

E1 RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

1. - PRESENTATION DE L'OPERATION	30
2. - APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME	30
3. - AUTEURS DES ETUDES	31
4. - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	31
4.1. - MILIEU PHYSIQUE	31
4.2. - MILIEU NATUREL ET PAYSAGE	31
4.3. - MILIEU HUMAIN	34
5. - ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES COMPENSATOIRES	34
5.1. - EFFETS DU PROJET ET MESURES D'INSERTION ENVISAGÉES	34
5.1.1. - MILIEU PHYSIQUE	34
5.1.2. - MILIEU NATUREL ET PAYSAGE	34
5.1.3. - MILIEU HUMAIN	35
6. - ANALYSE DES EFFET DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE	35
7. - ANALYSE DES COÛTS	36
8. - ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES	36
8.1. - CADRE METHODOLOGIQUE GÉNÉRAL	36
8.2.- MÉTHODES D'ANALYSE DES CONTRAINTES D'ENVIRONNEMENT ET D'APPRÉCIATION DES IMPACTS DU PROJET	36
8.2.1. - CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL	36
8.2.2. - EVALUATION DES EFFETS DU PROJET	37

1- PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

Le projet d'aménagement des berges du canal de Jonage s'intègre dans une politique globale d'amélioration du cadre de vie des habitants de l'agglomération lyonnaise par le développement de l'Anneau Bleu et la valorisation des milieux naturels.

Ce projet concerne les communes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Meyzieu, Jonage, qui font partie de la Communauté Urbaine du Grand Lyon, et de la commune de Jons. Le site est localisé sur les deux berges du canal de Jonage entre le Pont de Jonage à l'amont et le Parc de la Feyssine à l'aval, ainsi qu'entre les ponts de Jonage et de Jons sur la rive gauche. Le projet est basé sur la réhabilitation des chemins de halage de ce canal afin de favoriser les usages et déplacements en modes doux.

Deux haltes seront aménagées dans le cadre du projet afin de faciliter l'accès au cheminement (stationnements automobiles et vélos), ainsi que le confort des usagers de ces pistes. Elles sont créées au Pont de Meyzieu et au niveau de la rue Jara (Carré de Soie). La halte de Meyzieu n'intègre pas de toilette sèche car elle se situe dans un périmètre de captage des eaux (principe de précaution).

Les revêtements des parcs de stationnement sont réalisés en gazons renforcés de manière à minimiser l'imperméabilisation du sol et à favoriser l'infiltration des eaux pluviales par un système de noues végétalisées permettant l'infiltration des eaux pluviales. Cependant pour certaines parties du projet se situant en périmètre de protection de captages d'eau, l'évacuation des eaux pluviales est réalisée au moyen des réseaux d'EP des voiries existantes.

Le projet propose la réalisation de plusieurs points particuliers, tels que l'aménagement d'une halte vélo au niveau du Pont de Décines, intégrant une toilette sèche et un point d'eau, l'aménagement de l'accès à la source Cazard, à la Chapelle (Jons) et au Pont de Jons.

Le projet intègre également l'aménagement de terrains connexes :

- Le triangle du Ratapon (Jonage), terrain proche de la station d'épuration de Jonage, en friche et occupé actuellement par des remblais. Cet espace sera transformé en aire de détente et de pique-nique, intégrant l'aménagement de la rue Johannes Raclet et de places de stationnement. Une partie des remblais sera réutilisée lors du nivellement de ce site, le reste sera évacué. Une toilette sèche et un point d'eau seront disponibles
- La pointe d'Herbens (Meyzieu), espace végétal qui intégrera un stationnement d'usage le long de la voirie. Cet espace sera conforté et aménagé en aire de pique-nique et le stationnement organisé ;
- Le terrain de Montaberlet (Décines-Charpieu), terrain en friche, qui sera aménagé comme un petit parc intégrant un bassin d'agrément en eau et des espaces végétalisés ombragés.

