



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

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

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

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

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

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

Date de réception : ____/____/____

Dossier complet le : ____/____/____

N° d'enregistrement : _____

1 Intitulé du projet

Projet Voie Lyonnaise n°8 Sud : Aménagements de voirie en vue d'insérer un aménagement cyclable entre le pont de l'Université à Lyon 2e arrondissement et le boulevard de la Porte des Alpes à Saint-Priest. Les communes concernées par le projet sont Lyon 2e, 7e et 8e arrondissements ainsi que Bron et Saint-Priest.

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

Métropole de Lyon

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

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

Collectivité Territoriale

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

Sacco

Cécile

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

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
6.c Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.	Le projet consiste en des aménagements de voiries visant notamment l'insertion d'un aménagement cyclable de type piste cyclable et voie verte. Le linéaire d'aménagement cyclable concerné est d'environ 7.5 km.

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

Oui Non

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

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet vise à créer un aménagement cyclable continu entre la rive droite du pont de l'Université (Lyon 2ème) et le boulevard de la Porte des Alpes à Saint-Priest en passant par la rue de l'Université, la rue Marc Bloch, la rue Camille Roy et la rue de l'Épargne à Lyon 7e, la rue Marius Berliet et l'avenue Jean Mermoz à Lyon 8e (hors partie parallèle au tramway T6), l'avenue Pierre Mendès France, le boulevard de l'Université et la rue Paul Langevin à Bron, l'impasse de l'Hippodrome et le cours du Professeur Jean Bernard à Saint-Priest.

Le linéaire traverse plusieurs périmètres de projets qui incluent l'aménagement de la Voie Lyonnaise 8 :

- Projet OI Epargne : le présent cas par cas intègre l'aménagement provisoire prévu à horizon 2026 (la programmation du projet définitif nécessite une expérimentation d'organisation de la circulation au préalable)
 - Projet de la ZAC Bron Parilly sur la rue Lionel Terray - ce projet est hors du périmètre du présent cas par cas et a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui a fait l'objet d'un avis de l'AE n°2023-ARA-AP-1610 du 28/12/23.
- A noter également que le projet ne prévoit pas de réaménagement de la rue Berliet pour laquelle les couloirs bus-vélos sont conservés et permettront d'assurer la continuité cyclable de la Voie Lyonnaise n°8. Par ailleurs, le projet ne prévoit pas non plus d'aménagements nouveaux sur l'avenue Mermoz à Lyon entre les carrefours Mermoz/Paré et Mermoz/Terray, car des aménagements cyclables séparés des circulations routières y existent déjà.

4.2 Objectifs du projet

Les réflexions autour du projet ont été initiées afin de créer un axe structurant du plan vélo de la Métropole de Lyon intégrant le réseau des Voies Lyonnaises, tout en confortant l'usage piétons.

A l'issue des études de faisabilité, les principaux objectifs du projet visent à :

- Intégrer le projet au sein du réseau cyclable lyonnais et assurer la connexion aux aménagements vélos existants,
- Rendre l'espace public accueillant pour les modes actifs cyclables et piétons, notamment en sécurisant les traversées piétonnes existantes, en en créant de nouvelles et en élargissant les trottoirs dès que l'espace le permet,
- Améliorer la qualité des transports en commun lorsque cela est possible et notamment sur la rue de l'Université où un projet "corridor" bus en vue d'accueillir la ligne C12 sera aménagé en même temps que la Voie Lyonnaise
- Végétaliser l'espace public dès que possible dans l'objectif de lutter contre les îlots de chaleur urbain.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Dans sa phase de travaux, le projet portera sur :

