

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

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

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 : _____	Dossier complet le : _____	N° d'enregistrement : _____

### 1. Intitulé du projet

Réalisation d'un pont provisoire en amont du pont existant sur le Vieux-Rhône entre Vernaison et Solaize (Métropole de Lyon).

### 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 de Lyon

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale Bérengère PISIER - Responsable d'unité - Patrimoine Voirie/Ouvrages d'art

RCS / SIRET [ 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 6 | 9 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 ] Forme juridique Collectivité territoriale

*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. Infrastructures routières (dont les ponts)	Longueur du pont provisoire : 320 mètres.
a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale.	Rampe de raccordement à la RD 36 en rive gauche : 100 mètres. Zone de raccordement à la RD 36 et à la rue du Port Puy en rive droite : 70 mètres.

### 4. Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet consiste à réaliser un pont métallique provisoire en amont du pont existant. L'ouvrage de franchissement du Rhône se raccordera à la RD 36 conformément à l'existant et permettra de maintenir le franchissement du Vieux-Rhône entre Vernaison et Solaize, en cas de défaillance de l'ouvrage actuel ou pendant les travaux nécessaires à la réparation du pont existant ou à son remplacement.

Il sera constitué de 5 travées et le tablier reposera sur 4 piles : 2 dans le lit du Vieux-Rhône, 2 en rive droite de part et d'autre de la lône de Vernaison. Le tablier aura une largeur totale de l'ordre de 11 m et sera composé d'une chaussée de 6 m de large minimum accompagnée d'un trottoir de 2 m de large minimum. Des gardes-corps assureront la sécurité des usagers sur l'ouvrage.

Le pont provisoire est conçu pour un nombre de cycles de poids lourds maximal de 500 000 véhicules. Au regard, du trafic estimé au droit de Vernaison de l'ordre de 50 000 poids lourds par an, le pont provisoire aura une durée de vie maximale de 10 ans.

A l'issue de son utilisation, le pont provisoire sera démoli : démontage du tablier, des chevêtres et des pieux, remise en état du site (nivellement des zones d'accès et végétalisation).



#### 4.2 Objectifs du projet

Le principal objectif du projet est de maintenir le franchissement du Rhône entre Vernaison et Solaize, pour les véhicules dont les poids lourds de moins de 19 tonnes, ainsi que pour les piétons et les cycles :

- en cas de fermeture à la circulation de l'ouvrage actuel qui présente des pathologies inquiétantes et peut défaillir à tout moment,
- lors des travaux de réparation ou de remplacement de l'ouvrage actuel.

En effet, cet ouvrage constitue un point de franchissement stratégique du fleuve Rhône pour le territoire de la Métropole de Lyon avec une liaison directe sur l'autoroute A 7, les autres points de franchissement du Rhône étant situés à Pierre-Bénite au Nord (à 7 km) et à Givors au Sud (à 10 km).

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le programme de travaux comprend :

- le dégagement anticipé des emprises (coupes, débroussaillages...) à l'automne afin d'éviter toute incidence directe sur la faune,
- le décapage des terrains afin de réaliser les plateformes nécessaires :
  - à l'aire de lancement du tablier, à la création d'une plateforme de transbordement pour les charges lourdes, à la création d'un quai ou d'une rampe de transbordement (chargement/déchargement), en rive gauche,
  - à la création d'une plateforme pour l'aménagement de la pile P2 et à la création d'une rampe provisoire de transbordement pour la pile P3 en rive droite,
- l'acheminement des moyens nécessaires aux travaux (éléments de la barge, grue, pieux, etc) par voie terrestre jusqu'à la rive gauche,
- le curage à la pelle mécanique des sédiments sur l'emprise nécessaire de déplacement du ponton flottant au droit des futures piles (sur 60 m de large environ avec comme objectif de tirant d'eau supérieur à 1,5 mètre).
- le déchargement de la grue aux abords de la pile P3,
- la réalisation des piles P2 et P3,
- la réalisation des appuis P4 et P5 par voie fluviale depuis le ponton flottant (y compris la réalisation d'une enceinte batardée, la réalisation de la semelle en béton armé),
- la dépose des différents remblais et quais à l'avancement des travaux,
- le lancement du tablier et son positionnement sur les piles,
- la réalisation des voiries de raccordement du tablier à la RD 36.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le pont provisoire permettra aux véhicules de moins de 19 tonnes de franchir le Vieux-Rhône à proximité immédiate de l'ouvrage actuel en cas de défaillance du pont de Vernaison ou lors des travaux de réparation ou de reconstruction de l'ouvrage actuel. Les échanges routiers entre Vernaison et Solaize (accès à l'autoroute A 7 notamment) seront ainsi maintenus et rétablis.

