l'urbanisation, lié au développement de zones pavillonnaires et à l'implantation de zones d'activités et de surfaces commerciales à la périphérie des métropoles et des agglomérations. Le projet valorise un espace stratégique du SCOT desservi par le métro de 55 ha avec la préservation de 20 ha de parc, espace peu aménagé faisant l'objet d'une gestion différenciée, soit moins de 35 ha de secteurs constructibles sous conditions strictes. D'après les objectifs de densité affichés par le SCOT de l'Ouest Lyonnais, la création de 1500 logements conduirait à une consommation d'espaces supplémentaires de 30 ha (en polarité 1) à 75 ha (en polarité 4) auxquels s'ajouteraient les superficies nécessaires au développement des activités (2500 emplois), services et équipements.
- Réhabilitant des bâtiments existants et exploitants le secteur Sainte-Eugénie déjà construit.

- S'appuyant sur un secteur déjà ouvert à l'urbanisation : aucune évolution de zone N ou A n'est envisagée dans le cadre des présentes procédures mais la Métropole s'engage à adapter le zonage de certains secteurs de la ZAC mais également des mesures compensatoires hors site en adéquation avec leurs usages et leurs vocations écologiques (la modification n°3 du PLU-H en cours engagera ce processus).
- En engageant des actions de désimperméabilisation et de renaturation des sols : 2 ha sont ainsi visés par la mesure MC2 Serres Horticoles en plus des actions menées par la Métropole sur la réhabilitation de friches urbaines et industrielles (opération « terre fertiles »).

Comme démontré en page 34 et suivantes de la demande dérogation espèces protégées, le projet répond bien à la **justification d'intérêt public majeur** par la proportionnalité des impacts du projet eu égard aux intérêts économiques et sociaux qu'il procure (création de logements notamment sociaux et d'emplois à proximité du métro, création d'un nouvel accès au réseau structurant de transports en commun métropolitain).

La loi précise le statut de protection des espèces ainsi les conditions d'octroi d'une dérogation notamment que celle-ci « ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » (L411-2 du code de l'environnement) et précise que « les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité » (L163-1 du code de l'environnement). Aucun ratio de compensation n'est prévu dans les dispositions législatives et réglementaires du code de l'environnement.

Cette démonstration est portée par le dossier de demande de dérogation qui a fait l'objet d'un avis du Conseil Naturel de Protection de la Nature que la Métropole a pris en considération dans son dossier en apportant des réponses et des engagements point par point, notamment l'engagement d'un doublement des mesures de compensation portant à plus 17 ha de mesures de compensation.

5.3.3 Définition et mise en œuvre de la Séquence ERC et durée des mesures

Pour limiter les impacts du projet de ZAC sur la biodiversité, une démarche de projet a été conduite selon la séquence « Eviter Réduire Compenser ». Elle se traduit par des adaptations programmatiques et techniques, des principes et dispositifs en faveur de la biodiversité, ainsi que des contraintes d'intervention et protocoles de sauvegarde en phase chantier.

La séquence « Eviter, Réduire, Compenser » présentée dans les dossiers permet de répondre aux enjeux des espèces en compensant largement les impacts :

- Les mesures in-situ et ex-situ compensent les milieux boisés à plus de 350 %.
- Le projet développe des mosaïques de milieux et compense à 200% l'ensemble des impacts sur des espaces ouverts. Les prairies de fauche sont ainsi en nette progression avec un développement de près 10 ha d'espaces bénéficiant d'une gestion écologique encadrée pour le maintien de ces milieux à enjeux.
- Les arbres, arbustes et fourrés sont compensés à 150% par la plantation de haies pluristrates au sein des mesures de compensation ex-situ (+0,5 ha) et au sein des mesures de compensation in-situ (+0,6 ha) assurant un rôle de frange écologique.
- Un réseau de milieux aquatiques est maintenu dans le projet ; l'impact résiduel est nul mais une mare est néanmoins prévue au sein d'une mesure de compensation.