- les réseaux : assainissement, éclairage public, signalisation lumineuse tricolore
- la voirie : pose de bordures, reprise de revêtement de surface, insertion d'aménagements cyclables, aménagement de traversées piétonnes et d'arrêts de transport en commun
- les espaces verts : plantation d'arbres d'alignement et de vivaces dans des espaces verts créés par le projet, (décroustement d'espaces en enrobés, apport de terre végétale et plantations. L'ensemble des arbres existants dans le périmètre du projet sont conservés.
- la création d'une structure de chaussée légère adaptée au trafic cycles sur un linéaire d'environ 150m en bordure de la plateforme du tramway T2 afin de créer une continuité cyclable entre l'impasse de l'hippodrome et le cours du Professeur Jean Bernard. La conception permet de conserver l'ensemble des arbres existants sur cette portion qui comporte de la végétation spontanée.
- la modification du plan de circulation sur le pont de l'Epargne qui sera fermé à la circulation automobile pendant une période expérimentale de 6 mois. A l'issue de cette période, il sera décidé si la fermeture à la circulation est pérennisée ou non.

La circulation sera maintenue pendant la durée des travaux sur les voies publiques existantes. Toutefois, les travaux pourront nécessiter la mise en place d'alternats ou de sens uniques. Durant les phases de mise à sens unique ou de fermeture ponctuelle, des déviations seront mises en place et un plan de communication riverains sera mis en œuvre. En raison du classement de route à grande circulation d'une partie de l'emprise du projet, le phasage des travaux et ses impacts sur la circulation seront convenus avec les services de la préfecture en amont des travaux.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le projet sera conçu de sorte à apaiser au maximum la circulation, dans une ambiance plus urbaine et moins routière. Les largeurs de chaussée seront adaptées en fonction de cet objectif, et certaines files de circulation non indispensables actuellement seront supprimées (des études de circulation ont été menées et montrent que le nombre de voies de circulation peut être diminué sans créer de congestion ni de report de trafic sur d'autres voiries - voir annexe 10). Le projet veille à garantir l'efficacité des transports en commun. Pour le cas particulier de la rue de l'Epargne, les études de modélisation réalisées permettent d'envisager que la fermeture aux véhicules du pont permettant de traverser les voies ferrées impliquera des reports de trafic suffisamment limités pour qu'ils puissent être absorbables par les axes adjacents sans créer de congestion supplémentaire, en raison notamment des reports modaux attendus à moyen terme grâce au développement d'infrastructures dédiées aux transports en commun et modes actifs. Il est prévu de vérifier ce point en réalisant une expérimentation de fermeture du pont de la rue de l'Epargne pendant environ 6 mois.

Les voiries seront dotées sur le linéaire du projet, d'aménagements cyclables dédiés (exception faite des couloirs bus-vélos de la rue Berliet), sécurisés et continus. Les travaux permettront également d'offrir des espaces plus confortables pour les piétons (accessibilité PMR, traversées piétonnes, etc.). En ce sens, un traitement spécifique des cheminements piétons et cycles en traversées de voie routière sera réalisé.

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

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

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

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

- Dossier Loi sur l'eau: analyse à venir pour déterminer si le projet est soumis à déclaration (r. 2.1.5.0)
- Route à Grande Circulation/Itinéraire de Transports Exceptionnels : Les rues Université et Bloch, l'av. Mermoz entre le Bd A. Paré et la rue L. Terray, l'av. Mendes France et le bd de l'Université sont classées RGC. L'avenue Mendes France et le boulevard de l'Université sont empruntés par des TE.
- Concertation réglementaire (code de l'urbanisme) : réalisée du 1 février au 10 mars 2023 à Bron et Saint-Priest et du 9 octobre au 12 novembre 2023 à Lyon 2e, 7e et 8e.
- Déclaration préalable car emprise située dans un périmètre de monuments historiques

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
- Longueur aménagement cyclable concerné par le présent cas par cas	environ 7.5 km
- Surface aménagée	71 000 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : _____ Voie : _____

Lieu-dit : _____

Localité : _____

Code postal : _____ BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques^[1]

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

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

Point de départ : Long. : 0 4 ° 5 0 ' 0 2 " 6 Lat. : 4 5 ° 4 5 ' 1 1 " 0

Point de d'arrivée : Long. : 0 4 ° 5 5 ' 4 1 " 5 Lat. : 4 5 ° 4 3 ' 0 0 " 5

Communes traversées :

