

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est de renforcer la ligne ferroviaire TER Lyon-Givors. Pour ce faire, les objectifs du projet sont les suivants :

- Création d'une halte ferroviaire,
- Création des infrastructures multimodales nécessaires au développement de la halte ferroviaire : un parc relais d'environ 283

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les aménagements projetés concernent la réalisation d'une halte ferroviaire (2 quais, une passerelle et une rampe PMR), la création d'un pôle multimodal (parc relais, stationnement vélos, bus) et la création d'une voie de desserte de la halte ferroviaire et du parc relais.

Le parc relais et la nouvelle voie sont implantés sur des terrains aujourd'hui utilisés par Eurovia (qui va recentrer son activité sur le nord

du site) en bordure du cours d'eau "La Mouche" (ripisylve) et en bordure d'une zone humide.

De nombreux sondages mettent en évidence que certains remblais ne sont pas inertes (au sens de la réglementation de l'arrêté du 28/10/2010). Par précaution et eu égard à la présence de la zone humide, il sera proposé d'infiltrer les eaux pluviales uniquement au droit des terres inertes. Les calculs de risque ont montré l'absence de risque pour les usagers du parc relais.

Les quais, passerelle de la halte ferroviaire et rampe PMR seront réalisés dans l'emprise RFF. La ligne ferroviaire Lyon-Givors sera impactée sur des périodes de courtes durées (ralentissement ou interception des circulations) pour la réalisation des quais et la mise en places de la passerelle.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permet de créer une halte ferroviaire et un pôle multimodal. Il aura donc pour principal objectif une amélioration de l'offre en transport en commun (bus, ferroviaire) ce qui entraînera du report modal et ainsi une diminution des trafics VL et des nuisances qui en découlent sur l'agglomération (embouteillages, émissions atmosphériques, nuisances acoustiques).

Les études préalables ont estimées la fréquentation à 400 à 600 / jour.

Ce pôle multimodal sera desservi par les transports urbains. Des études commerciales pilotées par la SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) seront réalisées une année avant la mise en service du pôle multimodal afin de définir les conditions de desserte du site.

En amont de la phase travaux, il est prévu notamment la création de mares afin de proposer des habitats aux amphibiens avant d'impacter les habitats existants.

Les principes d'assainissement ont été calés de manière à renforcer le fonctionnement de la zone humide et du cours d'eau.

4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Les procédures administratives auxquelles le projet est a priori soumis sont :

- procédure loi sur l'eau,
- dossier d'enquête publique en vue d'une déclaration de projet (si une étude d'impact est nécessaire),
- demande d'autorisation CNPN,
- mise en compatibilité du PLU par rapport à des EBC : en cours de vérification (en attente plan masse définitif),
- demande d'autorisation de défrichement : en cours de vérification (en attente plan masse définitif)

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Examen au cas par cas pour une étude d'impact

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
quais ferroviaire de longueur 170 m	
passerelle ferroviaire en une travée de 13,6 m	
rampe PMR de pente inférieure à 5% dans les talus ferroviaire	
création d'une voie nouvelle interdite au PL desservant cette halte ferroviaire entre l'allée de la fibre française et la voie Est d'accès au giratoire nord : - longueur : 845 m, - largeur : 6.5 m, - noue de 4 m de large, longée par une voie mode doux de 3 m	
parking de 280 places et 6 places PMR	
gare routière : 4 arrêts en encoche + 2 arrêts en ligne	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Site d'Yvours sur les communes d'Irigny et de Pierre Bénite (69)

Coordonnées géographiques¹

Long. 4 ° 49 ' 55.4 E Lat. 45 ° 41 ' 22.8" N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. 4 ° 49 ' 45.7" E Lat. 45 ° 41 ' 17.8" N

Point d'arrivée : Long. 4 ° 49 ' 42.7" E Lat. 45 ° 41 ' 36.5" N

Communes traversées :

Irigny et Pierre Bénite

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 étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Oui, le projet s'inscrit dans un programme de travaux composé :

- de la halte ferroviaire,
- d'un pôle multimodal
- de la voie d'accès,

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le site est actuellement occupé par la société Eurovia, le ruisseau de la Mouche et ses boisements et la voie ferrée.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU de l'agglomération lyonnaise approuvé le 11 juillet 2005a été modifié à ce jour 10 fois (mise à jour n°10 le 2 avril 2012).
zonages concernés : Zone UX et zone UI2
zone UX : La zone UX est une zone spécialisée à dominante commerciale ayant pour vocation principale de gérer les pôles commerciaux existants ou à créer.
Zone UI : La zone UI est une zone spécialisée à vocation industrielle, artisanale, scientifique et technique. Elle admet les bureaux et services mais elle interdit en principe les activités commerciales.
Un périmètre de ZAC a été crée en 1991. Il n'est plus justifié et sera supprimé en janvier 2014.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF DE TYPE 1 « VIEUX-RHONE ENTRE PIERRE-BENITE ET GRIGNY » ZNIEFF DE TYPE 2 « ENSEMBLE FONCTIONNEL FORME PAR LE MOYEN RHONE ET SES ANNEXES FLUVIATILES »
en zone de montagne ?	<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 (régionale ou nationale) 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"/>	Plan de prévention du bruit délibéré le 25 octobre 2010 par l'assemblée délibérante de la Communauté urbaine de Lyon

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone humide de la Mouche
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- PPR de Feyzin Solaize prescrit le 15/01/2009 - non approuvé à ce jour - PPR de St Fons prescrit le 15/01/2009 - non approuvé à ce jour - d'autres PPR sont en cours : PPR ARKEMA à Pierre Bénite et dépôts pétroliers du Port Edouard Herriot, PPR ARKEMA usine de Saint Fons, RHODIA Opérations usine de Saint Fons Chimie, RHODIA Opérations usine de Belle Etoile, BLUESTAR Silicones, PPR Total France - raffinerie de Feyzin, Rhône-Gaz - PPR inondation Rhône aval : site en zone B2 et zone verte
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présence de remblais au droit du site dont la qualité chimique a été évalué au moyen de nombreux sondages. Certains ne sont pas inertes (au sens de la réglementation de l'arrêté du 28/10/2010). Par précaution et eu égard à la présence de la zone humide, nous proposons d'infiltrer les eaux pluviales uniquement au droit des terres inertes. Les calculs de risque ont montré l'absence de risque pour les usagers du parc relais.
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	3 sites natura 2 000 sont recensés : - "Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage", situé à environ 10 km au nord est de la zone d'étude - "Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon", situé à 26km à l'est de la zone d'étude - "l'isle de Crémieux" situé à 24 km au nord est de la zone d'étude
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le Château du Petit Perron (inscription par arrêté du 7/06/1926) et le Manoir du Petit Perron (classé par arrêté du 31/12/1979) localisés au centre-ville de Pierre-Bénite à 2.5 km du site - Le Château de la Damette (classé par décret du 21/08/1927) ainsi qu'une croix de chemin (classée par arrêté du 25/06/1928), qui se localisent tous deux à 2 km au Sud du site d'étude en bordure de la RD 315,

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<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"/>	Eurovia avait une activité de concassage de matériaux sur le foncier du projet. Dans le cadre de leur cessation partielle d'activité, il leur est demandé de restituer le foncier à la côte "fond de forme" du projet d'infrastructures de desserte." A ce stade de leur repliement au nord du site et de l'élaboration de leur cessation partielle d'activité, nous ne pouvons pas nous savoir si nous aurons des excédents de matériaux ou non"
	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"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	impacts sur la faune et les habitats et la flore : présence d'espèces protégées : 40 espèces d'oiseaux (dont 34 protégées). Le martin-pêcheur d'Europe est quant à lui mentionné en Annexe I de la Directive « Oiseaux », 2 batraciens : triton palmé, grenouille rieuse ; présence supposée de crapaud calamite, 2 espèces de mammifères terrestres protégés (écureuil, castor) ; 4 chauves-souris protégées dossier CNPN nécessaire en cours de réalisation pas d'impact a priori sur la continuité écologique notamment la mouche et sa ripisylve.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zone humide de la mouche

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	quelques boisements impactés et habitats (milieu naturel - cf ci dessus) touchés
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRT en cours à proximité dont certains périmètres impactent la zone d'étude
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRN Inondation Rhône aval (projet en zone verte et B2 du PPRI)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mise en place de mesure en phase travaux pour éviter toute pollution des eaux souterraines et superficielles
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	circulation routière sur la nouvelle voie entraînant des nuisances acoustiques supplémentaires. travaux à l'origine de nuisances acoustiques limités dans le temps.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	projet situé en bordure d'une voie ferrée donc site déjà soumis à des nuisances acoustiques
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emissions en phase chantier (enrobé,) mais émissions temporaires
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	station d'épuration au Nord du site
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux des vibrations sont attendues mais seront limitées dans le temps.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation seuls les VL peuvent emprunter la nouvelle voie. De plus les véhicules circuleront à vitesse réduite (zone 30) limitant ainsi les vibrations dues au trafic routier. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, des trains circulent déjà. Le projet n'est pas à l'origine d'une croissance du trafic ferroviaire mais permet de créer une halte nouvelle pour les voyageurs. Le projet n'aura pas d'impact notable en termes de vibrations.