2- APPRÉCIATION DES IMPACTS

Différentes opérations en cours d'étude ou de réalisation sont réalisées conjointement et de manière indépendante sur le périmètre du projet :

- Le programme de véloroute/voie verte du « Léman à la mer » qui projette la création d'un itinéraire cyclable continu d'environ 700 km de long en bordure du Rhône. Ce programme étant à la charge des collectivités locales traversées, il ne fait pas l'objet d'une programmation stricte et globale, mais est réalisé sous forme de tronçons fonctionnels reliés entre eux au fur et à mesure de leur réalisation afin d'obtenir un itinéraire continu ;
- Le programme d'aménagement du Carré de Soie dont l'objectif général est d'enclencher et de participer au renouvellement de la première couronne de l'agglomération lyonnaise. C'est un projet urbain qui donne lieu à des opérations de natures diverses (pôle de loisirs, rénovation de l'hippodrome, pôle multimodal et voiries) ;
- Le projet de l'Anneau Bleu qui intègre les aménagements des berges réalisés dans le cadre de la politique des espaces naturels. Ce projet prend notamment en compte la construction d'une passerelle piétons/cycles au niveau de Croix Luizet et la mise en place de barrières automatiques de sécurisation du site par rapport à la présence d'une usine de traitement des eaux, activité nécessitant le stockage de chlore (Villeurbanne).
- Le programme de réalisation de la passerelle de Décines, environ 25 m en amont du pont de Décines. Ce projet est actuellement en cours d'étude.
- Le projet de passage inférieur du Pont de la Sucrierie (Vaulx en Velin)

Le projet d'aménagement des berges du canal de Jonage se justifie par lui-même. Il est cohérent et compatible avec les différents programmes.

3- AUTEURS DES ETUDES

Les études d'environnement préalables à la constitution du présent dossier d'étude d'impact sont de la responsabilité de la Communauté Urbaine de Lyon – Grand Lyon.

Ces différentes études ont été confiées par la communauté urbaine du Grand Lyon au groupement ILEX Paysage&Urbanisme (7, place Puvis de Chavannes – 69 006 LYON) pour la constitution du dossier d'étude d'impact. Le volet environnement et en particulier les relevés faunistiques et floristique ont été réalisés par ECOSPHERE (64 Cours Romestangs - 38 200 VIENNE).

4- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

La zone d'étude se situe dans le département du Rhône et concerne six communes (Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Meyzieu, Jonage et Jons). Il s'agit d'une bande intégrant les berges du canal de Jonage sur près de 20 km entre Villeurbanne et Jons, sur une largeur de l'ordre d'une vingtaine de mètre (hors canal).

4.1- MILIEU PHYSIQUE

Le site d'étude correspond au chemin de halage situé sur les berges du canal de Jonage du pont de Jonage (Jonage) au pont de Croix Luizet (Vaulx-en-Velin) en rive droite, du pont de Jons (Jons) au Parc de la Feysine (Villeurbanne) en rive gauche.

La topographie est relativement plane hormis les aménagements liés aux ouvrages des digues. Seule la colline de Meyzieu et la côtère de Jons constituent quelques points hauts. Le site d'étude repose sur les remblais liés à ces aménagements créés au début du XXème siècle.