Lyon 7ème, Lyon 8ème, Bron et Saint-Priest

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

PLU-H, zones N2, UCe, URm, UL, UPr USP, UEc, AU1 et UEi2

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

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

Oui Non

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

Oui Non

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

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

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans une ZNIEFF. Il ne fait qu'emprunter le pont de l'Université qui passe au dessus du Rhône classé en ZNIEFF continentale de type II à cet endroit-là.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Lyon, Bron et Saint-Priest ne sont pas classées dans une zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par une zone couverte par un Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope (APPB). L'APPB le plus proche du projet est celui des « Iles de Crépieux Charmy », situé à environ 5,5 km au Nord du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Lyon, Bron et Saint-Priest ne sont pas des communes littorales
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun parc national, parc naturel marin ou parc naturel régional, ni aucune réserve naturelle ou zone de conservation halieutique ne concerne le projet.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans le périmètre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat du département du Rhône et de la métropole de Lyon (2019-2023) qui a été approuvé par arrêté préfectoral n°69-2020-07-09-010 le 9 juillet 2020. Le PPBE de la Métropole de Lyon a été approuvé par délibération du conseil métropolitain (n°2021-0849 du) 13 décembre 2021. (Voir annexe 9.2 pour le niveau de bruit)
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 se situe dans une zone de présomption de prescription archéologique Rhône 69 : numéro 222316 sur Saint-Priest et 221417 sur Lyon. Le projet intercepte la zone de protection au titre de monument historique du Garage Citroën rue de l'Université (Lyon 7e), du Château de la Motte rue de l'Epargne (Lyon 7e) et de la Villa Rhodania boulevard Emile Bollaert (Bron).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. Les zones humides de Rebufer, les plus proches, sont situées à environ 150m de l'extrémité Est du périmètre du projet. (Voir Annexe 9.3).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se trouve dans une zone de sismicité faible où aucun plan de prévention n'est prescrit. La commune de Lyon se situe dans le PPRI "Lyon-Villeurbanne" approuvé le 2 mars 2009. Le projet est en dehors des zonages réglementaires.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un PPRT existe à Saint-Priest, mais son zonage n'intercepte pas celui du projet (distance d'environ 2,7 km)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet jouxte les sites identifiés pollués ou potentiellement pollués suivants (ex-BASOL) : Garage CITROEN Lyon 7 (identifiant SSP001136201), Station service BP France au 37 rue Marc Bloch (identifiant SSP001014301), VALEO PARIS RHONE au 55 rue Jean Mermoz (identifiant SSP000854601). Plusieurs sites BASIAS sont recensés le long du projet. En cas d'excavation de terre, elles feront l'objet d'analyses selon l'arrêté du 12/12/2014 pour définir les filières.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans la ZRE "Couloirs de l'Est Lyonnais"
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après l'ARS (AtlaSanté), aucun périmètre de protection rapprochée d'un captage destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale n'est recensé sur le linéaire du projet. Le site de captage le plus proche est situé à environ 5,5km au nord du périmètre du projet.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se trouve en partie dans le site du centre historique de Lyon, inscrit le 10 octobre 1979 (pont de l'Université et rue de l'Université)

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 se situe à 5.5 km d'un site Natura 2000 : Pelouse, milieu alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage (FR8201785).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est le 'sol de la place Bellecour', situé à environ 400m de l'extrémité ouest du projet. Aucun autre site classé n'est répertorié à proximité.

