



## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

### Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception :  /  /

Dossier complet le :  /  /

N° d'enregistrement :

#### 1 Intitulé du projet

Projet de la Voie Lyonnaise n°4 Nord : Depuis la limite des communes de Dommartin et de Lissieu, requalification et insertion d'aménagements cyclables sur la RD306 (dont section RN6 en cours de transfert), l'Avenue de Montlouis, le Boulevard de la République, la rue de la Mairie, la Place de la Liberté, l'Avenue de Lannessan et l'Avenue du 25ème RTS jusqu'à la rue Mouillard. Le projet concerne ainsi les communes de Lissieu, Dardilly, Limonest, Champagne-au-Mont-D'Or et Lyon 9e.

#### 2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

##### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

##### 2.2 Personne morale

Dénomination

Métropole de Lyon

Raison sociale

N° SIRET

2 0 0 0 0 4 6 7 7 0 0 0 1 9

Type de société (SA, SCI...)

Collectivité Territoriale

Représentant de la personne morale :  Madame

Monsieur

Nom

Sacco

Prénom(s)

Cécile

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

### 3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
6.c Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.	Le projet consiste en l'insertion d'aménagements cyclable de type piste cyclable et voie verte. Le linéaire d'aménagement cyclable concerné est de 9km850 sur les communes de Dommartin, Lissieu, Dardilly, Limonest, Champagne au Mont d'Or et Lyon 9.

#### 3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui  Non

#### 3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui  Non

### 4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à créer un aménagement cyclable continu et sécurisé depuis le giratoire de la Chicotière à Dommartin et jusqu'à l'intersection de l'avenue du 25<sup>e</sup> régiment des tirailleurs Sénégalais (25<sup>e</sup> RTS) avec la rue Mouillard à Lyon 9<sup>e</sup>. Le linéaire à aménager est de 9,850 km.  
L'aménagement prévoit la requalification de la voirie et des carrefours afin d'aménager les pistes, voies verte et vélorue ainsi que des couloirs bus, tout en rééquilibrant l'espace. Les capacités routières de voirie sont conservées sur l'ensemble du tracé, à l'exception de la première section de la RD306 sur Lissieu qui est passée à 2x1 voie. Le projet s'inscrit en cohérence avec la démarche ville 30 souhaitée par les communes de Limonest et de Dardilly et prévoit la réduction des vitesses maximales sur la RD306 à 50km/h sur ces communes. Le terre-plein-central de la RD306 est supprimé afin de donner un caractère plus urbain à cette ancienne voie rapide. Le projet a également été concerté avec le Sytral et permet la création de couloirs bus en alternat (afin de garantir la vitesse commerciale des bus à l'approche des carrefours) sur la quasi totalité du linéaire.  
L'annexe facultative (en partie 3) précise les emprises du projet.

#### 4.2 Objectifs du projet

Les réflexions autour du projet ont été initiées afin de créer un axe structurant du plan vélo de la Métropole de Lyon intégrant le réseau des Voies Lyonnaises, tout en confortant l'usage piétons.  
A l'issue des études de faisabilité, les principaux objectifs du projet visent à :

- Intégrer le projet au sein du réseau cyclable lyonnais et assurer la connexion aux aménagements vélos existants,
- rendre l'espace public accueillant pour les modes actifs cyclables et piétons, notamment en sécurisant les traversées piétonnes existantes, en en créant de nouvelles en élargissant les trottoirs dès que l'espace le permet ou en créant un espace de voie verte confortable pour les piétons et les cycles sur un axe aujourd'hui en partie dépourvu d'aménagement pour les piétons
- Préserver la qualité des transports en commun en créant un système de couloirs bus en alternat (garantir la vitesse commerciale à l'approche des carrefours) y compris sur les sections qui en sont aujourd'hui dépourvues

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 Dans sa phase travaux

Dans sa phase de travaux, le projet portera sur :

- les réseaux : assainissement, éclairage public, signalisation lumineuse tricolore
- la voirie : pose de bordure, reprise de revêtement de surface, insertion d'aménagements cyclables et piétonniers, aménagement de traversées piétonnes et d'arrêts de transport en commun
- les espaces verts : plantation d'arbres d'alignement dans des espaces verts aujourd'hui non plantés, décroûtage d'espaces en enrobés, apport de terre végétale et plantations d'arbres, d'arbustes ou de vivaces.

15 arbres seront abattus dans le cadre du projet, et environ 330 nouveaux arbres et 130 baliveaux seront plantés.

La circulation sera maintenue pendant la durée des travaux sur les voies publiques existantes. Toutefois, les travaux pourront nécessiter la mise en place d'alternats ou de sens uniques. Des fermetures ponctuelles, des déviations seront mises en place et un plan de communication riverains sera mis en œuvre.