L'ouvrage proposera une chaussée de 6 mètres de large minimum pour la circulation des véhicules et un trottoir de 2 mètres de large minimum pour les déplacements piétonniers.

L'ouvrage sera raccordé à la RD 36, comme c'est le cas actuellement pour le pont existant.

Le pont provisoire sera laissé en place pour une durée maximale de 10 ans, délai permettant de réparer le pont actuel ou de le remplacer (différentes solutions sont en cours d'étude).

Suite à son exploitation, le pont provisoire sera démonté (tablier, appuis) et le site remis en état (nivellement des accès et végétalisation des espaces remaniés).



**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).

- Dossier d'autorisation environnementale :

- Projet soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (article L214-1 et suivants du code de l'environnement) pour les rubriques 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.5.0, 3.2.1.0, 3.2.2.0,
- Demande d'examen au cas par cas,
- Procédure de prise en compte des espèces protégées (en cours de cadrage),
- Procédure de défrichement (en cours de cadrage).
- Visa concessionnaire lié à l'exploitation du Rhône par la CNR (Compagnie Nationale du Rhône).
- Saisine anticipée du Service Régional d'Archéologie pour définir la nécessité éventuelle de prescriptions archéologiques.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur du pont provisoire :	320 mètres
Largeur du tablier :	11 mètres
Phase travaux	
Emprises de chantier :	10 000 m <sup>2</sup>
Zone de stockage en rive droite :	800 m <sup>2</sup>
Zone de stockage en rive gauche :	6 000 m <sup>2</sup>
Surface de curage :	7 200 m <sup>2</sup>

**4.6 Localisation du projet****Adresse et commune(s) d'implantation**

Le projet se situe entre Vernaison et Solaize (Métropole de Lyon) au droit du pont actuel (RD 36) qui traverse le Vieux- Rhône.

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

Long. \_\_\_\_° \_\_\_\_' \_\_\_\_" \_\_\_\_ Lat. \_\_\_\_° \_\_\_\_' \_\_\_\_" \_\_\_\_

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

Point de départ :

Long. 04° 49' 36" E Lat. 45° 38' 41" N

Point d'arrivée :

Long. 04° 48' 51" E Lat. 45° 38' 49" E

Communes traversées :

Vernaison et Solaize

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 ?

<sup>1</sup> 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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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 site est inclus dans la ZNIEFF de type I "Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny" et dans la ZNIEFF de type II "Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales" (enjeux notamment liés au corridor aquatique, aux formations alluviales relictuelles et à la présence du castor d'Europe). Le projet intègre l'évitement des zones sensibles, la prise en compte des cycles biologiques en phase travaux, la limitation au strict minimum des emprises, la gestion des eaux pluviales...
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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"/>	Vernaison est couverte par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat 2019-2023 dans la Métropole de Lyon et le Département du Rhône, approuvé le 9 juillet 2020. Les infrastructures routière (RD 36) et ferroviaire du site ne sont pas concernées par le PPBE Etat 2019-2023.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun monument historique ou périmètre de protection.



Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site d'intervention intéresse la zone humide recensée par la Métropole de Lyon "Espace nature des Iles et des Lônes du Rhône à l'aval de Lyon" et définie à grande échelle. Les mesures d'évitement mises en œuvre permettent de ne pas réaliser de remblais au niveau des secteurs les plus sensibles (lône en rive droite notamment), d'implanter les zones de stockage sur des zones sans enjeu de milieu naturel... De plus, à l'issue de la phase d'exploitation, le site sera remis en état et végétalisé.
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"/>	La commune de Vernaison est couverte par le Plan de Prévention des Risques Naturels pour les inondations du Rhône et de la Saône - secteur Rhône aval approuvé le 5 juin 2008. Le projet se situe principalement en zone rouge (aléa fort) autorisant les travaux d'infrastructures routières dont l'impact hydraulique doit être limité au maximum : risque d'inondation pris en compte dans la conception du projet et en phase travaux. Le projet reste en dehors du Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation de la vallée du Rhône aval (secteur amont en rive droite concernant en partie la commune de Vernaison). Le projet se situe en dehors du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Vallée de la Chimie (Partie Nord-Est de la commune de Vernaison).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'anciens sites Industriels (base de données BASIAS) sont présents au droit du centre ville de Vernaison. Un autre site est présent au Sud, sur l'île de la Table Ronde (Solaize). Un site figurant à l'inventaire des sites et sols pollués (Base de données BASOL) est présent sur l'île de la Table Ronde le long de la RD 36 sur la commune de Solaize. L'ensemble de ces sites reste à l'écart du pont de Vernaison.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 concerné par aucun captage d'alimentation en eau potable, ni périmètre de protection. Les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable les plus proches se situent à plus de 3,8 km du pont de Vernaison : il s'agit des captages de Vourles et Brignais à l'Ouest et des captages de Montagny et Millery au Sud-Ouest implantés dans les Monts du Lyonnais, hors zone d'influence du projet. Les captages de Ternay et Grigny qui exploitent la nappe d'accompagnement du Rhône se localisent à plus de 5 km en aval du pont de Vernaison.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par un site inscrit.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site Natura 2000 [Site d'Importance Communautaire (SIC), Zone Spéciale de Conservation (ZSC) ou Zone de Protection Spéciale (ZPS)] n'est concerné par le projet. Celui-ci se situe à plus de 16 km au Sud-Ouest des délimitations les plus proches de la ZSC "Pelouses, milieux alluviaux et aquatique de l'île de Miribel-Jonage" et à plus de 20 km au Nord-Est de la ZSC "Vallons et combes du Pilat Rhodanien".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par un site classé.



## 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 ? 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"/>	Pour les travaux en eau (piles P4 et P5), la mise à sec de l'enceinte de travail sera réalisée par la mise en œuvre d'une enceinte batardée. Seul, un pompage avec refoulement des eaux dans le Vieux-Rhône sera à prévoir afin d'éviter toute accumulation d'eau d'infiltration dans l'enceinte.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements réalisés aux abords du fleuve (remblais en rive droite et en rive gauche) conduisant à des mouvements de terres relativement localisés et superficiels, il est possible de considérer que ces interventions n'occasionneront pas de perturbation sensible du sous-sol et des écoulements souterrains. Pour les fondations du pont, celles-ci seront constituées de pieux battus dans les horizons alluvionnaires puis trépanés ou forés dans les horizons plus indurés (profondeur maximale de 15 m). Chaque semelle en béton armé nécessitera un terrassement de l'ordre de 2 m.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet nécessite de curer en amont du pont existant afin d'avoir une hauteur d'eau suffisante pour accéder en barge au droit des sites de construction des piles du nouveau pont. Les matériaux seront stockés au niveau du stade de foot de Vernaion le temps des travaux puis remis en place à l'issue de la phase de chantier.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux d'apport nécessaires aux terrassements en remblai proviendront de matériaux issus de sites autorisés ou des matériaux extraits sur site si ceux-là présentent des caractéristiques géotechniques adaptées. Toutefois le projet veillera à limiter au maximum les mouvements de terre.
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"/>	Cortèges faunistique et floristique du site couramment observés en bord de fleuve et soumis à l'influence de la fréquentation humaine. On note cependant la présence d'espèces présentant un statut de conservation. Ainsi, la phase de conception a recherché la solution la moins impactante au regard des milieux naturels. De plus, toutes les précautions seront prises notamment en phase de travaux : évitement des secteurs sensibles, lutte active contre tout risque de pollution, anticipation du dégagement des emprises et des coupes d'arbres ou arbustes, vigilance vis-à-vis des plantes invasives, préservation du corridor aquatique, terrestre et aérien lié au Rhône...
	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 projet se situe à plus de 16 km au Sud-Ouest des délimitations les plus proches de la ZSC "Pelouses, milieux alluviaux et aquatique de l'île de Miribel-Jonage" et à plus de 20 km au Nord-Est de la ZSC "Vallons et combes du Pilat Rhodanien". Il n'aura aucune interaction avec ces espaces naturels remarquables.