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Eclairage des quais, de la passerelle RFF, du parking L'éclairage sur le parking sera optimisé afin de limiter la consommation électrique et de limiter la pollution lumineuse nocturne.</p>
<p>Pollutions</p>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Comme toute infrastructure routière, la circulation des véhicules est à l'origine d'émissions atmosphériques. Néanmoins, ces émissions seront localisées et globalement le projet a pour objectif un report modal des VL vers les bus et le trafic ferroviaire. Ainsi, à une échelle plus large on peut s'attendre à une réduction des émissions dues au trafic routier.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des rejets d'eaux pluviales supplémentaires. Les rejets prévus en 4 points dans la zone humide de la Mouche et le cours d'eau. Comme vu précédemment, l'assainissement prévu a pour objet également un renforcement du fonctionnement hydraulique de la Mouche et de la zone humide</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, les déchets seront globalement des déchets observés usuellement sur les chantiers. Les sols pollués seront réutilisés pour les modelés de terrain notamment pour la création d'un merlon entre le site Eurovia et le projet, au Nord du projet. En phase exploitation : A priori non Les seuls déchets en phase exploitation seront issus des poubelles mises à disposition des usagers du parking et de la halte multimodale. En phase exploitation</p>
<p>Patrimoine / Cadre de vie / Population</p>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>pas de monuments historiques classés ou inscrit à proximité immédiate. pas de vestiges archéologiques connus au droit du site.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet n'impact pas de terrains agricoles, pas d'impacts sur la sylviculture. Le projet pourra nécessiter la mise en compatibilité du PLU en raison d'espaces boisés classés (à vérifier avec plan masse définitif). présence de maisons au sud, au nord et le long de la RD315 mais aucune</p>

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

- avis AE en date du 6/12/2011 pour la requalification du chemin des flaches et de la route de Buy entre Irigny et Charly : effets cumulés à vérifier. Cet avis est envoyé en pièce complémentaire en date du 11-12-2013

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
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) ;	X
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 ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : 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 ;	

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
<p>Annexe 5 : extrait PLU</p> <p>Annexe 6 : extrait PPRI</p> <p>Annexe 7: inventaires réglementaires (milieu naturel)</p>

9. Engagement et signature

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

Fait à

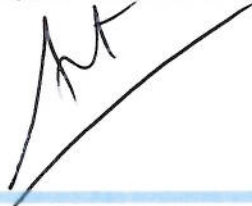
Lyon

le,

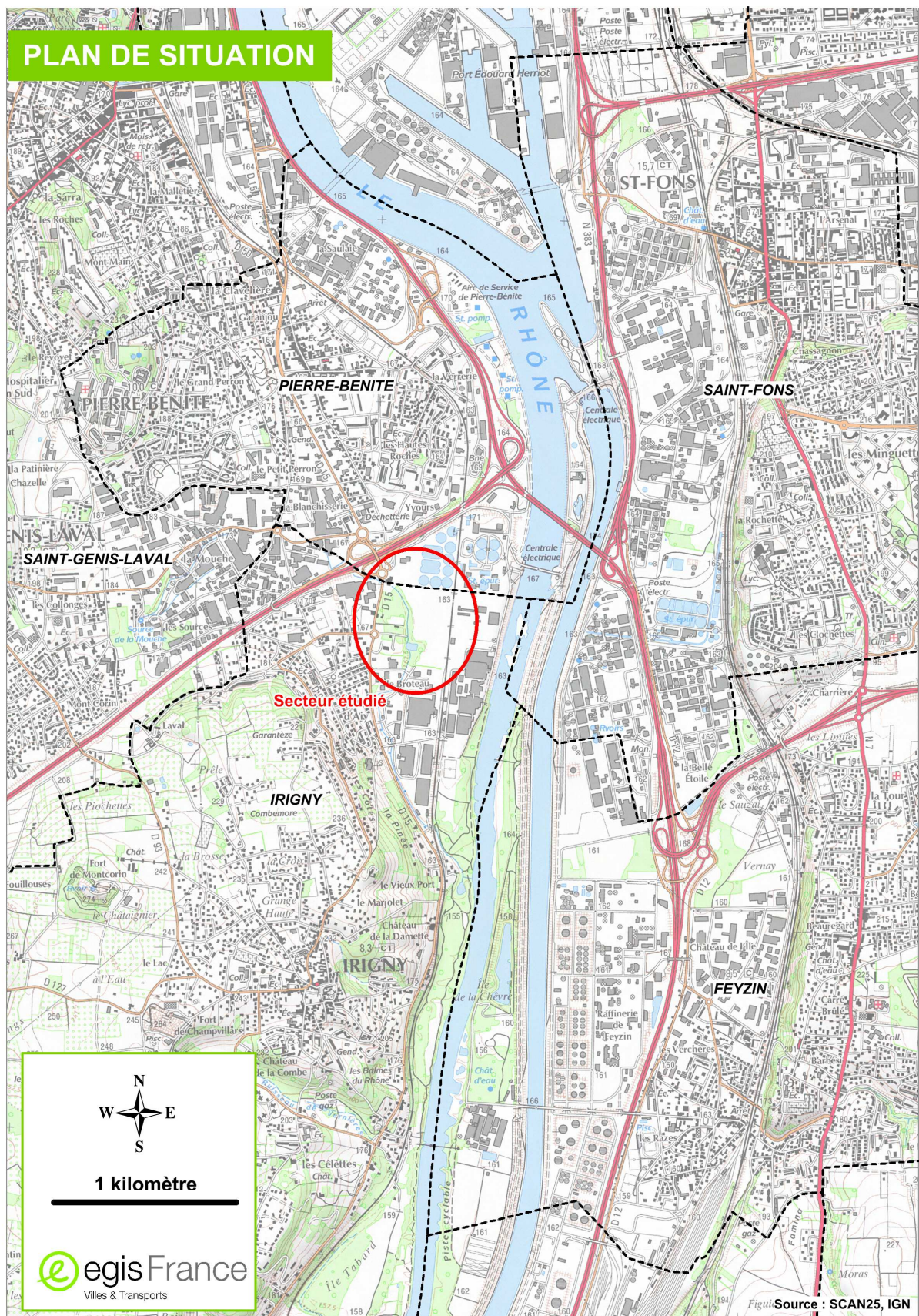
11 / 12 / 13

Signature

Anne RINGLET - Directrice de l'Aménagement



Annexe 2 : Plan de situation



Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02

ANNEXE 3 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE - DATE DES PRISES DE VUE : 12/12/2012

Localisation des photos





Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4

Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



Photo 5



Photo 6

Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



Photo 7



Photo 8

Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



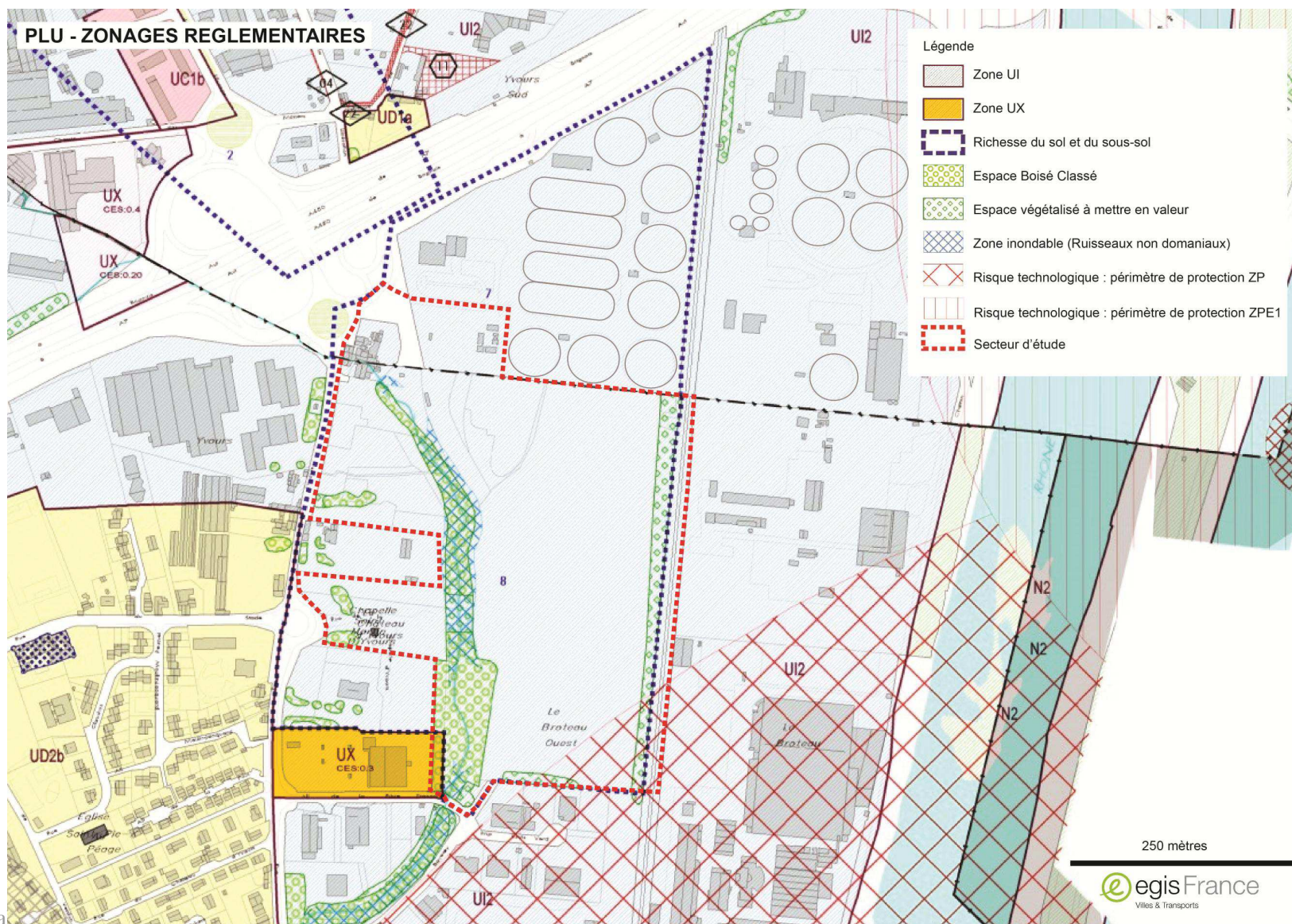
Photo 9



Photo 10

Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02

Annexe 5 : extrait PLU



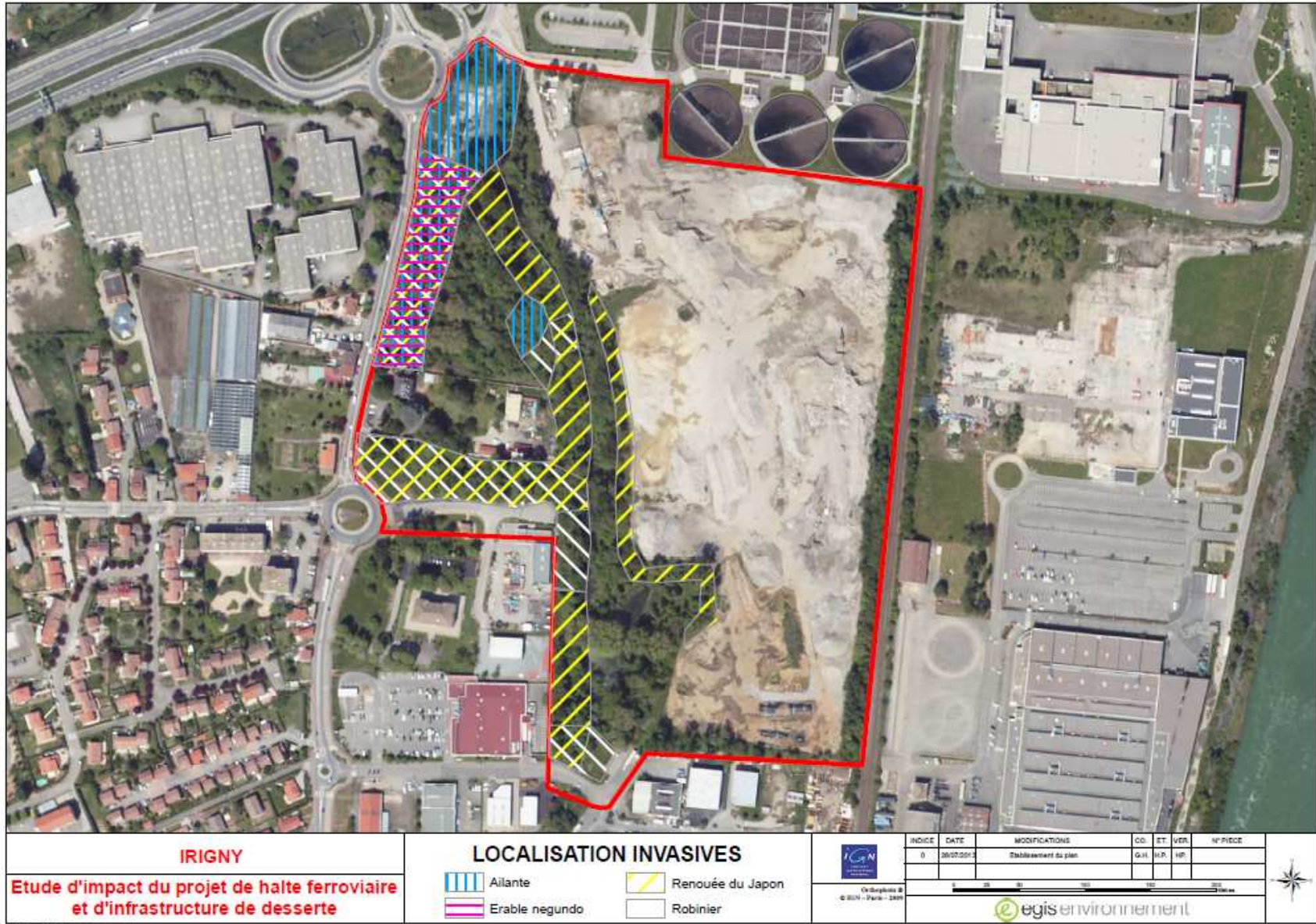
Projet d'une ha
Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02

Annexe 7 : cartographie des inventaires réglementaires



IRIGNY		HABITATS		 Géographie II © ICR - Paris - 2000	INDEX 1 20/11/2011 08h - 14h	DATE 20/11/2011 08h - 14h	MODIFICATIONS DEMANDE DE IPR	CO. ET D.H.	N° 141	N° PIECE 1	
Etude d'impact du projet de halte ferroviaire et d'infrastructure de desserte		Boisement riverain à frênes et saules Boisement résiduel d'ormes et de frênes	Fourré arbustif Zone rudérale		0 10 20 30 40 50 mètres						

Projet Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



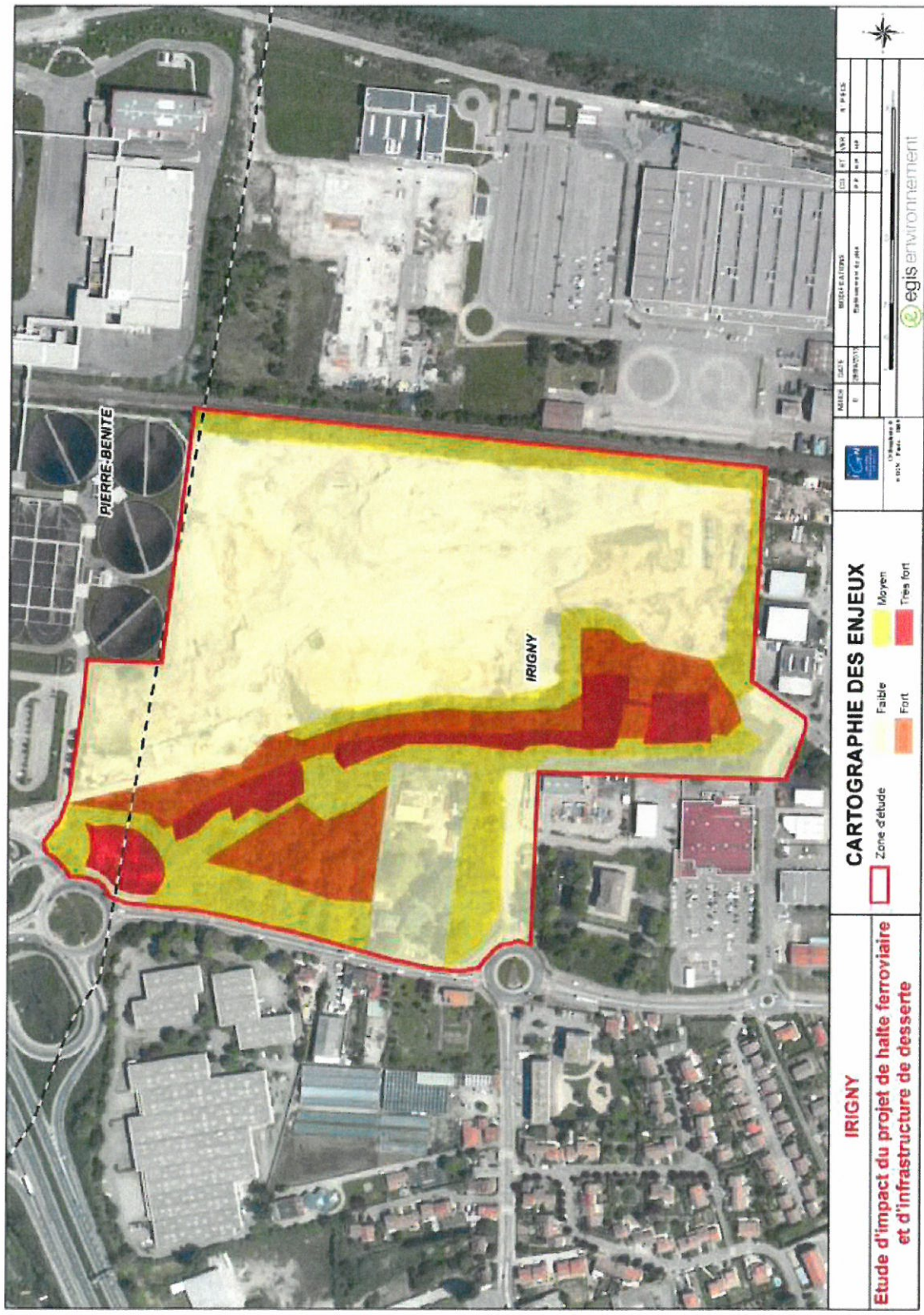
Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructure de desserte liée à l'école à Irigny, en zone dense
 Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