### 4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le projet est conçu de sorte à apaiser au maximum la circulation, dans une ambiance plus urbaine et moins routière. Les largeurs de chaussée seront adaptées en fonction de cet objectif (sans remettre en cause le passage des transports exceptionnels sur cet axe classé RGC), et certaines files de circulation non indispensables actuellement seront supprimées (des études de circulation ont été menées et montrent que le nombre de voies de circulation peut être diminué sans créer de congestion ni de report de trafic sur d'autres voiries). Le projet veille à garantir l'efficacité des transports en commun, ainsi des couloirs d'approche réservés aux bus - de longueur suffisantes pour dépasser les congestions constatées sur le terrain en heure de pointe - seront créés autant que possible.

Les voiries seront dotées sur la totalité du linéaire d'aménagements cyclables adaptés, sécurisés et continus (pistes cyclables et Voies Vertes lorsque la fréquentation attendue permet un tel aménagement). Les travaux permettront également d'offrir des espaces plus confortables pour les piétons (accessibilité PMR, traversées piétonnes, etc.). En ce sens, un traitement spécifique des cheminements piétons et cycles en traversées de voie routière sera réalisé.

La mise en œuvre de plantations hautes et basses permettra d'apporter une qualité paysagère nouvelle, et contribuera à la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Ainsi, le projet permettra de favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, en encourageant les déplacements cyclables et piétons.

## 4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Dossier Loi sur l'eau : Une analyse plus fine sera menée en phase de conception pour déterminer si le projet est soumis ou non à déclaration au titre de la Loi sur l'eau en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales (r.2.1.5.0)
- Route à Grande Circulation et Itinéraire de Transports Exceptionnels : La RD306 est itinéraire RGC et notamment au titre du passage de convois de transport exceptionnel (voir annexe 8)
- Concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme (réalisée en novembre-décembre 2022 pour la zone entre le giratoire de la Chicotière et le giratoire de l'avenue Porte de Lyon et septembre-octobre 2022 pour la zone entre le giratoire de l'Avenue Porte de Lyon et le carrefour Mouillard)
- Déclaration préalable nécessaire notamment pour l'autorisation pour abattage d'arbres
- Diagnostic archéologique prescrit par le SRA au niveau de la rue de la Mairie et de la place de la Liberté à Champagne-au-Mont-d'Or

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
- Longueur aménagement cyclable Dommartin - Lyon 9	9km850
- Surface aménagée	environ 120 000 m2

**4.6 Localisation du projet**

**Adresse et commune d'implantation**

Numéro :  Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal :      BP :    Cedex :

**Coordonnées géographiques<sup>(1)</sup>**

Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

Point de d'arrivée : Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

**Communes traversées :**

Dommartin, Lissieu, Dardilly, Limonest, Champagne au Mont d'Or, Lyon 9

**Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :**

PLU-H, zones N1 et N2, URi2b, AU3, UEc, UEi, URm, UCe, UPp

<sup>(i)</sup> Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

**4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?**

Oui  Non

**4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?**

Oui  Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

**4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».**

## 5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet (au niveau de la Traversée de l'A89) se trouve dans une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique continentale de type 2 : Massif des Monts d'Or; Code: 820031407 Le projet se trouve également à proximité d'espaces naturels sensibles Voir annexe 8
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Dommartin, Lissieu, Dardilly, Limonest, Champagne au Mont d'Or et Lyon 9 ne sont pas classées en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par une zone couverte par un Arrêté Préfectoral de Protection du Biotopie (APPB). L'APPB le plus proche du projet est celui des « Iles de Crépieux Charmy », situé à environ 6km à l'Est du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Dommartin, Lissieu, Dardilly, Limonest, Champagne au Mont d'Or et Lyon 9 ne sont pas des communes littorales
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise projet ne se situe pas dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle nationale ou régionale, un parc naturel régional ou une zone de conservation halieutique. L'extrémité Nord du projet (giratoire de la Chicotière à Dommartin) se situe proche du géoparc mondial UNESCO du Beaujolais. (Voir annexe 8)