	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 site est inclus dans la ZNIEFF de type I "Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny", dans la ZNIEFF de type II "Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales", dans l'Espace Naturel Sensible (ENS) "Iles et îlons du Rhône aval", la zone humide "Espace nature des Iles et îlons du Rhône à l'aval de Lyon". Ainsi, toutes les précautions sont prises notamment en phase de travaux : préservation du corridor lié au Rhône, prise en compte des cycles biologiques de la faune, évitement des secteurs les plus sensibles, gestion des plantes envahissantes.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet présenté est issu de la mise en œuvre par anticipation de mesures d'évitement ayant permis de limiter au mieux les consommations d'espaces naturels. En rive gauche, la culée du pont va nécessiter une emprise provisoire et ponctuelle sur le boisement d'accompagnement du Rhône. En rive droite, la culée s'insère sur des espaces anthropisés de type parking, aires de jeux... Deux piles (P2 et P3) vont également occasionner des emprises localisées sur les espaces naturels présents de part et d'autre de la îlone.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le pont de Vernaison se situe en dehors des zones de risques du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la vallée de la chimie.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Zone de sismicité 3 (modérée). - Aléa faible de retrait gonflement des argiles. - Projet concerné par la zone rouge du PPRNI du Rhône et de la Saône. La phase de conception du projet a recherché la solution technique la moins impactante d'un point de vue hydraulique, en réduisant le nombre d'appuis dans le Rhône et en recherchant une transparence maximale de ces appuis (pieux plutôt que piles bétons, semelle de répartition pour limiter le nombre de contreventements....).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de pont provisoire a pour objectif de remplacer temporairement le pont actuel. Il sera positionné en amont immédiat du pont existant et pourra être utilisé par les véhicules légers, les poids lourds de moins de 19 tonnes et les modes actifs. Au regard du mauvais état du pont actuel, sa fermeture engendrerait des détours importants pour les véhicules souhaitant franchir le Rhône (Pierre-Bénite ou Givors). Le pont provisoire permettra d'éviter les reports de trafics et allongements de trajets pour les véhicules l'empruntant.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La RD 36 figure en catégorie 4 (30 m affectés par le bruit de part et d'autre de la voie) et la voie ferrée en catégorie 3 (100 m) au titre du classement sonore des voies. Le projet s'insère dans un secteur d'ores et déjà soumis au bruit des infrastructures de transport. De plus, il remplacera en amont immédiat le pont existant supportant déjà un trafic de desserte et de transit, il ne générera donc pas de nuisances supplémentaires par rapport à la situation existante.



Emissions	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'occasionnera aucune nuisance olfactive.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'engendrer des vibrations en phase de travaux (interventions des engins de chantier, mise en place des pieux), mais qui seront très limitées dans le temps et exclusivement localisées au droit du site d'intervention.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le pont provisoire ne sera pas mis en lumière. Il ne modifiera pas ainsi l'ambiance lumineuse du site, d'ores et déjà soumis aux émissions lumineuses issues de l'urbanisation de Vernaison.
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'insère dans un secteur d'ores et déjà soumis aux émissions de la RD 36 notamment. Etant donné qu'il remplacera en amont immédiat le pont existant, il ne générera pas de rejets supplémentaires dans l'air par rapport à la situation existante.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Toutes les dispositions seront prises en phase de travaux afin que le projet n'engendre pas d'effluents non traités ou non collectés au sein du milieu récepteur.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets susceptibles d'être produits en phase de chantier sont en grande majorité des déchets inertes (gravats, enrobés...) et des déchets banals (déchets de type ménagers). Les déchets issus du chantier seront collectés puis réutilisés ou évacués par des filières adaptées et spécialisées selon leur nature.



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 concerné par un Monument Historique ou un Site Remarquable du Paysage (SPR). D'après le Service Régional d'Archéologie (SRA) contacté en décembre 2016, aucun site archéologique n'est répertorié aux abords du pont de Vernaison. Des prescriptions d'archéologie préventive pourront être émises par le SRA en amont des travaux. Le maître d'ouvrage et les entreprises chargées d'effectuer les travaux devront se conformer à la législation en matière d'archéologie préventive et de découverte fortuite de vestige archéologique.
	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 pont provisoire s'insère en amont immédiat du pont existant sur des espaces arborés en rive gauche et sur des espaces de rive, de voiries et aires de jeux en rive droite. Les espaces urbanisés seront adaptés à la marge pour permettre l'implantation du projet qui ne modifiera pas les fonctionnalités actuelles du site.