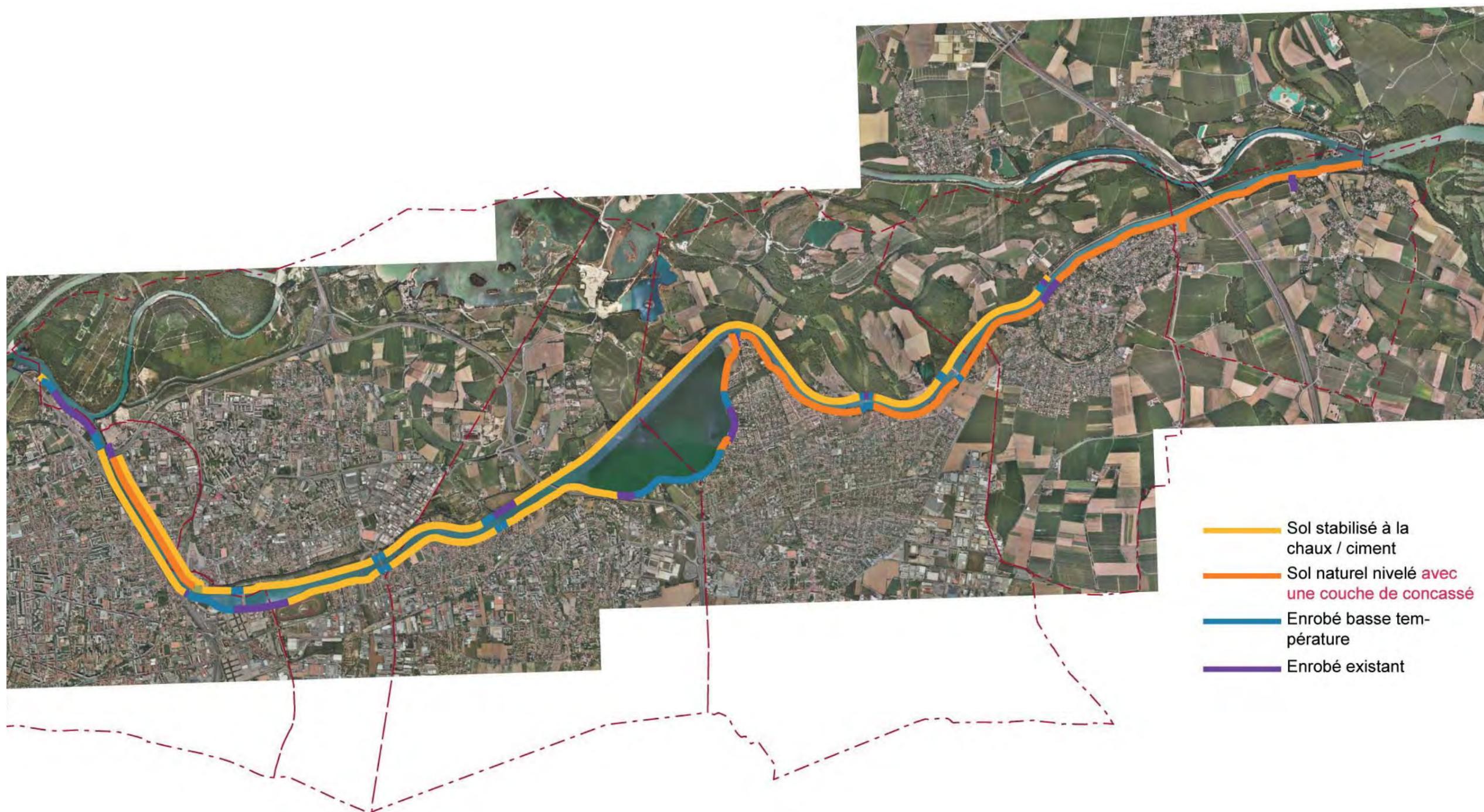
La nappe aquifère de l'Est lyonnais, la nappe alluviale d'accompagnement du Rhône et la nappe profonde des molasses Miocènes, sont présentes au droit du site. Des captages d'alimentation en eau potable (Charmy-Crépieu, Jonage, Décines, Meyzieu) exploitent les nappes superficielles.

4.2- MILIEU NATUREL ET PAYSAGE

Le paysage est constitué de panoramas sur les milieux urbains et naturels en rive droite, mais reste relativement restreint en rive gauche du fait de la fermeture des vues par les arbres et la végétation du bord du canal. Cependant depuis cette rive gauche, la vue sur le plan d'eau du Grand Large est remarquable, ainsi que celles sur les ouvrages (usine hydroélectrique de Cusset, le Musoir).



Photo aérienne du site d'étude



- Sol stabilisé à la chaux / ciment
- Sol naturel nivelé avec une couche de concassé
- Enrobé basse température
- Enrobé existant

Photo aérienne et les revêtements du projet

5- ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES COMPENSATOIRES

4.1- MILIEU HUMAIN

Le site est pris en compte dans le Plan Local d'Urbanisme des différentes communes. Le zonage fait apparaître des espaces de voiries et des espaces naturels à valoriser.

La partie amont du site est caractérisée par un habitat plus rural (habitations individuelles, zones agricoles et naturelles importantes) que la partie aval qui se situe au cœur de l'agglomération urbaine (habitations collectives, zone agricole absente, zone naturelle réduite).

Le réseau de circulation traversant ou passant à proximité du site est conséquent et important en terme de structuration régionale. Le périmètre du site d'étude intègre quelques voiries (rues du Canal, Victor Hugo, Claude Monnet, du Carreau et Johanès Raclet) en plus des chemins de halage. Le site d'étude offre un certain nombre de places de stationnement de manière non organisée et permet des déplacements doux en partie protégés

La principale source de nuisances sonores est due aux axes de transport (routes, autoroutes, voie ferrée). La qualité de l'air est dégradée autour de ces axes de circulation.

5.1- EFFETS DU PROJET ET MESURES D'INSERTION ENVISAGÉES

5.1.1. – Milieu physique

La réalisation du projet n'induirait pas de modification significative des conditions microclimatiques locales.

Le projet est un aménagement en place et n'engendre pas de mouvement de terrain conséquent. Seul l'aménagement du triangle du Ratapon (Jonage) intègre l'évacuation partielle des remblais déposés sur ce terrain, permettant ainsi l'augmentation du champ d'expansion en cas d'inondation par une crue.

Les risques de perturbations des écoulements souterrains sont très limités et ne devraient pas entraîner de modifications significatives. Le projet ne modifiera pas le principe de collecte des eaux de ruissellement. Les surfaces imperméabilisées ne seront pas augmentées de manière conséquente au vu de l'imperméabilisation des terrains en place initialement.

Des mesures spécifiques seront mises en œuvre lors de la phase chantier afin de réduire l'incidence des travaux sur le milieu physique (qualité des eaux souterraines, emprise du chantier, ...)

5.1.2. – Milieu naturel et paysage

Le milieu naturel est issu de l'artificialisation des habitats par l'homme. Aucune espèce de valeur patrimoniale n'a été recensée. De plus, l'impact du projet restera très limité sur la faune et la flore puisque l'aménagement porte essentiellement sur la réfection du revêtement du chemin de halage. De plus le parti de projet intègre la réhabilitation écologique (qualitativement) des milieux traversés. Des mesures seront prises pour minimiser les effets temporaires liés aux travaux.

L'impact sur le paysage sera léger. Il intègre des ouvertures ponctuelles des boisements des rives permettant de créer des vues sur les paysages locaux, la création de micro-réserves ponctuant les espaces ouverts des digues en rive droite, la réalisation de traitement de sol utilisant les matériaux en place (permettant une insertion paysagère optimale), l'aménagement de friches (terrain de Montaberlet, pointe du Ratapon) et la plantation de végétaux (haltes, terrains connexes).

6- ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTÉ HUMAINE

5.1.3. – Milieu humain

Le zonage du Plan Local d'urbanisme des différentes communes concernées par le projet est compatible avec le projet hormis pour une phase conditionnelle du projet au niveau de Villeurbanne, qui traverse une zone de risque technologique liée à la présence d'une usine de traitement des eaux, activité nécessitant le stockage de chlore. Une étude est en cours de réalisation afin de proposer une protection et une fermeture de la piste à ce niveau par un système de barrières automatiques interdisant l'accès en cas d'incident au niveau de l'usine.

Le projet n'intéresse pas de périmètre de protection lié à un monument historique ou un site archéologique recensé.

Le projet participe à la valorisation générale et commerciale du secteur en offrant un espace public fédérateur de qualité. Divers équipements seront implantés au niveau des haltes, accès et aménagements des terrains connexes du site.

Le projet n'induit pas de modification significative dans l'organisation des déplacements motorisés et le trafic des voiries traversant ou passant à proximité du site. Il permettra en revanche d'augmenter et d'améliorer l'offre de déplacements doux sur l'agglomération lyonnaise. Au niveau de l'offre de stationnement, chaque halte intègre la création et/ou la réorganisation d'une quinzaine de places. La sécurité des usagers sera assurée sur les digues tant au niveau du canal qu'au niveau des autres usages (automobiles).

L'ambiance acoustique et la qualité de l'air du site ne seront pas modifiées. Sur ce dernier point, l'utilisation de revêtements écologiques (traitement sur place, enrobé basse température) permettra d'éviter des émissions de gaz à effet de serre par rapport à des revêtements plus classiques (enrobé à chaud, structure lourde).

Les activités humaines sont à l'origine de rejets et d'émissions de substances polluantes ou de nuisances diverses qui peuvent avoir des effets directs ou indirects sur la santé humaine. Ce chapitre présente les effets potentiels des polluants et nuisances ainsi qu'une analyse du contexte sanitaire du site d'étude.

