

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

06/11/2018

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

2018-KKP-1606

1. Intitulé du projet

Le projet s'intitule "Requalification de l'axe A6/A7 - Horizon 2020".

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Métropole du Grand Lyon

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

DA PASSANO Jean-Luc - Vice-Président de la Métropole de Lyon

RCS / SIRET

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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. a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale	L'A6/A7, dans le domaine d'intervention, a été déclassée (arrêté préfectoral PREF_DIA_BCI_2017_02_21_01) et n'a plus un statut d'autoroute. La section de route concernée par les aménagements de requalification urbaine de l'A6/A7 est une voirie métropolitaine. Elle a une longueur ininterrompue inférieure à 10 km puisqu'elle est composée de deux sections de longueur respective de 4,6 km pour la section Nord et 5,8 km pour la section Sud.
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	

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, qualifié ici d'opération, consiste en un aménagement d'une partie des sections déclassées des autoroutes A6 et A7 dans la traversée de l'agglomération lyonnaise afin de requalifier les voies et de faire évoluer les mobilités. Il permet d'engager rapidement la mutation de l'axe, en étant conforme aux enjeux et objectifs des projets envisagés dans le futur :

- au nord de Lyon sur l'A6 déclassée : transformation de la bande d'arrêt d'urgence en site propre bus dans chaque sens de circulation entre l'échangeur de La Gardette et Le Pérollet ; création d'un arrêt "Lycée horticole" ; expérimentation sur les voiries existantes d'une voie de covoiturage en heures de pointe et réaménagement d'un parking existant en P+R « La Gardette » (environ 150 places) pour les usagers de la ligne de bus express, les co-voituriers et les cyclistes.
- au sud de Lyon sur l'A7 déclassée : expérimentation d'une voie partagée « Bus-covoiturage » aux heures de pointe. Sur les voiries existantes, aménagement d'une liaison cyclable continue de Perrache aux centres villes de Pierre-Bénite et Oullins.
- quai Perrache (partie nord) : trottoir, piste cyclable, voirie... sur l'emprise actuelle.
- signaux d'entrée dans l'agglomération (nord et sud) : aménagements paysagers.

Le projet est défini en conservant le trafic actuel. Il est indépendant des futurs projets structurants (Anneau des sciences, grand contournement de l'agglomération). Il ne conditionne pas leur réalisation et laisse ouvertes leurs possibilités d'aménagement.

4.2 Objectifs du projet

Le projet a pour double ambition d'engager rapidement la mutation de l'axe nord-sud de l'agglomération lyonnaise et d'inciter au développement de nouvelles pratiques de mobilité en vue de réduire le trafic automobile. Il souhaite répondre aux objectifs suivants :

- développer les transports en commun et expérimenter une nouvelle offre de covoiturage : il est prévu la création d'un pôle multimodal bus/véhicule particulier au niveau de l'échangeur de La Garde permettant d'emprunter la ligne express circulant sur l'axe A6 au niveau de la bande d'arrêt d'urgence transformée en site propre Bus entre ce même pôle et la gare de Vaise et le partage entre covoiturage et transports en commun de la voie de gauche au sud de Perrache.
- développer les modes doux en créant un itinéraire cyclable continu de Perrache aux centres villes de Pierre-Bénite et Oullins.
- développer le covoiturage en expérimentant une nouvelle offre : voies de covoiturage entre La Garde et Valvert au nord et Confluence et le nœud A7/A450 au sud, réservées aux voitures comptant 2 passagers ou plus et aux véhicules électriques, des parkings relais P+R covoiturage/transport en commun, des aires de covoiturage et une douzaine d'arrêts/déposes.
- engager la requalification urbaine en créant des aménagements paysagers aux signaux d'entrée de l'agglomération, aux échangeurs de La Garde et du nœud A7/A450, et en requalifiant le quai Perrache sur sa moitié sud.
- pacifier le trafic en réduisant la vitesse et la largeur des voies de circulation et en mettant aux normes la signalisation (modification du jalonnement par remplacement des panneaux autoroutiers en panneaux urbains).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux à mener sur l'axe A6/A7 correspondent à une requalification partielle de l'assiette routière existante (voiries et chaussées). L'abaissement de vitesse à 70km/h s'accompagnera essentiellement du rétrécissement des voies de circulation. Le profil en travers des chaussées ne sera pas fondamentalement modifié mais réorganisé. Les travaux consisteront principalement à reprendre le marquage au sol pour élargir le Terre-Plein Central, à paysager les signaux d'entrée nord et sud de la ville de Lyon, à installer des systèmes et équipements relatifs à l'expérimentation de covoiturage et à modifier le jalonnement.

Quelques travaux de reprise de structure de chaussée pourraient être nécessaires : sous les bandes d'arrêt d'urgence de l'A6 entre les diffuseurs de La Garde et du Pérollier afin d'accepter le trafic bus de la ligne express et au niveau de la station de bus Lycée horticole.

Au droit de l'arrêt Lycée horticole, des travaux seront nécessaires afin d'élargir le faisceau de l'axe (arasement du merlon à l'est / soutènements à l'ouest) et permettre l'aménagement des 2 arrêts de transports en commun au niveau des voies bus implantées sur les anciennes bandes d'arrêt d'urgence.

Au droit du quai Perrache, concernant l'assainissement des chaussées, l'alignement des fils d'eau est conservé de manière à limiter très fortement les travaux sur les ouvrages d'assainissement existants. Les travaux de plantations d'arbres, côté quartier, nécessiteront probablement des déviations de réseaux (gaz) et une coordination avec le projet de restructuration du réseau d'eau potable. La liaison cyclable nécessite des travaux d'aménagement des voiries et d'éventuelles créations de pistes suivant les secteurs.

Le projet se situant dans un contexte de fort trafic et d'accessibilité limitée, un des enjeux forts du projet pendant les travaux, est de prendre en compte les contraintes d'exploitation. Il est donc prévu de réaliser les interventions sous circulation en neutralisant une voie et en privilégiant les travaux de nuit et durant les périodes de l'année les moins chargées en terme de trafic.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

À partir du 1er novembre 2017, l'axe A6/A7 déclassé a intégré le domaine public de la Métropole.

Le projet n'aggraver pas les conditions de circulation existantes. A l'inverse, il sera de nature à pacifier le trafic automobile (notion de vitesse) dans l'agglomération lyonnaise, y compris grâce à la mise en œuvre de l'offre de transport en commun, la réduction de largeur des voies, l'expérimentation de covoiturage, etc.

Les aménagements nécessaires à la réalisation du projet sont cohérents avec les investissements programmés dans le futur (notamment ceux relatifs à l'Anneau des sciences), que ce soit par leur pérennité ou leur caractère évolutif.

Ces aménagements ont été étudiés de manière à ne pas avoir d'effets négatifs sur l'environnement et la santé et à permettre un entretien et une exploitation dans des conditions techniques et économiques normales. Ils seront conçus dans un objectif de réduction des besoins d'entretien et de maintenance, et dans la mesure du possible, d'évitement de toute interruption de trafic ou de restriction de voies en vue d'assurer ces interventions.

A ce stade, l'expérimentation de covoiturage est conçue de manière réversible (équipements dynamiques permettant de réaffecter immédiatement la voie de covoiturage à une circulation classique sur commande du poste de commande centralisé).

L'affectation de la voie de gauche au covoiturage n'est envisagée que sur certaines périodes de la journée (heures de pointe).

Cette expérimentation (durée restant à définir) devra permettre d'une part d'amorcer une évolution des pratiques et d'autre part de capitaliser de l'information sur les usages en question.

Des interventions minimales (expl : installation d'écrans d'information covoiturage) pourraient être envisagées sur la halte d'Yvours (P+R en cours de construction, projet indépendant).

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

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à une procédure d'autorisation d'urbanisme préalable étant localisé dans les périmètres de protection de deux monuments historiques inscrits.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur section nord :	4,6 km
Longueur section sud :	5,8 km
Longueur piste cyclable :	4,6 km
Surface de trottoir sur Quai Perrache :	5 500 m ²
Projet intégré aux emprises actuelles (pas d'acquisition) et éventuel élargissement des voiries au niveau des bretelles pour le maintien du site propre bus sur ces bretelles :	1 000 à 2 000 m ²
Surface P+R de La Garde :	7 000 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

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

Point de départ :

Long. 04° 76' 36" 15 Lat. 45° 82' 43" 66

Point d'arrivée :

Long. 04° 83' 40" 58 Lat. 45° 70' 41" 12

Communes traversées :

Les communes concernées par le projet sont Dardilly, Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or, Ecully, Lyon, La Mulatière, Oullins et Pierre-Bénite.