Pour atteindre, ces objectifs la Métropole s'engage à mettre en œuvre les actions menées dans la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » qui sont ici rappelées :

- Evitement des secteurs naturels sensibles ;
- Maintien d'un des bâtiments de la ferme, pour conserver des milieux refuges pour les martinets et hirondelles ;
- Aménagement des habitats de substitution (abris à hérisson, nichoirs, tour à hirondelle) ;
- Replantation de pièces boisées ;
- Création d'une prairie de fauche diversifiée au droit d'un espace pâturé monospécifique ;
- Valorisation écologique d'une prairie existante
- Reconquête de milieux naturel par le traitement des invasives
- Création de franges écologique au sein du parc du Vallon
- Rétablissement des fonctionnalités écologiques au sein du parc du Vallon et des futurs ouvrages hydrauliques
- Mise en place de passages à faune sous la voirie principale et sous la rue Francisque Darcieux
- Prescriptions à valeur écologique au sein des îlots bâtis
- Limitation des emprises lors de la phase chantier pour le prolongement de l'avenue de Gadagne
- Conservation des bois morts sur place lors du chantier du prolongement de l'avenue de Gadagne
- Protection des emprises du chantier du prolongement de l'avenue de Gadagne contre une colonisation par les amphibiens et définition d'un protocole de déplacement en cas de découverte d'espèces protégées
- Adaptation de la phase de travaux à la phénologie des espèces
- Traitement des espèces invasives et précautions en phase chantier
- Interventions sur des sites de compensation :
 - o Création de milieux naturels sur des espaces artificialisés (suppression de dalle de béton, machefert et enrobés) ou dont la valeur écologique est relativement faible (cultures, pelouses,).
 - o Diversification des milieux (création de bosquets ou de haies sur des prairies existantes, éclaircie dans des milieux en cours de fermeture,)
 - o Restauration de milieux dégradés (traitement des plantes envahissantes : Renouée du Japon, Acacias, Ailanthé,)
 - o Restauration des continuités écologiques par la mise en réseau de milieux supports de déplacement (continuité de canopée, réseau de caches, ...) et la réduction des ruptures physiques (création d'ouverture dans des murs d'enceinte, écurouds, ...).

Le suivi des mesures est engagé sur la durée habituelle des arrêtés préfectoraux à savoir 30 ans. Les mesures de compensation ex-situ sont quant à elle intégrées à la trame verte et bleue de la Métropole créant un espace continu facilitant l'entretien et la pérennisation de ce patrimoine écologique.

La majeure partie des mesures se situe sur du foncier public afin de garantir la maîtrise foncière sur la durée, une ORE est même prévue sur 65 ans.

Pour chaque mesure, il est précisé dans le sous-dossier « Espèces Protégées » du dossier d'autorisation environnementale que le zonage du PLU-H sera adapté. Il n'était pas possible de faire porter ces mises en compatibilité par la présente MEC, le périmètre couvert par la DUP se limitant strictement à celui de la ZAC.

5.3.4 Démonstration d'absence de perte nette pour la biodiversité / Morcellement

La démonstration du maintien des populations d'espèces protégées dans un état de conservation favorables ainsi que l'équilibre entre les impacts et les mesures sur les milieux naturels constitue un premier argument pour attester de l'absence de perte nette de la biodiversité.

La prise en compte des effets sur le réseau écologique est également nécessaire. À ce titre, des mesures d'accompagnement (avec des interventions similaires aux mesures de compensation mais sans viser spécifiquement des espèces protégées) sont proposées pour renforcer les fonctionnalités écologiques au sein du territoire communal de Saint-Genis-Laval (3 secteurs d'intervention, détaillés dans le dossier de DAE).

Enfin, une dernière mesure d'accompagnement est également prévue au travers de la mise en œuvre d'un Plan de sauvegarde de l'Hirondelle et martinets à l'échelle de la Métropole Lyonnaise.

L'apparent morcellement des zones évitées, réduites et compensées est ainsi pris en compte dans l'ensemble de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (plus particulièrement par la réalisation de passages à faune) et les mesures d'accompagnement qui permettent de rétablir une trame verte fonctionnelle dans le tissu urbain du Sud-Ouest de la métropole lyonnaise. Cet objectif est démontré par un calcul d'indicateur de connectivités écologiques présenté en page 260 de la demande de dérogation au statut de protection des espèces protégées.