**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 secteur est concerné par le projet d'« Aménagement d'une véloroute-voie verte sur la ViaRhôna au Sud de Lyon, entre Pierre-Bénite et Givors » sur les communes de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Grigny et Givors (69), projet non soumis à évaluation environnementale par décision au cas par cas (n°2020-ARA-KKP-2863) en date du 13 janvier 2021.

De plus, les communes de Vernaison et d'Irigny (69) sont concernées par un projet de « réactivation de la dynamique fluviale sur le Rhône, actions sur les marges alluviales des sites des casiers d'Irigny et des îlons de Jaricot et Ciselande » porté par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), projet soumis à évaluation environnementale (décision au cas par cas n°2020-ARA-KKP-277 en date du 23 novembre 2020).

Des réunions d'échanges et de travail sur les interfaces entre le projet CNR de restauration écologique des marges alluviales du Rhône à Pierre-Bénite et le projet de pont provisoire de Vernaison de la Métropole de Lyon sont actuellement régulièrement conduites afin d'analyser conjointement les interactions entre ces deux projets au regard de leur état d'avancement respectif. Les impacts cumulés du projet de ViaRhôna, du projet de restauration écologique du Rhône et du projet de pont provisoire seront traités dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique afin d'avoir une analyse la plus pertinente possible à ce sujet.

**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 :



**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) :**

Les principales mesures d'évitement mises en place dans le cadre du projet concernent la solution retenue pour l'implantation du pont provisoire en amont du pont existant dans un secteur déjà soumis aux perturbations humaines, ainsi que les interventions en phase de chantier qui ont recherché le moindre impact en termes hydraulique (nombre de piles réduit, nature des appuis, nombre de contreventements...) et au regard des milieux naturels (volume de curage nettement réduit, interventions en rive droite limitées au maximum par un accès en rive gauche (moindre enjeu) et par voie d'eau).

De plus, les mesures prises dans le cadre du projet reposent sur l'ensemble des dispositions habituellement mises en œuvre dans le cas de travaux au droit des cours d'eau (gestion stricte des effluents et des déchets produits par le chantier, limitation au strict nécessaire des secteurs d'intervention, phasage des travaux adaptées aux fluctuations des niveaux d'eau).

Le projet intégrera également toutes les dispositions afin de limiter tout risque d'incidence ou de perturbation significative de la faune (anticipation programmée des coupes et des débroussaillages à l'automne, travaux en eau calés en fin de printemps pour prendre en compte la faune piscicole), de mise en défens les zones naturelles sensibles identifiées au préalable et de gestion des plantes envahissantes.

Enfin, le projet étant de nature provisoire, il intègre la remise en état du site (nivellement des emprises et végétalisation) à l'issue de l'exploitation du pont.

#### 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.

Au regard des études réalisées dans le cadre de ce projet (étude d'impact hydraulique, relevé bathymétrique, reconnaissance géotechnique, analyses de sédiments, inventaires faune-flore détaillés, mesures d'évitement par anticipation...), de la prise en considération de ses incidences potentielles, des mesures mises en œuvre afin de garantir une bonne insertion environnementale de ce projet de rétablissement du franchissement du Vieux-Rhône, du caractère provisoire de ce projet et des mesures de remise en état du site mises en œuvre dans le cadre de la démolition du pont à l'issue de son exploitation, la Maîtrise d'ouvrage estime fournir l'ensemble des éléments nécessaires afin de ne pas requérir une évaluation environnementale pour le projet de pont provisoire à Vernaison.

#### 8. Annexes

##### 8.1 Annexes obligatoires

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

Annexe : Note environnementale détaillée présentant l'ensemble des éléments ayant conduits au projet présenté et les principales mesures d'intégration environnementale mises en œuvre.

## 9. Engagement et signature

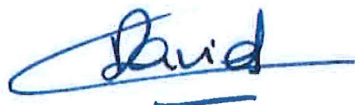
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Lyon

le, 28 octobre 2021

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus