

# 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 :

13/04/2021

Dossier complet le :

13/04/2021

N° d'enregistrement :

2021-ARA-KKP-03101

### 1. Intitulé du projet

Création d'une voie verte sur l'ancien viaduc emprunté par le chemin de fer Fourvière Ouest Lyonnais (FOL) entre les communes de Brindas et de Grézieu-La-Varenne (69).

### 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

Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL)

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

Daniel MALOSSE - Président

RCS / SIRET

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

Forme juridique Communauté de communes

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 (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Reconstruction de l'ancien viaduc ferroviaire de franchissement de l'Yzeron (101 mètres) entre Brindas et Grézieu-La-Varenne pour les modes doux. Raccordement aux voiries existantes (430 mètres environ), s'inscrivant dans un itinéraire plus large du Schéma directeur "modes doux" de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL) reprenant des voiries existantes entre les communes de Sainte-Consorte et de Thurins (environ 12 km).

### 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

Remise en service de l'ancien viaduc ferroviaire de franchissement de l'Yzeron par la mise en place d'un nouveau tablier avec réutilisation des culées et des piles encore en place et raccordement du viaduc aux voiries existantes de part et d'autre en réempruntant les anciennes emprises ferroviaires en direction :

- du chemin des Chênes au Nord (Grézieu-La-Varenne), et,
- du chemin du Viaduc au Sud (Brindas).



## 4.2 Objectifs du projet

L'objectif de la CCVL est de créer un axe structurant Nord / Sud entre Sainte-Consorce et Thurins, desservant et/ou valorisant les principaux pôles structurants du territoire (centres-bourgs, zones d'activités, principaux équipements communautaires, établissements scolaires...) en utilisant les voies et les aménagements existants (voie verte, aire piétonne, piste cyclable, route à très faible trafic < 300 véhicules/jour). Cet itinéraire aura une fonction avant tout utilitaire (permettre l'accès aux pôles pour les résidents) mais constituera aussi un support pour une offre de loisirs et de découverte «douce» ciblant notamment les familles. Sur la section Grézieu-La-Varenne/Brindas (3,5 km), une analyse de variante a été conduite au regard de la contrainte de relief occasionnée par le vallon de l'Yzeron. Celle-ci peut être affranchie par la réhabilitation et l'utilisation de l'ancien viaduc de franchissement de l'Yzeron par l'ancienne voie ferrée, qui constitue le seul tronçon en tracé neuf sur cette section (430 m environ de voie nouvelle et 101 m de viaduc). Cet aménagement permettra ainsi :

- un tracé assez direct (3,5 km entre Grézieu-La-Varenne et Brindas contre 4,5 et 6,5 km pour les autres variantes étudiées), cette réduction de la distance à parcourir constitue un argument significatif afin d'accroître la part de la fréquentation de l'itinéraire
- de gommer la contrainte de relief par la réalisation d'un ouvrage traversant le vallon de l'Yzeron à niveau, ce qui est également bénéfique à l'utilisation de cet itinéraire par les cycles,
- de desservir deux pôles importants à Brindas : la ZAE des Andrés et le collège,
- de connecter rapidement et facilement Craponne et la Métropole de Lyon dans une logique de déplacements et de maillage au-delà des limites de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL).

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet consiste dans un premier temps à éviter et mettre en défens les zones naturelles sensibles identifiées au préalable par l'étude Faune-Flore menée sur le site et à dégager de manière anticipée les emprises nécessaires aux travaux (accès au site, zone de lancement du tablier du viaduc) à l'automne afin de prendre en compte le cycle biologique des espèces présentes.

Des échafaudages seront installés (3 à 4 mois) autour des piles afin de procéder à leur restauration (rejointement des pierres) et amener le matériel nécessaire.

Un blondin (tyrolienne) sera également mis en place afin d'apporter du matériel en haut des piles en limitant au maximum les interventions au sol.

Une passerelle piétonne provisoire sera mise en place au droit de l'Yzeron afin que le personnel de chantier puisse traverser le cours d'eau sans impacter le milieu aquatique. Aucune intervention ne sera conduite dans le lit mineur de l'Yzeron.

A l'exception de la remise en état des piles les travaux d'aménagement du nouvel ouvrage seront réalisés depuis les plateaux qui se distribuent de part et d'autre du vallon. Ainsi, le tablier du futur ouvrage sera positionné au droit de la zone de lancement (ancien remblai ferroviaire côté Brindas) pour être ensuite ripé sur les culées et piles existantes.

Le viaduc pourra alors être raccordé au chemin des Chênes au Nord (Grézieu-La-Varenne) et au chemin du Viaduc au Sud (Brindas) et la voie verte aménagée.

Le chantier durera environ 1 an.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La remise en service du viaduc de franchissement de l'Yzeron (section de 530 mètres environ) permettra de proposer un itinéraire "Modes actifs" direct entre Grézieu-la-Varenne et Brindas (3,3 km) et participera ainsi au maillage Nord/Sud de l'itinéraire mode doux entre Sainte-Consorce et Thurins (12 km) et se raccordera également à l'axe Est/Ouest entre Grézieu-La-Varenne et Vaugneray (dont la finalisation de l'aménagement est programmée à plus long terme).

Le cheminement proposé sera enrobé afin d'offrir un confort optimum pour l'usage utilitaire (trajet domicile-travail), il desservira notamment deux pôles importants (ZAE des Andrés et le collège). Il pourra également être utilisé pour les loisirs et la promenade.

La largeur de la chaussée sera de 3 mètres.

**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 de prise en compte des espèces protégées et de leurs habitats (dans le respect de l'article L 411-1 et suivants du code de l'environnement).
- Consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).
- Permis d'aménager.

**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 tablier :	101 mètres
- Largeur du tablier :	4 mètres
- Largeur de la voirie :	3 mètres
- Raccordement au chemin des Chênes (Grézieu-La-Varenne) :	350 mètres
- Raccordement au chemin du Viaduc (Brindas) :	80 mètres

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

Opération appartenant à une liaison d'ensemble Nord /Sud et nécessitant un aménagement en tracé neuf uniquement sur le secteur de franchissement du vallon de l'Yzeron et pour son raccordement au chemin des Chênes à Grézieu-La-Varenne au Nord et le chemin du Viaduc à Brindas au Sud.

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

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

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

Point de départ :

Long. 04° 70' 40" 26

Lat. 45° 73' 87" 09

Point d'arrivée :

Long. 04° 70' 46" 88

Lat. 45° 73' 38" 04

Communes traversées :

Grézieu-La-Varenne et Brindas

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans la ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par l'Yzeron et ses affluents » et partiellement dans la ZNIEFF de type I « Grottes de Tupinier et ses environs » traduisant une sensibilité naturelle élevée du site. Ainsi, un diagnostic faune/flore détaillé sur un cycle d'une année a été réalisé sur le site et a permis de définir des mesures d'évitement des habitats les plus sensibles, de phaser les travaux en fonction des cycles biologiques, de reconstituer des habitats favorables à la faune.
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"/>	Le PPBE de l'État dans la Métropole de Lyon et le département du Rhône a été approuvé par arrêté préfectoral n°69-2020-07-09-010 le 9 juillet 2020. Ce plan concerne les infrastructures routières et ferroviaires relevant de la compétence de l'État dont le trafic annuel est respectivement supérieur à 3 millions de véhicules, et à 30 000 passages de trains. Le site de projet n'est pas concerné par l'une de ces voiries.
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"/>	Projet situé au sein du périmètre de protection du monument historique inscrit "Maison Adilon" localisée à moins de 250 m au Sud-Ouest du site d'étude, non visible en raison du relief. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera consulté, afin de préciser les prescriptions architecturales de l'ouvrage projeté. La pile Nord du viaduc figure comme élément bâti du patrimoine. Le projet fera l'objet d'un permis d'aménager (Article R*421-21 code de l'Urbanisme).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La partie basse du vallon de l'Yzeron (correspondant sensiblement au lit mineur) est délimitée en tant que zone humide « Prairie humide les Aiguillons » (inventaire départemental). Des dispositifs de protection du ruisseau seront mis en place en phase de travaux (gestion des eaux de ruissellement) afin de garantir qu'aucune intervention et aucun rejet n'aura lieu dans le cours d'eau. Une passerelle piétonne provisoire sera mise en place afin que le personnel de chantier puisse traverser le cours d'eau sans impacter le lit mineur et ses abords.

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"/>	Commune de Brindas couverte par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondations de l'Yzeron approuvé le 22 octobre 2013. Au droit de l'ancien viaduc, les abords de l'Yzeron sont concernés par la zone rouge. Les versants Nord et Sud sont localisés en zone blanche. Aucune intervention n'aura lieu dans le lit mineur de l'Yzeron. Les installations de chantiers seront localisées en dehors de la zone rouge du PPRNI et une vigilance spécifique sera portée sur la période de mise en place des échafaudages et de la passerelle piétonne provisoire (hors période de crue).  Les communes de Brindas et de Grézieu-La-Varenne ne sont concernées par aucun PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site figurant à l'inventaire des sites et sols pollués (base de données BASOL) des communes de Brindas et de Grézieu-La-Varenne ne se situe à proximité du site de projet. Aucun ancien site industriel et activités de service (base de données Basias) de Brindas et de Grézieu-La-Varenne n'est présent au droit du site d'intervention.
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 site d'étude n'est pas concerné par un captage d'alimentation en eau potable, ni par des périmètres de protection. Le forage le plus proche localisé à plus de 8 km en aval (à Oullins) à destination d'alimentation de piscine collective.
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 directement concerné par le projet. Celui-ci se situe à plus de 15 km des délimitations les plus proches de la ZSC "Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage" et à 23 km de la ZSC et de la ZPS "La Dombes".
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 ?**  
Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les matériaux existants du site (au droit de l'ancien remblai ferroviaire) seront remodelés et réutilisés sur place.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les matériaux existants du site seront réutilisés sur place afin de s'affranchir de l'apport de terres, ce qui permettra notamment de limiter au maximum une contamination potentielle du site par la renouée asiatique.
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Les sensibilités naturelles du site ont été identifiées par des inventaires faune/flore détaillés sur un cycle d'une année. Le projet prévoit ainsi la mise en place de mesures afin de répondre à la doctrine ERCS (Eviter-Réduire-Compenser-Suivre), notamment : remobilisation de l'emprise ferroviaire existante permettant de limiter l'impact sur les habitats naturels, préservation des habitats les plus sensibles (balisage, choix des techniques d'intervention...), phasage des travaux, vigilance sur les espèces invasives, reconstitution d'habitats favorables aux espèces faunistiques (hibernaculum, gîtes à chiroptères...) et de formations arborées et arbustives, mesures de suivi...
	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 15 km des délimitations les plus proches de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) "Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage" et à 23 km de la ZSC et la ZPS "La Dombes". 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"/>	Bien que situé au sein de la ZNIEFF de type I « Grottes de Tupinier et ses environs », le projet n'aura pas d'incidences sur ces milieux car toutes les précautions seront prises en phase de travaux : préservation de la grotte par un balisage et une interdiction d'accès. De plus, la grotte sera valorisée pour les chiroptères : comblement de la cheminée pour éviter les courants d'air, empêchement de la fréquentation humaine et donc le dérangement... Pour la ZNIEFF de type II, la transparence du site vis-à-vis du corridor et des axes de déplacements terrestres et aériens sera maintenue (chantier et exploitation).
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déboisements et débroussaillages nécessaires pour le projet concernent les formations boisées de recolonisation des anciennes emprises ferroviaires de part et d'autre du vallon (secteurs de plateaux) et n'affectent pas la ripisylve. Les habitats naturels sensibles sont évités (grotte de Tupinier, dalles rocheuses, axes d'écoulement de versants, lit mineur de l'Yzeron). Les modalités d'intervention mises en place permettront de réduire les emprises nécessaires pour accéder aux zones de chantier : accès par quad ou par cheval aux pieds des piles du viaduc, blondin pour accéder au sommet.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun risque technologique n'est recensé à proximité du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La mise en place du viaduc de l'Yzeron et le raccordement aux voiries se maintiennent en zone blanche du PPRNI de l'Yzeron. Les installations de chantiers seront localisées en dehors de la zone rouge du PPRNI. Une vigilance spécifique sera portée sur la période de mise en place des échafaudages autour des piles et de la passerelle piétonne provisoire de franchissement de l'Yzeron localisés en zone rouge (hors période de crue). Aucune augmentation du débit naturel des eaux pluviales ne sera générée par le projet. L'ensemble du site localisé en zone de sismicité 2 « faible ».
	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"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'objectif de la remise en service du viaduc de franchissement de l'Yzeron est de réaliser un itinéraire "modes actifs" entre Grézieu-La-Varenne et Brindas, à fonction utilitaire (trajets domicile/travail) et à vocation de loisirs et de découverte. Il s'inscrit dans un maillage plus large au sein du territoire de la CCVL qui a pour but de favoriser l'utilisation du vélo afin de réduire significativement la part des déplacements en véhicules motorisés. Il répond ainsi à un objectif de développement durable pour le territoire.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	



	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'engendrer des vibrations en phase de travaux (interventions des engins de chantier), 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"/>	Aucun éclairage du site n'est prévu, un simple balisage sera mis en place sur l'ouvrage, afin de ne pas perturber la faune nocturne.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les eaux pluviales s'écouleront jusqu'au milieu naturel conformément à l'existant.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	La Maison Adilon, monument inscrit, est localisée à moins de 250 mètres au Sud-Ouest du site de projet. Elle n'est pas visible depuis le site en raison du relief. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera consulté en raison de l'insertion du projet en périmètre de protection de monument historique. La pile Nord du viaduc figure en tant qu'élément remarquable du paysage au PLU de Grézieu. Le projet fera également l'objet d'un permis d'aménager. Une demande anticipée de prescriptions archéologiques sera également réalisée auprès de la DRAC.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet remobilise d'anciennes emprises ferroviaires et des sections de chemins existants. Il n'engendre donc pas de changement d'usage du sol au regard des activités humaines. Le recadrage et l'orientation des flux piétonniers en direction de l'ouvrage permettront de limiter la fréquentation humaine des milieux naturels de fond de vallon.

