

Liaison autoroutière A89/A6

3.4.8. ACOUSTIQUE

3.4.8.1. NOTIONS DE BASE

3.4.8.1.1. LE BRUIT - DÉFINITION

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son amplitude (ou niveau de pression acoustique) exprimées en dB.

Le bruit ambiant correspond au bruit total existant dans une situation donnée, pendant un intervalle de temps donné. Il est composé des bruits émis par toutes les sources sonores proches ou éloignées.

3.4.8.1.2. PLAGE DE SENSIBILITÉ DE L'OREILLE

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible (2.10-5 Pascal) et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000. L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.

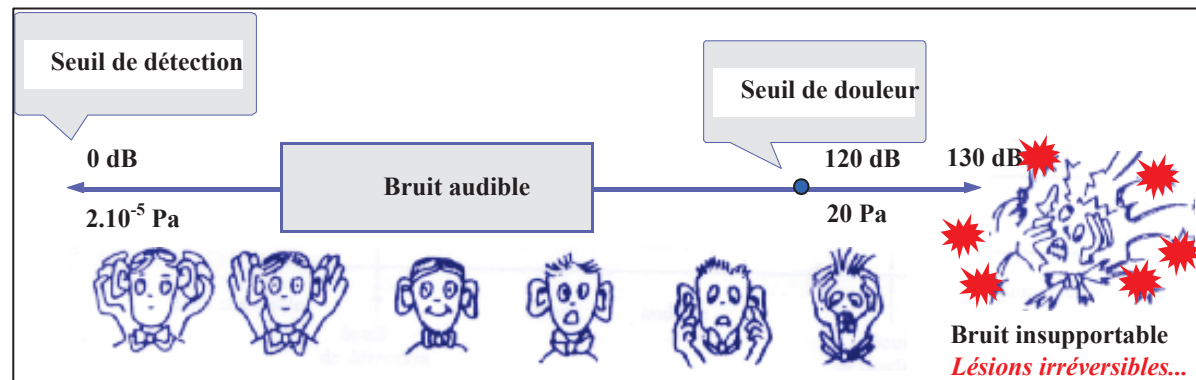


Figure 42 : Plage de sensibilité de l'oreille humaine

3.4.8.1.3. ARITHMÉTIQUE PARTICULIÈRE

Le doublement de l'intensité sonore, due par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit :

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$$

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort :

$$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$$

3 - Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet de liaison A89/A6

3.4.8.1.4. ÉCHELLE DES NIVEAUX DE BRUIT

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

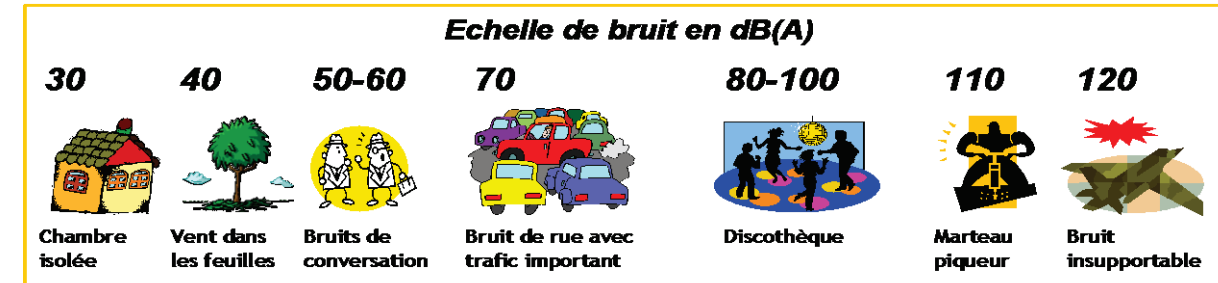


Figure 43 : Échelle des niveaux de bruit

3.4.8.2. ASPECT RÉGLEMENTAIRE

3.4.8.2.1. TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Les articles L571-1 à L571-26 du Livre V du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant la Loi n° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, prévoient la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres.

Les articles R571-44 à R571-52 du Livre V du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant le Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, indiquent les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes.

L'Arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières, précise les indicateurs de gêne à prendre en compte : niveaux LAeq(6 h - 22 h) pour la période diurne et LAeq(22 h - 6 h) pour la période nocturne ; il mentionne en outre les niveaux sonores maximaux admissibles suivant l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit existant.

La Circulaire du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction des routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, complète les indications réglementaires et fournit des précisions techniques pour faciliter leur application.

3.4.8.2.2. INDICES RÉGLEMENTAIRES

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un camion, par exemple), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes.

Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que c'est le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq. En France, ce sont les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau Leq.

Les indices réglementaires s'appellent **L_{Aeq}(6 h - 22 h)** et **L_{Aeq}(22 h - 6 h)**. Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pour l'ensemble des bruits observés.

Ils sont mesurés ou calculés à 2 m en avant de la façade concernée et entre 1.2 m et 1.5 m au-dessus du niveau de l'étage choisi, conformément à la réglementation. Ce niveau de bruit dit « en façade » majore de 3 dB le niveau de bruit dit « en champ libre » c'est-à-dire en l'absence de bâtiment.

3.4.8.2.3. CRITÈRE D'AMBIANCE SONORE

Le critère d'ambiance sonore est défini dans l'Arrêté du 5 mai 1995 et il est repris dans le § 5 de la Circulaire du 12 décembre 1997. Le tableau ci-dessous présente les critères de définition des zones d'ambiance sonore :

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues (en dB(A))	
	L _{Aeq} (6 h - 22 h)	L _{Aeq} (22 h - 6 h)
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	≥ 65	< 60
Non modérée	< 65	≥ 60
	≥ 65	≥ 60

Tableau 42 : Critères de définition des zones d'ambiance sonore

3.4.8.3. MODÉLISATION DE L'ÉTAT INITIAL

3.4.8.3.1. MÉTHODOLOGIE

La cartographie des niveaux sonores en milieu extérieur a été basée sur l'utilisation du logiciel MITHRA V5.1.22 (Modélisation Inverse du Tracé dans l'Habitat de Rayons Acoustiques). La modélisation du site a été réalisée en trois dimensions et intègre les éléments suivants : la topographie, le bâti et les sources de bruit (infrastructures routières dans le cas présent).

3.4.8.3.2. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE LA SIMULATION DE LA SITUATION INITIALE

Les pages suivantes présentent les résultats de simulation de l'état initial sous la forme de cartes d'isophones à 4 m de hauteur permettant la visualisation rapide des niveaux de bruit (plans 1 à 5).

3.4.8.3.3. ANALYSE DES RÉSULTATS DE LA SIMULATION DE LA SITUATION INITIALE

Plan 1 : La Tour-de-Salvagny / RN7 : L'ensemble du secteur est actuellement une **zone d'ambiance sonore préexistante modérée** au sens de la réglementation, les niveaux de bruit étant généralement inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit, sauf pour quelques bâtiments situés dans la zone où les niveaux sonores sont supérieurs à 65 dB(A) en période jour (**zone d'ambiance sonore préexistante est non modérée**). Sur ce secteur, la source sonore prépondérante est la RN7.

L'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, calculé en façades des habitations, est compris entre 8.0 dB(A) et 10.0 dB(A).

Plan 2 : Dardilly / RN 489 : L'ensemble du secteur est actuellement une zone d'ambiance sonore préexistante modérée au sens de la réglementation, les niveaux de bruit étant inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit. Sur ce secteur, la source sonore prépondérante est la RN 489.

L'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, calculé en façades des habitations, est de l'ordre de 9 dB(A).

Plan 3 : Dardilly / RN6 : Les habitations situées à moins de quatre-vingt mètres des RN6 et RD 306 sont situées en **zone d'ambiance sonore non modérée** avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) pour la période jour. Sur ce secteur, les sources sonores prépondérantes sont les RN 489, RD 306 et RN6.

L'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, calculé en façades des habitations, est compris entre 8.5 dB(A) et 10.0 dB(A).

Plan 4 : Lissieu / A6 : L'ensemble du secteur est actuellement une **zone d'ambiance sonore préexistante modérée** au sens de la réglementation, les niveaux de bruit étant inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit, sauf pour quelques bâtiments situés à moins d'une quarantaine de mètres de l'autoroute A6 pour lesquelles la **zone d'ambiance sonore préexistante est non modérée** (niveaux de bruit supérieurs ou égaux à 65 dB(A) de jour et supérieurs ou égaux à 60 dB(A) de nuit). Sur ce secteur, la source sonore prépondérante est l'autoroute A6.

L'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, calculé en façades des habitations, est compris entre 5.0 dB(A) et 9.5 dB(A).

Plan 5 : Limonest / A6 : L'ensemble du secteur est actuellement une **zone d'ambiance sonore préexistante modérée** au sens de la réglementation, les niveaux de bruit étant généralement inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit, sauf pour quelques bâtiments dont les niveaux sont supérieurs à 65 dB(A) en période jour (**zone d'ambiance sonore préexistante est non modérée**). Sur ce secteur, les sources sonores prépondérantes sont l'autoroute A6 et la RN6.

L'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, calculé en façades des habitations, est compris entre 5.0 dB(A) et 6.0 dB(A).

Étant donné l'écart observé entre les niveaux moyens L_{Aeq} jour et L_{Aeq} nuit, les protections acoustiques à la source seront donc dimensionnées à l'horizon 2038, sur la période diurne (période dimensionnante). En effet, 90% à 95% du trafic circule de jour sur les infrastructures concernées. C'est pourquoi, par souci de clarté, les cartes isophones présentées ci-après ne portent que sur les niveaux sonores de jour.