Les effets du projet d'aménagement sur la santé publique, identifiés au chapitre relatif aux impacts du projet sur l'environnement, sont analysés. D'une manière générale, le projet intègre les arguments suivants quant aux effets dommageables sur la santé humaine :

- Le respect de la législation, des normes et seuils réglementaires en vigueur concernant la qualité de l'eau, la qualité de l'air et des nuisances sonores ;
- La prise en compte des enjeux environnementaux dès les phases programmation et conception du projet permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets des aménagements ;
- L'intégration du projet dans la charte de l'anneau bleu et la définition d'un projet novateur porteur des applications du concept de développement durable.

Les mesures mises en œuvre en phase projet et en phase travaux permettront de garantir la préservation de la santé publique.

7- ANALYSE DES COÛTS DU PROJET

Ce chapitre expose les coûts des différentes mesures d'insertion prises en faveur de l'environnement telles que la mise en place de revêtements « écologiques », la végétalisation et renaturation des espaces par génie végétal, la création de micro-réserves favorisant la biodiversité. Ces coûts environnementaux peuvent être évalués à près de 55 % du montant global alloué au projet d'aménagement des berges du Canal de Jonage.

8- ANALYSE DES MÉTHODES D'ÉVALUATION UTILISÉES

8.1. – Cadre méthodologique général

Les préoccupations d'environnement ont accompagné les différentes phases des études effectuées dans le cadre de ce projet d'aménagement des berges du canal de Jonage conduisant à l'étude d'impact. Ce dossier d'étude d'impact est réalisé selon les textes réglementaires en vigueur :

- Textes relatifs à la prise en compte de l'environnement et à l'élaboration des études d'impact : loi du 10 juillet 1976 et décret des 12 octobre 1977 et 25 février 1993 ;
- Textes réglementaires spécifiques : loi sur l'eau, loi sur la qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, loi sur le bruit, Natura 2000, ...
- Circulaires, décrets et arrêtés correspondants, émanant des ministères concernés quant à l'application des différentes lois citées.

La prise en compte de l'évolution de la législation est assurée par consultation régulière du code de l'environnement et de ses tables mensuelles d'actualisation.

8.2.- Méthodes d'analyse des contraintes d'environnement et d'appréciation des impacts du projet

8.2.1. - Caractérisation de l'état initial

Le recueil des données permettant la caractérisation de l'état initial de l'environnement a nécessité la mise en œuvre :

- Des parcours systématiques et répétés du terrain pour une connaissance détaillée de celui-ci tout au long de la constitution du dossier ;
- Des enquêtes auprès des administrations régionales, départementales et d'organismes divers, contacts avec les acteurs locaux de l'aménagement et de l'utilisation de l'espace, afin de compléter les données recueillies préalablement et

8- ANALYSE DES MÉTHODES D'ÉVALUATION UTILISÉES (SUITE)

de connaître leurs points de vue sur l'état initial du site, ses tendances d'évolution, ses sensibilités,

Les organismes consultés sont :

- l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse
- le Bureau de Recherche Géologiques et Minières
- la Communauté Urbaine de Lyon, le Grand Lyon (service des Plans Locaux d'Urbanismes du Grand Lyon, ...)
- le Conseil général du Rhône et la Préfecture du Rhône
- les communes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu, Meyzieu, Jonage et Jons
- les Directions Régionales de l'Environnement (DIREN), de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE)
- la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS) et la Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts (DDAF), des Affaires Culturelles (DRAC)
- le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du canal de Jonage
- le Grand Parc de Miribel Jonage
- Electricité de France (EDF) et Voies Navigables de France (VNF)

Les données recueillies ont été complétées par l'examen de documents graphiques (cartes topographiques de l'Institut Géographique National, et cartes thématiques diverses, notamment les cartes géologiques du BRGM) et consultation de différents sites Internet (base de données Mérimée du Ministère de la culture, Légifrance, INSEE, ...).

L'ensemble des données obtenues a permis de caractériser l'environnement du projet. L'analyse de l'état initial de l'environnement permet d'établir une synthèse des caractéristiques et richesses du site d'étude.

Pour rappel, les données ont été recueillies et analysées lors du printemps et été 2007 et ne peuvent tenir compte des changements ultérieurs à cette période, notamment au niveau floristique et faunistique.

8.2.2. – Evaluation des effets du projet

L'évaluation des impacts prévisibles du projet a porté sur l'ensemble des volets d'environnement analysés au stade de l'état initial. Cette évaluation a été faite selon les méthodes classiques préconisées par les textes réglementaires, afin de mettre en évidence les impacts directs, indirects, permanents et temporaires, et de définir les mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.