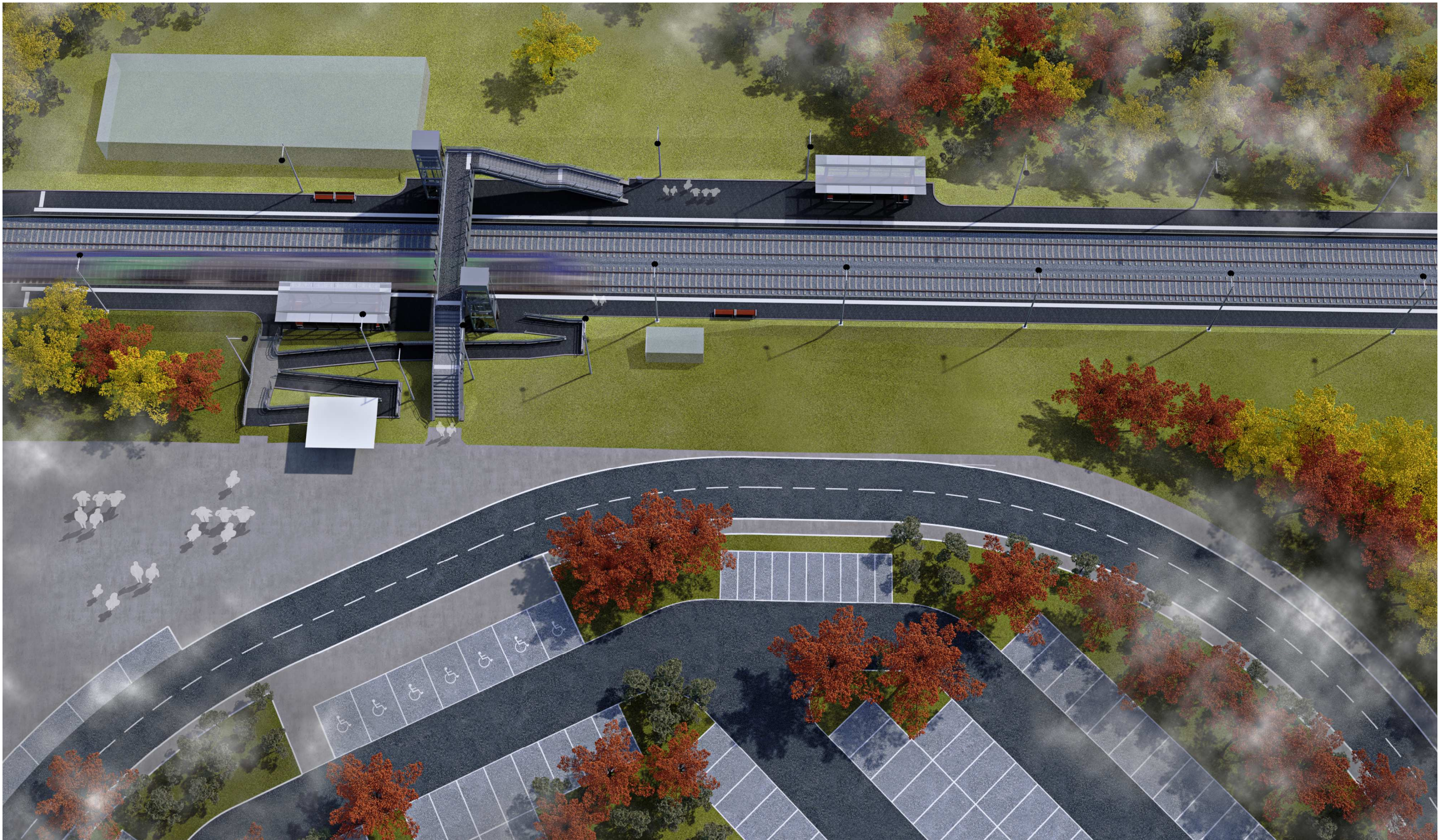
Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
 Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
 Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
 Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02



Vue d'avion du projet de la halte





Vue depuis le parvis du projet de la halte





Vue depuis les quais du projet de la halte



Projet d'une halte ferroviaire et d'infrastructures de desserte - site d'Yvours à Irigny et Pierre-Bénite
 Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - N° 14734*02

MAITRISE D'OUVRAGE RESEAU FERRE DE FRANCE <small>DIRECTION REGIONALE RHONE-ALPES AUVERGNE</small>  <small>78, rue de la Villeite 69425 LYON Cedex 03</small>	MAITRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE INFRA CSC <small>CSC MOM Pôle Maîtrise d'Ouvrage Mandatée Rhône-Alpes 10, cours de Verdun 69002 LYON</small> 
---	---

MAITRISE D'OEUVRE GÉNÉRALE INFRA INGÉNIERIE <small>Ingénierie Sud-Est Centre Ingénierie Sud-Est Le Premium 133 Bd de Stalingrad - LE PREMIUM CS 80034 - 69625 VILLEURBANNE CEDEX</small> 	MAITRISE D'OEUVRE ÉTUDES INFRA INGÉNIERIE <small>Ingénierie Sud-Est Pôle Régional Ingénierie de Lyon Le Premium 133 Bd de Stalingrad - LE PREMIUM CS 80034 - 69625 VILLEURBANNE CEDEX</small> 
---	--

AVANT PROJET

CRÉATION D'UNE HALTE FERROVIAIRE À YOURS-IRIGNY
CREATION D'UNE PASSERELLE
PK 551+338
 LIGNE 750 000 DE MORET À LYON

VUE D'ENSEMBLE ET COUPES
OA - Passerelle et rampe

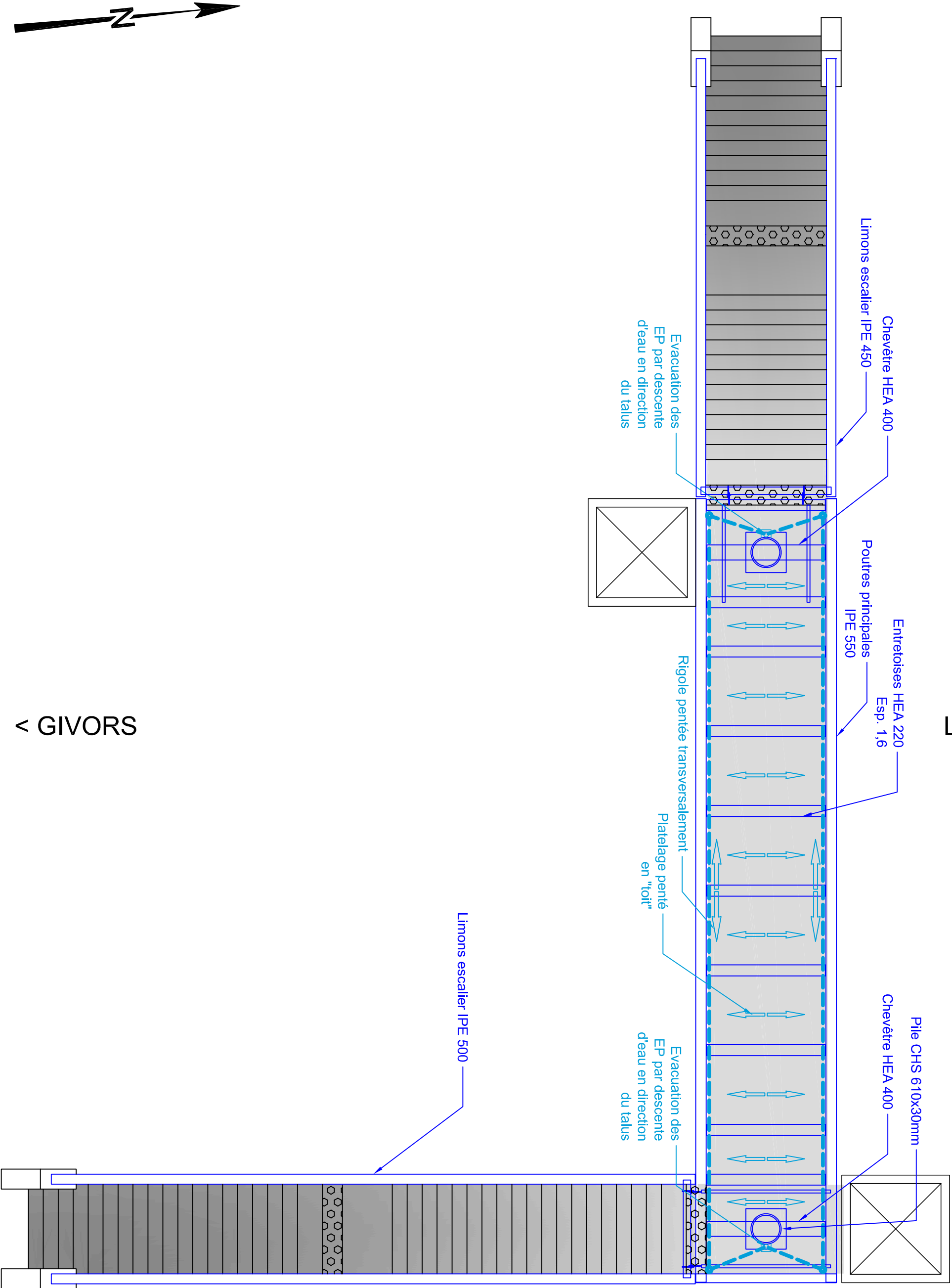
*L'utilisation de ce document est limitée au strict cadre du projet
 Version originale. Toute modification à l'insu du maître d'œuvre dégradera celui-ci de sa responsabilité.*