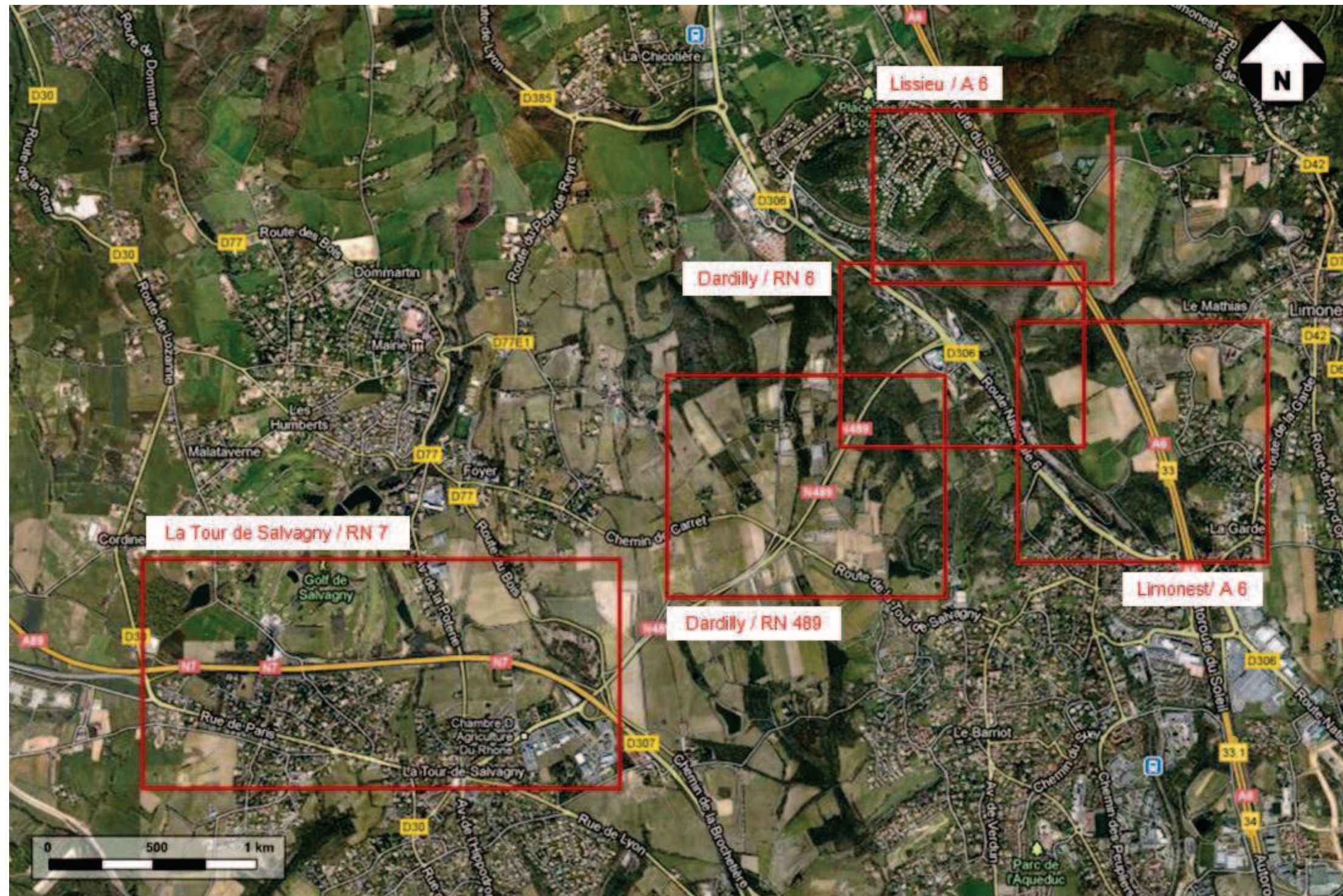
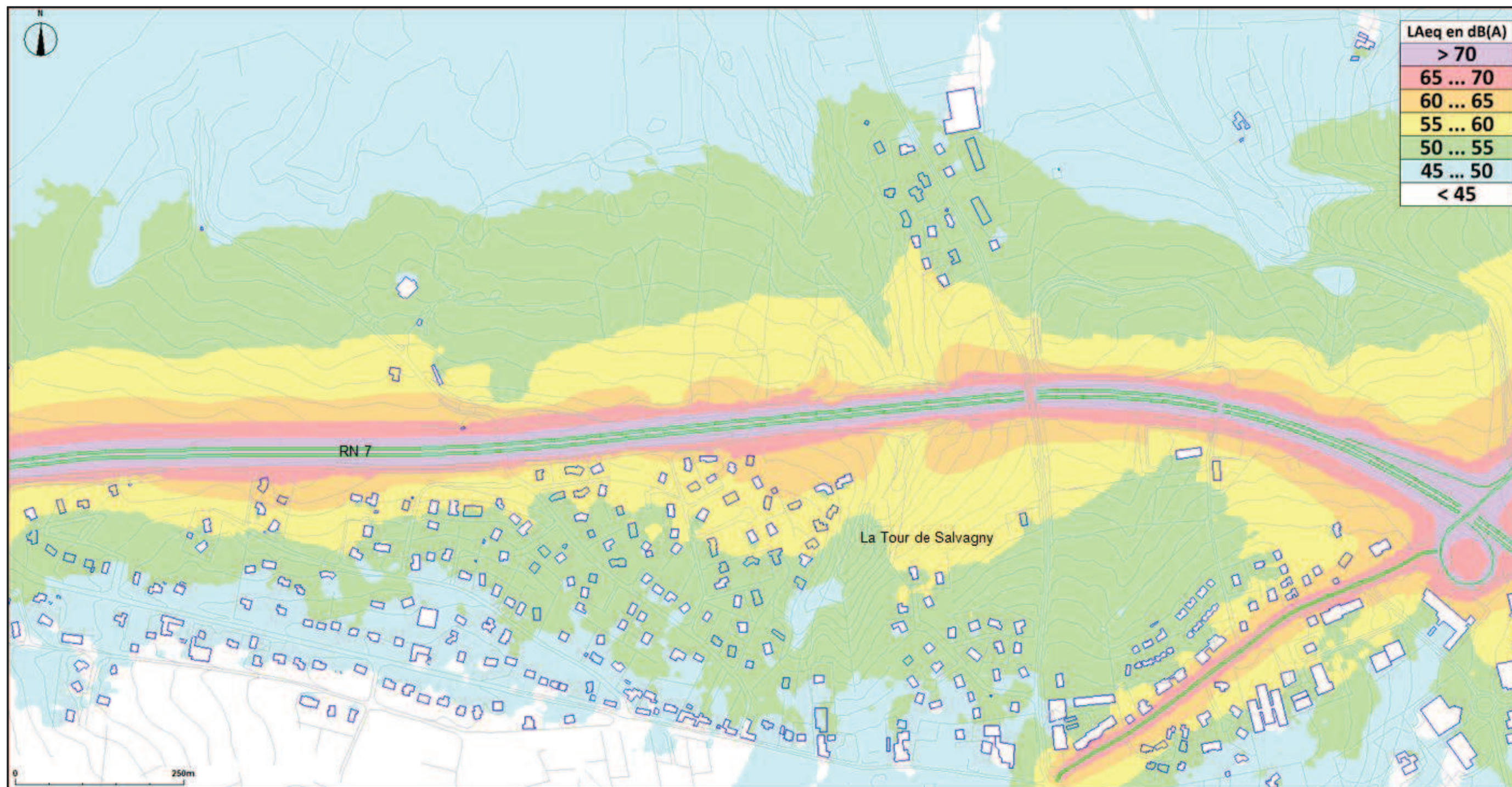


Figure 44 : Découpage de la zone d'étude pour l'état initial acoustique



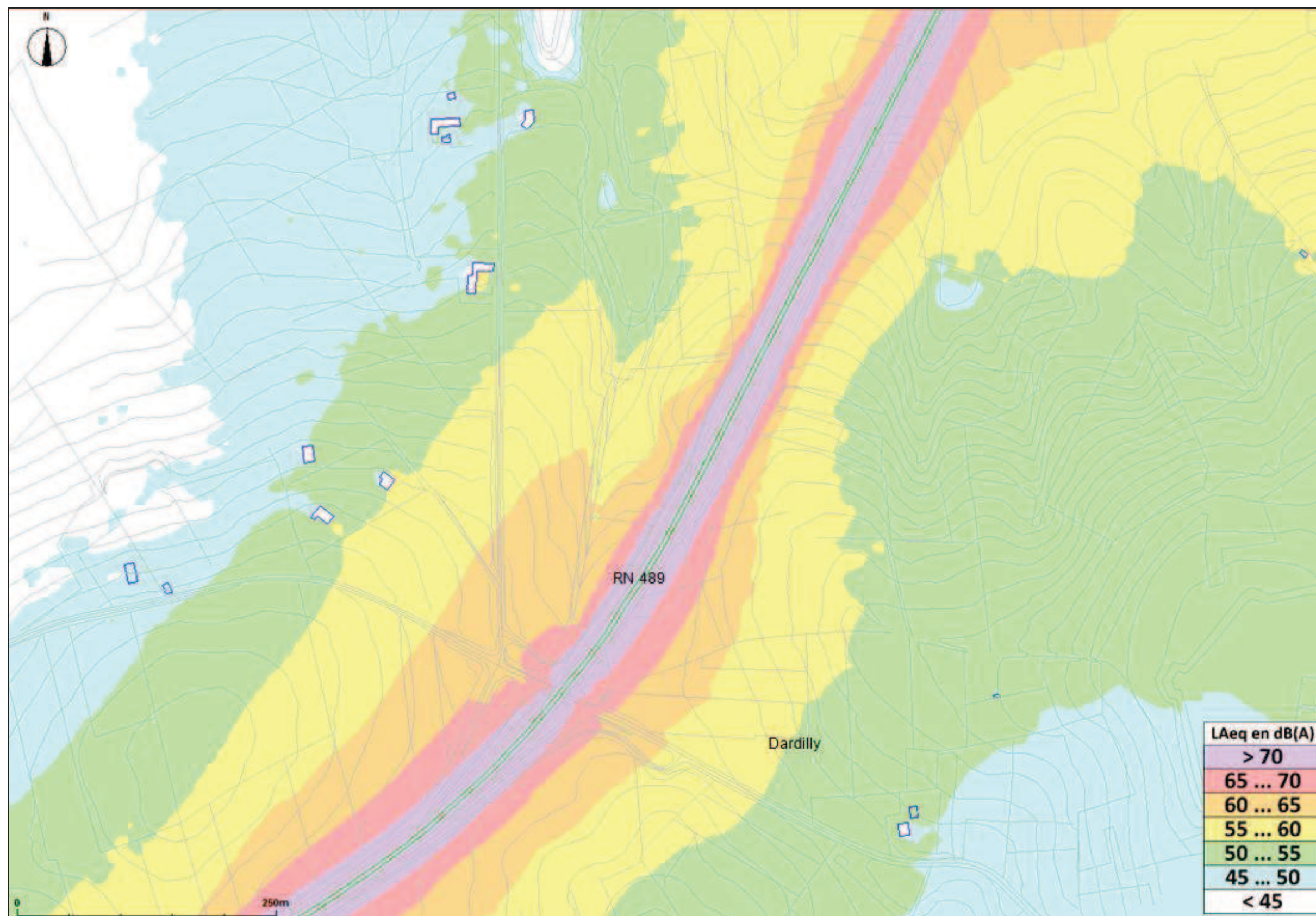


Figure 46 : Plan 2 – Situation initiale - Cartographie des niveaux sonores à 4 m au-dessus du sol - / Niveaux LAeq en dB(A) - Jour (6 h - 22 h) – Dardilly / RN 489