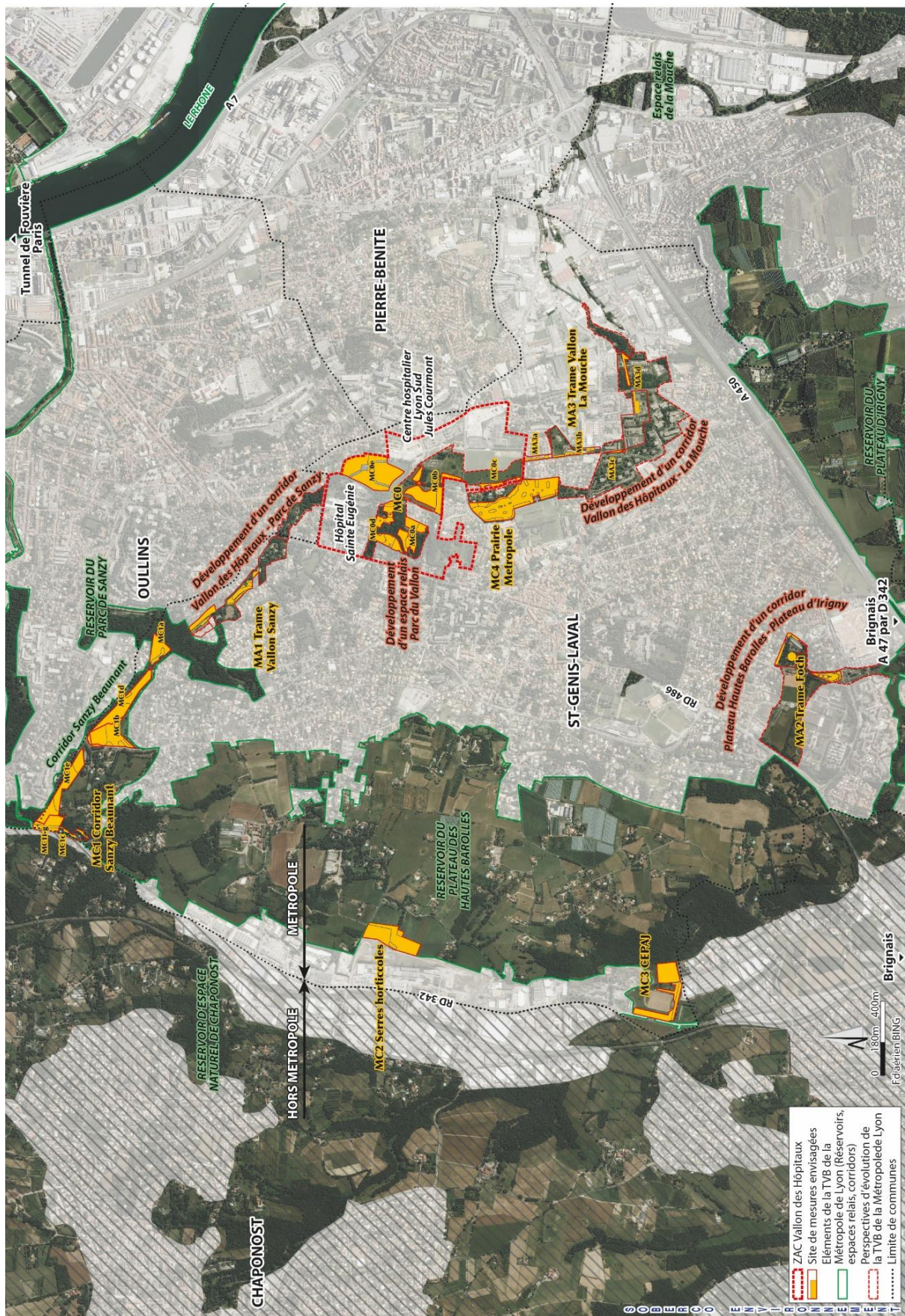
La priorité a été donnée à l'insertion des mesures compensatoires et d'accompagnement dans la trame verte et bleue dont la restauration est essentielle en zone urbaine et péri-urbaine et notamment à la reconnexion du parc du vallon.

Rappelons que le site du vallon est un noyau de biodiversité isolé et qu'il pourrait constituer à terme un espace relais de la trame verte et bleue. Les mesures compensatoires s'intègrent à la trame écologique existante et viennent la conforter afin d'améliorer sa fonctionnalité, étendre sa surface et enrichir les milieux par des aménagements écologiques, sanctuariser des boisements (ilots de vieillissement), restaurer de la perméabilité entre les milieux.

Cette approche a été validée par le CNPN et la préservation de la prairie ADS vient répondre à la remarque de la conservation d'une plus grande étendue de surface agricole et naturelle.

La carte ci-après démontre bien comment le Vallon des hopitaux est connecté à la trame verte et ainsi mis en réseau avec les différents réservoirs de biodiversité qui le bordent, grâce aux mesures compensatoires qui viennent renforcer la trame existante, la combler.

Les espaces de parc en eux-mêmes, au sein du périmètre du projet, forme un corridor vert du nord au sud du nouveau quartier, inscrit dans la trame. Cette inscription dans la trame est de nature à sécuriser encore davantage la vocation de parc des espaces non bâtis et les différentes mesures qui y seront mise en œuvre (éviter, réduction, compensation).



5.3.5 Précisions sur la qualification des enjeux :

La base de données de la LPO et les données du SYTRAL ont bien été prises en compte pour cette étude (pages E313 et suivantes de l'étude d'impact). Les observations mentionnées par la LPO pour les 6 espèces rares sont peut-être anciennes et à l'échelle de la commune car les milieux concernant le cincle plongeur, héron garde de bœuf sont inexistantes sur le périmètre projet.

Deux passages crépusculaires pour les oiseaux et amphibiens ont bien été effectués (17 mars et 3 mai voir tableau p5 - sous-dossier « espèce » protégées ») et l'enjeu "modéré" du crapaud commun a été remonté à "fort" (cf. p98 - sous-dossier « espèce » protégées »). La prise en compte de cette espèce se traduit par l'ajout d'une mesure mare dans le bois du Sanzy en faveur de cette espèce (la reprise du texte dans le dossier sera effectuée).

S'il y a pu avoir une confusion dans le regroupement des cortèges, cela ne nuit pas à l'analyse des impacts, dans la mesure où les groupes d'espèces considérés sont relativement ubiquistes, utilisant des milieux ouverts ou semi-ouverts.

5.3.6 Précisions sur les mesures de compensation :

- MC1a : parcelle Sanzy : c'est une pièce essentielle dans la trame verte du corridor Beaunant – Vallon du Sanzy qui fait aujourd'hui obstacle à la divagation des espèces par un espace clos (murs et par des murets et clôtures sur les secteurs de murs endommagés). La connexion aux espaces limitrophes (vallon du Sanzy) et la maîtrise des usages par une clarification de la limite avec les riverains et la définition d'un îlot de senescence ainsi que la création d'une mare apporte un bénéfice net pour la biodiversité.
- MC1c : Ecole de Beaunant : c'est une petite pièce dans la trame mais dont la localisation est stratégique pour maintenir une continuité le long du versant boisé et du cours d'eau qui longe la RD 342. Il s'inscrit dans la continuité spatiale des mesures engagées au sein de la mesure MC1 qui développe un principe de corridor écologique entre le secteur de Beaunant et le Vallon du Sanzy. Il marque également un point d'accroche pour la restauration des corridors aux portes de la Métropole (qui nécessiteraient à terme une intervention sur la RD342).
- MC2 : Serres horticoles : le site a fait l'objet d'un état initial. La phase de démolition du site va tenir compte des enjeux d'espèces en adaptant les périodes de travaux. La renaturation va concerner la suppression des dalles bétons ; la suppression des bassins est à l'étude pour essayer de supprimer ces ouvrages afin de favoriser une infiltration in situ. En participant à un projet de renaturation, cette mesure présente un gain écologique net important.
- MC3 : CEPAJ : Les interventions sur cette mesure visent à créer un effet lisière et ne concernent que des secteurs sans usage (les terrains de sport ne font pas partie de la mesure). Elle se localise dans un secteur stratégique pour la restructuration de la Trame Verte et Bleue où la poursuite des actions pourrait à terme conforter le lien entre l'espace naturel des hautes Barolles et l'espace naturel de Chaponost. Ce corridor est aujourd'hui fragmenté par une voirie sources de collision récurrente. En intervenant sur le site du CEPAJ, la lisière de l'ENS sera ainsi confortée en attendant un projet de résorption de l'obstacle constitué par la RD.
- MC4 : Prairie métropole : ce secteur s'inscrit dans la continuité des actions écologiques menées à l'échelle de la ZAC et permet de développer, en synergie avec le parc du Vallon un espace écologique de 25 ha. La voirie qui la sépare du parc est peu circulante, le risque d'écrasement y est faible ; des mesures seront étudiées en cas de conflit.