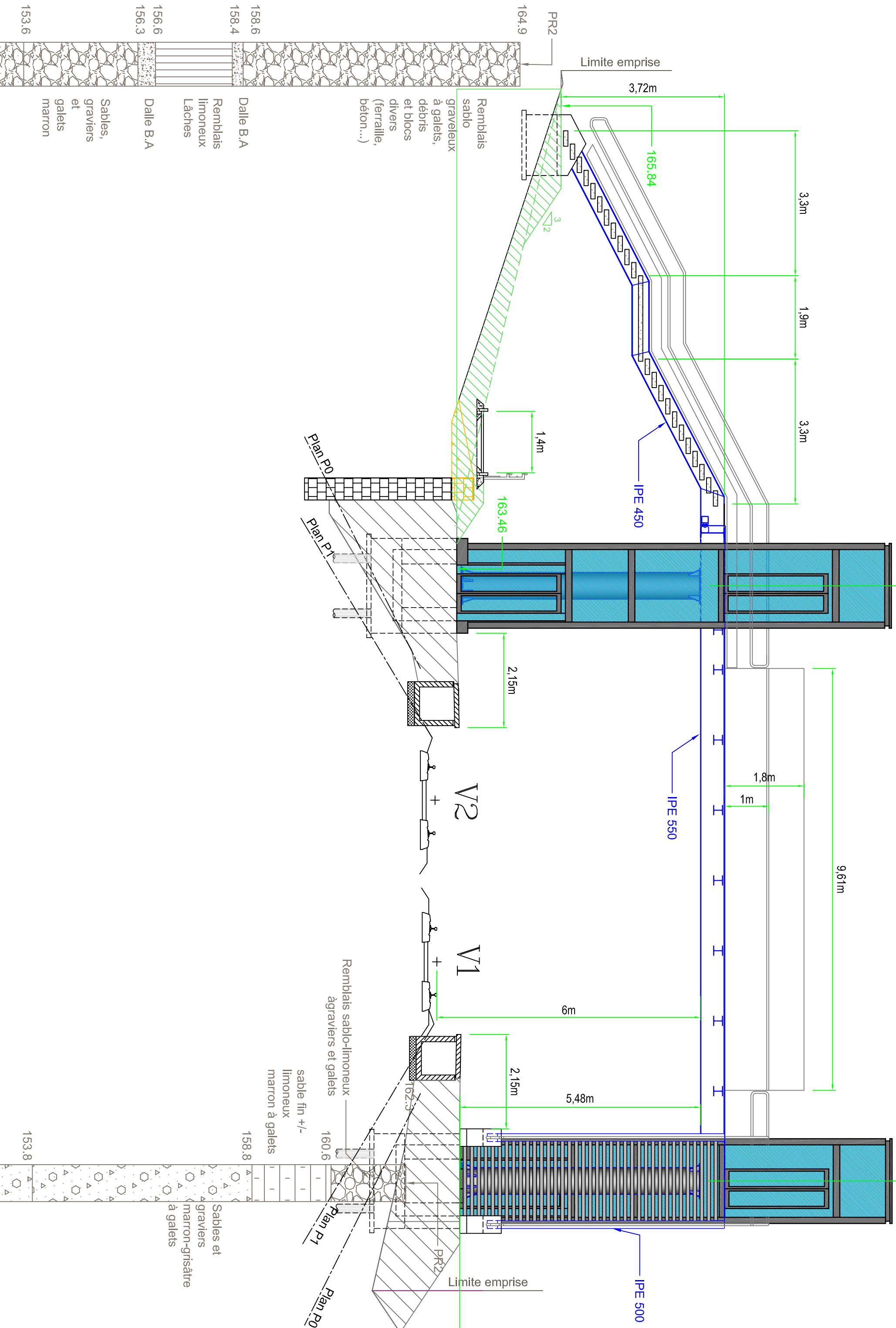
Suivi des indices					
Indice	Date	Modifications	Etabli : Visa	Vérfié : Visa	Validé : Visa
0	01/01/2012	Création du document	J.CROITORU	R.PELATAN	M.WILLAERT
1	15/01/2012	Modification rampe	J.CROITORU	R.PELATAN	M.WILLAERT

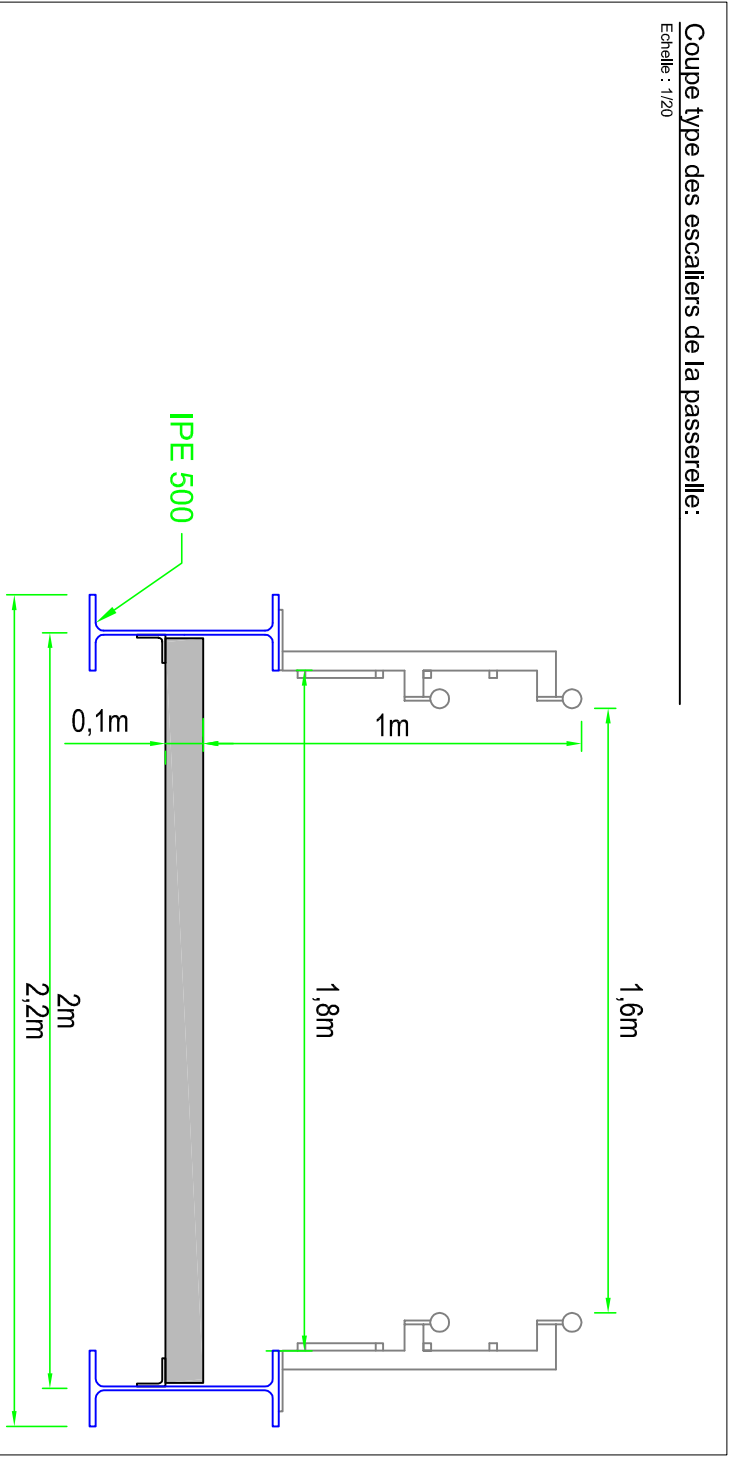
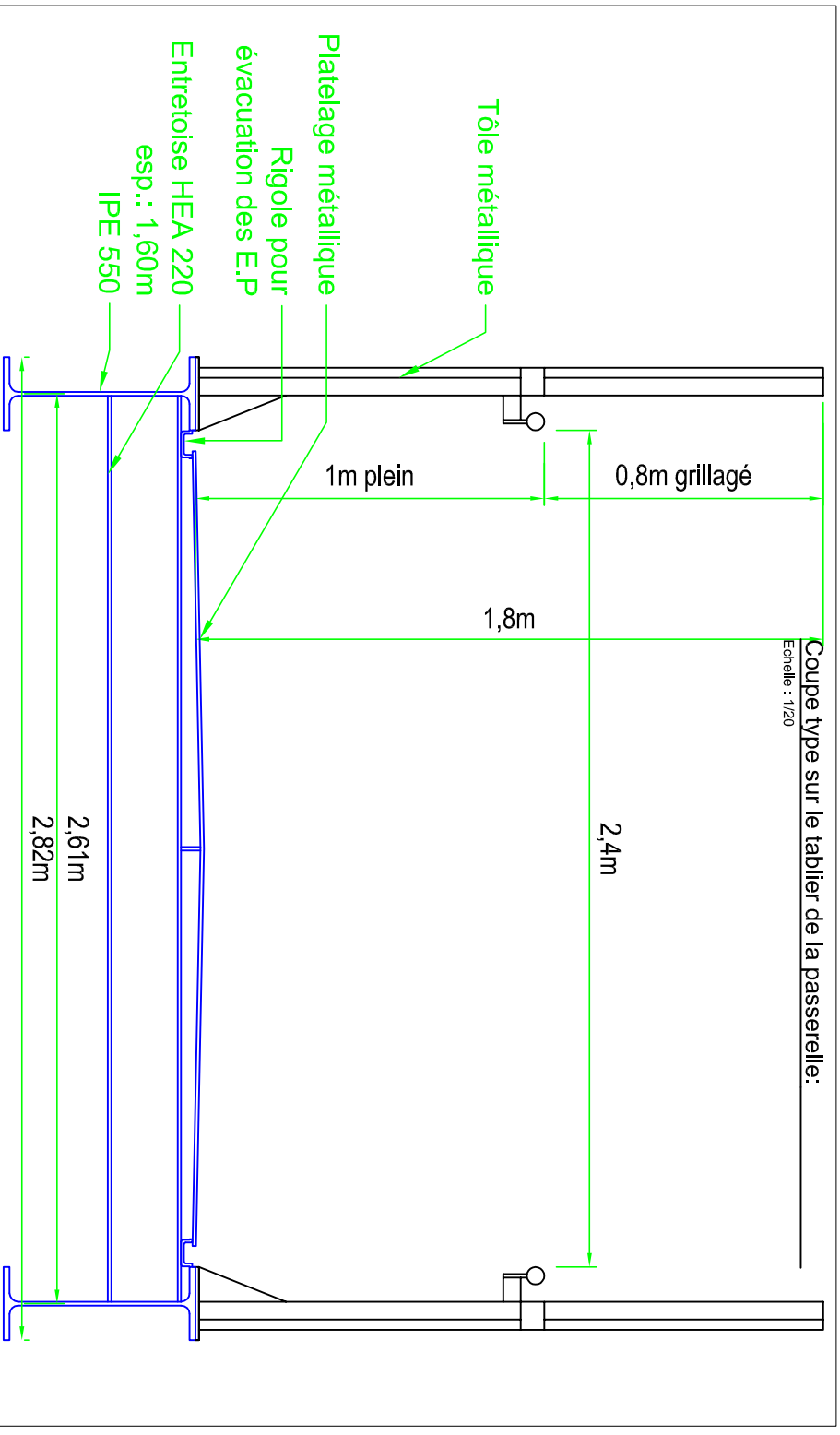
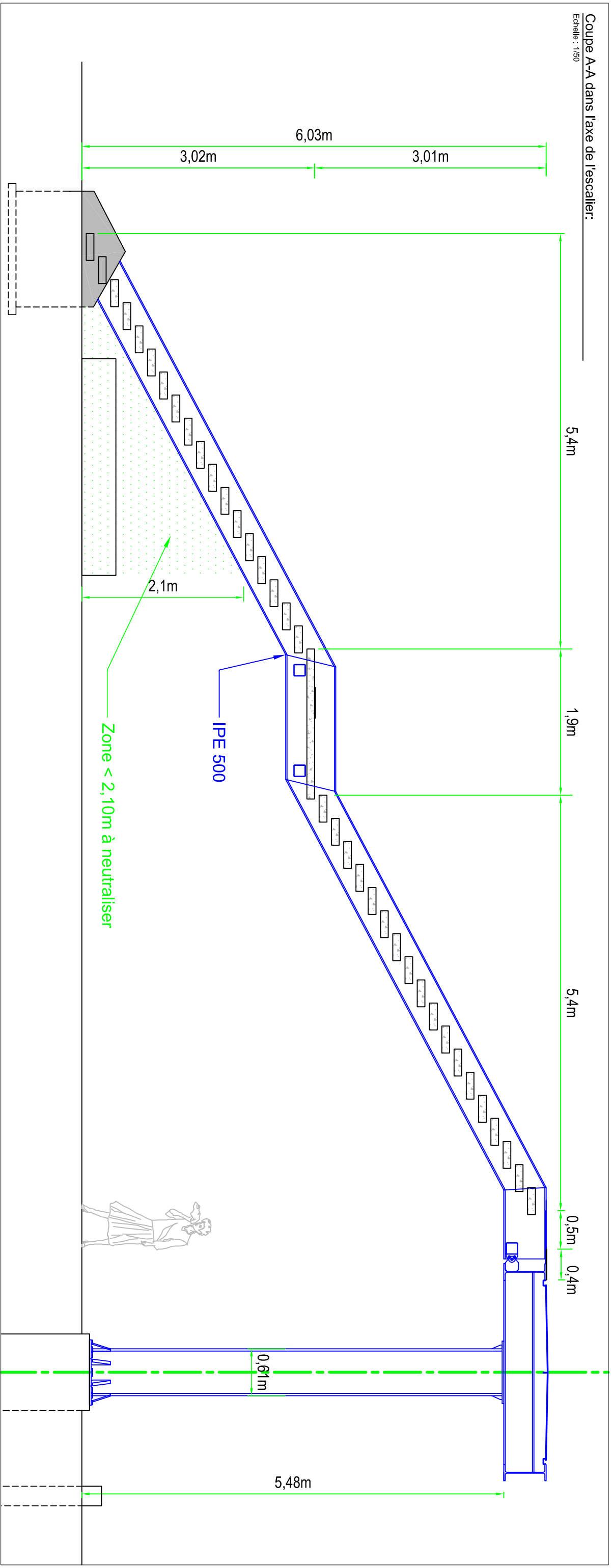
Codification du documents							
Emetteur	Domaine	Ligne	Ouvrage	Phase	Type doc	N° d'ordre	Indice
PRILY	OA	750 000	551+338	AVP	Plan	003	1
Echelle	Coordonnées	Nivellement	Nom du fichier		Feuillets		
1/XXX	RGF 93 CC46 zone 5	IGN 69	PRILY OA 750 551+338 AVP ind 1.dwg		5 pages		