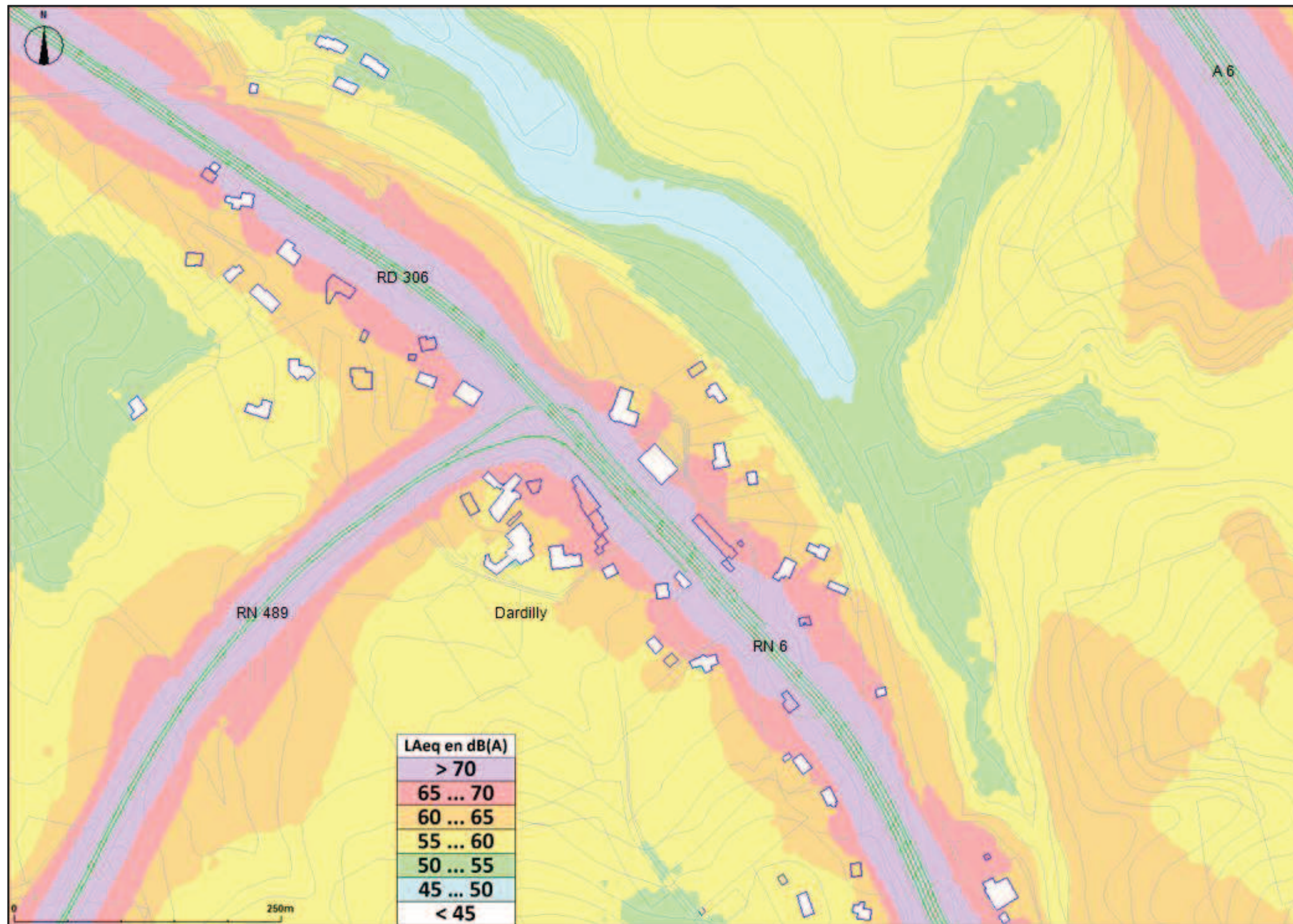


Figure 47 : Plan 3 – Situation initiale - Cartographie des niveaux sonores à 4 m au-dessus du sol / Niveaux LAeq en dB(A) - Jour (6 h - 22 h) – Dardilly / RN6

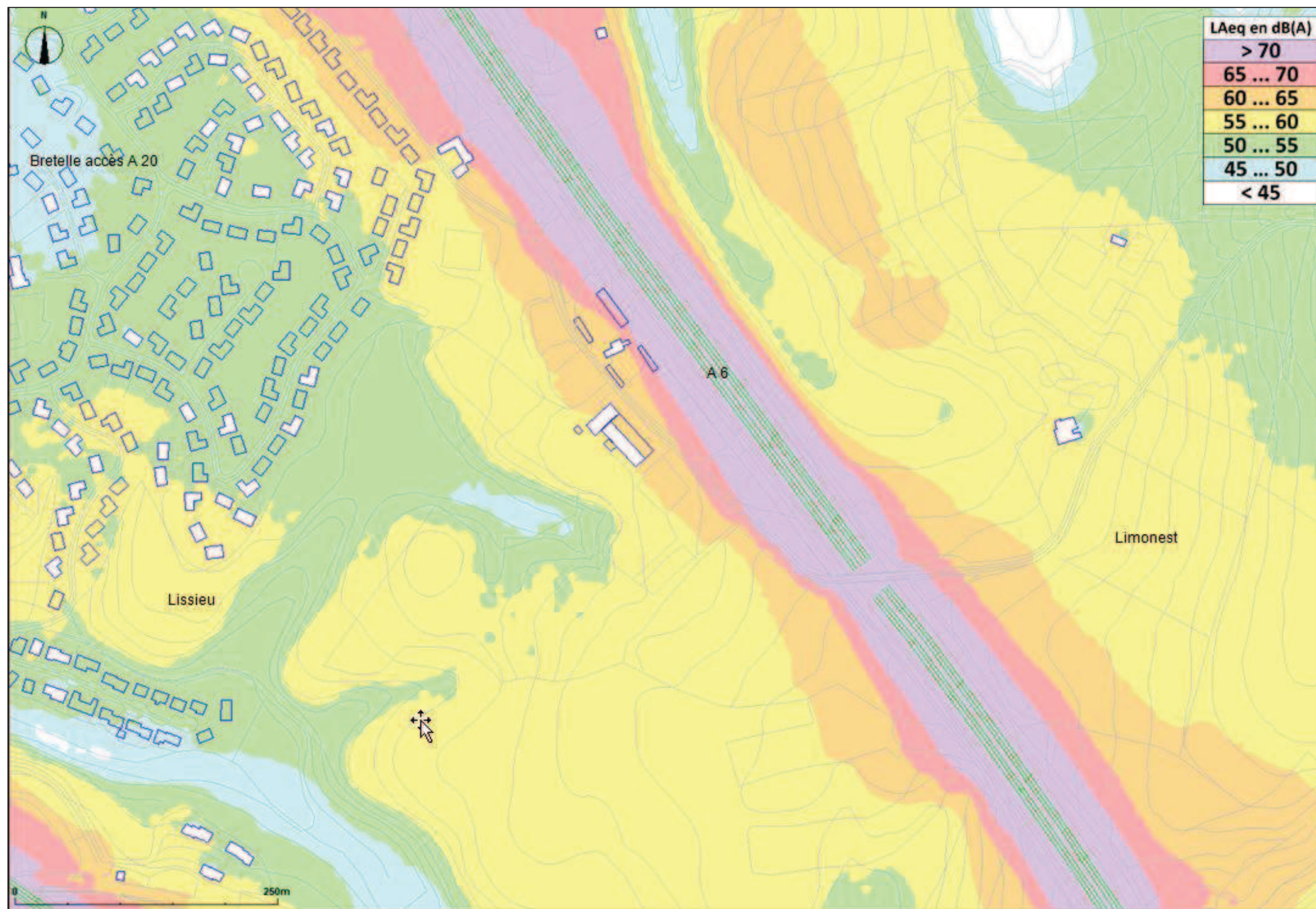


Figure 48 : Plan 4 – Situation initiale - Cartographie des niveaux sonores à 4 m au-dessus du sol / Niveaux LAeq en dB(A) - Jour (6 h - 22 h) – Lissieu / A6

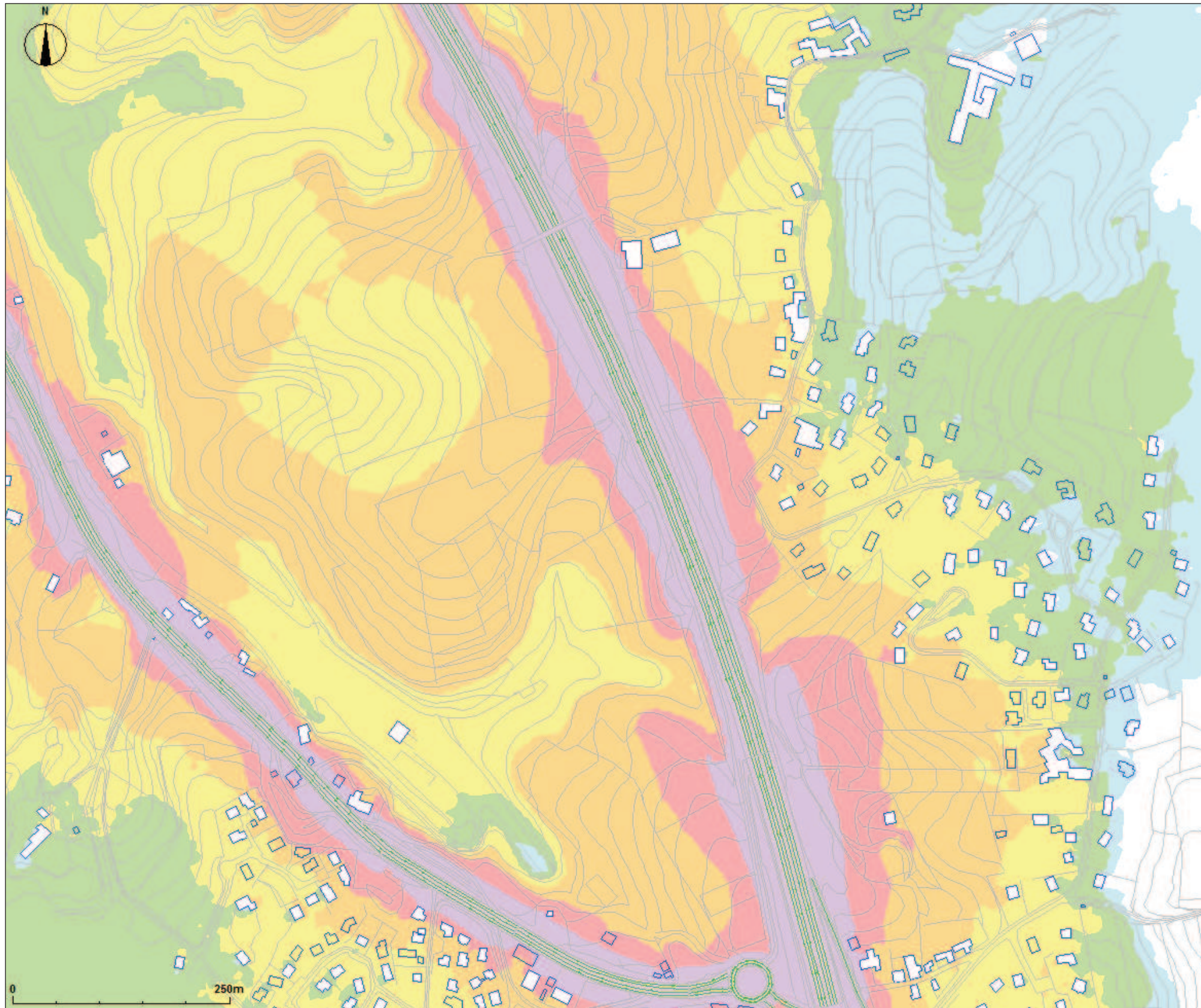


Figure 49 : Plan 5 – Situation initiale - Cartographie des niveaux sonores à 4 m au-dessus du sol / Niveaux LAeq en dB(A) - Jour (6 h - 22 h) – Limonest / A6

Synthèse Milieu humain

Le milieu péri-urbain dans lequel s'insère le projet implique les enjeux suivants :

- Enjeu relatif au cadre de vie des habitants en particulier pour les habitations de La Tour-de-Salvagny et du hameau du Bois des Longes à Dardilly.