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat dans le département du Rhône et de la métropole de Lyon (2019-2023) a été approuvé par l'arrêté préfectoral n°69-2020-07-09-010, le 09/07/2020. Le PPBE de la Métropole de Lyon (2021-2024) a été approuvé par délibération du conseil métropolitain (n°2021-0849) du 13/12/2021. (voir annexe 8)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre du projet est en dehors de tout périmètre inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, inscrit au titre des monuments historiques ou ses abords ou un site patrimonial remarquable
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans l'emprise d'une zone humide. Il se trouve sur le périmètre de milieux potentiellement humides (voir annexe 8)
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se trouve dans une zone de sismicité faible ou aucun plan de prévention des risques n'est prescrit. Seule la commune de Lyon est concernée par le PPRI du Grand Lyon approuvé le 2 mars 2009. Le projet est en dehors des zonages réglementaires.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Approuvé.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après Géorisques, le projet ne se trouve pas dans un site ou sur des sols pollués.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans une zone de répartition des eaux
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après l'ARS (AtlaSanté), le projet ne se trouve pas dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de tout site inscrit.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est la Zone Spéciale de Conservation des « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel Jonage ». Il se trouve à environ 6 km à l'Est du projet.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites classés les plus proches du projet sont le « Sol de la place de Bellecour » et les « Vallons de l'Ouest lyonnais », respectivement situés à environ 3,6 km au Sud et 1,2 km à l'Ouest du projet.

## 6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ce projet n'engendra pas de prélèvement d'eau dans le milieu naturel. En phase chantier les prélèvements d'eau se feront sur le réseau d'eau potable de la métropole ou via des citernes de chantier
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne prévoit aucune modification, ni aucun drainage des masses d'eau souterraine.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'objectif est d'avoir un nivellement projeté équivalent au niveau actuel. Le projet impliquera des démolitions de voiries, trottoirs etc. Les matériaux excédentaires seront au maximum valorisés en tant que déchets dans les filières adaptées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les enrobés et bordures seront composés en tout ou partie de ressources naturelles du sol ou du sous-sol : dérivés pétroliers, roche (granulats, bordures).
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les enrobés et bordures seront composés en tout ou partie de ressources naturelles du sol ou du sous-sol : dérivés pétroliers, roches (granulats, bordures).

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le projet ne nécessitera pas de consommation en eau potable, ni de traitement des eaux usées. Les rejets se feront dans les réseaux existants, comme c'est le cas aujourd'hui. Ainsi, le projet est en adéquation avec les équipements existants.
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé en majeure partie sur des sols imperméables. environ 20 000m <sup>2</sup> seront désimperméabilisés et plantés. Arbres d'alignements et bandes plantées viendront compléter les plantations existantes améliorant la continuité de la trame végétale et les conditions de vie pour la biodiversité existante. Le projet nécessite l'abattage de 15 arbres, et environ 330 nouveaux arbres et 130 baliveaux seront plantés permettant d'avoir un bilan global largement positif
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme précisé au 5 du présent formulaire, le site Natura 2000 le plus proche du projet est situé à environ 6 km à l'Est du projet. Les habitats et espèces au Formulaire Standard de Données de ce site de la directive « Habitats, faune, flore » sont caractéristiques de pelouses et de milieux alluviaux et aquatiques. Ces habitats et les espèces qui les peuplent ne se retrouvent pas au droit, ni à proximité du projet. Ainsi, le projet n'est pas susceptible de les impacter.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagement se feront essentiellement sur voiries déjà existantes dans des zones déjà urbanisés. Des bandes plantées conséquentes seront créés dans ces zones afin de désimperméabiliser les sols.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Lyon est couverte par un PPRN mais celui-ci ne concerne pas l'arrondissement traversé par le projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe dans dans une zone de sismicité faible, mais seule la commune de Lyon est couverte par un PPRN et le projet se situe en dehors des zonages réglementaires.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet consiste en la requalification de voiries existantes, non susceptible d'engendrer un risque sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendra pas de trafic supplémentaire en phase d'exploitation. Il va dans le sens d'un apaisement des circulations et favorise les déplacements mode actifs et des transports en commun. Il vise également à réduire le trafic routier. Néanmoins, la phase chantier sera susceptible de générer des trafics poids-lourds de manière ponctuelle et temporaire.
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'a pas vocation à être source de bruit supplémentaire. Le projet se trouve au droit de voies routières faisant l'objet d'un classement sonore.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'apaisement des circulations va dans le sens d'une réduction des nuisances sonores liées au trafic automobile. En phase chantier, le projet sera source de bruit.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, les travaux peuvent générer des odeurs et des nuisances olfactives. Celles-ci restent cependant limitées dans le temps et dans l'espace.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet favorise les déplacements alternatifs à la voiture, et donc la réduction des odeurs issues de la consommation de carburant.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, les engins de chantier généreront ponctuellement des vibrations. L'incidence reste très faible car les vibrations ne se propagent qu'à faible distance et seront limitées dans le temps.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase exploitation : pas de vibrations issues du projet. Au contraire, l'apaisement des circulation va dans le sens de la diminution des vibrations
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, les travaux seront réalisés en période diurne. En phase d'exploitation, le projet prévoit un éclairage des zones aujourd'hui non éclairées (1.5km)
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les éclairages projetés prévus seront éteints en horaires de nuit, et auront des températures de couleur adaptées à la petite faune locale.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls rejets liquides susceptibles d'être engendrés par le projet proviennent des eaux pluviales (eaux de ruissellement).
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet vise à créer des espaces perméables (noues) permettant d'infiltrer les eaux pluviales