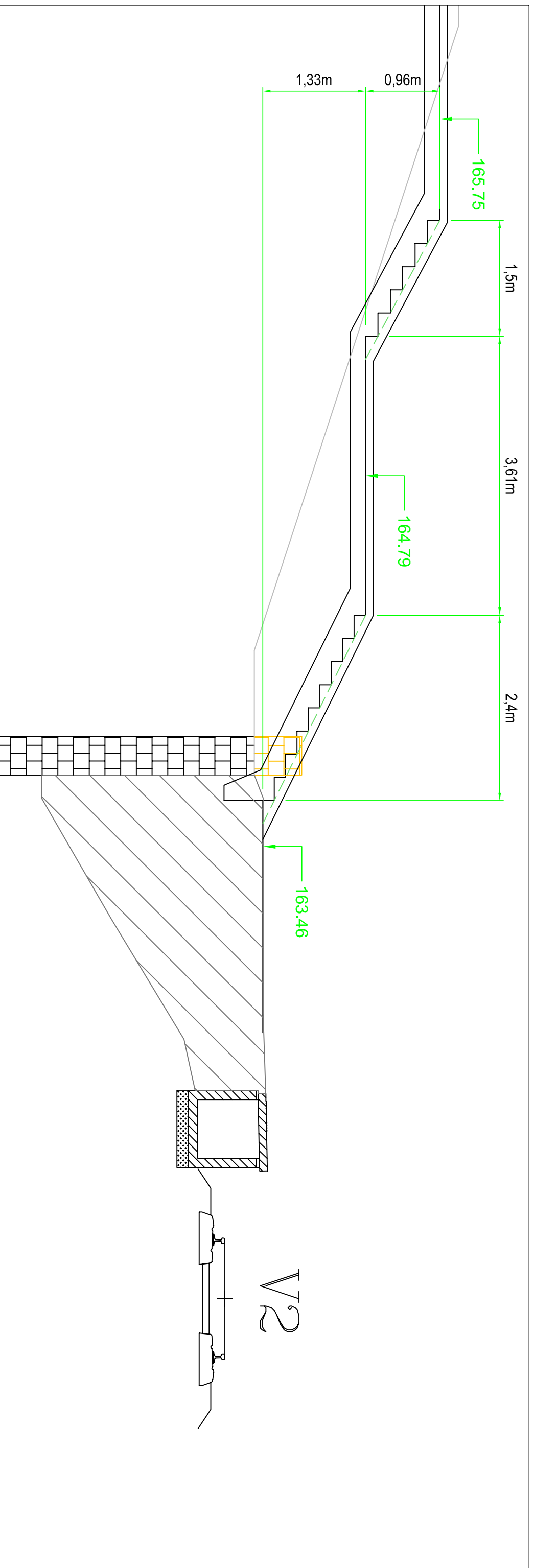
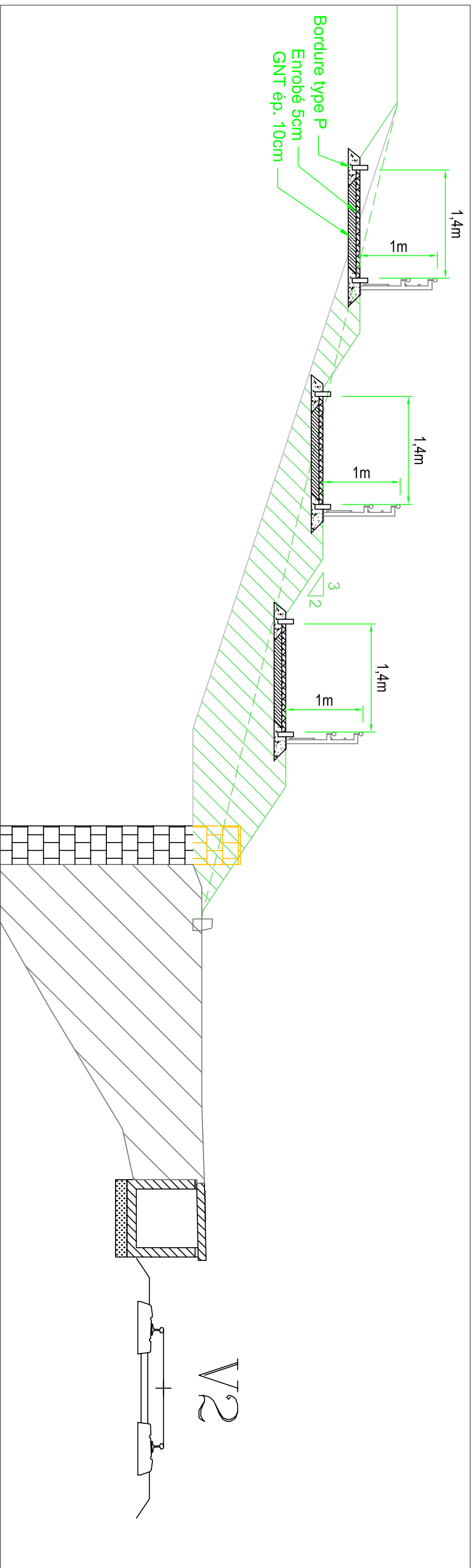
LYON >