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 a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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 CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge 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 se situe en ZNIEFF de type II : Val de Saône méridional 820030870, Ensemble formé par le fleuve Rhône, ses îles et ses brotteaux à l'amont de Lyon 820004939 et Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes 820000351. Le projet se situe à proximité de ZNIEFF de type I : Ravin du bois d'Ars et leurs environs 820031404 (~950 m, hors cartographie, au nord-ouest du projet), Vallon des Planches 820031382 (~1,65 km).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A noter que la commune de Limonest, qui se trouve en limite du périmètre d'intervention au droit de la bretelle de sortie, est classée en zone de montagne .
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'arrêté de protection de biotope le plus proche du projet est le site Iles de Crépieux Charmy FR3800687 localisé à environ 6,45 km.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale .
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"/>	Le projet n'est situé dans aucun parc national, parc naturel marin, réserve naturelle, zone de conservation halieutique ou parc naturel régional.
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 projet est situé sur un territoire couvert par un "plan de prévention du bruit dans l'environnement - PPBE de l'Etat des grandes infrastructures de transport dans la Métropole de Lyon et le département du Rhône", arrêté le 03 novembre 2015.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'établit hors de la zone de préservation du secteur Unesco de Lyon (Vieux Lyon, une grande partie de la presqu'île, les pentes de la Croix-Rousse et Fourvière). Il est hors secteur inscrit au patrimoine mondial et hors site patrimonial remarquable. Le projet est localisé dans le périmètre de protection de deux monuments historiques inscrits (maison d'Anthouard et Hôtel Terminus) et est proche, sans les toucher, d'autres périmètres de protection (Hôtel de Sarron, église St Martin d'Ainay).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas établi dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. La zone humide la plus proche du projet est située à environ 140 m, il s'agit de l'étang du Moulin Carron à Dardilly. Est également présente à proximité du projet, la ripisylve en rive droite de la Saône à la Mulatière (~ 225 m).

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé entre autre sur la commune de Lyon couverte par le plan de prévention des risques inondation (PPRI) du Grand Lyon approuvé le 02/03/2009 et sur les communes de La Mulatière, Oullins et Pierre-Bénite couvertes par le PPRI du Rhône aval approuvé le 05/06/2008. Le projet est localisé à proximité d'un secteur couvert par le PPRNi de l'Yzeron approuvé le 22/10/2013. Le projet s'établit sur les territoires de Lyon et Pierre-Bénite couvert par le PPRT de la Vallée de la Chimie (Arkema, Dépôt pétrolier de Lyon, Entrepôt pétrolier de Lyon et Stockages pétroliers du Rhône) prescrit le 21/04/2015 et approuvé le 19/10/2016.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé sur un site pollué (BASIAS/BASOL). Les plus proches sont : - RHA6900042 Poste d'enrobage SLE - RHA6900345 Société des établissements Augier et compagnie - RHA6900331 Etablissement Perret et fils - RHA6900105 Périphérique Auto pièce - RHA6900347 CNEG - RHA6900567 Entrepôt Vaissière Louis
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne s'établit pas dans une zone de répartition des eaux. La zone de répartition des eaux la plus proche concerne les eaux souterraines, il s'agit de la nappe de l'Est Lyonnais qui a été ajoutée aux ZRE par arrêté préfectoral du 27/11/2014 et qui est situé à environ 1,9 km à l'est du projet.
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"/>	Le projet n'est pas localisé dans un périmètre de protection rapproché de captage d'eau potable ou d'eau minérale naturelle. Le captage le plus proche est situé à Poleymieux-au-Mont-d'Or, à environ 3,25 km du projet. Il s'agit de la source de la Glандe.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est localisé dans aucun site inscrit. Les plus proches sont : - le Vallon des Serres à Ecully protégé depuis le 03/08/1977 (situé à plus d'1 km) - les centres historiques de Lyon, La Mulatière et Sainte-Foy-les-Lyon protégés depuis le 10/10/1979 (pour le plus proche situé à environ 70 m).
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 projet ne se situe pas dans un site Natura 2000 ni à proximité. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont les suivants (hors cartographie) : - Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel Jonage FR 8201785 localisé à environ 6,45 km du projet - La Dombes FR 8212016 localisé à environ 13,25 km du projet
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site classé. Il est localisé à environ 950 m du site classé de la place Bellecour arrêté le 21/02/1941. Le projet est également localisé à environ 450 m d'un projet de classement au titre des sites du vallon des Serres étendu aux vallons du nord-ouest lyonnais.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de prélèvements d'eau dans le milieu naturel. Un approvisionnement en eau pourra être nécessaire durant le chantier pour, entre autre, alimenter les bungalows de chantier, fabriquer ponctuellement du béton et arroser les plantations (etc.). En phase exploitation, les plantations seront arrosées. Ces quelques approvisionnements en eau, jugés marginaux aux vues des volumes concernés, se feront depuis les réseaux d'adduction en eau potable des communes concernées.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun impact sur les eaux souterraines n'est attendu pour ce projet car les modifications géométriques de l'assiette routière seront "marginales" : modification de largeur de bretelles pour l'inscription des voies TCSP, reprises de trottoirs, réalisation de pistes cyclables, réalisation de parkings (etc.).
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera excédentaire en matériaux. A ce stade des études, il est estimé qu'environ 40 000m ³ de matériaux divers seront récupérés (chaussées, glissières...). Une partie de ces matériaux (à affiner dans les études ultérieures) pourra faire l'objet d'une réutilisation sur ce projet ou sur des chantiers du Grand Lyon. La part de matériaux résiduels ne pouvant être réutilisée sera évacuée conformément à la réglementation en vigueur.
	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"/>	En attendant les études de définition détaillées, le projet est considéré "par défaut" déficitaire en matériaux (de 30 à 40 000 m ³). Il nécessitera l'apport de graves, enrobés de chaussées, terre végétale, matériaux de trottoirs, béton de chaussée. Cet apport sera issu préférentiellement de matériaux excédentaires du projet ou d'autres chantiers de la Métropole du Grand Lyon. En cas d'impossibilité à appliquer cette mesure par manque de ressources ou de compatibilité de planning, les matériaux d'apport auront une origine locale et seront issus de filières déjà en activité.
Milieu naturel	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 n'entraînera pas de perturbations, dégradations ou destructions de la biodiversité. En effet, les travaux à venir concernent le réaménagement d'une infrastructure existante. Il n'est pas nécessaire d'acquérir des emprises supplémentaires puisque la grande majorité de l'aménagement se fait sur l'assiette existante de l'axe A6/A7 et des voiries urbaines. Le futur parking relais de La Garde ne consomme pas de nouvelles emprises "naturelles" car c'est aujourd'hui déjà un parking non réglementé, revêtu de matériaux de type stabilisés. Aucun corridor écologique ne sera interrompu. Sur ce point, le projet reste identique à la situation actuelle.
	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"/>	Le site le plus proche se nomme Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel Jonage situé à 6,45 km. Les espèces inscrites au FSD du site sont, pour la faune, le castor, la cistude, le vertigo de Des Moulins, 3 espèces d'insectes, 4 espèces de chiroptères, 5 espèces piscicoles et pour la flore, le flûteau nageant. Les habitats inscrits qui le constituent sont essentiellement aquatiques et hygrophiles, mais également de type prairie de fauche et pelouse. Ce site Natura 2000 est situé en amont hydraulique du projet. Le projet, inscrit en zone anthropisée et urbaine, n'est pas susceptible d'avoir un impact sur ce site et les habitats et espèces qu'il abrite.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aura aucune incidence sur une zone couverte par un arrêté de protection de biotope, un parc quel qu'il soit, une zone humide ou encore une ZNIEFF. Bien que le projet s'établisse dans deux ZNIEFF, celles-ci, dans le secteur de l'aire de collecte des données, concernent les cours d'eau Saône et Rhône, leurs annexes hydrauliques et éventuellement leur ripisylve. Le projet n'a aucune incidence sur ces divers habitats naturels.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucune consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes puisqu'il concerne le réaménagement d'une infrastructure existante. Il n'est pas nécessaire d'acquiescer des emprises supplémentaires puisque la majorité de l'aménagement se fait sur l'assiette existante de l'axe A6/A7 et les modifications sont marginales : largeur de bretelles, trottoirs, etc. Le futur parking relais de La Garde est aujourd'hui un parking non réglementé revêtu de matériaux de type stabilisés.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'augmente pas l'exposition aux risques technologiques (le nombre de personnes exposées n'évolue pas). Il n'a d'ailleurs pas été prévu d'implanter un arrêt de bus dans le périmètre du PPRT. Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidences sur les sites Seveso3 seuil haut de la Vallée de la Chimie (Arkema, Port Edouard Herriot, entrepôt pétrolier de Lyon, etc.) ni sur leur périmètres d'exposition aux risques. Le projet se conformera au respect le plus strict des plans de prévention des risques technologiques opposables.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aggrave pas le risque. Il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur les risques naturels. En effet, le projet se conformera aux règlements des zonages réglementaires des Plans de Protection des Risques Inondations en vigueur. Par ailleurs, il s'agit de l'aménagement d'une infrastructure existante, sur une assiette prévoyant des modifications marginales (trottoirs, piste cyclable, etc.), particulièrement à la traversée de Lyon et des communes situées plus au sud. Il n'est pas prévu la réalisation de nouveaux remblais en zone inondable et/ou zone réglementée.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun risque sanitaire et n'aggrave pas le risque actuel (ex: pas de création de bassins à ciel ouvert propice à la prolifération des moustiques, choix de la végétation et des plantations pour minimiser le risque, etc.). Le projet se conformera à la lutte contre l'Ambrosie conformément à l'arrêté préfectoral en vigueur. Les essences retenues pour les plantations ne seront pas allergisantes. Il n'est concerné par aucun risque sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet a une incidence neutre (pas de dégradation du trafic) et vraisemblablement positive sur le trafic puisqu'il est dimensionné à trafic constant et qu'il vise à favoriser le développement des transports en commun, à promouvoir l'usage des modes doux (vélo) et cherche à réduire l'autosolisme et le trafic automobile par le développement du covoiturage. Les risques de report ou de congestion sur l'axe liés au covoiturage devront être maîtrisés dans le cadre de l'expérimentation (système dynamique).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est a minima neutre (pas d'augmentation des nuisances) et peut potentiellement avoir une incidence positive sur le bruit puisqu'il permettra : - la diminution de la vitesse sur l'axe à 70km/h, ce qui aura un effet positif sur les émissions sonores, - la potentielle réduction de trafic. Le projet n'est pas concerné par des nuisances sonores.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas susceptible d'engendrer d'odeurs ; il ne modifie pas la situation actuelle.</p> <p>Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas de vibrations ; il ne modifie pas la situation actuelle.</p> <p>Il n'est pas concerné par des vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est susceptible d'engendrer des émissions lumineuses qui n'existent pas aujourd'hui puisqu'il envisage la mise en œuvre de nouveaux éclairages dans certains secteurs (mise en lumière ponctuelle des aménagements paysagers relatifs aux signaux d'entrée nord et sud). Les éclairages mis en place seront économes en énergie. Des zones non éclairées pourraient être proposées.</p> <p>Le projet n'est pas concerné par des émissions lumineuses.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est a minima neutre (pas d'augmentation des rejets dans l'air) et peut potentiellement avoir une incidence positive sur les rejets dans l'air puisqu'il permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la diminution de la vitesse sur l'axe à 70km/h, ce qui a pour effet de réduire les rejets atmosphériques des véhicules, - la diminution potentielle de trafic.
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas de rejets liquides autres que des eaux de ruissellement de chaussées qui sont considérées comme des effluents (cf ci-dessous).</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas de dégradation des conditions de rejet des effluents. En effet, les systèmes d'assainissement existant sont conservés. Seules quelques reprises ponctuelles sont envisagées.</p> <p>A noter, sur l'A7, à proximité du Rhône, seuls des travaux de marquage (signalisation horizontale) sont prévus. L'assainissement n'est pas modifié.</p> <p>Pour le nouveau parking relais P+R de La Garde, il est envisagé d'améliorer la qualité des eaux rejetées par la mise en place de traitements adaptés.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet, dans sa phase de construction, engendre la production de déchets essentiellement non dangereux ou inertes, estimés à ce stade des études à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - environ 8 500 m3 de produits de démolition (chaussées, trottoirs, béton), - environ 4 000 ml de glissières métalliques démontées, - 40 à 60 mats d'éclairage déposés. <p>Une campagne de détection par sondages a été réalisée et a démontré l'absence d'amiante dans les enrobés dans le périmètre de projet.</p>