Chiffres clés :

Emprise des milieux naturels dans la ZAC : 34,5 ha

Impacts après évitement : 23,9 ha

Impact résiduel du projet (après évitement et réduction) : 8,3 ha.

Engagement de compensation dans le dossier présenté au CNPN : 9,3 ha

Engagement de compensation suite à l'avis du CNPN : 17 ha de gain écologique

Superficie des mesures proposées dans le dossier mis à l'enquête publique : 23,3 ha réparti entre :

* Des mesures Ex-situ : 16,8 ha

* Des mesures In-situ : 6,5 ha

Superficie des gains écologiques proposés par les mesures présentées dans le dossier : 18,3 ha
(+2 ha de valorisation écologiques des mesures in-situ MC0b et MC0c)

5.4 Dispositions prévues au projet pour lutter contre le réchauffement climatique et s'y adapter

5.4.1 Dispositions générales

De par sa conception et les principes qui le sous-tendent, le projet urbain du Vallon des hôpitaux ambitionne de limiter au maximum son impact sur le changement climatique :

- Faire avec l'existant
- Limiter au maximum les impacts sur le site et en conserver les qualités paysagères et sensibles
- Limiter l'imperméabilisation des sols et maximiser la pleine-terre
- ...

...tout en cherchant à capitaliser sur les qualités du site pour s'y adapter et conserver ce qui en fait aujourd'hui un quartier frais :

- Conservation des grandes prairies, des masses boisées, d'un espace central non bâti en capitalisant sur l'évapotranspiration, les capacités de stockage des terres non remuées...
- Conservation des trajets de l'eau, infiltration maximisée et rejet au réseau limité
- ...

Ces éléments figurent dans l'étude d'impact :

3.3.1 Contexte climatique

Effets positifs

Le projet intègre un principe de préservation des espaces naturels et semi-naturels du site dans le cadre de son concept d'habiter dans le parc. Il préserve donc la fonction de puit de fraîcheur assurée par la végétation du site d'étude qui est en grande partie préservée et permet d'accueillir une population nouvelle dans un cadre climatique confortable.

Incidences du projet

Le projet ne génère pas d'incidences de nature à modifier les capacités d'adaptations du territoire vis-à-vis du changement climatique, et notamment vis-à-vis du scénario de référence. Celui-ci est susceptible d'être soumis, comme le reste de l'agglomération lyonnaise, à une hausse des aléas climatiques majeurs.

Les impacts sur l'ensoleillement des bâtiments riverains restent faibles puisque les nouveaux bâtiments seront à l'écart des bâtiments existants.

Mesures envisagées

La composition urbaine du projet urbain retient des principes et formes urbaines adaptées aux enjeux climatiques :

- La conservation des boisements et des principaux arbres remarquables assurera une protection aux vents ainsi qu'un confort climatique,
- **En végétalisant les toitures** ce qui limite les phénomènes d'accumulation de chaleur durant la journée ;
- **En assurant l'ensoleillement** des bâtiments. Les études de définition s'appuieront sur la réalisation de modélisations (ensoleillement) afin d'affiner les formes urbaines pour prendre en compte ces phénomènes.

Le choix des matériaux sera déterminé par leur capacité à lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

5.4.2 A l'échelle des bâtiments et de la conception du projet

Des prescriptions seront éditées dans les fiches de lots, cadrant ainsi chacune des opérations immobilières. Elles seront travaillées conjointement par l'architecte en chef et des bureaux d'études environnement et énergie, partie intégrante de l'équipe de conception du projet, et en lien avec les directions expertes au sein de la métropole.

Le projet s'inscrit aussi, comme déjà évoqué, dans la démarche d'appel à manifestation d'intérêt pour les quartiers à énergie positive et à faible impact carbone lancé par l'ADEME en 2019 et dont les premières études devraient être lancées en 2021. À ce titre, la question de l'économie circulaire dans la conception des espaces publics notamment a été retenue comme un chantier à mener.