< GIVORS









Création d'infrastructures multimodales et de desserte du site d'Yvours

AVANT PROJET

MAITRISE D'OUVRAGE
Communauté Urbaine de Lyon
Direction Générale au Développement Urbain
Direction de l'Aménagement
20 rue du Lac
BP 3103
69 399 Lyon cedex 03
tél : 04 78 63 40 40

GRANDLYON

MAITRISE D'OEUVRE
JNC Agence Sud
Paysage et Urbanisme
5 rue Gustave Nadault
69 007 Lyon
tél : 04 78 72 55 73

AREP

AREP
Bureau d'études
Tour Part Dieu / 29ème étage
129 rue Servient
69 003 Lyon
tél : 04 69 67 79 40

Sitétudes
Etudes Techniques
31 rue Macdonald
69 425 Lyon cedex 3
tél : 04 78 28 69 69

DOCUMENT DE TRAVAIL
N°7



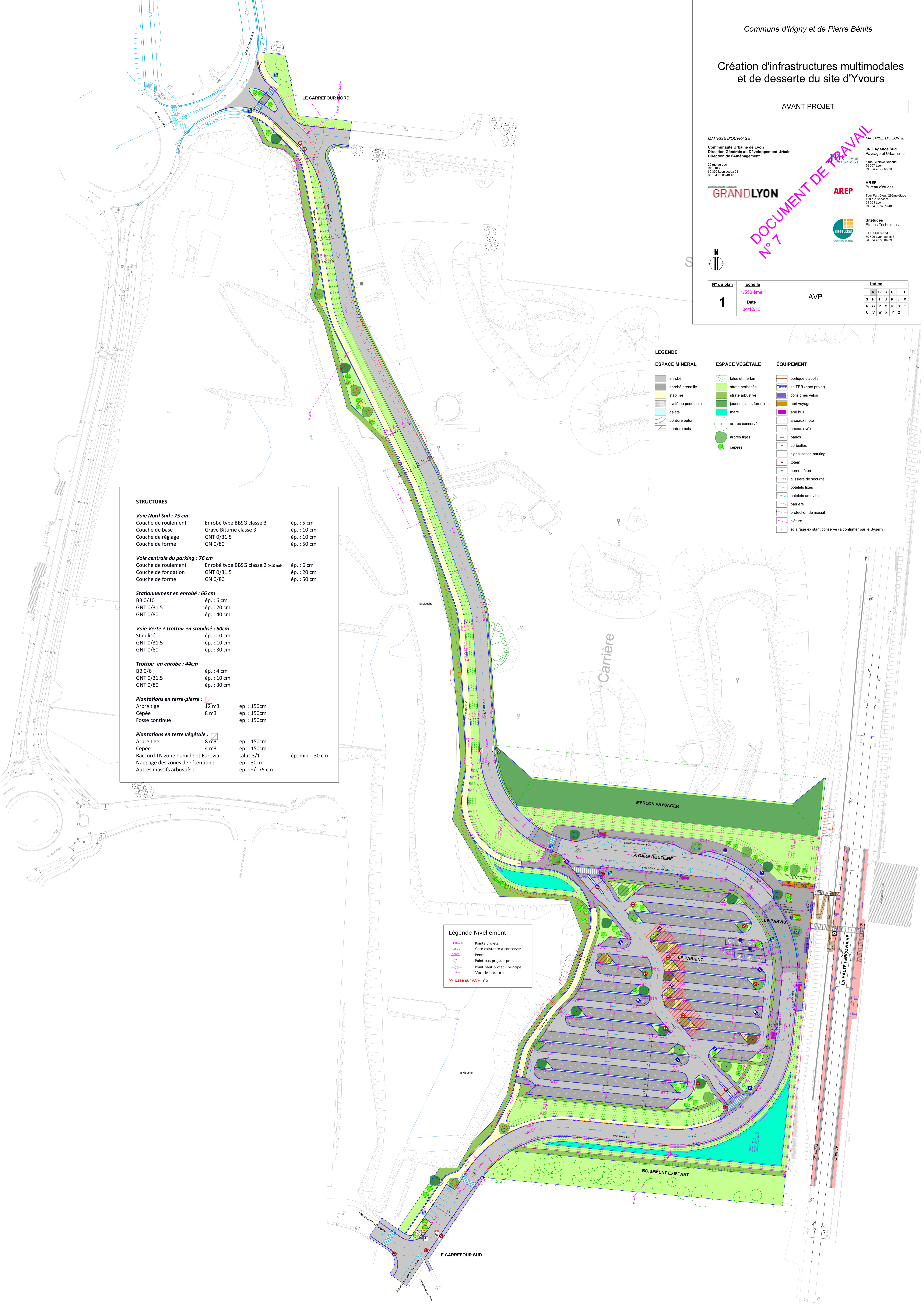
N° du plan	Echelle	Date	AVP	Indice	
1	1/550 ème	04/12/13		A	B
				C	D
				E	F
				G	H
				I	J
				K	L
				M	N
				O	P
				Q	R
				S	T
				U	V
				W	X
				Y	Z

STRUCTURES		
Voie Nord Sud : 75 cm		
Couche de roulement	Enrobé type BBSG classe 3	ép. : 5 cm
Couche de base	Grave Bitume classe 3	ép. : 10 cm
Couche de réglage	GNT 0/31.5	ép. : 10 cm
Couche de forme	GN 0/80	ép. : 50 cm
Voie centrale du parking : 76 cm		
Couche de roulement	Enrobé type BBSG classe 2 0/10 noir	ép. : 6 cm
Couche de fondation	GNT 0/31.5	ép. : 20 cm
Couche de forme	GN 0/80	ép. : 50 cm
Stationnement en enrobé : 66 cm		
BB 0/10	ép. : 6 cm	
GNT 0/31.5	ép. : 20 cm	
GNT 0/80	ép. : 40 cm	
Voie Verte + trottoir en stabilisé : 50cm		
Stabilisé	ép. : 10 cm	
GNT 0/31.5	ép. : 10 cm	
GNT 0/80	ép. : 30 cm	
Trottoir en enrobé : 44cm		
BB 0/6	ép. : 4 cm	
GNT 0/31.5	ép. : 10 cm	
GNT 0/80	ép. : 30 cm	
Plantations en terre-pierre :		
Arbre tige	12 m3	ép. : 150cm
Cépée	8 m3	ép. : 150cm
Fosse continue		ép. : 150cm
Plantations en terre végétale :		
Arbre tige	8 m3	ép. : 150cm
Cépée	4 m3	ép. : 150cm
Raccord TN zone humide et Eurovia :		talus 3/1
Nappage des zones de rétention :		ép. : 30cm
Autres massifs arbustifs :		ép. : +/- 75 cm

ESPACE MINÉRAL	ESPACE VÉGÉTALE	ÉQUIPEMENT
enrobé	talus et merlon	portique d'accès
enrobé grenailé	strate herbacée	kit TER (hors projet)
stabilisé	strate arbustive	consignes vélos
système podotactile	jeunes plants forestiers	abri voyageur
galets	mare	abri bus
bordure béton	arbres conservés	arceaux moto
bordure bois	arbres tiges	arceaux vélo
	cépées	bancs
		corbeilles
		signalisation parking
		lotem
		borne béton
		glissière de sécurité
		poteteles fixes
		poteteles amovibles
		barrière
		protection de massif
		clôture
		éclairage existant conservé (à confirmer par le Sygety)



Légende Nivellement	
165.26	Points projets
165.26	Cote existante à conserver
165.26	Pente
○	Point bas projet - principe
○	Point haut projet - principe
-1.00	Vue de bordure

>> basé sur AVP n°5











LEGENDE PLAN MASSE

ESPACE MINÉRAL

	enrobé
	enrobé grenailé
	stabilisé
	système podotactile
	galets
	bordure béton
	bordure bois







ESPACE VÉGÉTALE

	talus et merlon
	strate herbacée
	strate arbustive
	jeunes plants forestiers
	mare
	arbres conservés
	arbres tiges
	cépées

ÉQUIPEMENT

	portique d'accès
	kit TER (hors projet)
	consignes vélos
	abri voyageur
	abri bus
	arceaux moto
	arceaux vélo
	bancs
	corbeilles
	signalisation parking
	totem
	borne béton
	glissière de sécurité
	potelets fixes
	potelets amovibles
	barrière
	protection de massif
	clôture
	éclairage existant conservé (à confirmer par le Sygerly)

Légende Nivellement

	Points projets
	Cote existante à conserver
	Pente
	Point bas projet - principe
	Point haut projet - principe
	Vue de bordure

>> basé sur AVP n°5

STRUCTURES

Voie Nord Sud : 75 cm

Couche de roulement	Enrobé type BBSG classe 3	ép. : 5 cm
Couche de base	Grave Bitume classe 3	ép. : 10 cm
Couche de réglage	GNT 0/31.5	ép. : 10 cm
Couche de forme	GN 0/80	ép. : 50 cm

Voie centrale du parking : 76 cm

Couche de roulement	Enrobé type BBSG classe 2 0/10 noir	ép. : 6 cm
Couche de fondation	GNT 0/31.5	ép. : 20 cm
Couche de forme	GN 0/80	ép. : 50 cm

Stationnement en enrobé : 66 cm

BB 0/10	ép. : 6 cm
GNT 0/31.5	ép. : 20 cm
GNT 0/80	ép. : 40 cm

Voie Verte + trottoir en stabilisé : 50cm

Stabilisé	ép. : 10 cm
GNT 0/31.5	ép. : 10 cm
GNT 0/80	ép. : 30 cm

Trottoir en enrobé : 44cm

BB 0/6	ép. : 4 cm
GNT 0/31.5	ép. : 10 cm
GNT 0/80	ép. : 30 cm

Plantations en terre-pierre :

Arbre tige	12 m3	ép. : 150cm
Cépée	8 m3	ép. : 150cm
Fosse continue		ép. : 150cm

Plantations en terre végétale :

Arbre tige	8 m3	ép. : 150cm
Cépée	4 m3	ép. : 150cm
Raccord TN zone humide et Eurovia :	talus 3/1	ép. mini : 30 cm
Nappage des zones de rétention :	ép. : 30cm	
Autres massifs arbustifs :	ép. : +/- 75 cm	



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 6 - DEC. 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET : **Projet intitulé : « Requalification du chemin des Flaches et de la route de
Buyes »
(maître d'ouvrage: M le président de la communauté urbaine de Lyon)**

**Avis de l'autorité environnementale
(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 3085-2011-ym.odt/0609

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Les voiries concernées par le projet, dont les caractéristiques poussent les automobilistes à la prudence, relient IRIGNY à CHARLY au sein d'un vaste plateau arboricole encore préservé de l'étalement urbain, identifié partiellement en tant qu'espace naturel sensible et faisant l'objet d'un projet de protection des espaces naturels péri urbains mené par le conseil général du Rhône.