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"/>	Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique puisqu'il est localisé dans des emprises existantes (autoroute déclassée et voirie urbaine) avec des modifications marginales d'assiette (reprises de trottoirs, piste cyclable, etc.). Le projet aura une incidence positive sur le plan paysager puisqu'il prévoit un traitement paysager de la station de bus "Lycée horticole" et du P+R de La Garde et un réaménagement paysager des signaux d'entrée nord et sud de l'agglomération-lyonnaise.
	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"/>	Le projet n'a aucune incidence sur l'agriculture et la sylviculture (cette dernière n'étant pas concernée). En termes d'aménagement urbain et d'usages, la création de pistes cyclables et l'amélioration du réseau de bus constituent une incidence positive du projet pour le cadre de vie. On peut noter cependant la réduction ponctuelle de l'offre de stationnement (notamment quai Perrache) avec pour conséquence une nouvelle offre pour les parkings du secteur. Globalement, le projet améliore le cadre de vie, notamment pour les usagers de la route.

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 :

A noter:

Halte d'Yvours : construction en cours, pas d'effets cumulés (installation envisagée de panneaux d'information covoiturage)

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 lesquels :

Le projet n'est pas situé au droit ou à proximité d'une frontière et n'est donc pas susceptible d'avoir des effets de nature transfrontalière.

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Mesures d'évitement :

- conservation de l'alignement de 74 platanes quai Perrache (indépendamment du projet, une dizaine d'arbres pourraient être abattus d'ici 2020 car condamnés, suite à une expertise sur l'état de santé de cet alignement), le projet s'est adapté à cet enjeu.

Mesures de réduction des impacts :

- remplacement des arbres abattus (quai Perrache) et aménagements paysagers.

- aménagements paysagers qualitatifs réalisés à l'aide d'espèces résistantes.

- équilibre de matériaux recherché sur le projet ou apport de matériaux préférentiellement issus d'autres chantiers de la Métropole du Grand Lyon.

- management environnemental du chantier durant les travaux en cohérence avec la charte « chantiers propres » mise en application sur tout le territoire de la Métropole.

- mise en œuvre d'éclairage économe en énergie et limitant la pollution lumineuse

7. Auto-évaluation (facultatif)

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.

La Métropole de Lyon estime que le projet peut être dispensé d'une évaluation environnementale étant donné :

- l'absence d'enjeux et d'impacts sur les ressources et les milieux naturels (infrastructure existante, modifications marginales), confirmée par le cadrage des potentialités écologiques et enjeux réalisé en 2018 sur les secteurs potentiellement remaniés.

- les incidences neutres et potentiellement positives sur les émissions et les nuisances. Le projet permet une diminution de la vitesse et contribue à développer les modes alternatifs à la voiture et à réduire l'autosolisme (réduction attendue du trafic).

- l'engagement de respecter les règlements des plans de prévention des risques, tant inondations que technologiques.

- les incidences nulles voire positives sur le patrimoine, le cadre de vie et la population, s'agissant de la requalification urbaine d'une autoroute déclassée.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	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"/>
3	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"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 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"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 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 checked="" type="checkbox"/>
6	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 type="checkbox"/>

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

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

Objet

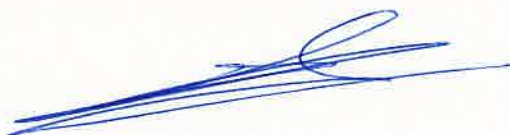
9. Engagement et signature

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

Fait à Lyon

le, 05/11/2018

Signature





Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé
de
l'environnement

Annexe n°1 à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire À JOINDRE AU FORMULAIRE CERFA N° 14734

**NOTA : CETTE ANNEXE DOIT FAIRE L'OBJET D'UN DOCUMENT NUMÉRISÉ PARTICULIER
LORSQUE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS EST ADRESSÉE À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE**