L'ambition environnementale et l'impératif de sobriété portés par la Métropole de Lyon dictent les recommandations en matière de conception architecturale, d'aspect des constructions, de choix de systèmes constructifs et de matérialité. Il s'agit de mettre les considérations environnementales au premier plan dans le processus de conception des édifices.

Le projet urbain cherche à mettre en place un quartier durable et ambitieux écologiquement. Cette ambition amène à porter une attention particulière à la conception environnementale des édifices sur un plan architectural, fonctionnel, technique et économique, en incitant les opérateurs à innover. Cela implique une approche passive pour le traitement des exigences de confort, une sobriété de l'utilisation de l'énergie, un investissement dans la durabilité et une capacité d'évolution des constructions. Les enjeux liés au carbone et à l'énergie font partie intégrante de la conception de tout projet architectural et urbain. Ils doivent être travaillés simultanément – et non pas comme une solution à part.

Les items suivants seront au cœur des réflexions et construiront les documents prescriptifs.

Adaptation au changement climatique

Dans un contexte de réchauffement climatique, aggravé en zone urbaine par l'effet d'îlot de chaleur, la gestion du confort d'été représente par ailleurs un enjeu majeur dans la conception de la ZAC du Vallon des hôpitaux, ceci afin de garantir la résilience et la pérennité des ouvrages. Il s'agit ici de prendre pleinement conscience des futurs besoins des usagers et d'anticiper des solutions passives et intégrées au bâti.

Sobriété environnementale, sobriété architecturale

La sobriété environnementale doit amener à réfléchir à la sobriété architecturale : simplicité, continuité et compacité des formes, réduction des volumes et des développés de façade, permettent de limiter la consommation de matériaux pour la construction mais aussi les consommations énergétiques à terme dans le bâtiment. Le projet défend ainsi une économie d'effets et une expression architecturale fondée avant tout sur des raisonnements environnementaux, volumétriques, structurels ou programmatiques.

Cohérence à l'échelle de l'îlot

L'architecture des bâtiments s'attachera à faire émerger l'identité propre de chaque quartier. Pour cela, la réflexion des concepteurs portera sur les axes de cohérence architecturale permettant d'affirmer la familiarité des bâtiments de l'îlot, tout en conservant un degré de diversité des édifices constitutifs de l'îlot. Ce niveau d'indépendance installera une hétérogénéité minimale, en mesure d'accepter des architectures nouvelles ou extérieures en cas de mutation. Les projets devront être pensés, non pas de manière autonome, mais en relation à leur contexte plus immédiat et à leur situation locale. Cette recherche fera notamment appel à la programmation et la configuration des rez-de-chaussée, aux ouvertures, et au rapport à l'espace public de manière générale.

En complémentarité des leviers liés à l'énergie, à l'eau et aux mobilités, le choix des matériaux employés et le mode constructif retenu par les concepteurs sont des pistes pour réduire l'empreinte carbone de l'opération. Afin d'en maîtriser la technique et les coûts, ces solutions doivent être intégrées au projet dès les premières esquisses. L'impact environnemental de l'ensemble du cycle de vie des projets sera pris en compte : transport des matériaux, gestion durable des ressources mobilisées, évolutivité, démontabilité des constructions.

Les ressources disponibles sur le site (avant et pendant la réalisation du projet) et celles produites en exploitation constituent un gisement local à valoriser au maximum, en circuit court dans la mesure du possible.

Quelques labels mobilisables

- Le Label bâtiment biosourcé
- Label Bâtiment Bas Carbone (BBCA)
- Le label Energie+ Carbone- du ministère (E+C-) (préfiguration de la RE2020)

Des prescriptions seront faites en ce sens dans les fiches de lots, par exemple :

- Justifier la réflexion menée pour maximiser l'usage de matériaux biosourcés (bois en structure, paille, béton de chanvre, laines isolantes végétales), recyclés (isolant à base de papiers ou de tissus...) ou recyclables (bois peu traité, brique, tuiles...) dans chaque projet.
- Justifier la réflexion menée sur le mode constructif au regard des contraintes du lot pour limiter les impacts en phase travaux (filière sèche, préfabrication...).
- Recourir à des matériaux de provenance et fabrication locale et a minima européenne des produits et matériaux de construction.
- Employer des bois d'origine européenne, disposant d'une labélisation garantissant une gestion durable de la ressource (label FSC par exemple).
- Evaluer la performance environnementale du bâtiment (émissions de gaz à effet de serre) (Application à venir de la RE2020).
- Atteindre le niveau Carbone 1 du label Energie Positive & Réduction Carbone (E+C -).