En termes de qualité de l'air, la zone d'étude se caractérise par des teneurs en polluant représentatives d'un environnement péri-urbain. La qualité de l'air est qualifiée de bonne pour la plupart des polluants, mais elle reste à améliorer pour le dioxyde d'azote en proximité routière et pour les poussières.

En termes d'ambiance acoustique, les niveaux sonores recensés sont caractéristiques de celle d'une zone péri-urbaine, la plupart des ambiances étant qualifiée d'ambiances sonores modérées sauf pour quelques bâtiments le long de l'autoroute A6, de la RN6. Sur ces secteurs particuliers les zones d'ambiances sont qualifiées de préexistantes non modérées.

- Enjeu relatif à l'importance du pôle d'emploi le Techlid (plus de 37 000 emplois salariés) ;
- Enjeux relatifs à la sensibilité des voiries, déjà très sollicitées en terme de trafic aujourd'hui (pour les riverains, les usagers de l'A89 et les employés des zones d'activités de la zone d'étude) ;
- Pression foncière forte, pesant sur des espaces agricoles déjà diminués (avec notamment deux parcelles AOC coteaux du lyonnais plantée à proximité directe du projet).

3.5. PAYSAGE

3.5.1. INTRODUCTION

L'étude du diagnostic paysager présentée ci-après, vise à actualiser le contexte paysager de l'étude d'impact de 2006.

La portion de 6 kilomètres environ du tracé, traverse et est en contact visuel avec plusieurs entités paysagères distinctes (voir carte du paysage) :

- le plateau agricole,
- le vallon du Sémanet,
- le coteau de Limonest,
- la colline de Dardilly,
- la vallée de Dardilly.

Les perceptions que l'on a depuis les infrastructures existantes en tant qu'utilisateur, ou celui que l'on a depuis les abords de la voie en tant que riverain, sont différents; d'autant plus si l'on se situe dans un espace ouvert ou fermé. Cette étude s'appuiera largement sur ce principe, il dictera la structure de l'étude.

Dans un paysage ouvert, la route sera plus facilement visible. De la même façon, le champ visuel sera plus dégagé pour les usagers et les riverains.

Dans un paysage fermé, l'infrastructure sera peu perceptible par les riverains. Il en sera de même depuis la route, les vues seront tout de suite arrêtées (boisements, bâtis).

La topographie du site et l'implantation de l'infrastructure en décaissé (déblai), en remblai ou sous ouvrage peuvent bien évidemment, également jouer sur l'impact visuel de l'infrastructure.

Avant de débiter la description des différentes entités paysagères rencontrées sur le parcours, il semble important de définir précisément ce que l'on entend par entité paysagère : elle correspond à un ensemble de composants spatiaux, de perceptions sociales et de dynamiques paysagères qui, par leurs caractères, procurent une singularité à la partie de territoire concernée. Elle se distingue des entités voisines par une différence de présence, d'organisation ou de formes de ces caractères.

3.5.2. CONTEXTE PAYSAGER

Le secteur d'étude, au Nord-Ouest de Lyon, se situe à l'intersection de trois bassins versants : l'Yzeron (Rhône), l'Azergues et le Morbier-Formans. Ils forment un cadre au site, dans lequel s'insère le projet.

Le relief du territoire traversé est relativement plat à l'ouest puis plus vallonné vers l'est, dû à un riche réseau hydrographique, où domine l'activité agricole, structuré par des boisements, des haies bocagères, des ripisylves et des jardins.

Dans l'espace formé par ce plateau Lyonnais et les contreforts des Monts d'Or, on peut distinguer plusieurs grandes entités paysagères :

- le plateau agricole », qui s'insère entre les entités urbaines de Dommartin au nord, Lentilly à l'ouest et La-Tour-de-Salvagny au sud, large paysage ouvert,
- le vallon du Sémanet, perçu comme un vaste boisement homogène,
- le coteau de Limonest, où se côtoient l'agriculture et une urbanisation relativement dense,
- la colline de Dardilly, au sud du vallon du Sémanet, à l'urbanisation dense mais à dominante très boisée, assure l'articulation entre le plateau agricole et le coteau de Limonest,
- la vallée de Dardilly, dans le prolongement sud du vallon de Sémanet, vallée très urbanisée, en entrée d'agglomération lyonnaise.

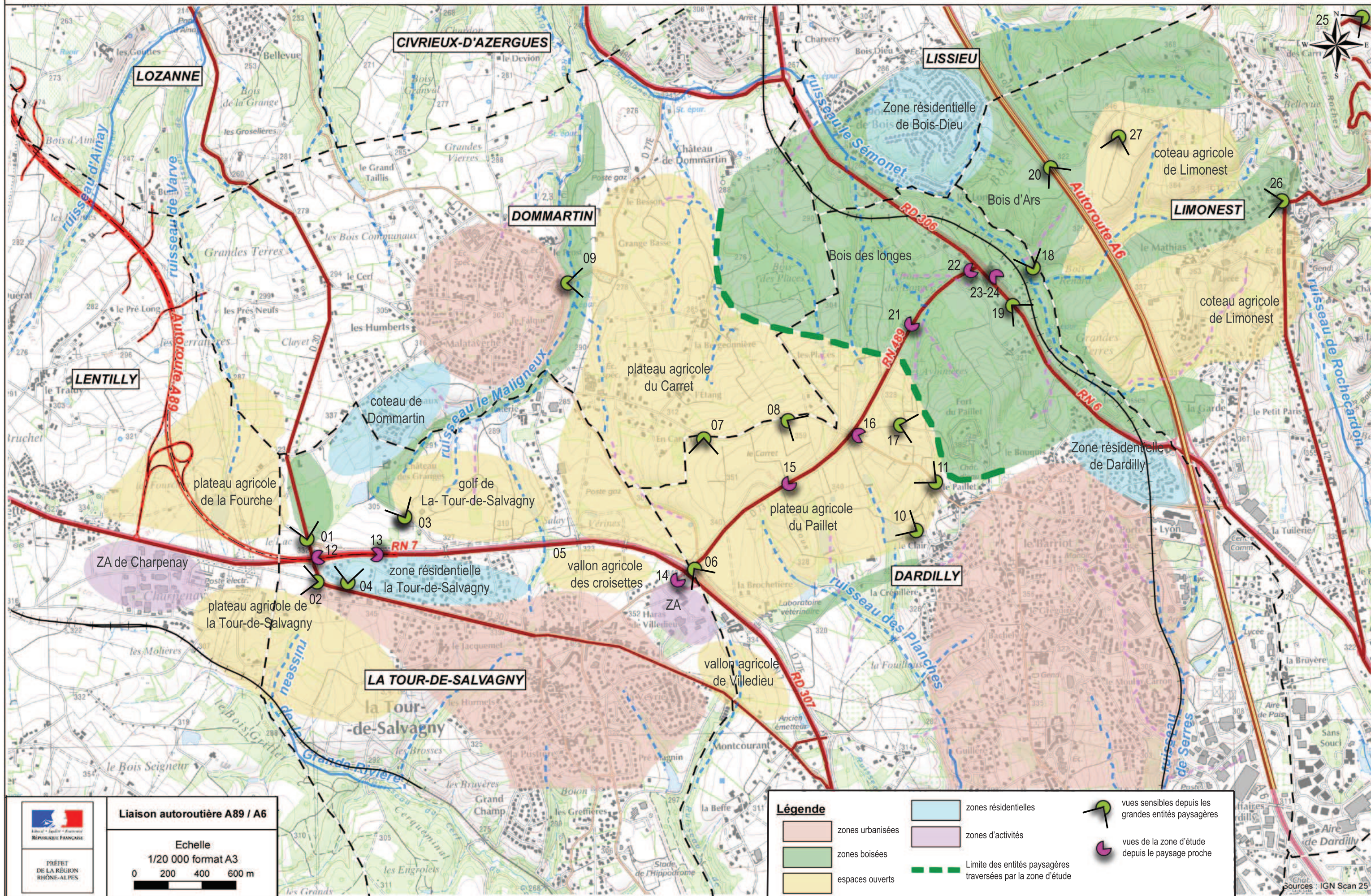
La mise en œuvre de la liaison A89/A6 se fait en partie, grâce au recalibrage de deux infrastructures routières existantes concerne :

- la RN7, entre la RD30 et la RN 489 qui marque sur cette section une limite à l'urbanisation de La-Tour-de-Salvagny ;
- la RN489, entre la RN7 et la RN6, qui épouse sur cette portion le plateau agricole ;

Entre l'échangeur de la RN489/RN6 et l'A6, le projet prévoit la création d'une nouvelle infrastructure traversant le vallon du Sémanet.

Les deux infrastructures concernées par le projet s'insèrent au cœur de ces grandes entités paysagères. Seules deux d'entre elles sont traversées par le projet : Le plateau agricole et le vallon du Sémanet. Les autres sont impactées non pas physiquement mais visuellement.

LIAISON A89 / A6 PAYSAGE



Liaison autoroutière A89 / A6

Echelle
1/20 000 format A3

0 200 400 600 m

Légende

- zones urbanisées
- zones boisées
- espaces ouverts
- zones résidentielles
- zones d'activités
- Limite des entités paysagères traversées par la zone d'étude

- vues sensibles depuis les grandes entités paysagères
- vues de la zone d'étude depuis le paysage proche

3.5.3. ENTITÉS PAYSAGÈRES

3.5.3.1. LE PLATEAU AGRICOLE

3.5.3.1.1. LE GRAND PAYSAGE

Cette grande entité se subdivise en deux sous-entités paysagères formant deux triangles :

- Le premier se trouve sur les communes de Dommartin, La-Tour-de-Salvagny et Lentilly,
- Le second triangle est formé par les communes de Dommartin, La-Tour-de-Salvagny et la colline de Dardilly.

● Plateau agricole des fourches

Le premier triangle se compose au nord de la RN7, par le **plateau agricole des Fourches**, marqué par un léger relief. Très largement ouvert, il assure la transition entre les deux zones urbaines de Lentilly et de la Tour-de-Salvagny. Les paysages de ces deux agglomérations sont compartimentés l'un par rapport à l'autre, par leur séparation physique, tracées par la RN7 et la ZA de Charpenay, et par l'effet de coupure créée par un boisement dense le long de la RD30. Cet effet d'isolement donne une ambiance très rurale à ces unités, et ce, malgré la proximité d'éléments urbains denses.



Photo 36 : S1-1 - Vue depuis la RD30 sur le paysage agricole du plateau des Fourches.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

Ce plateau est depuis peu traversé par la nouvelle **autoroute A89**, qui s'insère dans le paysage vallonné. Le tracé en déblai, a nécessité d'importants travaux de terrassement, modifiant le paysage initial, par le modelage paysager des dépôts de matériaux excédentaires. En revanche, la campagne de plantation qui habille les abords de l'infrastructure, permettra, dans quelques années, d'insérer l'A89 dans son contexte paysager.