L'aménagement est annoncé comme ne devant pas engendrer de modification dans la vocation locale de la voirie et comporte un important volet « modes de déplacements doux » (environ 1/3 de l'investissement). Il intègre aussi une mise à niveau du dispositif de gestion des eaux météoriques.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

Celle-ci appelle, au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement, les observations suivantes :

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement, une rubrique « **auteurs des études** » et une **analyse des méthodes utilisées**.

Elle contient un développement intitulé « **Appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » mettant en exergue le caractère indépendant de l'opération.

De son côté, **l'état initial** fait apparaître :

- une faible perméabilité des sols de la zone d'étude engendrant des difficultés dans la gestion des eaux météoriques ;
- un état initial du milieu naturel pas vraiment approfondi (les inventaires ne sont pas fournis et certains ordres ne semblent pas évoqués) ;
- l'existence d'espèces protégées (plusieurs espèces d'oiseaux dont la huppe fasciée et la chevêche d'Athéna, divers amphibiens dont le crapaud Calamite, le gomphe à pinces (odonate)) mais sans toutefois préciser leur localisation. On notera aussi que l'état initial n'évoque pas le cas des coléoptères saproxyliques or la présence de saules têtards est signalée, ni celui des chiroptères or certains vieux arbres comportent des cavités, ni encore celui des reptiles, très probablement présents ;
- un projet de protection des espaces naturels agricoles périurbains ;
- un trafic faible (*moins de 850 véhicules jour annoncés pour les deux sens, en contradiction avec d'autres parties du dossier qui annoncent 1000 véhicules/jour/sens*), mais un itinéraire ressenti comme dangereux (les statistiques d'accident ne toutefois semblent pas avoir été produites) ;
- un état initial bruit qui ne caractérise pas explicitement l'ambiance sonore préexistante (compte tenu des trafics, il s'agit probablement de niveaux sonores modérés).

Le chapitre relatif au **choix du parti d'aménagement** met en compétition plusieurs variantes de profil en travers et de positionnement de la voie verte.

La rubrique « **analyse des effets du projet et des mesures en faveur de l'environnement** », eu égard au caractère modéré du projet, ne met pas en évidence d'effet négatif important. Il fait apparaître :

- un mouvement des terres modeste générant un très léger excédent ;
- une augmentation des surfaces imperméabilisées de l'ordre de 0,3 ha ;
- la limitation du risque d'écoulements parasites vers les propriétés riveraines ;
- la suppression d'arbres d'alignements et de haies (500 ml annoncés) et de boisements (1500 m²) mais sans en préciser l'enjeu ;
- des impacts sur les espèces protégées non véritablement caractérisés, mais assortis néanmoins de mesures compensatoires ;
- un impact acoustique non évalué (mais le projet n'est pas réputé conduire à une augmentation du trafic) ;
- un impact paysager très peu approfondi (la description du parti d'aménagement paysager aurait été utile).

L'étude d'impact intègre aussi un **volet santé** à caractère principalement informatif.

Elle contient un développement relatif au **coût des mesures environnementales** qui affiche un effort de 0,46 M€ soit plus de 20% du total de l'investissement. On notera toutefois que cette estimation contient notamment l'ensemble des dépenses relatives au réseau d'assainissement dont une partie, axée sur la résorption de dysfonctionnements existants, n'est pas à retenir au titre des mesures réductrices ou compensatoires).

S'agissant d'un projet d'infrastructure, il comporte bien une **analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité**, pas vraiment instructive, mais répondant aux exigences du code de l'environnement.

On notera que l'auteur de l'étude d'impact ne semble pas s'être essayé à l'exercice, de pure forme compte tenu de l'éloignement des sites considérés, de rédaction d'une **évaluation des incidences Natura 2000** telle que visée au L414-4 du code de l'environnement.

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Le dossier rend compte de la mise en compétition d'un certain nombre de variantes qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables. Bien qu'il ne s'agisse pas de facteurs discriminants, les paramètres environnementaux ont bien été intégrés dans l'analyse comparative.

La solution retenue apparaît modérée et favorise les modes de déplacement doux. Elle intègre un dispositif visant à résorber divers problèmes relatifs à l'écoulement des eaux météoriques. Le projet s'avère donc globalement vertueux du point de vue de l'environnement.

Plus dans le détail et malgré une caractérisation imprécise des impacts (notamment en ce qui concerne les espèces protégées), les mesures réductrices et compensatoires apparaissent d'un bon niveau par comparaison à ce qui est habituellement proposé pour les projets de ce type.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le dossier annonce, sans l'étayer sur des études de trafic, un effet négligeable du projet, qui apparaît néanmoins très vraisemblable eu égard aux caractéristiques géométriques modérées retenues pour la voirie routière.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, l'éloignement des sites du réseau Natura 2000 ne laisse non plus guère de doutes quant à la compatibilité du projet avec cet enjeu.

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

Espèces protégées : Le dossier évoque plusieurs espèces d'oiseaux, d'amphibiens et d'invertébrés protégées, auxquels il conviendrait d'ajouter les reptiles, les chiroptères et peut être certains coléoptères saproxyles, compte tenu de la destruction d'un certain nombre d'arbres creux susceptibles d'abriter ces derniers. Or le dossier ne précise pas si des dérogations pourraient être nécessaires. Ce point réglementaire devra être traité avant le démarrage des travaux. On notera cependant que des mesures de compensation entrant dans ce cadre semblent bien prévues.

Documents d'urbanisme : Le projet semble notamment empiéter sur des espaces boisés classés mais le dossier transmis ne comporte pas de dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant des **effets temporaires**, les mesures proposées correspondent à des mesures génériques, adaptées au secteur concerné. On notera au passage l'engagement d'appliquer vis à vis des espèces invasives, les mesures préventives qui s'imposent (ambrosie notamment).

S'agissant des **effets définitifs :**

- le dispositif d'**assainissement** comporte un ensemble de dispositifs destinés à écrêter les débits rejetés (noues, tranchées, bassins) leur dimensionnement aura vocation à être validé dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau) ;
- en ce qui concerne les rejets, il n'est pas précisé si des dispositifs de traitement sont prévus (à clarifier dans le cadre de la procédure loi sur l'eau) ;
- s'agissant des **milieux naturels**, la création de noues et de bassins paysagés, de plantations d'arbres pouvant offrir à terme un potentiel de cavités vont dans le sens d'une bonne intégration du projet pour autant que ces dispositions fassent l'objet d'une réflexion espèce par espèce visant à bien vérifier l'adéquation de la compensation de l'impact. On notera qu'il semble prévu que les bassins soient ceinturés de clôtures, ce qui n'est pas souhaitable du point de vue de la faune sauvage car le projet s'accompagnera d'une réduction de l'inondabilité de certaines parcelles qui jouaient peut être un rôle dans le cycle de vie de certaines espèces.

On notera que des mesures complémentaires relatives aux éventuelles dérogations à demander au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées) pourraient aussi s'avérer nécessaires.

3.5 Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier ne semble pas identifier de dispositif de suivi .

On notera toutefois qu'il aurait été souhaitable d'y intégrer la mention du dispositif de suivi qui entre dans le cadre de la gestion générale des infrastructures effectuée par la communauté urbaine de Lyon sur l'ensemble de son domaine de compétence, en y ajoutant bien sûr un suivi spécifique relatif aux mesures réductrices et compensatoires proposées :

- suivi de l'efficacité des dispositifs d'assainissement et, autant que nécessaire, contrôle de la qualité des rejets ;

- suivi de l'évolution des dépendances vertes du projet et notamment de l'espace dédié aux arbres à cavités ainsi que des mesures qui pourront être ajoutées eu égard aux dérogations demandées pour les espèces protégées.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un développement ayant valeur d'évaluation d'incidences au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement.

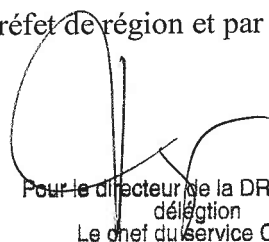
4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le dossier témoigne d'un travail d'intégration effectif en ce qui concerne les enjeux « eau » et milieux naturels, même s'il ne sera achevé, en ce qui concerne ce dernier point, que dans le cadre des dossiers de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Enfin, l'autorité environnementale conseille d'abonder le dispositif de suivi dans l'esprit des éléments développés ci avant (cf. paragraphe 3.5).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (*notamment procédures loi sur l'eau et procédures relatives à l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées)*).

Pour le préfet de région et par délégation



Pour le directeur de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CÉPÉ

Philippe GRAZIANI