5.4.3 Émissions de gaz à effet de serre

La Métropole de Lyon complètera l'étude d'impact du projet de ZAC sur ce point dans le cadre d'une prochaine actualisation et en lien notamment avec les études d'approvisionnement énergétique en cours (voir ci-après).

Extrait de la réponse apportée par la Métropole suite à l'avis de la MRAe sur ce sujet :

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic sont présentées en page 278 de l'état initial de l'environnement et en page VE/448 de la partie impacts-mesures de l'évaluation environnementale. L'approche bâtiment (consommation énergétique et gaz à effet de serre) est en cours d'analyse au travers de l'étude de faisabilité de desserte en énergie renouvelable. Les éléments seront ainsi complétés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact pour le dossier de réalisation qui précisera également le scénario énergétique.

Une approche gaz à effet de serre viendra compléter l'analyse en appréhendant le projet dans le contexte de l'agglomération. Ainsi, en comparant le projet au scénario tendanciel du développement de l'agglomération en allant au-delà de l'assiette de l'opération, il sera possible d'apprécier l'efficacité du système urbanisme-transport par rapport à une opération réalisée sans cette qualité de desserte et/ou dans le tissu urbain diffus.

5.4.4 Desserte en énergie du nouveau quartier

La possibilité d'un approvisionnement énergétique adapté aux différentes formes urbaines de la ZAC est en cours de scénarisation dans le cadre des études dites ENR (étude de potentiels en énergies renouvelables) en adéquation avec les éléments déjà portés à connaissance du public dans l'étude d'impact.

Parmi les options étudiées figure la création d'un réseau de chaleur sur une partie de la ZAC, la plus dense. Des solutions adaptées à chaque secteur (en raison de leurs typologies diversifiées) sont aussi étudiées (chaudières bois, boucles tempérées, pompes à chaleur...).

Ces éléments s'articulent à une attention forte aux émissions de gaz à effet de serre, une ambition particulière en termes de sobriété et d'efficacité énergétique est portée.

Ils seront précisés dans le cadre d'une prochaine actualisation de l'étude d'impact.

5.5 Accessibilité et mobilité

Sur la thématique N°7 des déplacements, 4 sujets sont ressortis des contributions : la gestion de la desserte par les véhicules particuliers, la prise en compte des modes actifs, des transports en commun et la gestion du stationnement.

Une part importante des déplacements générés par le projet sera captée par le métro et les aménagements réalisés permettront un rabattement vers celui-ci. La réorganisation viaire s'articule autour d'une voie nouvelle qui rétablit les accès nord-ouest et sud-est au secteur, tout en se connectant au pôle d'échanges multimodal, à l'hôpital et aux futurs secteurs constructibles, et autour des voies de desserte internes aux quartiers qui limitent les risques de shunt. Ce schéma de desserte permet d'éviter les reports de trafic et les nuisances associées sur les zones résidentielles existantes. Une maîtrise de l'offre de stationnement dans le projet permettra de limiter les augmentations de trafic et incitera à un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.

Des aménagements pour les modes doux et les transports en commun viennent compléter cette réorganisation viaire. Le projet prévoit un schéma cyclable et piéton complet sur l'ensemble de son périmètre. Des sites propres bus permettront un accès facilité à la gare bus, dont le dimensionnement conséquent permettra d'accueillir l'ensemble des lignes de bus nécessaires à un rabattement efficace vers le métro.

En complément, des mesures d'accompagnement en lien avec les déplacements sont en cours d'étude sur les communes limitrophes au projet pour assurer une maîtrise du stationnement, favoriser les rabattements en modes doux et sécuriser certaines voies. Elles viendront compléter les aménagements prévus dans le périmètre du projet pour permettre un rabattement efficace par les modes doux, éviter un report du stationnement et limiter les nuisances sur les voies concernées.

Ainsi, le projet viaire permet la desserte du site en limitant les nuisances et en favorisant un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.