Photo 37 : S1-2 - Le plateau agricole de la Tour traversé par l'autoroute A89.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

La RD30 marque une rupture dans le paysage. Sur le **coteau de Dommartin** se sont développées des zones d'habitats résidentielles, qui profitent d'un cadre de vie agréable à proximité de Lyon. Le **golf de La Tour-de-Salvagny** en contrebas s'intègre dans le paysage grâce à ses aménagements soignés et ses arbres remarquables, et forme un espace transitoire entre la RN7 et cette zone d'habitat ; cet aménagement se dessine en continuité du plateau agricole.



Photo 38 : Photo S1-3 - Le golf de la Tours-de-Salvagny.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

Au sud de la RN7, l'infrastructure marque la limite de la **zone résidentielle de la Tours-de-Salvagny**. L'habitat de cette zone urbaine est assez dense, et à proximité immédiate de la RN7. Implantée dans son écrin de verdure, il se dégage de cette zone urbaine une ambiance sereine.

Liaison autoroutière A89/A6



Photo 39 : S1-4 - Vue depuis la zone d'habitation des Croisettes.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

La RN7 et la RD307 cloisonne la commune de La-Tour-de-Salvagny et forme une transition dans le paysage agricole. L'échangeur RN7/RN489 situé à l'est du **vallon des Croisettes**, est caractérisé par un paysage composé en partie d'une nouvelle zone d'habitat implantée dans ce paysage ouvert et une zone d'activité ; donnant au lieu un paysage sans véritable identité. La RN7 affiche sa présence par ses talus plantés d'essences feuillus



Photo 40 : S1-5 - Vue depuis la RN7 sur la nouvelle zone d'habitation située aux abords de la zone d'activité de la Tour-de-Salvagny.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

3 - Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet de liaison A89/A6



Photo 41 : S1-6 - Vue depuis l'échangeur sur la zone d'activité accolée à la RD307.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

● Dommartin, La Tour-de-Salvagny et la colline de Dardilly

Le second triangle compris dans l'entité paysagère du plateau agricole, est formé par les communes de Dommartin, La-Tour-de-Salvagny et la colline de Dardilly.

Deux paysages agricoles se distinguent à partir de cette limite :

- **Le plateau agricole du Carret**, est à majorité céréalière. Le paysage est largement ouvert, au relief régulier à proximité de la ligne de crête, puis au relief plus vallonné en redescendant vers Dommartin, où l'habitat est plus parsemé, avec d'imposants corps de ferme et des masses boisées plus denses. La crête du Carret isole le plateau de la RN489, d'où l'ambiance rurale protégée, au paysage harmonieux. Le Mont Verdun offre un point de repère prégnant sur l'axe ouest-est de la RN489



Photo 42 : S1-7 - Panorama très ouvert depuis le plateau agricole du Carret.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 43 : S1-8 - Vue depuis le plateau agricole du Carret. Vue rasante sur le plateau agricole du Paillet avec en pied de vallon la RN489 et le panorama sur le Mont Verdun.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 45 : S1-10 - Vue sur le plateau agricole du Paillet, mosaïque de couleurs et de textures.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 44 : S1-9 - Vue panoramique sur le plateau agricole paisible du Carret depuis Dommartin
Source : TSC, étude d'impact 2006.



Photo 46 : S1-11 - Vue panoramique sur le plateau agricole du Paillet depuis la route qui monte au Paillet
Source : TSC, étude d'impact 2006.

La frange forestière du Bois des Longes qui marque la limite entre la grande entité du plateau agricole et le vallon du Sémanet est assez franche : elle marque très nettement et très sensiblement par sa soudaineté, le passage d'une unité à l'autre.

- Le **plateau agricole du Paillet**, est d'aspect homogène, même si son occupation par l'arboriculture crée un paysage de « mosaïque », plus varié que le plateau du Carret. Il y a par ailleurs, très peu de constructions au sein même de cette séquence (elles se situent plus au sud). C'est donc une impression générale de vaste paysage ouvert qui domine. Paysage animé par la mosaïque de couleurs liées aux différents modes de culture du sol, aux haies bocagères et aux quelques plans d'eau.

Liaison autoroutière A89/A6

3.5.3.1.2. LE PAYSAGE PROCHE

Les RN7 et RN489 s'insèrent assez bien dans l'unité paysagère du plateau agricole qu'elles traversent : elles sont peu vues et, à l'inverse, elles offrent peu de perception vers le paysage proche.

Elles ne constituent donc pas à proprement parler, des éléments structurants du paysage. Certes elles engendrent parfois des coupures entre différentes unités paysagères et ont influencé ou limité certaines implantations urbaines (ZA de La-Tour-de-Salvagny), mais elles n'en restent pas moins des éléments bien intégrés dans leur paysage.

Le tronçon de la RN7, sur la zone d'étude représente environ 2300 mètres de la liaison future. Elle s'inscrit entre l'échangeur de la RN7-A89 et celui de la RN7/RN489/RD307. L'infrastructure s'insère parfaitement dans les unités paysagères qu'elle traverse, d'une part étant donnée son ancienneté, mais également par le fait qu'elle est le plus souvent sur la zone étudiée, en déblai et bordée de plantation dense et épaisse, composée par les aménagements routiers et renforcée par les haies riveraines. Ce cloisonnement donne la sensation d'isolement par rapport au paysage proche environnant et une certaine monotonie pour l'utilisateur. En revanche elle facilite son insertion visuelle dans le paysage et limite fortement les intervisibilités avec les riverains. Malgré la proximité du passage supérieur de la RD30 avec la RN7, les zones d'habitations se trouvent isolées visuellement de l'infrastructure. Dans le sens est-ouest de la RN7, les zones d'habitations sont occultées par un talus et une bande épaisse de plantations.



Photo 47 : S1-12 - Vue depuis le passage supérieur de la RD30.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

3 - Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet de liaison A89/A6



Photo 48 : S1-13 - Vue depuis la RN7.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

L'échangeur RN7/RN489/RD307, par sa position dominante s'intègre mal dans le paysage. Les aménagements paysagers ne contribuent pas dans ce sens. Ces larges emprises et sa végétation hétérogène, composées d'essences « exotiques » ne contribuent pas à son intégration.



Photo 49 : S1-14 - L'échangeur RN7/RN489/RD307.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

Le tronçon de la RN489, sur la zone étudiée, correspond à un peu moins de 2000 mètres de la future liaison concernée par l'unité paysagère du plateau agricole. Ce tronçon traverse en majeure partie le paysage ouvert du plateau agricole du Paillet jusqu'à la limite du Bois des Longes. Comme la RN7, les légers jeux de reliefs ont imposé des passages en déblai, isolant visuellement la RN489 à l'environnement proche. En revanche, lorsque la route épouse le terrain naturel, des vues dégagées permettent d'embrasser l'ensemble du paysage, jusqu'aux **Monts de Verdun** et le radar, éléments visuel fort dans le paysage et point de repère sur l'axe est-ouest.

L'infrastructure semble appartenir, à part entière à l'entité paysagère du plateau, d'autant plus que ses abords sont peu plantés sur cette section de route, la mettant en cohérence avec son environnement proche également peu boisé. Elle ne constitue donc pas une coupure paysagère, même si elle l'est physiquement par son emprise et ses aménagements.



Photo 50 : S1-15 - Vue depuis la RN489, sens est-ouest.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 51 : vue depuis la RN7, sens est-ouest, sur le plateau du Paillet.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

3.5.3.2. LE VALLON DU SÉMANET

3.5.3.2.1. LE GRAND PAYSAGE

Le **Bois des Longes** représente dans la grande entité paysagère du **vallon du Sémanet**, la principale sous-entité paysagère située dans la zone d'étude. Il forme un paysage fermé, en contraste avec le paysage ouvert du plateau agricole. Cette sous-entité homogène depuis l'extérieur, trace une barrière physique, une protection entre le contexte semi-urbain de l'agglomération Lyonnaise et le paysage rural.



Photo 52 : S1-17 – Vue depuis le plateau agricole du Paillet.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

À l'intérieur du Bois de Longes, la zone résidentielle du **Bois Dieu**, habitat dense, est parfaitement intégrée dans son contexte. Elle forme un îlot orienté vers le nord, enserré entre la RN6 et l'A6, sans véritable accroche au sud. Profitant de ce cadre agréable, l'ensemble d'habitat du Bois Dieu se confond et se lit en continuité de la masse boisée.

La RN6 et l'A6 dessinent les limites d'une bande boisée isolée, Malgré ces deux infrastructures imposantes, le boisement reste toutefois «assez naturel et sauvage ». Le ruisseau de Sémanet parcourt le boisement à son point bas.



Photo 53 : S1-18 - Le sentier forestier parcourant le Bois d'Ars.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

La proue du **coteau de Dardilly** en continuité avec le boisement, est marquée par le Fort du Paillet et le château d'eau, élément de repère important dans le paysage.

La **RN6 passe** au cœur du vallon du Sémanet. Elle est complètement isolée de son environnement extérieur depuis l'échangeur avec l'A6, jusqu'au domaine de Bois Dieu.

Liaison autoroutière A89/A6

L'effet de fermeture domine largement. Le secteur résidentiel en pied de coteau de Dardilly reste totalement isolé de la RN6 par une épaisse haie. Le manque de traitement des abords marque le paysage par une certaine platitude visuelle et l'isolement



Photo 54 : S1-19 – Vue depuis la RN6.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

Après sa traversée dans la plaine artisanale et commerciale de Dardilly, dans un environnement relativement « vert » (en dépit d'une urbanisation) juste avant la sortie vers la RN6, l'autoroute A6 longe les contreforts des Monts d'Or à une cote relativement basse. Elle traverse donc, dans le secteur étudié, une bonne partie du Bois d'Ars remontant sur quelques mètres le coteau de Limonest pour s'imbriquer à une ripisylve, ce qui l'isole de l'extérieur. Elle s'inscrit par ailleurs le plus souvent en déblai, ce qui renforce cette sensation d'isolement, de fermeture.



Photo 55 : S1-20 - L'autoroute A6 traversant une partie du Bois d'Ars.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

3 - Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet de liaison A89/A6

3.5.3.2.2. LE PAYSAGE PROCHE

L'infrastructure concernée dans cette unité par la future liaison est la RN489. Elle est relativement bien intégrée dans le paysage, grâce en partie, à son implantation soignée dans le relief et aux aménagements les jouxtant.

La RN489 traverse d'est en ouest, le Bois des Longes. Ce tronçon au cœur de cette séquence se réalise sur 650 mètres environ. Le passage de la plaine agricole au paysage forestier se fait sans transition.

D'un paysage ouvert, l'automobiliste entre dans un domaine forestier dense et impénétrable, accentué par le fait que la route nationale se trouve ici, légèrement en décaissée par rapport au bois dominant. La légère courbure du tracé routier, la lisière dense et la berme réduite ne permettent aucune percée visuelle dans aucun sens dans le paysage ; donnant une nette impression d'enfermement aux conducteurs, mais également une certaine intimité.