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

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

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

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le projet ne nécessitera pas de consommation en eau potable, ni de traitement des eaux usées. Les rejets se feront dans les réseaux existants ou dans des noues créées par le projet, comme c'est le cas aujourd'hui. Ainsi, le projet est en adéquation avec les équipements existants.
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé en majeure partie sur des sols imperméables. Certaines sections possèdent des alignement d'arbres et d'autres non. Des arbres d'alignement et des bandes plantées viendront compléter les plantations existantes améliorant la continuité de la trame végétale et les conditions de vie pour la biodiversité. Pour la voie à créer (430m ²) en bordure du tramway, le projet évite au maximum les impacts. Un diagnostic écologique réalisé en 2019 sur le campus universitaire de Bron est présenté en annexe 9.1
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme précisé au 5 du présent formulaire, le site Natura 2000 le plus proche du projet est situé à 5,5 km au Nord-Est du projet. Les habitats et espèces au Formulaire Standard de Données de ce site de la directive « Habitats, faune, flore » sont caractéristiques de pelouses et de milieux alluviaux et aquatiques. Ces habitats et les espèces qui les peuplent ne se retrouvent pas au droit, ni à proximité du projet. Ainsi, le projet n'est pas susceptible de les impacter.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagement se feront essentiellement sur voiries déjà existantes dans des zones déjà urbanisés. Des bandes plantées de 2m de large sont prévues sur un total cumulé d'environ 1400 ml. Le projet engendra la consommation d'un délaissé du tramway avec de la végétation spontanée sur environ 150 ml (430m ²) entre l'impasse de l'Hippodrome et le cours du Professeur Jean Bernard. L'objectif est d'implanter une piste bidirectionnelle de 3m de large le long du tramway T2 sur ce secteur.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est situé dans aucun périmètre de risque technologique.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Lyon est couverte par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondations (PPRi) de "Lyon-Villerbanne" approuvé le 2 mars 2009 pour Lyon. Le projet n'engendra pas de modifications significative du nivellement et des conditions de ruissellement. Le projet se trouve dans une zone sismique faible.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet consiste en la requalification de voiries existantes, non susceptible d'engendrer un risque sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de trafic routier supplémentaire en phase d'exploitation. Il va globalement dans le sens d'un apaisement des circulations et favorise les déplacements modes actifs et transports en commun. Il vise également à réduire le trafic routier. A noter un report de trafic de faible ampleur (à valider via une expérimentation) suite à la fermeture du pont de l'Epargne. La phase chantier sera susceptible de générer des trafics poids-lourds de manière ponctuelle et temporaire, ainsi que la mise en place d'alternats.
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La phase chantier pourra être source de nuisances sonores ponctuelles et temporaires. La phase d'exploitation contribuera à apaiser les circulations et réduire le bruit lié au trafic routier.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La plupart des axes empruntés par le projet sont classées infrastructures de transports terrestres bruyantes (AP n°DDT-69-2022-03-24-00006), et certaines zones pour le bruit ferroviaire.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La phase chantier est susceptible d'engendrer de très faibles nuisances olfactives.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet va favoriser les déplacements alternatifs à la voiture et réduire les odeurs issues du trafic motorisé.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, les engins de chantier généreront ponctuellement des vibrations. L'incidence reste très faible car les vibrations ne se propagent qu'à faible distance et seront limitées dans le temps.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase exploitation : pas de vibrations issues du projet. Les sources de vibration existantes sont la circulation routière ou tramway.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, les travaux seront réalisés en période diurne. En phase d'exploitation, le projet prévoit un éclairage de 2 zones urbanisées de 100ml chacune et non éclairées à Saint-Priest.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les éclairages créés seront éteints en horaires de nuit, et auront des températures de couleur adaptées à la petite faune locale. Le projet s'intègre dans des zones urbaines disposant d'un éclairage public.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls rejets liquides susceptibles d'être engendrés par le projet proviennent des eaux pluviales (eaux de ruissellement).
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets d'eaux pluviales se feront dans les réseaux existants ou dans les noues créées lorsque cela est possible.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun effluent ne sera généré par le projet en dehors des eaux pluviales issues du ruissellement (voir ci-avant).
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des déchets seront générés lors de la phase de chantier. Ceux-ci seront gérés conformément à la réglementation en vigueur. La valorisation et la réutilisation des matériaux seront favorisées. Les déchets non réutilisables seront envoyés dans les filières agréées pour les déchets non dangereux, inertes et dangereux. En phase d'exploitation, le projet n'engendre pas de production de déchets non dangereux, inertes ou dangereux. Les voiries seront entretenues par les services de la Métropole de Lyon.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet passe au sein d'un périmètre de protection au titre des monuments historiques. L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera sollicité. Une saisine anticipée des services de l'Etat (DRAC) a été réalisée dans le cadre du projet afin de vérifier la nécessité de réaliser des diagnostics archéologiques et la DRAC a indiqué qu'il n'y aurait pas d'intervention d'archéologie préventive.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements se font dans une zone urbanisée au droit de voiries existantes. Sans engendrer de modification pour les activités humaines, le projet permettra de faciliter les déplacements piétons et vélos par la création de trottoirs et d'aménagements cyclables confortables.