Personne physique

Adresse

Numéro

Extension

Nom de la voie

Code Postal

Localité

Pays

Tél

Fax

Courriel

@

Personne morale

Adresse du siège social

Numéro

20

Extensio
n

Nom de la voie

rue du Lac

Code postal

6 9 5 0 5

Localité

Lyon cedex 03

Pays

France

Tél

426993581

Fax

Courriel

vbourdin@grandlyon.com

Personne habilitée à fournir des renseignements sur la présente demande

Nom

BOURDIN

Prénom

Virginie

Qualité

Chef de projet Anneau des Sciences/A6-A7

Tél

426993581

Fax

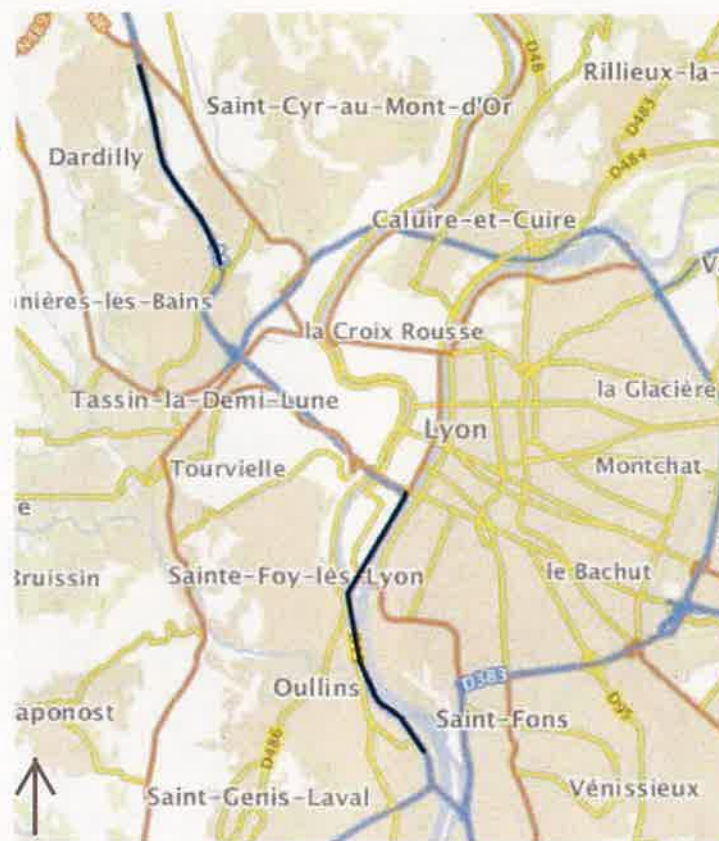
Courriel

vbourdin@grandlyon.com

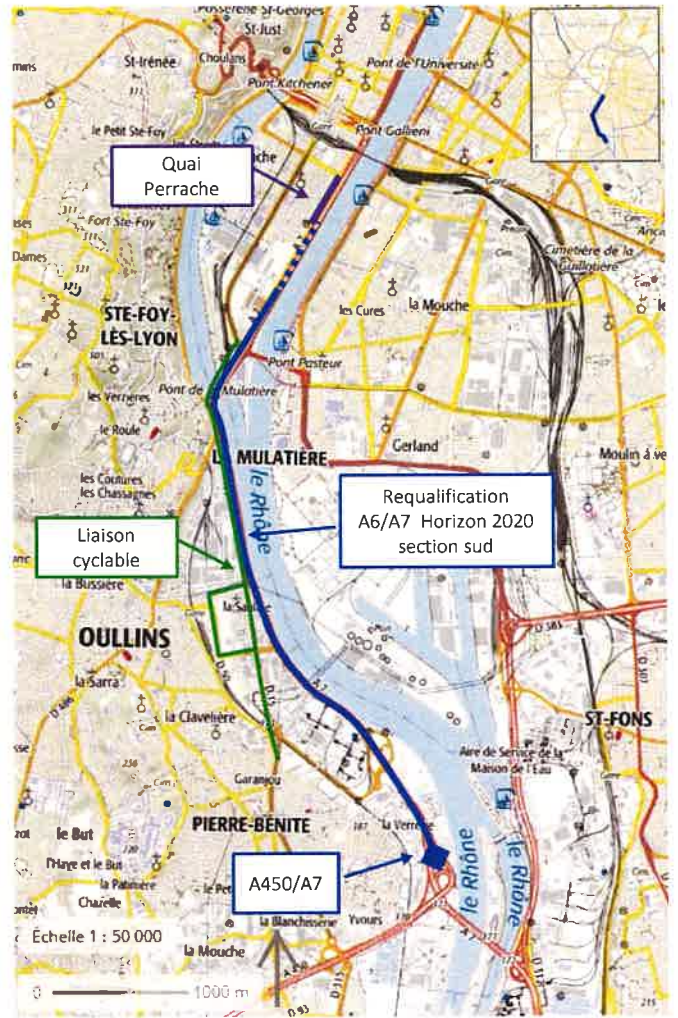
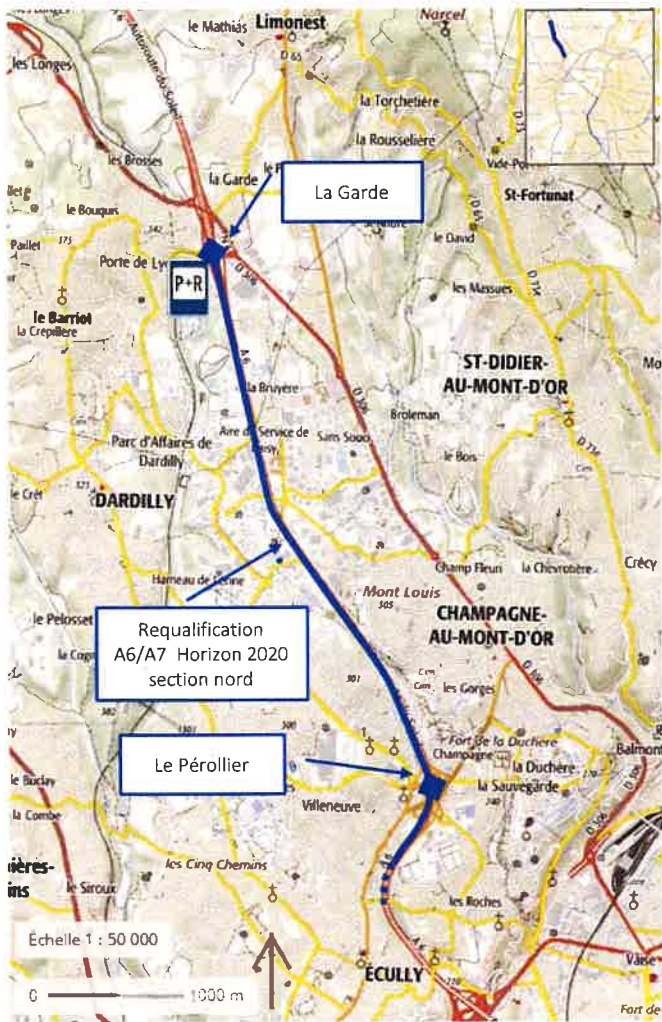
En cas de co-maîtrise d'ouvrage, listez au verso l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Co-maîtrise d'ouvrage