Photo 56 : S1-21 - La RN489 traversant le bois de Longes.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

La transition de paysage en arrivant sur l'échangeur de la RN489-RN6 est très nette. D'un paysage « naturel et sauvage », l'usager passe à un paysage très urbain, marqué par des ouvrages routiers imposants, agglomérés de structures commerciales sans identité.

Le nœud urbain dessiné par l'échangeur de la RN489 et la RN6 forme une sorte d'exception dans ce paysage préservé : une petite zone artisanale (les Longes) s'est implantée aux abords de l'infrastructure. Il marque franchement le paysage au cœur du massif forestier, par son empreinte routière et sa périphérie à vocation commerciale implantée sans aucune intégration avec le milieu. L'ensemble des zones d'habitat, qui s'est égrené en chapelet sur une étroite bande, le long de la RN6, se protège de l'infrastructure par une épaisse bande plantée, laissant néanmoins des zones résiduelles en friche le long de la route nationale. Les abords de la RN7 ne sont pas traités, rendant le paysage péri-urbain pauvre et marqué par des délaissés.



Photo 57 : S1-22 - L'échangeur de la RN489/RN6.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 58 : S1-23 et 24 - Vues depuis les bas-côtés de la RN7.

Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

3.5.3.3. LE COTEAU DE LIMONEST

En remontant sur le coteau de Limonest, le Bois des Longes se prolonge en bourrelets, présentant une alternance de paysages ouverts à vocation agricole et fermés par les boisements et ripisylves.

Le coteau agricole de Limonest est à cheval entre le vallon du Sémanet et le coteau de Limonest. L'autoroute A6, située en contrebas des contres forts des Monts d'Or, dessine la frontière de ces deux entités. Ces coteaux forment une unité homogène ouverte, grâce au maintien de l'agriculture qui entretient ce paysage. Ces unités sont particulièrement sensibles, parce qu'en situation dominante sur le coteau.

Le Bois des Longes inséré dans l'entité paysagère du vallon du Sémanet, forme également une barrière physique et visuelle sur l'agglomération Lyonnaise



Photo 59 : S1-25 - Vue panoramique depuis le Mont Verdun.
Source : TSC, étude d'impact 2006



Photo 60 : S1-26 - Vue panoramique depuis le bourg de Limonest.
Source : TSC, étude d'impact 2006



Photo 61 : S1-27 – Vue du Bois des Longes depuis le coteau de Limonest.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.



Photo 62 : S1-28 - vue depuis le coteau de Limonest sur un paysage semi ouvert.
Source : © Egis Environnement / O. GAUDIN, 2013.

Synthèse Paysage

Le diagnostic de l'ensemble du paysage de la zone d'étude du projet de liaison de l'A89 à l'A6 a permis de révéler la grande qualité et la diversité paysagère du secteur. Le fuseau d'étude traverse tout d'abord un paysage composé d'un large plateau agricole légèrement vallonné, ouvert sur de vastes panoramas, offrant des vues à la fois rasantes sur le paysage, alternant les coteaux boisés et les étendues agricoles, et à la fois des vues lointaines et dégagées sur les monts du Lyonnais.

Le tronçon étudié, par la suite pénètre dans le Bois des Longes, élément fort de la vallée du Sémanet, paysage fermé par un boisement dense et vallonné, qui forme une transition nette entre le plateau agricole et les coteaux du Limonest, entité paysagère ouverte et dominante sur la vallée, appuyé à l'ouest aux contreforts des Monts d'Or.

Au sein des entités paysagères traversées, où dominant de grands espaces « naturels » et agricoles, l'agglomération lyonnaise semble lointaine et n'interfère que faiblement la zone d'étude. Par conséquent, une attention particulière sera portée au projet afin qu'il s'intègre au mieux au paysage proche, mais également depuis les hauteurs du plateau.

3.6. PATRIMOINE

3.6.1. PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

À l'image de la région lyonnaise, la zone d'étude présente une sensibilité archéologique certaine, en raison de la présence de vestiges liés à l'importance des occupations passées.

Le recensement des données du patrimoine archéologique témoigne de cette sensibilité avec la présence de nombreux sites recensés et notamment :

- l'aqueduc antique de la Brévenne, qui traverse d'ouest en est la zone d'étude avec une sensibilité archéologique (zone de saisine) sur une bande de 25 m de part et d'autre de son axe;
- des vestiges médiévaux dans le bourg de La Tour-de-Salvagny (zone de saisine archéologique) avec la chapelle Sainte-Croix (Xème siècle) au nord du bourg ainsi que l'église et de l'habitat fortifié dans le centre du bourg ;
- emplacement d'une chapelle médiévale à Lissieu au niveau du domaine du Bois-Dieu ;
- emplacement d'une église médiévale dans le bourg de Dommartin ;
- d'autres vestiges médiévaux sur Limonest avec le château fort d'Ars et la maison forte de Sandar du XVème siècle.

3.6.2. BÂTI PROTÉGÉ ET REMARQUABLE

Plusieurs édifices ou sites protégés au titre des Monuments Historiques sont présents sur les communes de Dardilly et Limonest :

- le manoir de Parsonge à Dardilly, inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté du 19 novembre 1991 ;
- l'émetteur radio situé au lieu-dit « Montcourant » à Dardilly, inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en date du 16 janvier 1990 ;
- la maison natale du Curé d'Ars à Dardilly, inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en date du 1er février 2001 (à l'extérieur de la zone d'étude) ;
- le château de la Barollière à Limonest, inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en date du 7 juin 1926 (à l'extérieur de la zone d'étude).

La bande DUP projetée ne traverse aucun des périmètres de protection.

Aucune Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ou Aire de mise en valeur de l'Architecture et du patrimoine (AVAP) sur les communes de la zone d'étude.

3.6.3. PATRIMOINE NATUREL

Comme évoqué précédemment, la zone d'étude est concernée par un projet d'inscription des vallons de l'ouest lyonnais, à l'inventaire des sites selon les dispositions de la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Le Vallon de Serres est un site inscrit depuis le 3 août 1977. Sa grande particularité est de se situer en pleine agglomération lyonnaise, sur les communes de Charbonnières et d'Écully. Ce vallon verdoyant est composé de bois, de prairies pâturées. Il est parcouru par le ruisseau des Planches, des sentiers de petite randonnée. Il est bordé sur les plateaux qui le surplombent par un chapelet de grandes maisons et propriétés bourgeoises, remarquables, dont la plupart datent du 19^{ème} siècle ou du début du 20^{ème} siècle.

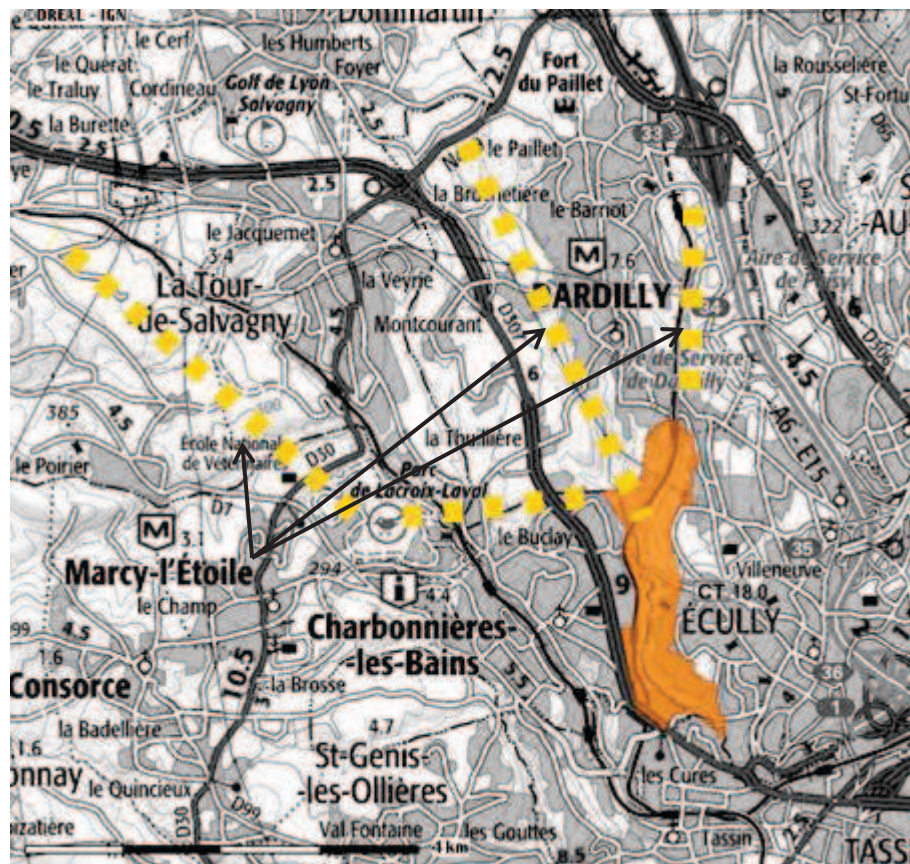


Figure 50 : Site inscrit du Vallon de Serres.

En orange, au centre : Vallon de Serres », en pointillés jaunes : axes des Vallons du Nord-Ouest Lyonnais.

Source : DREAL Rhône-Alpes, 2013

La DREAL Rhône-Alpes a lancé une démarche pour son classement (et celle d'une extension sur les vallons du Nord-Ouest Lyonnais). Ce projet a été approuvé par la Commission Départementale de la Nature, du Paysage et des Sites (CDNPS) du 21 octobre 2011 lors de l'actualisation de la "Liste indicative des sites majeurs restants à classer", avec des remarques sur le périmètre d'étude, qui devront être prises en compte.

Une étude préalable à ce projet de classement est en cours et devrait s'achever mi-2013 avec notamment une proposition de périmètre de classement.

À l'issue de cette étude interviendront:

- un processus de concertation (consultation des communes, enquête publique),
- l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites,
- le dossier sera ensuite transmis au ministère par le préfet,
- l'avis de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages ;
- la consultation du Conseil d'État et le classement du site par décret en Conseil d'État.

À ce jour, le périmètre de classement n'est pas arrêté.

La préservation de cet espace est en accord avec les objectifs du PLU du Grand Lyon (notamment : respect des équilibres entre les espaces naturels et urbains). Il fait partie de la trame verte du SCOT et entre en résonance avec les démarches des Trames Verte et Bleue et de développement de la nature en ville.

Le projet a co-visibilité entre un lieu et un site classé ou inscrit lorsque dans un périmètre maximum de 500 m :

- le lieu est visible du site,
- le site est visible du lieu,
- le site et le lieu sont visibles à la fois d'un autre lieu.