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

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet constitue un tronçon de la Voie Lyonnaise n°8. Il est en interface avec 4 projets d'aménagement :

- Le projet d'aménagement du parvis de la Maison de la Danse
- Le projet d'aménagement du parvis du Campus Lyon II
- Le projet de la ZAC Bron Parilly (qui porte l'aménagement de la voie Lyonnaise 8 sur la rue Lionel Terray)
- Le projet de réaménagement des quais de la Rive Droite du Rhône (qui porte l'aménagement de la Voie Lyonnaise 6 y compris le tronc commun avec la VL8).

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

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

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

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

Un diagnostic de biodiversité a été réalisé en 2019 sur le campus universitaire de Bron et montre que le projet n'intercepte pas de zone à enjeu spécifique, et les mesures d'évitement prises permettent de garantir l'absence d'impact environnemental du projet.

Il n'y a pas eu d'autre évaluations des incidences du projet sur l'environnement sur les autres secteurs du projet.

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

Le projet est construit pour avoir des conséquences positives pour l'environnement et le cadre de vie des usagers. En effet, le projet vise à rendre les voies réaménagées plus urbaines et moins routières, tout en préservant les transports en commun. L'apaisement des circulations permettra de réduire le bruit engendré par le trafic. A noter que le projet a fait l'objet d'études de circulation qui montrent que sa mise en œuvre est possible sans créer des congestions routières supplémentaires.

La réalisation d'aménagements dédiés aux modes actifs permettra de favoriser les déplacements piétons et cycles sur des axes aujourd'hui très peu favorables à ceux-ci. Cela incitera certains à délaisser la voiture pour le vélo, et donc à réduire la pollution de l'air et acoustique en ville.

Par ailleurs, la mise en œuvre de plantations hautes et basses viendra améliorer la qualité paysagère globale et contribuer à lutter contre les îlots de chaleur urbains. La conception du projet intègre également une optimisation des surfaces et bordures à reprendre et prévoit d'éviter tous les arbres sur la voie à créer (150ml).

Enfin, le projet prévoit la désimperméabilisation de nombreux espaces qui auront un fonctionnement de noues, permettant d'infiltrer partiellement les eaux de pluie.

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

7 Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet est implanté dans un environnement urbain anthropisé. Il aura donc une faible incidence sur l'environnement. A noter que l'emprise du projet se trouve au droit du domaine public et n'envisage que de manière très marginale des élargissements d'assiette, lesquels sont envisagés sur des espaces anthropisés. En outre des espaces de plantation seront créés, contribuant à la désimperméabilisation de l'espace public. Le projet a pour but de promouvoir le développement et la sécurisation des modes de déplacements actifs (piétons et cycles). Il aura donc un impact positif sur l'environnement mais également sur le cadre de vie des riverains en limitant le recours à la voiture individuelle. Pour ces raisons, le maître d'ouvrage estime que le projet devrait être dispensé d'évaluation environnementale.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet		
1	Annexe 8 : Localisation des arbres d'alignement et des prescriptions relatives aux agences végétalisées de la Métropole de Lyon	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe 9 : 9.1 : extraits études faune-flore campus Porte des Alpes, 9.2 : Cartographie bruit (PPBE), 9.3 : zones humides	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe 10 : analyse des déplacements	<input checked="" type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

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

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

Nom Sacco

Prénom Cécile

Qualité du signataire Directrice adjointe

À Lyon

Fait le 31 / 01 / 2024

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

Signature du (des) demandeur(s)