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun effluent ne sera généré par le projet en dehors des eaux pluviales issues du ruissellement.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des déchets seront générés lors de la phase de chantier. Ceux-ci seront gérés conformément à la réglementation en vigueur. La valorisation et la réutilisation des matériaux seront favorisées. Les déchets non réutilisables seront envoyés dans les filières agréées pour les déchets non dangereux, inertes et dangereux. En phase d'exploitation, le projet n'engendre pas de production de déchets non dangereux, inertes ou dangereux. Les voiries seront entretenues par les services de la Métropole de Lyon.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une saisine anticipée des services de l'État (SRA) a été effectuée, et des diagnostics archéologiques ont été prescrits au niveau de la rue de la Mairie et de la place de la Liberté à Champagne-au-Mont-d'Or. Le maître d'ouvrage réalisera ces diagnostics avant le démarrage des travaux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements se font dans une zone urbanisée. Le projet permettra de faciliter les déplacements piétons et vélos par la création de trottoirs et d'aménagements cyclables confortables.

## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui     Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Le présent projet constitue un tronçon de la Voie Lyonnaise 4, et son fonctionnement et son usage futur est lié à celui du tronçon suivant en cours d'étude dans le quartier de Vaise. Ce tronçon est intégralement inséré en milieu fortement urbanisé en lieu et place d'espaces actuellement dévolus à la voirie. Le tronçon suivant de la Voie Lyonnaise 4 et en lien avec celui de la Voie Lyonnaise 5 qui traverse le quartier de Vaise fera l'objet d'une saisine spécifique.

---

### 6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui     Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet n'est pas situé à proximité d'une frontière et ses incidences sont très localisées. Il n'est donc pas susceptible d'avoir des effets de nature transfrontière.

---

### 6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

A ce stade, le projet n'a pas fait l'objet d'évaluations des incidences sur l'environnement au titre d'autres législations applicables.

---

### 6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Le projet est conçu pour avoir des conséquences positives pour l'environnement et le cadre de vie des usagers. En effet, le projet vise à rendre les voies réaménagées plus urbaines et moins routières, tout en préservant les transports en commun. L'apaisement des circulations permettra de réduire le bruit engendré par le trafic. La réalisation d'aménagements dédiés aux modes actifs permettra de favoriser les déplacements piétons et cycles sur des axes aujourd'hui très peu favorables à ceux-ci. Les usagers seront incités à délaissier la voiture pour le vélo, et donc à réduire la pollution en ville.

Par ailleurs, la mise en œuvre de plantations hautes et basses viendra améliorer la qualité paysagère globale tout en contribuant à la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

En outre, les zones plantées seront réalisées en lieu et place d'espace aujourd'hui dévolus à la circulation routière. Ainsi, le projet permet de désimperméabiliser les sols et favorise l'infiltration des eaux pluviales, les zones de plantations étant réalisées en creux lorsque cela est possible afin de constituer des noues d'infiltration.

En phase travaux, le marché prévoit une limitation des nuisances (dans les CCTP, et suivi sur le terrain par le MOE), l'intégration d'une clause de progrès environnementale, mesures de protection des végétaux, de terrassement et suivi des terres (registre de suivi hebdomadaire des terres excavées et des terres livrées), réutilisation des bordures, utilisation de matériaux recyclés ...

## 7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet est implanté dans un environnement urbain anthropisé. Il aura donc une faible incidence sur l'environnement. A noter que l'emprise du projet se trouve au droit du domaine public existant. En outre des espaces de plantation seront créés, contribuant à la désimperméabilisation de l'espace public et à la lutte contre les îlots de chaleur.

Le projet a pour but de promouvoir le développement et la sécurisation des modes de déplacements actifs (piétons et cycles). Il aura donc un impact positif sur l'environnement mais également sur le cadre de vie des riverains en limitant le recours à la voiture individuelle. Pour ces raisons, nous estimons que le projet devrait être dispensé d'évaluation environnementale.

## 8 Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe n°8 : périmètre du projet vis à vis: des zones ZNIEFF de type 2, des espaces naturels sensibles, du géoparc mondial UNESCO, du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la Métropole (2021-2024), des zones de présomption archéologique, des zones humides, RGC, TE	<input checked="" type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

## 9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom Sacco

Prénom Cécile

Qualité du signataire Directrice adjointe

À Lyon

Fait le 29/01/2024

  
Délégation Urbanisme et Mobilités  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine  
Directrice adjointe  
Cécile SACCO

Signature du (des) demandeur(s)