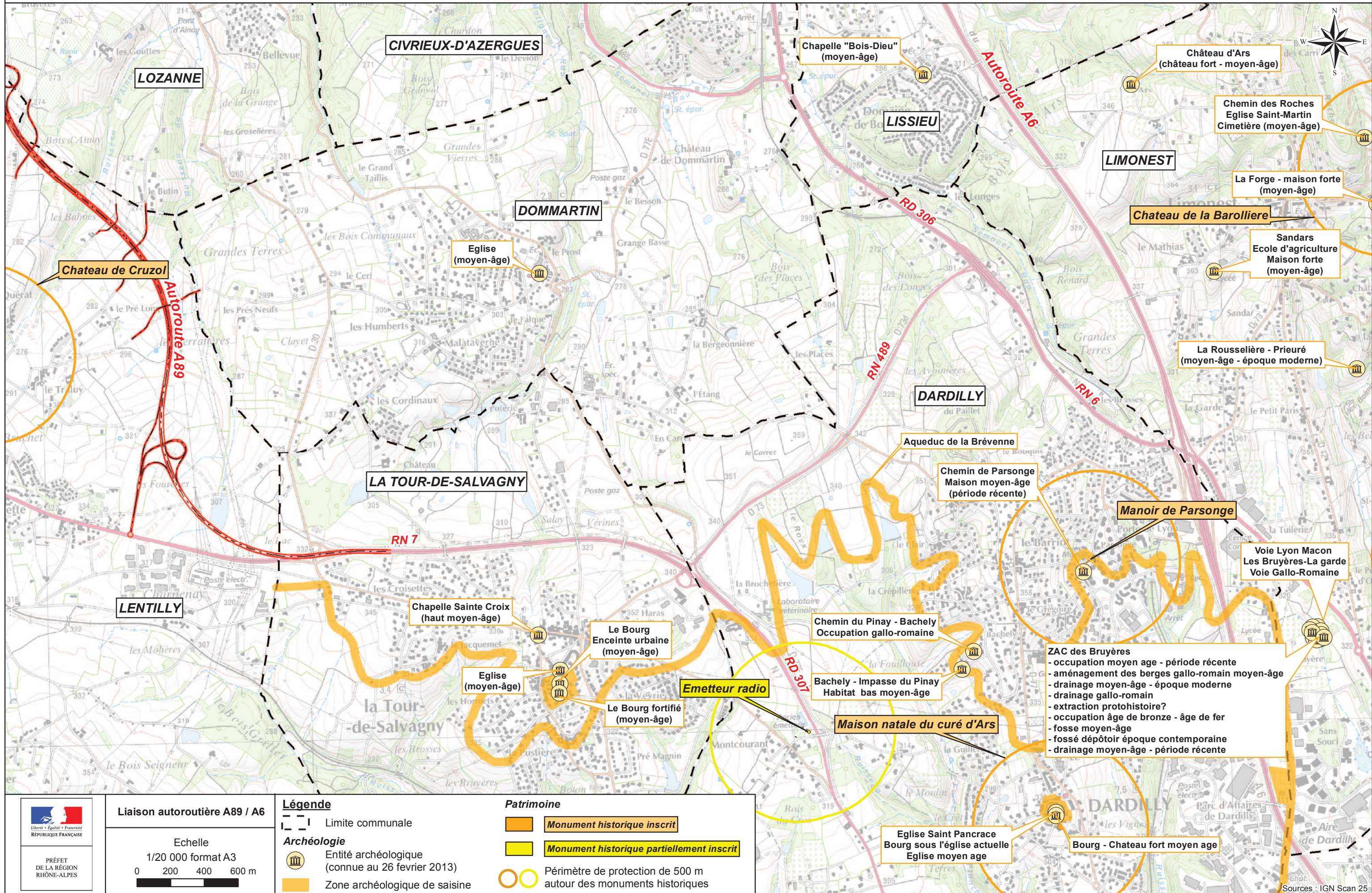
Synthèse Patrimoine

La zone d'étude regroupe des enjeux patrimoniaux d'intérêt, tant archéologique, naturel ou des monuments historiques. Cependant aucun de ces sites ne se trouve à proximité directe ou en visibilité directe avec les infrastructures concernées par le projet. Une attention devra être néanmoins au respect de la co-visibilité¹⁸ entre un site classé ou inscrit et les lieux potentiellement modifiés.

¹⁸ Considérant qu'un monument, c'est aussi l'impression que procurent ses abords, la législation impose vigilance et contrainte à l'égard des modifications dans le champ de visibilité des monuments historiques.

L'article L621-31 du code du patrimoine stipule que « Lorsqu'un immeuble est situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé au titre des monuments historiques ou inscrit, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable... »

LIAISON A89 / A6 PATRIMOINE

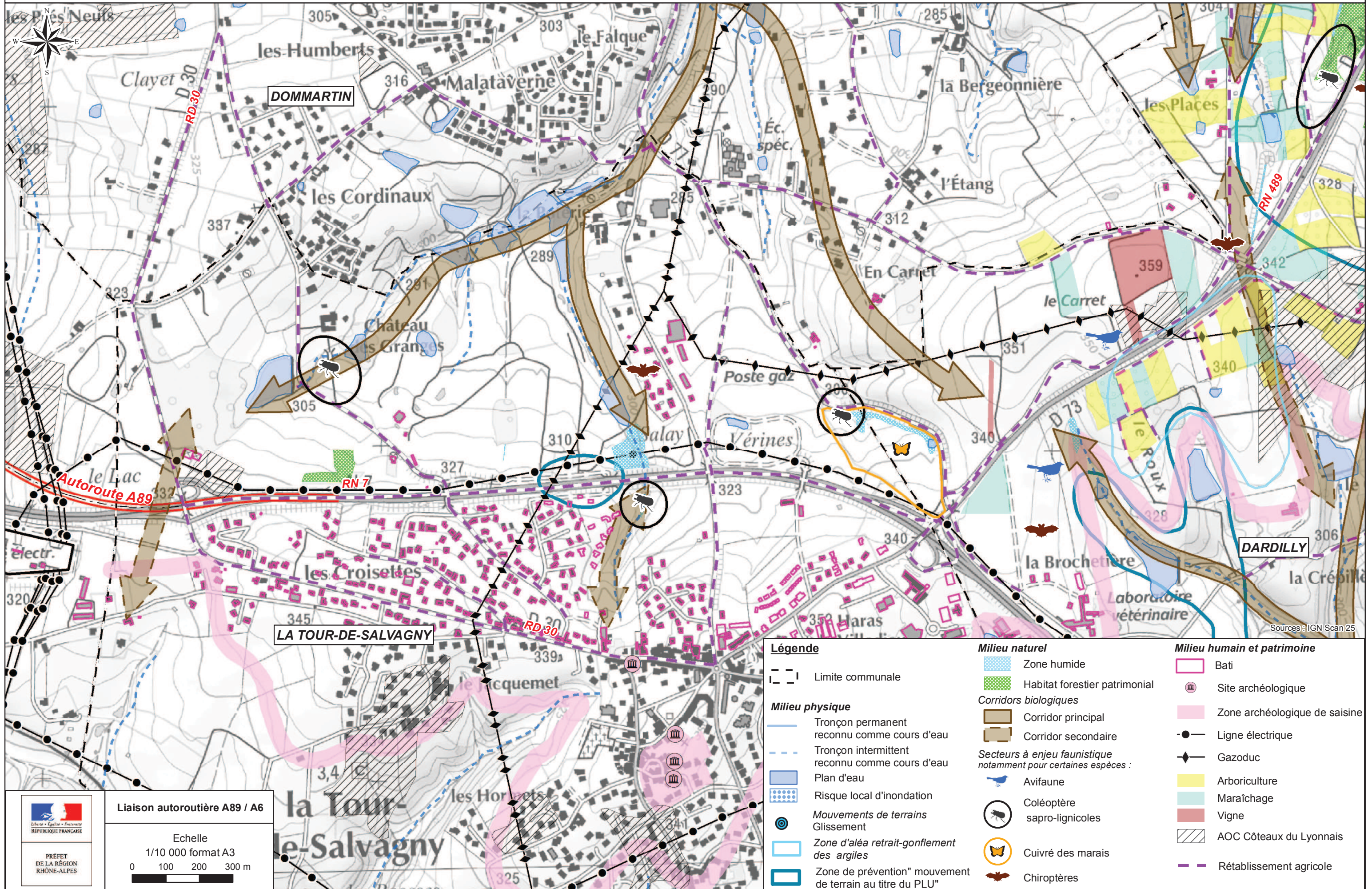


3.7. SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA ZONE D'ÉTUDE

3.7.1. LES ENJEUX PAR SECTEUR

	La RN 7	Le diffuseur RN 7	La RN 489
Relief, sol et sous-sol	Enjeu faible lié au relief de ces secteurs. Enjeu faible d'instabilité des terrains.	Enjeu faible lié au relief de ces secteurs. Enjeu faible d'instabilité des terrains.	Enjeu faible lié au relief de ces secteurs. Aléa faible pour le retrait/gonflement des argiles. Enjeu moyen d'instabilité des terrains.
Eaux souterraines	La masse d'eau des socles des monts du Lyonnais, Beaujolais, Mâconnais et Chalonnais présente une sensibilité limitée mais une très forte vulnérabilité. Néanmoins, le sol et le sous-sol sont très peu favorables à la présence d'eaux souterraines.		
Eaux superficielles	Présence de plusieurs affluents du Maligneux (talweg du Salay et des Vérines) rétablis sous la RN7 ou la RD77 et dont l'état écologique est mauvais (éléments physico-chimiques et biologiques déclassants) sur ces secteurs d'en-tête de bassin versant. Présence de zones humides associées (ZH_02 et ZH_03). La friche des Vérines représente un enjeu très fort : présence d'une zone humide (ZH_03) et habitat de reproduction d'une population d'intérêt régional de Cuivré des marais.		Enjeux dus essentiellement à la présence, de part et d'autre de la RN489, de retenues collinaires pour l'irrigation agricole.
Milieux naturels	Le vallon de Salay représente un secteur à enjeu assez fort : il constitue un corridor écologique permettant les liaisons entre la vallée de l'Yzeron au sud et la vallée de l'Azergues au nord. Ce corridor est également utilisé comme routes de vol par les Chiroptères qui utilisent les ouvrages existants (supérieur ou inférieur) pour franchir la RN7.		Espace Naturel Sensible du Vallon de Serres et des Planches.
Milieu humain	Zone fortement urbanisée (La Tour-de-Salvagny). Faibles enjeux touristiques (chemin de randonnée et Golf). Capacité d'écoulement pour capter les trafics issus l'A89.	Le projet est susceptible d'intercepter des zones de bâtis et deux zones d'activités. Faibles enjeux touristiques (haras). Capacité d'écoulement pour écouler les échanges interurbains.	Plateau agricole sensible au morcellement. Faibles enjeux touristiques (chemin de randonnée, centre équestre). Capacité d'écoulement pour capter les trafics issus l'A89.
Cadre de vie	Qualité de l'air en zone urbaine. Fort enjeu de préservation de l'ambiance sonore le long de la RN7 spécialement pour 3 bâtis (ambiance sonore préexistante modérée).	Qualité de l'air en zone urbaine. Enjeu fort de préservation de l'ambiance sonore (ambiance sonore préexistante modérée).	Qualité de l'air dans un contexte environnemental majoritairement agricole. Enjeu de préservation de l'ambiance sonore (ambiance sonore préexistante modérée).
Agriculture et sylviculture	Potentiel de surface irrigable important (12 ha). Cheminements agricoles.	Surface agricole de petite taille : sensibilité au morcellement en particulier pour une parcelle de maraichage. Surface agricole irrigable. Cheminements agricoles.	Surface agricole de petite taille : sensibilité au morcellement) en particulier pour deux parcelles AOC, les maraichages et l'arboriculture. Surface agricole irrigable. Cheminements agricoles.
Paysage	Les unités paysagères traversées sont peu sensibles à l'infrastructure, par conséquent peu vulnérable au projet de liaison	De part et d'autre de l'échangeur actuel surélevé, le paysage est sensible à toute modification car c'est un plateau agricole ouvert	Enjeux paysagers faible, la RN 489 semble bien intégré dans le plateau agricole
Patrimoine	Enjeux patrimoniaux faibles dus à la distance avec les sites remarquables (aqueduc et vestiges romains, bourg de la Tour-de-Salvagny, patrimoine naturel). Cependant la présence potentielle de vestiges archéologiques susceptible d'être découverts dans ces zones est à noter		