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 :

Sur le territoire de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais, deux projets ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale depuis les 5 dernières années : projet de travaux liés à la station d'épuration de Messimy et extension du parc d'activités des Andrés à Brindas.

Le projet de travaux liés à la station d'épuration de Messimy s'inscrit dans le bassin versant du Garon qui n'appartient pas à la même unité fonctionnelle que le projet de rétablissement du viaduc de l'Yzeron.

De plus, les impacts liés à l'extension du parc d'activités des Andrés relèvent essentiellement de la consommation d'espaces et des nuisances liées aux activités humaines (trafics, nuisances sonores...), tandis que le projet de rétablissement du viaduc de l'Yzeron consommera très peu d'espaces naturels étant donné la réutilisation d'une ancienne emprise ferroviaire et de la traversée du vallon de l'Yzeron en « aérien » et favorisera l'utilisation des modes actifs, permettant de réduire l'utilisation de la voiture. Il permettra d'ailleurs de desservir le parc d'activités des Andrés par les modes doux.

Les impacts cumulés de ces deux projets avec le projet de rétablissement du viaduc de l'Yzeron peuvent donc être considérés comme très faibles.

On notera, en outre, que le territoire de la CCVL fait l'objet de plusieurs projets d'itinéraires « modes actifs » présentant des échéances de réalisation étalées dans le temps (voir note environnementale) et n'ayant pas fait l'objet de décision de l'autorité environnementale étant donné, soit leur état peu avancé, soit du fait de la réutilisation très majoritaire de voiries existantes sans impact majeur sur l'environnement.

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 mesures prises dans le cadre du projet reposent sur l'ensemble des dispositions habituellement mises en œuvre dans le cas de travaux en milieu naturel et répond à la doctrine Éviter-Réduire-Compenser-Suivre.

La remobilisation de l'ancienne emprise ferroviaire est la première mesure d'évitement du projet. Le projet intégrera ensuite toutes les dispositions afin de limiter tout risque d'incidence ou de perturbation significative de la faune (anticipation programmée des coupes et des débroussaillages, choix des techniques d'intervention, mise en défens des zones naturelles à préserver, vigilances vis à vis de la grotte de Tupinier, du secteur de dalles rocheuses, des axes d'écoulements de versants). Aucune intervention n'aura lieu dans le lit mineur de l'Yzeron. Une vigilance sera portée vis-à-vis des interventions temporaires en zone rouge du PPRI. En phase d'exploitation, les mesures d'intégration du projet consistent à mettre en place des habitats favorables à la faune (hibernaculum, gîtes à chauves-souris, cavités accessibles dans les piles du viaduc, valorisation de la grotte, pas d'éclairage...). Des plantations et les traitements paysagers participeront à la remise en état du site. Le recadrage et l'orientation des flux piétonniers en direction de l'ouvrage permettront de limiter la fréquentation humaine des milieux naturels de fond de vallon. L'ouvrage sera conçu en concertation avec l'ABF pour respecter les enjeux patrimoniaux à proximité du site. Enfin, des formations arborées et arbustives seront reconstituées en lien avec le bosquet de recolonisation présent au droit de l'ancien remblai ferroviaire (Brindas) et des débroussaillages pour accéder au site.

**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 :

- de la nature du projet : création d'un itinéraire "modes actifs" remobilisant une ancienne emprise ferroviaire,
- de la prise en compte anticipée des enjeux de milieux naturels dès la phase de conception du projet, basée sur les connaissances préalablement acquises et privilégiant l'évitement notamment vis-à-vis de la flore et de la faune à enjeu,
- des mesures d'insertion envisagées pour intégrer au mieux le projet à son environnement (prise en compte des milieux naturels, des aléas naturels, des enjeux de patrimoine historique), la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais considère qu'il n'est pas nécessaire d'établir une évaluation environnementale détaillée (étude d'impact) pour cet aménagement favorable au développement des modes actifs sur son territoire.

**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 <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; <input 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
Note d'information environnementale 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 Vaugneray

le, 9 avril 2021

Signature

**Le Président**

**D. MALOSSE**