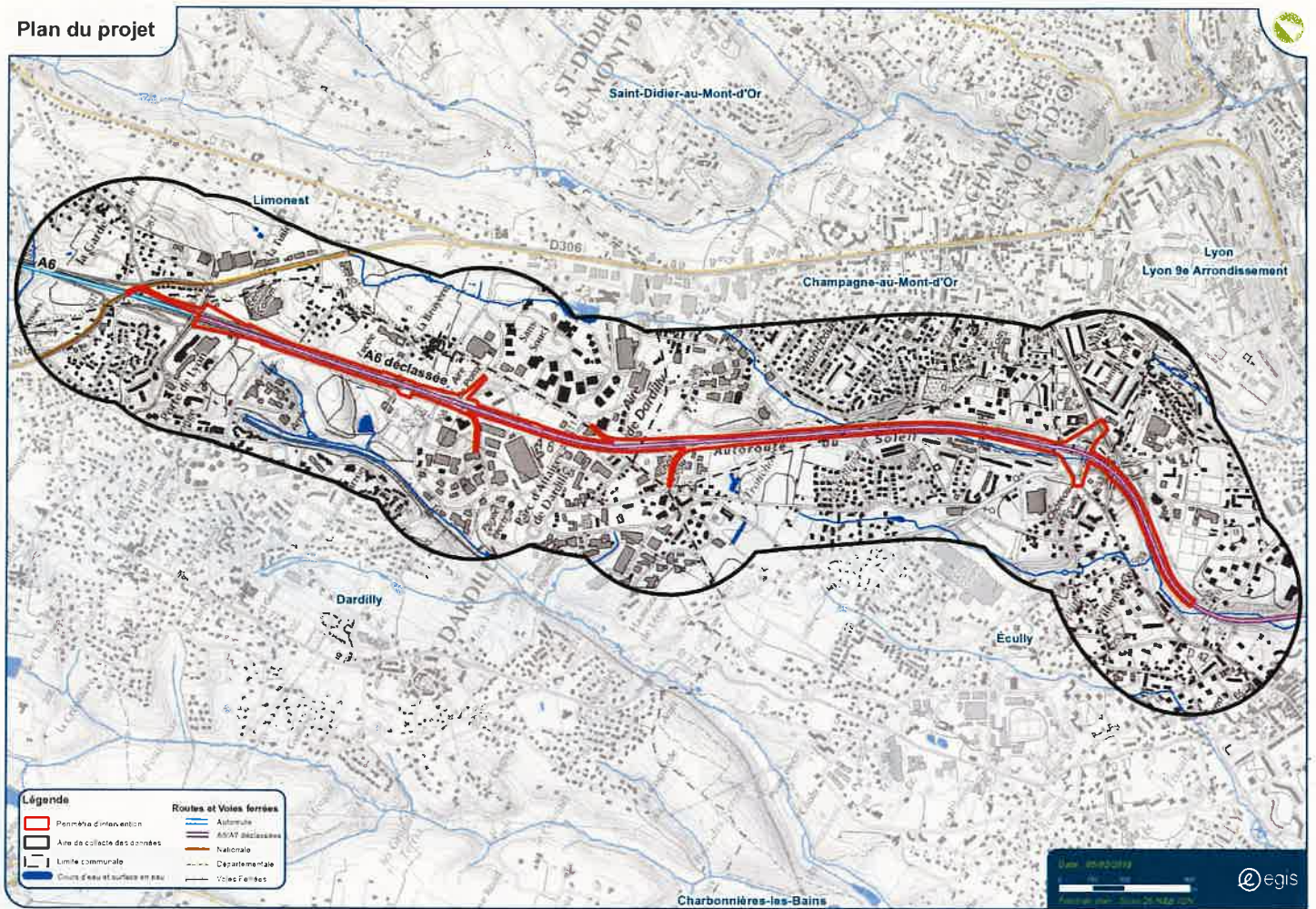
Situation générale du projet



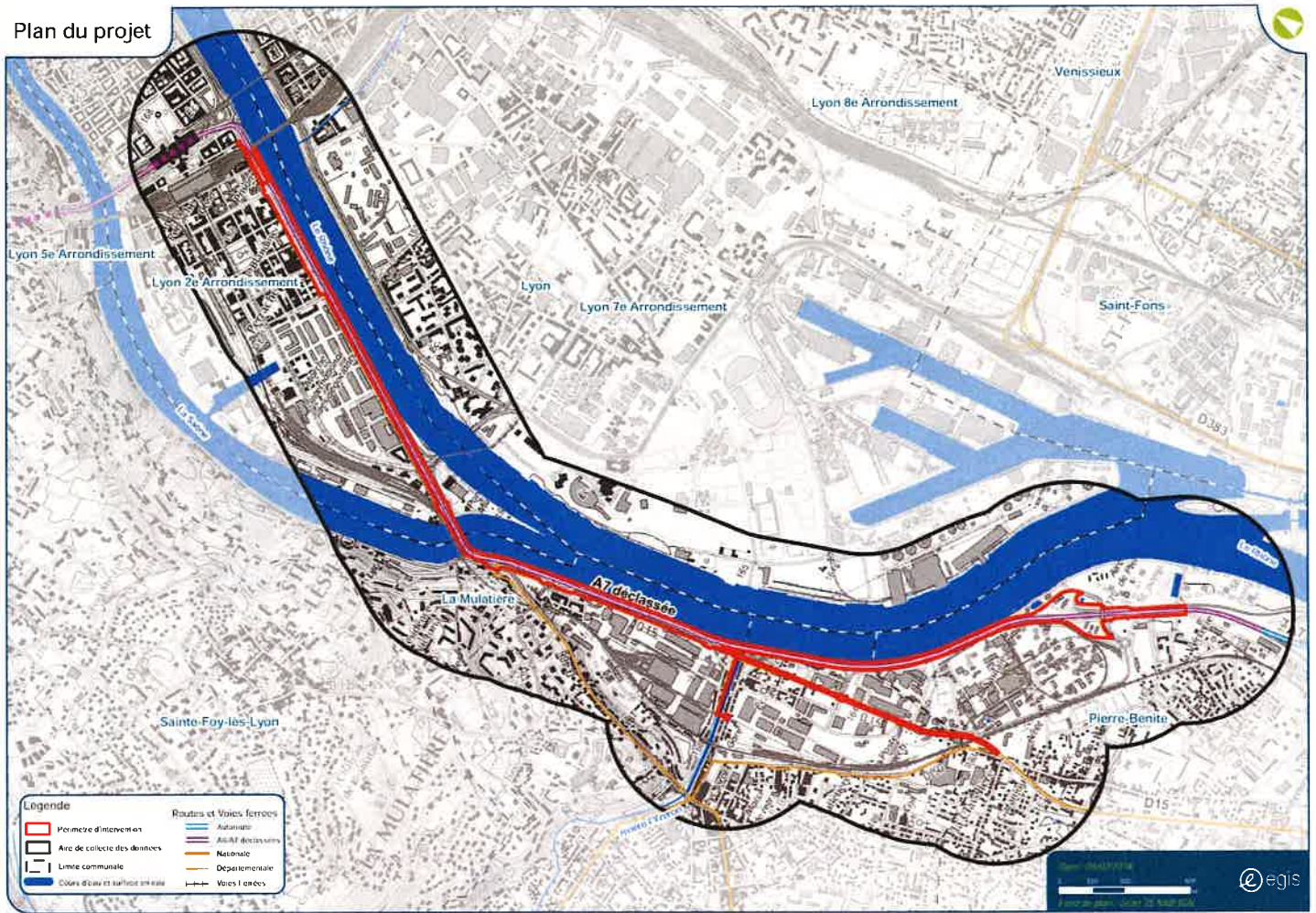
PROJET A6-A7

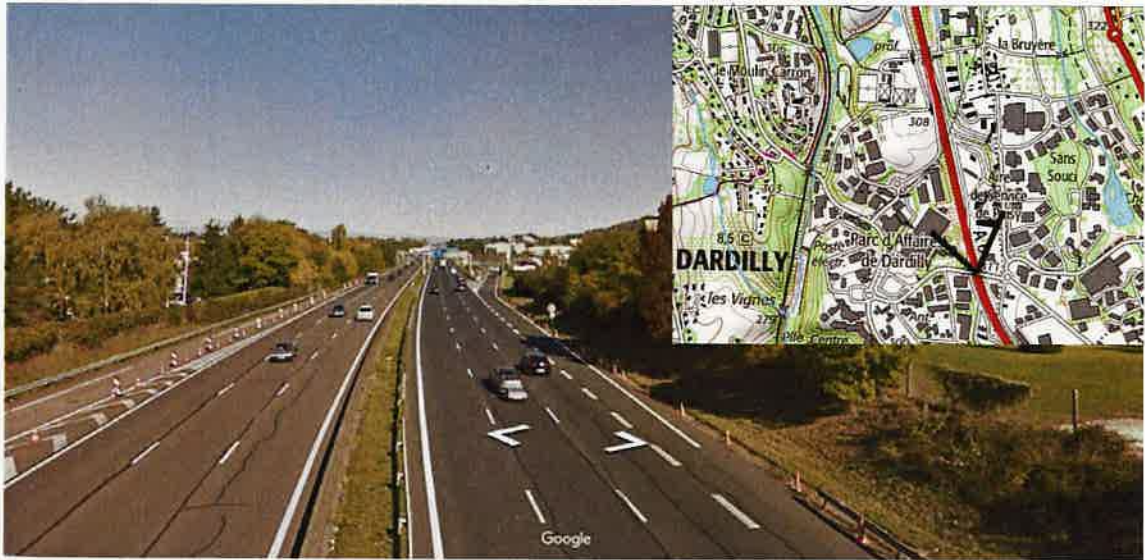


Plan du projet



Plan du projet

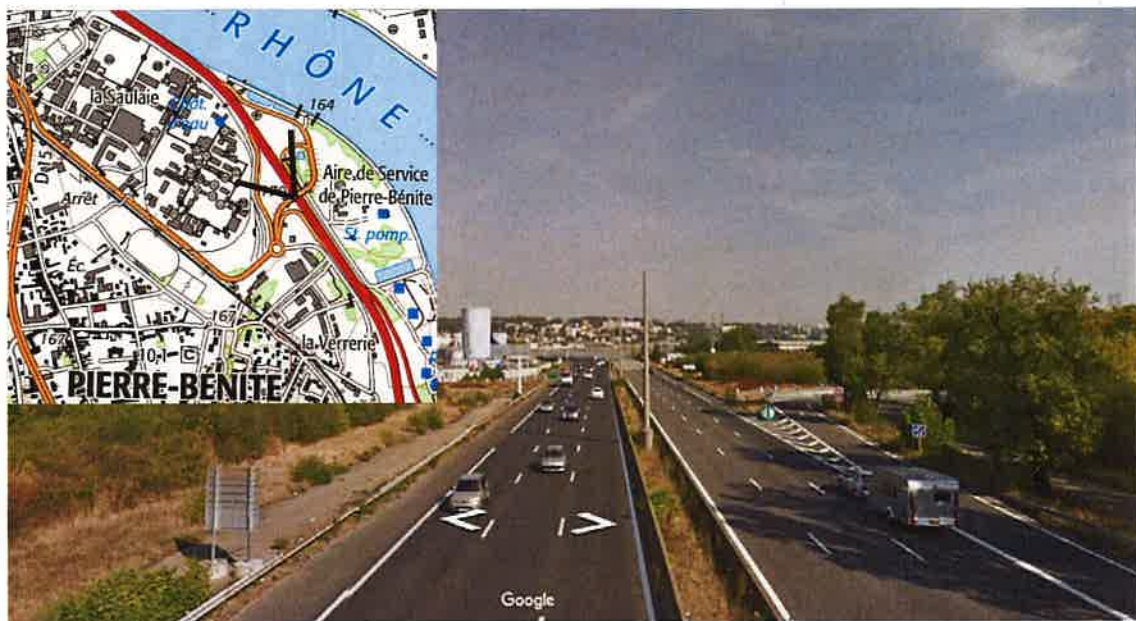




Vue Section Nord – Orientation vers le Nord (Source : Google maps)



Vue Section Nord – Orientation vers le Sud (Source : Google maps)



Vue Section Sud – Orientation vers le Nord (Source : Google maps)

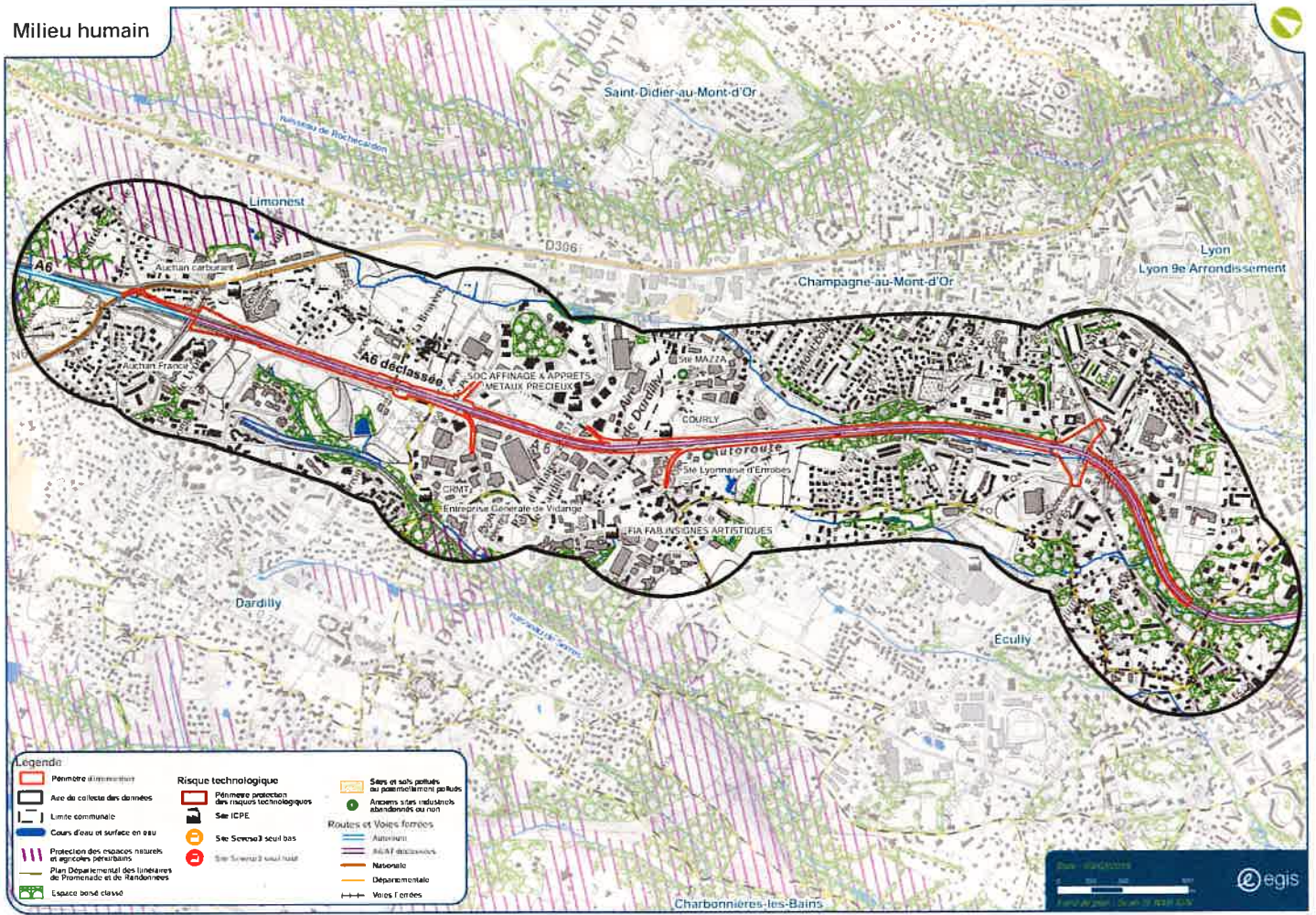


Vue Section Sud – Orientation vers le Sud (Source : Google maps)

Parking Relais & abords

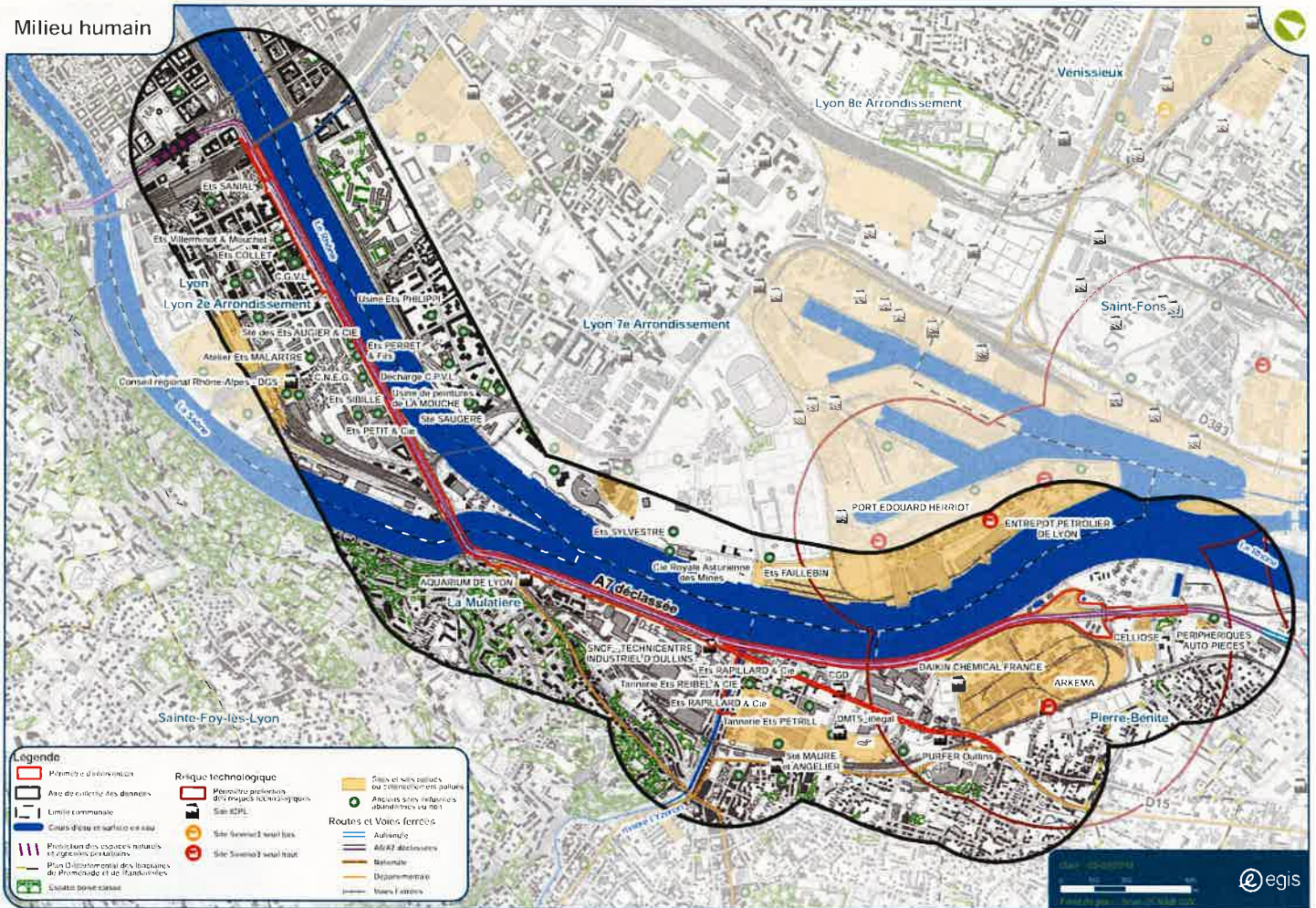


Milieu humain

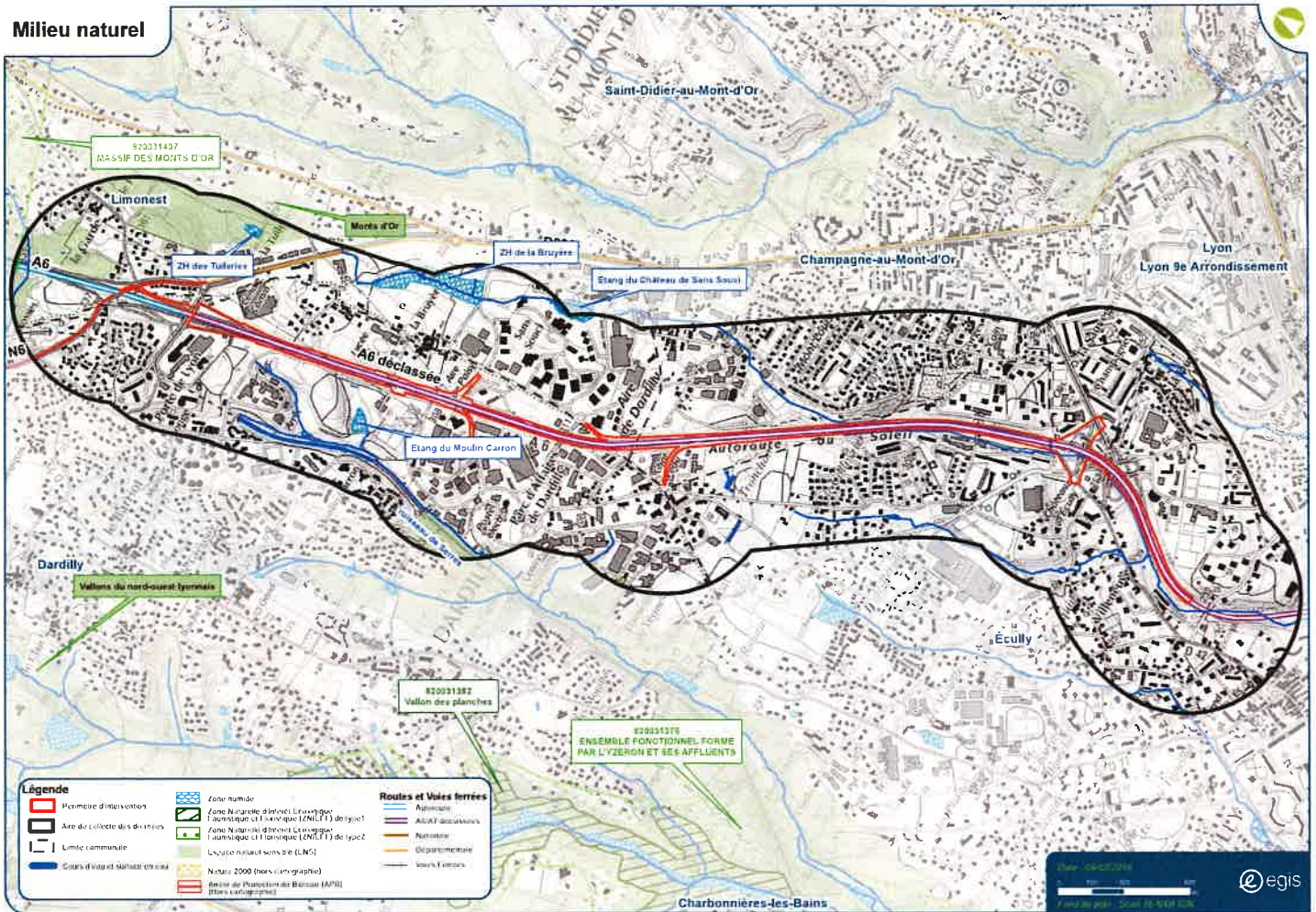


Légende	
	Périmètre d'intervention
	Aire de collecte des données
	Limite communale
	Cours d'eau et surface en eau
	Protection des espaces naturels et agricoles pérennes
	Plan Départemental des Linéaires de Promenade et de Randonnées
	Espace bordé classé
Risque technologique	
	Périmètre protection des risques technologiques
	Site ICPE
	Site Seveso 3 seul bas
	Site Seveso 3 seul haut
Routes et Voies ferrées	
	Autoroute
	RAAF déclassées
	Nationale
	Départementale
	Voies ferrées
	Sols et sols pollués, au passif/latents parcellaires
	Aciers sans industries abandonnés ou non

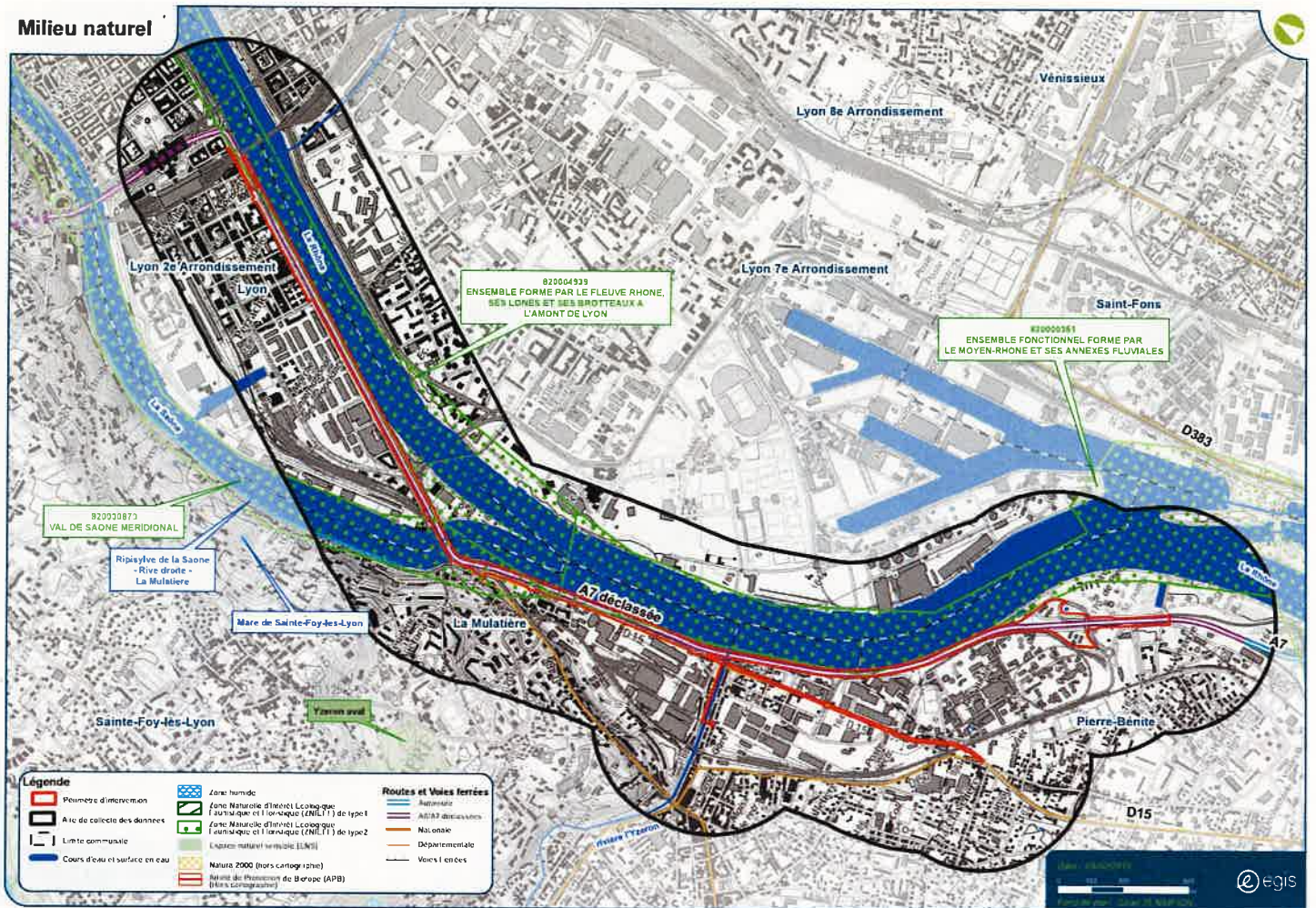
Milieu humain



Milieu naturel



Milieu naturel



820004939
ENSEMBLE FORME PAR LE FLEUVE RHONE,
SES LONES ET SES BROTTTEAUX A
L'AMONT DE LYON

820000361
ENSEMBLE FONCTIONNEL FORME PAR
LE MOYEN-RHONE ET SES ANNEXES FLUVIALES

820000873
VAL DE SAONE MERIDIONAL

Ripisylve de la Saone
- Rive droite -
La Mulatiere

Mare de Sainte-Foy-Les-Lyon

La Mulatiere

A7 déclassée

Sainte-Foy-Les-Lyon

Yzeron aval

La Mulatiere

A7 déclassée

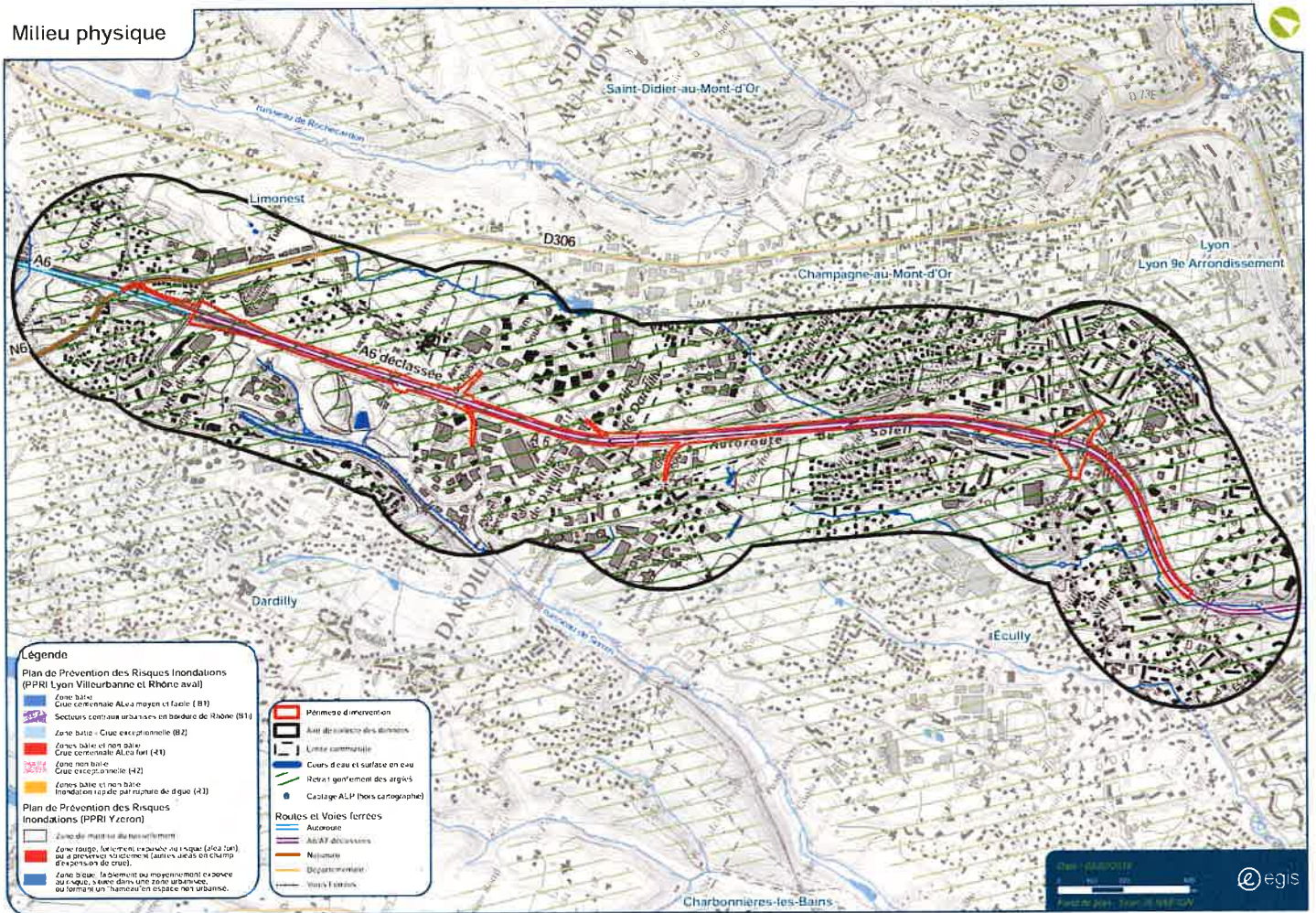
Pierre-Bénite

D15

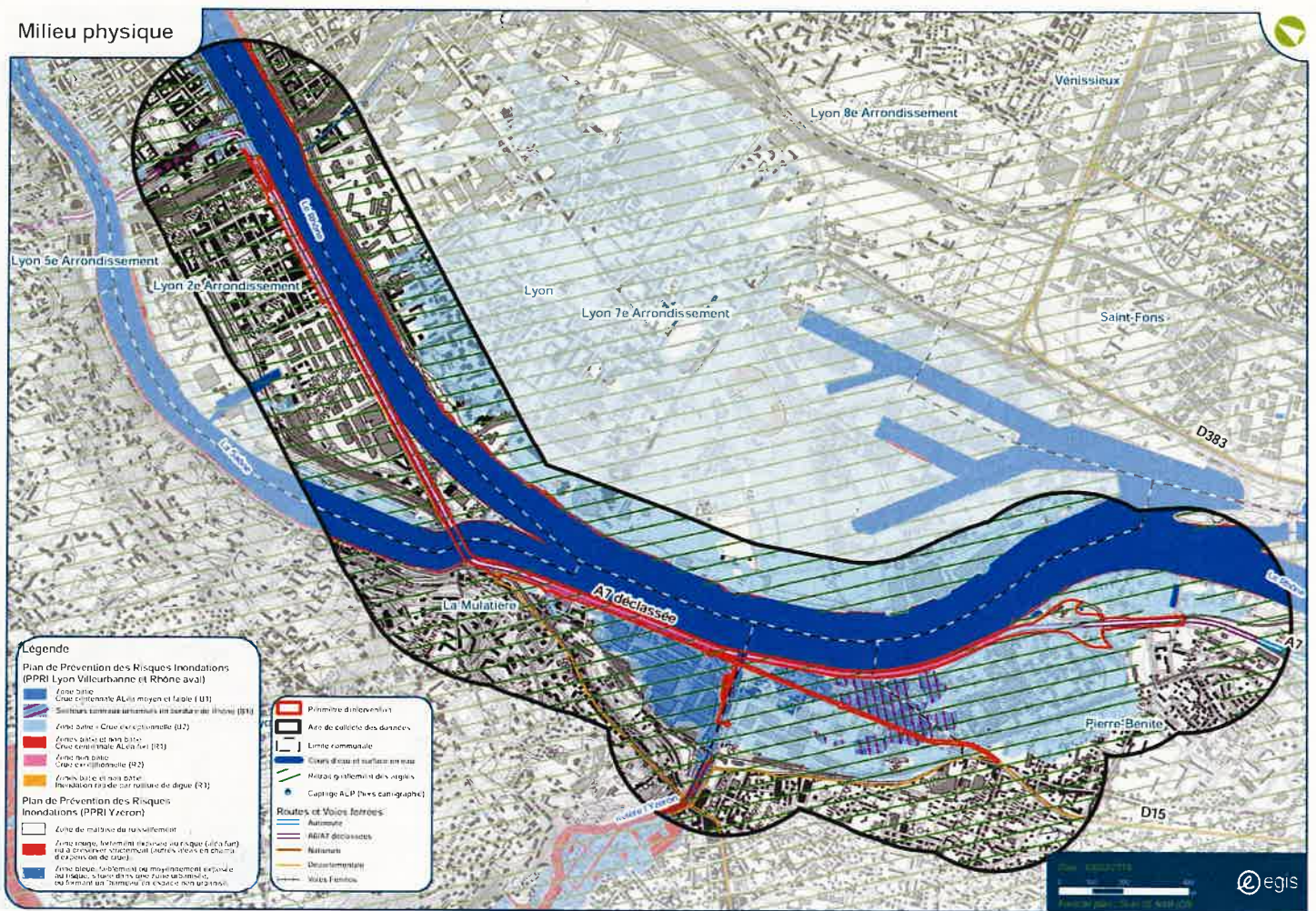
D383

Légende		Routes et Voies ferrées	
	Points d'intervention		Régionale
	Site de collecte des données		Autoroute
	Limite communale		Nationale
	Cours d'eau et surface en eau		Départementale
	Zone humide		Voies ferrées
	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1		
	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2		
	Landes naturelles humides (LNLN)		
	Natura 2000 (hors cartographie)		
	Naturelle d'Intérêt de Biotope (APB) (hors cartographie)		

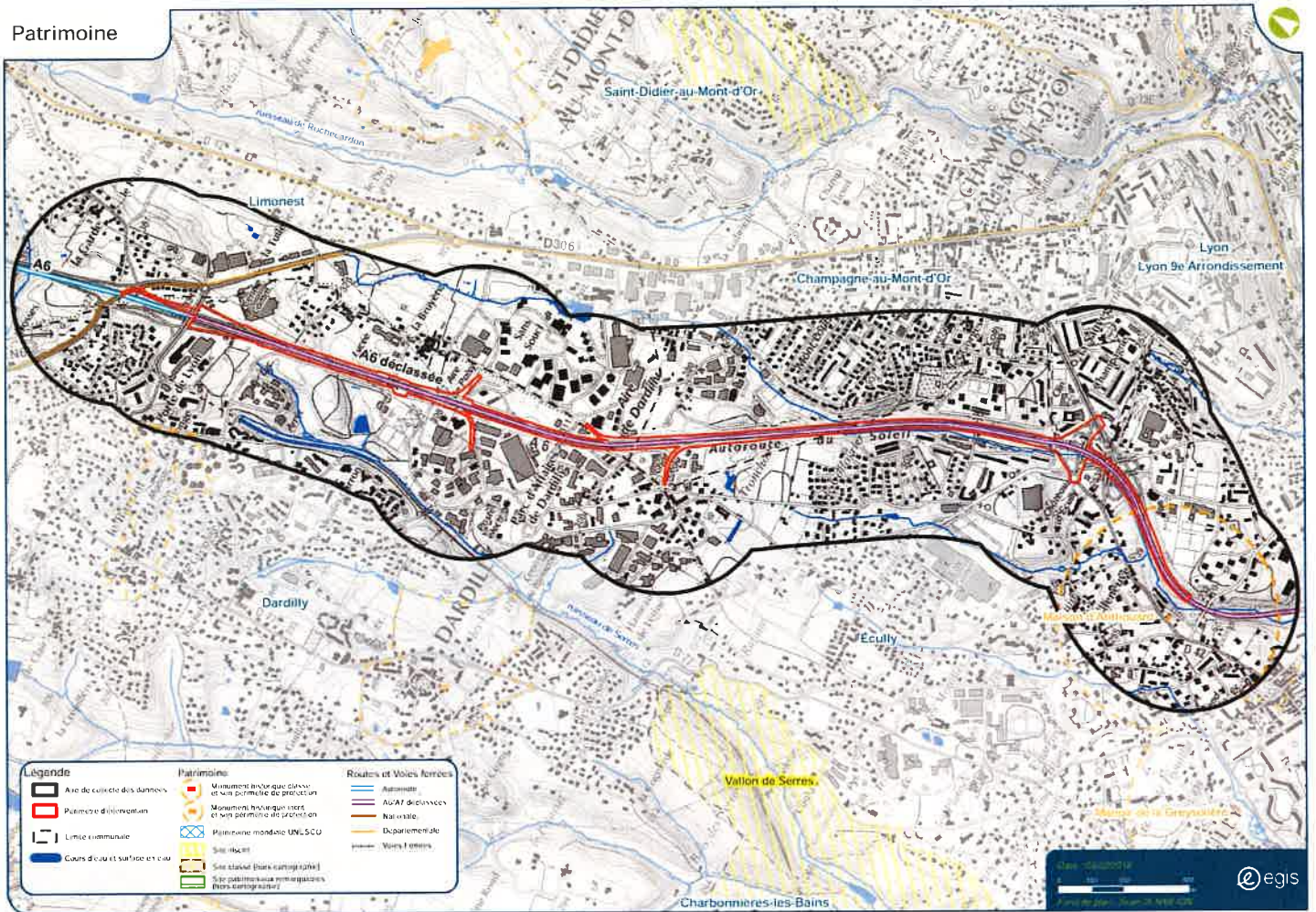
Milieu physique



Milieu physique



Patrimoine



Patrimoine