Tableau 43 : Les enjeux par secteur de l'état initial (planche 1)



Liaison autoroutière A89 / A6

Echelle
1/10 000 format A3

0 100 200 300 m

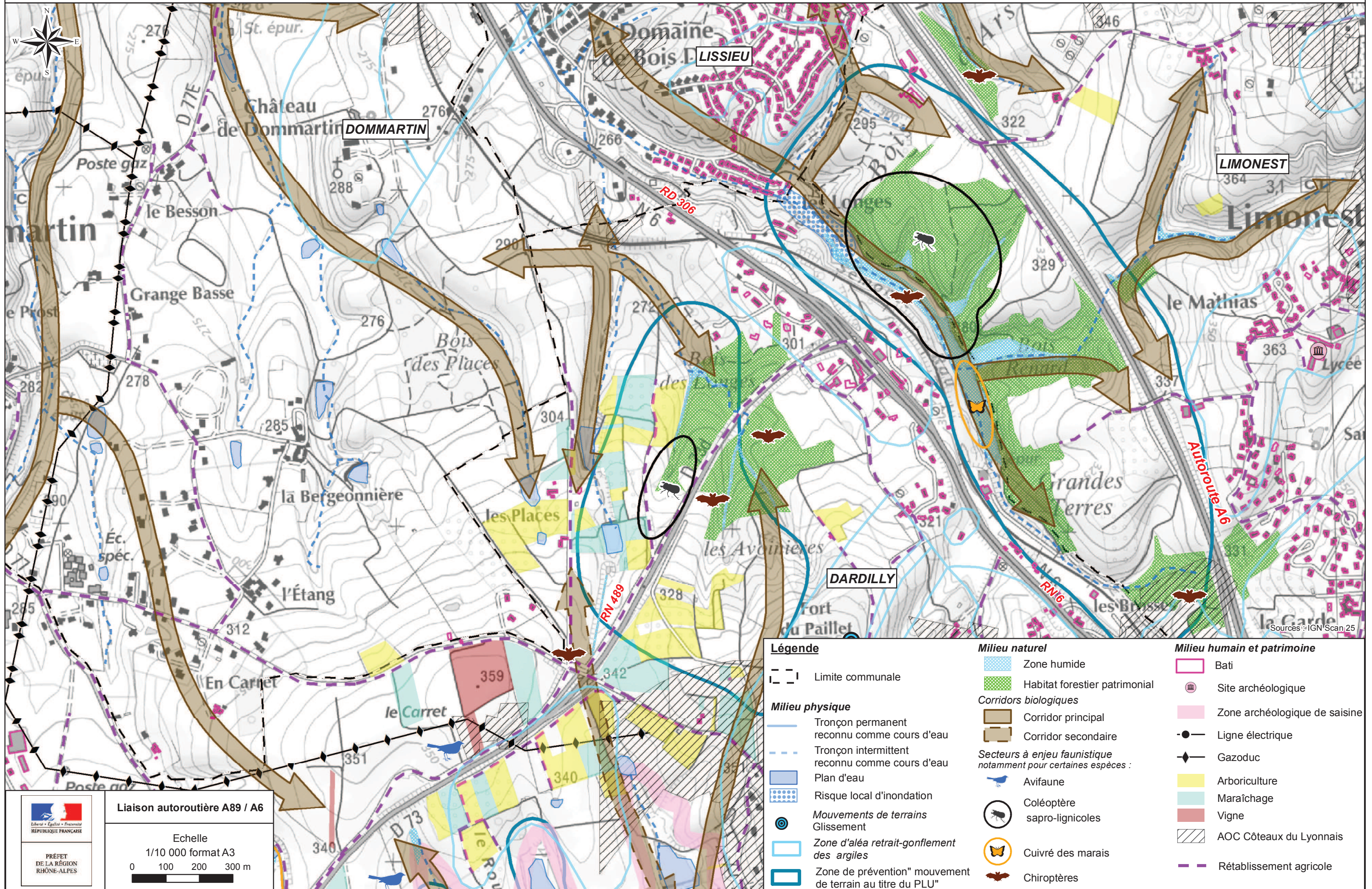
PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Légende		Milieu naturel	Milieu humain et patrimoine
	Limite communale		
Milieu physique			
	Tronçon permanent reconnu comme cours d'eau		
	Tronçon intermittent reconnu comme cours d'eau		
	Plan d'eau		
	Risque local d'inondation		
	Mouvements de terrains	Corridors biologiques	
	Glissement		
	Zone d'aléa retrait-gonflement des argiles		
	Zone de prévention" mouvement de terrain au titre du PLU"	Secteurs à enjeu faunistique notamment pour certaines espèces :	

Sources : IGN Scan 25

	La RN 489	Le diffuseur RN6	Le vallon du Sémanet	Zone d'échanges avec l'A6
Relief, sol et sous-sol	Enjeu faible lié au relief de ces secteurs. Aléa faible pour le retrait/gonflement des argiles. Enjeu moyen d'instabilité des terrains.	Enjeu faible lié au relief de ces secteurs Aléa faible pour le retrait/gonflement des argiles. Fort enjeu d'instabilité des terrains.	Fortes contraintes liées au relief du vallon. Fort enjeu d'instabilité des terrains.	Enjeu lié au relief de ces secteurs. Fort enjeu d'instabilité des terrains.
Eaux souterraines	La masse d'eau des socles des monts du Lyonnais, Beaujolais, Mâconnais et Chalonnais présente une sensibilité limitée mais une très forte vulnérabilité. Néanmoins, le sol et le sous-sol sont très peu favorables à la présence d'eaux souterraines.			
Eaux superficielles	Présence de plusieurs affluents du Sémanet (talweg des Places et du Bois des Longes) rétablis sous la RN489 en mauvais état écologique (éléments physico-chimiques et biologiques déclassants) sur ces secteurs d'en-tête de bassin versant. Présence des zones humides associées et notamment celle du Bois des Longes (ZH_06). Enjeux dus essentiellement à la présence, de part et d'autre de la RN489, de retenues collinaires pour l'irrigation agricole.	Risque local d'inondation (basé sur la mémoire collective) au niveau du lotissement (inondation en 1989).	Ruisseau du Sémanet dont l'état écologique est qualifié de médiocre (éléments biologiques déclassants). Présence d'une zone humide de plus de 4 ha le long du vallon.	Enjeux liés à la présence de deux affluents du Sémanet (Bois d'Ars et Bois Renard) en bon état écologique.
Milieux naturels	Espace Naturel Sensible du Vallon de Serres et des Planches. Le Bois des Longes représente un enjeu très fort : il constitue un corridor écologique pour de nombreuses espèces (grande faune, Salamandre tachetée, Chiroptères) qui vient en continuité du corridor RERA du Vallon de Serres et des Planches.		Pour la faune et particulièrement les Chiroptères, le vallon du Sémanet et ses affluents constitue une importante unité fonctionnelle à l'échelle régionale entre les Monts d'Or à l'est, la vallée de l'Azergues au nord-ouest et le vallon des Serres et des Planches au sud.	Espace Naturel Sensible du Bois d'Ars. Le Bois Renard et le Bois d'Ars représentent un enjeu très fort : ils constituent des habitats pour de nombreuses espèces (Chiroptères notamment). Le Bois Renard constitue un corridor écologique principal pour la faune en général en continuité avec le corridor RERA des Monts d'Or.
Milieu humain	Plateau agricole sensible au morcellement. Faibles enjeux touristiques (chemin de randonnée, centre équestre). Capacité d'écoulement pour capter les trafics issus l'A89.	Présence de nombreux bâtis. Espace Boisé Classé (Bois des Longes). Fort enjeu pour les voiries locales encombrées et échanges interurbains.	Espaces Boisé Classé (Bois d'Ars et Bois Renard). Faibles enjeux de loisirs (sentiers de randonnée)	Espaces Boisé Classé (Bois d'Ars et Bois Renard). Fort enjeu au niveau de l'A6 supportant déjà un trafic important.
Cadre de vie	Qualité de l'air dans un contexte environnemental majoritairement agricole. Enjeu de préservation de l'ambiance sonore (ambiance sonore préexistante modérée).	Enjeu fort en termes de qualité de l'air, zone sensible, présentant des concentrations élevées en polluants Très fort enjeu de préservation de l'ambiance sonore dans ce secteur en zone d'ambiance sonore non modérée.	Qualité de l'air en zone urbaine au sein d'un espace naturel à forts enjeux écologiques.	Qualité de l'air en zone périurbaine. Fort enjeu de préservation de l'ambiance sonore (ambiance sonore préexistante modérée).
Agriculture et sylviculture	Surface agricole de petite taille : sensibilité au morcellement) en particulier pour deux parcelles AOC, les maraichages et l'arboriculture. Surface agricole irrigable. Cheminements agricoles.	Cheminements agricoles.	Cheminements agricoles.	Surface agricole de petite taille : sensibilité au morcellement sur le coteau agricole de Limonest. Présence proche d'un bâtiment agricole. Cheminements agricoles.
Paysage	Enjeux paysagers faible, la RN 489 semble bien intégré dans le plateau agricole	Sensibilité paysagère du Bois des Longes	Sensibilité paysagère du vallon du Sémanet composé du Bois des Longes et du Bois Renard Visibilité du lotissement du Bois Dieu	Sensibilité paysagère du Bois d'Ars, du Bois Mathias et du coteau agricole de Limonest
Patrimoine	Les enjeux patrimoniaux sont modérés du fait de la distance considérée avec les zones présentant une sensibilité patrimoniale, mais de la présence potentielle de vestiges archéologiques susceptibles d'être découverts dans ces zones est à noter.			

Tableau 44 : Les enjeux par secteur de l'état initial (planche 2)



Liaison autoroutière A89 / A6

Echelle
1/10 000 format A3

0 100 200 300 m

Sources : IGN Scan 25

3.8. INTERRELATIONS ENTRE CES ÉLÉMENTS PROPRES AU PROJET

Le présent chapitre a pour objectif de mettre en évidence les relations qui existent entre les thématiques de l'état initial de la zone d'étude. Seules les relations directes entre les thèmes et spécifiques à ce secteur sont mentionnées.

Cette analyse est présentée ci-dessous sous la forme d'un diagramme.

